

CREATION D'UN PARC D'ACTIVITES SUR LE SITE DE L'ANCIENNE RAFFINERIE DE PETIT-COURONNE (76)

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE



Présentation du projet



Préambule

La reconversion de l'ancienne raffinerie Petroplus menée par l'entreprise VALGO, depuis qu'elle a racheté le site en 2015, prévoit l'aménagement, par voie de lotissement, d'un parc d'activités à dominante de logistique sur une emprise d'une superficie de 57ha18a34ca.

La présente note de présentation a pour objectifs :

- d'exposer les grandes options d'aménagement qui guident la reconfiguration du site ;
- de présenter le projet d'ensemble du parc d'activités autant du point de vue de son fonctionnement que de celui des principes paysagers et spatiaux qu'il met en œuvre ;
- d'annoncer les principales prescriptions urbaines, architecturales et paysagères qui figureront dans le cahier des charges du lotissement afin d'assurer la bonne intégration des futurs projets immobiliers dans le contexte géographique, urbain et environnemental du projet d'ensemble, ainsi que leur cohérence générale. Le respect de ce document contractuel sera contrôlé par l'architecte coordonnateur de VALGO qui visera les permis de construire avant leur dépôt.

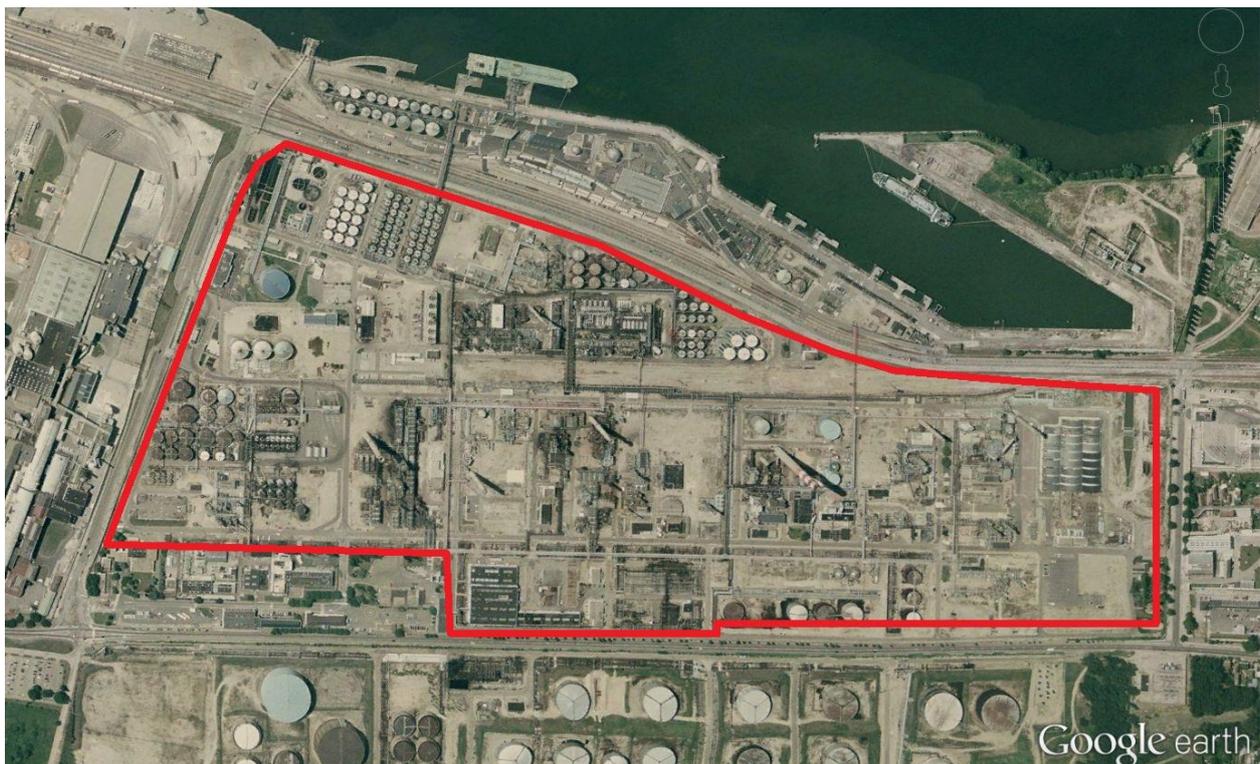
PARTIE I – LE PROJET

I.1 - CONTEXTE ET ENJEUX LIES AU SITE

La première raffinerie de Petit-Couronne a été ouverte en 1929. Elle occupait un site de 225 hectares et employait environ 550 employés. Elle a fait vivre un grand nombre de sociétés aux alentours avant sa fermeture en avril 2013.

Situé au Sud de la commune, le terrain de l'ancienne raffinerie est bordé à l'Est par la rue Aristide Briand, au Sud par la rue Sonopa, à l'Est par le boulevard Maritime et au Nord par le boulevard Cordonnier. Il s'insère entre le centre-ville de Petit-Couronne et l'entrée nord de Grand-Couronne.

Très fortement marquée par son passé industriel, l'emprise fonctionne comme un enclos hermétique par rapport à son environnement. Les contraintes de fonctionnement et de sécurité liées aux activités de la raffinerie l'ont isolée de son contexte urbain et géographique. L'un des principaux enjeux de la reconversion engagée par Valgo est d'inscrire à nouveau cette emprise dans son milieu, en créant un quartier d'activités qui dialogue avec l'environnement proche et lointain.



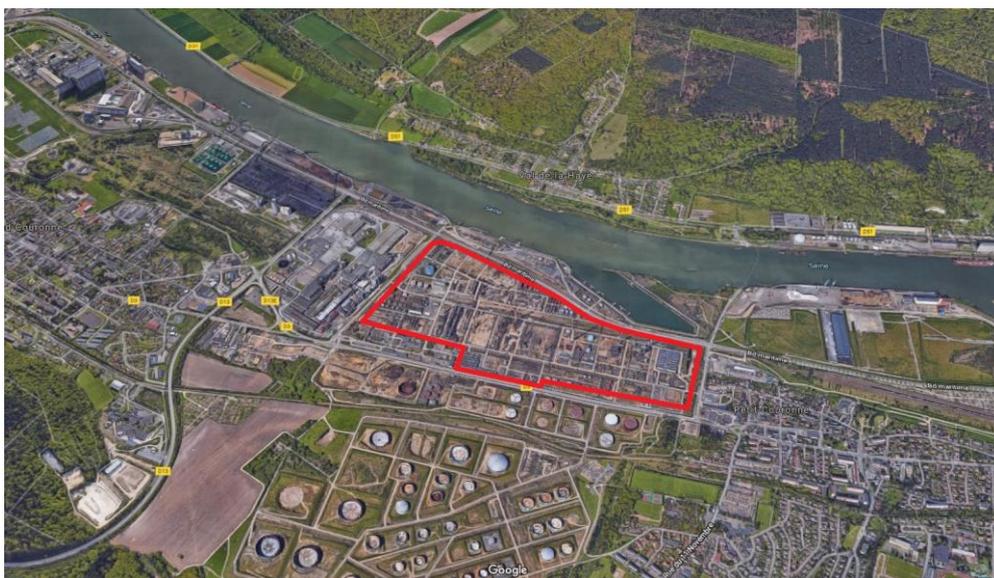
Périmètre du permis d'aménager

I.2 - LE SITE ACTUEL

Le grand paysage

Le grand paysage est fortement caractérisé par la vallée de la Seine et son méandre. Le fleuve s'écoule à moins de 200 mètres à l'Ouest du site. Il est dominé par deux collines boisées à l'Est et à l'Ouest, dont la proximité mérite d'être mise en valeur.

Il s'agit donc de reconstituer la relation Est/Ouest entre ces collines par-delà le lit du fleuve, aujourd'hui interrompue dans son point bas par la raffinerie.



Le contexte urbain

Le site actuel fonctionne comme une enclave fermée qui n'entretient aucun dialogue avec son environnement urbain. Ce caractère fermé est particulièrement évident sur la rue Aristide Briand, voie très historique et naturelle de liaison entre les deux communes de Petit-Couronne et de Grand-Couronne, qui permettait d'exploiter les terrains le long du fleuve en se tenant éloigné des hautes eaux. L'implantation de la raffinerie Petroplus sur 225 ha de part et d'autre de cette rue, devenue voie départementale, lui a fait perdre tout caractère distributif. Bornée de part et d'autre par des clôtures en béton et devenue voie de transit sans qualité urbaine, elle n'entretient désormais aucun lien avec le paysage.

Au Nord, la confrontation de l'univers industriel de la raffinerie avec le centre-ville de Petit-Couronne de part et d'autre du boulevard Cordonnier est particulièrement abrupte.

Au sud, la rue Sonopa présente l'aspect d'un espace délaissé de la ville, entre deux mégastructures industrielles (raffinerie et papeterie UPM/La Chapelle Darblay). De par sa taille et sa situation, il pourrait conforter la liaison colline/fleuve/ colline.

A l'ouest, le boulevard Maritime, inclus dans le domaine du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR/Haropa), est de caractère purement industriel et portuaire. La reconfiguration du site Pétroplus peut être l'occasion d'engager une requalification paysagère.

I.3 - LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE



Le terrain d'assiette de l'opération est classé en zone **UX** du PLU. Cette zone correspond à des espaces destinés à des activités économiques industrielles, logistiques, portuaires et artisanales qui composent le projet de ré-industrialisation du site de l'ancienne raffinerie Pétroplus.

Des espaces boisés classés sont identifiés sur les secteurs Ouest, Nord et Nord-Est du terrain.

Compte tenu des caractéristiques du projet, le présent dossier de demande d'Autorisation Environnementale Unique a été déposé simultanément à la demande de permis d'aménager, le 1^{er} août 2019.

Il est à signaler que l'amélioration nécessaire de la desserte du site depuis le boulevard SONOPA a par ailleurs fait l'objet d'une convention de Projet Urbain Partenarial passée avec la Métropole de Rouen-Normandie, qui en garantit la réalisation et le financement.

I.4 - LES INTENTIONS

Inscrire le site dans la géographie

L'insertion du site dans sa géographie et la composition du plan d'aménagement sont fondées sur la restauration de liens avec les éléments naturels proches (les deux collines boisées et le fleuve) et sur la volonté de rendre perceptible la proximité du fleuve. Les nouveaux liens avec le paysage sont exprimés par des transparences visuelles paysagères généreuses sous forme de larges cours plantés, qui distribuent les flux tout en apportant des respirations dans le plan d'aménagement, et en ouvrant des vues sur les coteaux boisés qui surplombent la vallée.

Accompagner la requalification de la D3

La reconversion du site est l'occasion de déclencher un processus de requalification de la rue Aristide Briand. Il s'agit tout d'abord d'ordonner le bâti par la création d'un alignement sur la rue Aristide Briand. Cet alignement sera ponctué et rythmé par les transparences visuelles Est/Ouest qui ouvrent sur le paysage lointain.

Le remplacement des clôtures de béton, qui la bordent, par des clôtures transparentes accompagnées d'un traitement paysager, participent de la même intention.

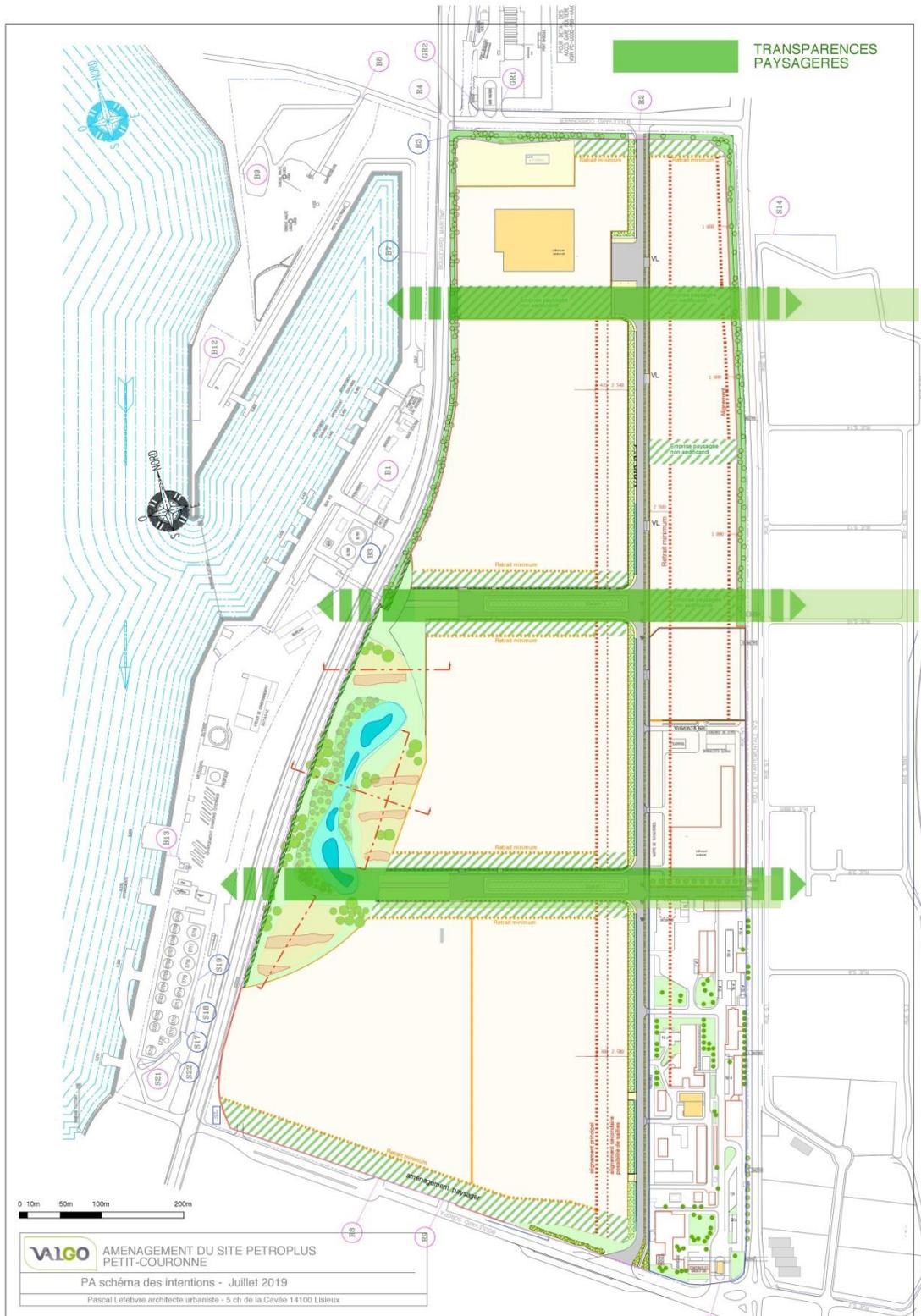


Schéma des intentions

I.4 - LE PLAN GENERAL

I.4.1. Les grands principes

Le parti général d'aménagement est structuré par une avenue de distribution Nord/Sud à l'emplacement d'une ancienne voie (« voie n°3 »). Cette avenue débouche au Nord sur le boulevard Cordonnier et au Sud sur la rue Sonopa.

Elle dessert deux espaces orientés Est/Ouest (un au Sud et un au centre), desservant les lots dans la profondeur. Ces espaces, dénommés cours, sont largement dimensionnés. Dans leur prolongement, à l'intérieur des lots, des zones paysagées non aedificandi devront être respectées de manière à préserver des transparences et des liens visuels entre les deux coteaux, par-delà le fleuve.

Il n'est pas prévu de cours au Nord de la zone, mais la transparence visuelle sera assurée par une zone non aedificandi paysagère au Sud du lot 7.

Le cours Sud débouche sur l'espace boisé classé à créer à l'ouest de l'opération. Cette disposition permet à cet espace de contribuer à la qualité paysagère de l'ensemble du parc d'activités. L'EBC a créer déborde volontairement de l'emprise de l'espace boisé classé défini au PLU.

I.4.2. Découpage en lots

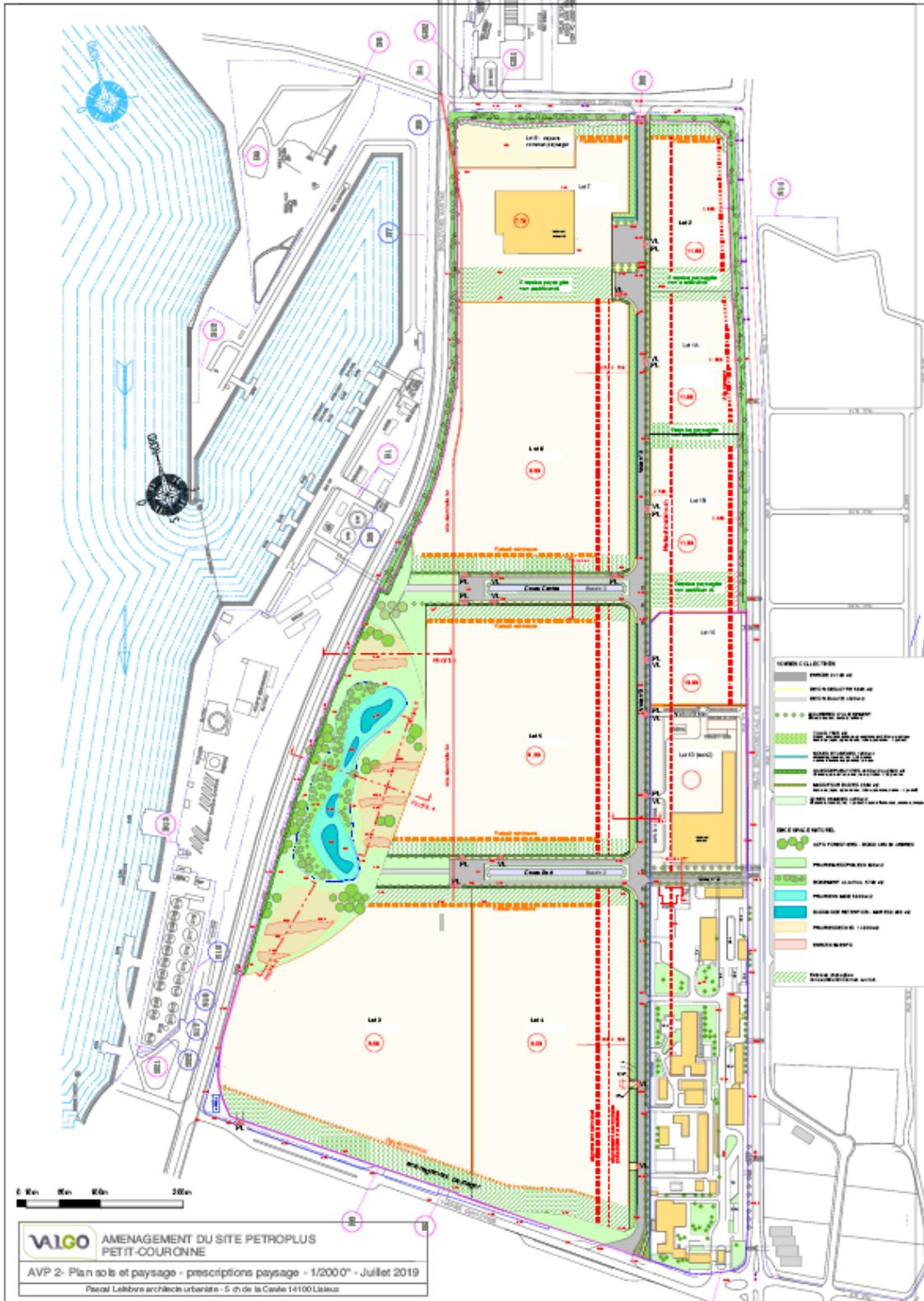
Le permis d'aménager est découpé sur une base de 12 lots à bâtir maximum. Une configuration de lotissement est présentée à titre d'exemple sur une base de 8 lots à bâtir.

Les lots 1A, 1B, 1C, 2, 3, 4, 5 et 6 sont des lots à bâtir.

Ils pourront être réunis sans que cela donne lieu à un permis d'aménager modificatif.

Les lots 7 et 1D sont pour leur part bâtis.

Le lot 8 est un lot d'espace commun qui sera paysagé. Il est identifié comme un lot dans les plans pour plus de clarté. Il sera accessible via une servitude de passage instaurée sur le lot 7, pour rejoindre la sortie commune donnant sur l'avenue Cordonnier.



Principe d'aménagement

I.4.3. Une trame viaire différenciée

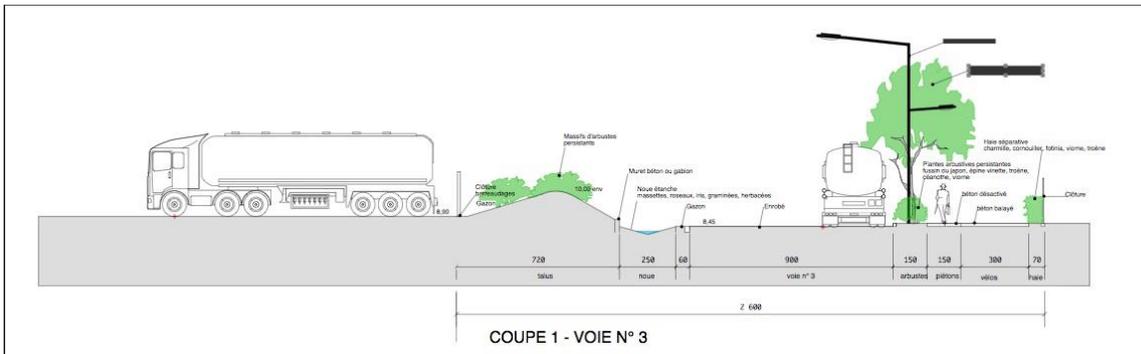
Trois types de voies sont différenciés ainsi qu'il suit.

L'avenue n°3

Voie structurante majeure du site, elle distribue du nord au sud l'ensemble du parc d'activités. Son profil est conçu pour lui conférer une unité de traitement et un caractère urbain dans la continuité du réseau des espaces publics de la ville.

Les espaces de livraison internes aux différents lots sont mis à distance par un talus aménagé en bordure de la voie. Sur la rive opposée de l'avenue, un large trottoir accueille une piste cyclable séparée et protégée de la circulation par des plantations d'alignement.

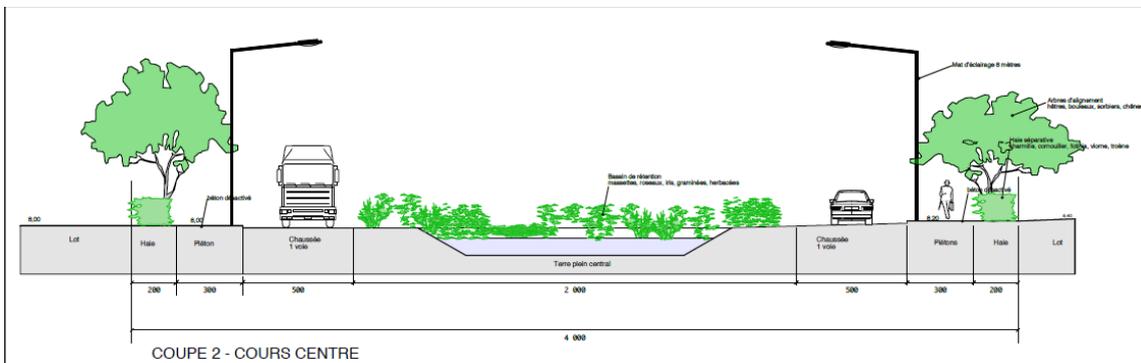
La chaussée est dimensionnée de façon à recevoir trois bandes de roulement permettant de gérer les tourne-à-gauche.



Profil voie n°3

Les cours

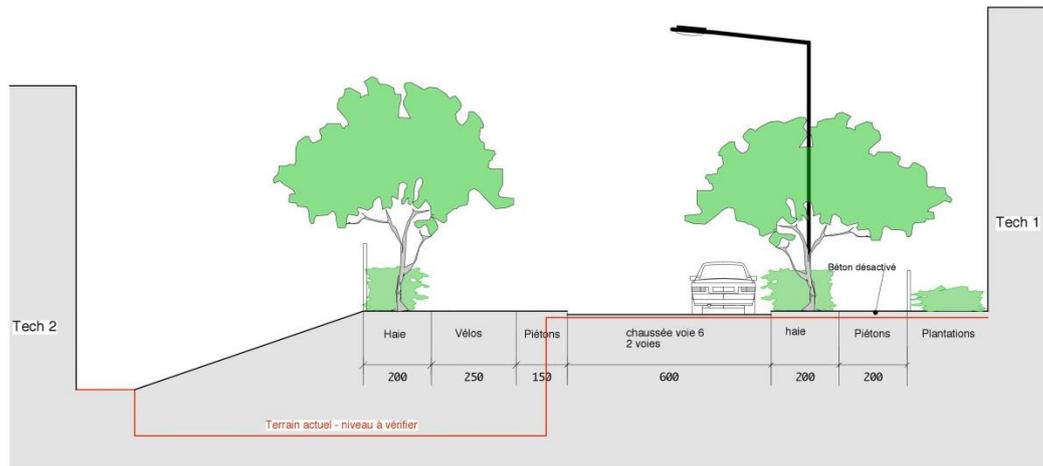
La largeur des cours est conçue pour permettre aux poids lourds d'effectuer un demi-tour en extrémité. L'espace central reçoit un bassin de rétention des eaux pluviales accueillant des plantations de zone humide. De part et d'autre de l'espace central, deux trottoirs de 3 mètres de large sont accompagnés d'un alignement d'arbres et d'une haie devant la clôture délimitant les lots.



Profil type cours

La voie n°6

La voie n°6 crée une jonction entre la voie n°3 et la rue Aristide Briand. Sa circulation est réservée aux véhicules légers. Le tourne-à-gauche sera interdit pour rentrer ou sortir de la zone d'aménagement de façon à éviter le cisaillement de la D3.



Profil voie n°6

I.4.4. Les principes de circulation

La circulation des véhicules lourds

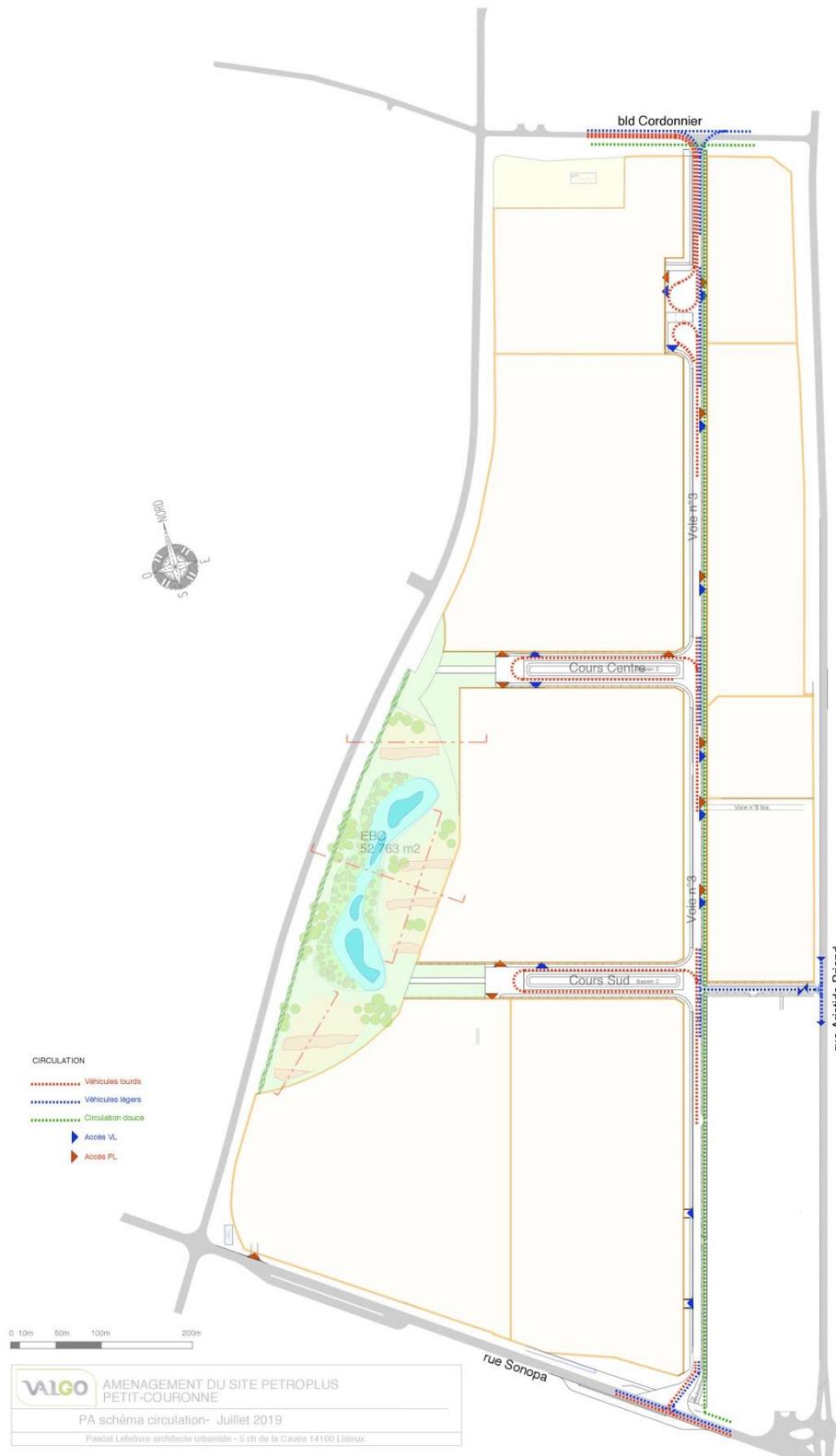
Les véhicules lourds accèdent au parc d'activités principalement par la rue Sonopa. Dans le souci de limiter la circulation des poids lourds sur le boulevard Cordonnier et les nuisances qui en découlent, l'accès Nord sera réservé aux lots 2 et 7. Un portique de limitation de hauteur est prévu au droit du lot 7 interdisant la traversée Nord/Sud du parc par l'avenue n°3. Dans le sens de la sortie, les poids lourds seront orientés exclusivement vers la Seine via le boulevard Maritime pour éviter tout risque de congestion du carrefour entre le boulevard Cordonnier et la D3.

Les lots centraux (1A, 1B, 1C, 1D, 4, 5 et 6) seront desservis exclusivement par les cours. Le lot n°3 bénéficie pour sa part d'un accès direct par la rue Sonopa. Dans le souci d'assurer la fluidité de la circulation de la voie n°3, l'accès aux lots par les poids lourds se fait exclusivement par les cours.

Chaque lot dispose de deux accès opposés sur la parcelle, en vue d'éviter les impasses en fond des lots et de limiter les demi-tours et les croisements de flux liés aux mouvements d'entrée/sortie.

La circulation des véhicules légers

Les véhicules légers accèdent au parc d'activités indifféremment par le Nord ou par le Sud. A l'intérieur du site, les accès aux différents lots pour les véhicules légers s'effectuent par la voie n°3 ou par les cours.



Principes de circulation des PL et VL

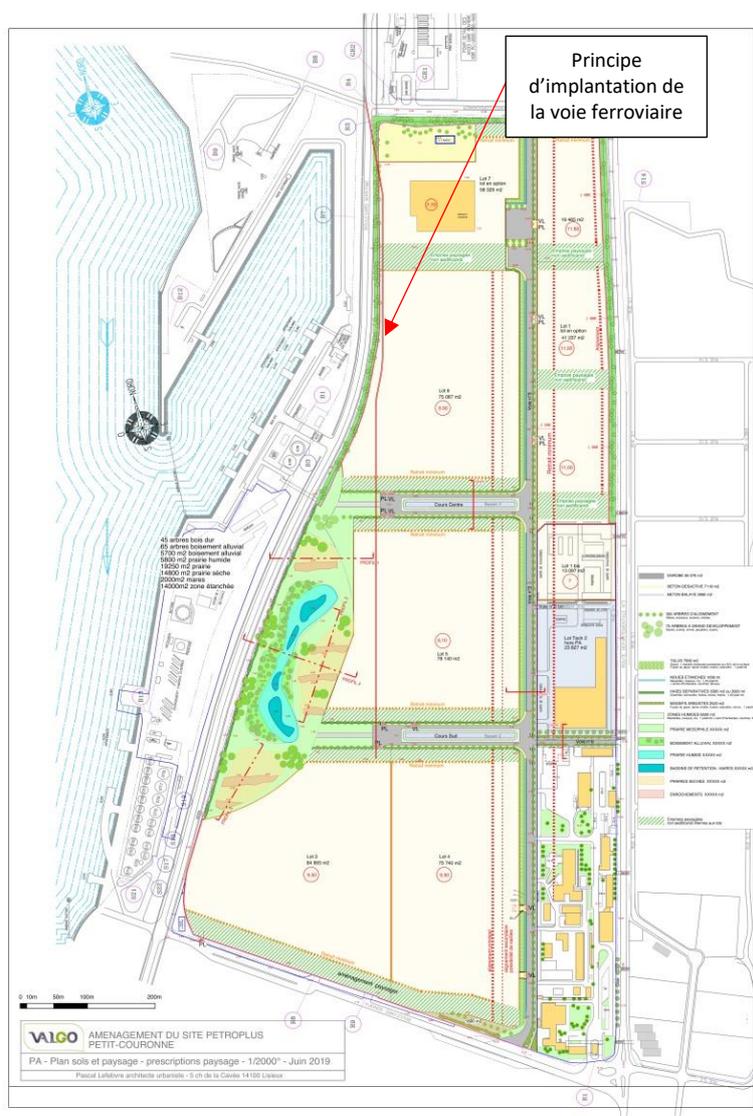
Les circulations douces

Une piste cyclable est aménagée sur toute la longueur de l'avenue n°3. Cette piste cyclable sera localisée en retrait de la voie n°3 pour sa sécurisation.

Accessibilité par voie ferroviaire

Afin de réserver la possibilité d'un accès ferroviaire par les preneurs de lot à partir de l'embranchement existant en bordure du boulevard Maritime, il est prévu que ceux-ci réservent une bande de terrain de 20 m par rapport à la limite de propriété. Cette bande permettra l'implantation de la voie ferrée le long de l'espace naturel (EBC) et jusqu'au cours Sud afin de permettre la desserte ferrée des lots 3, 4, 5 et 6.

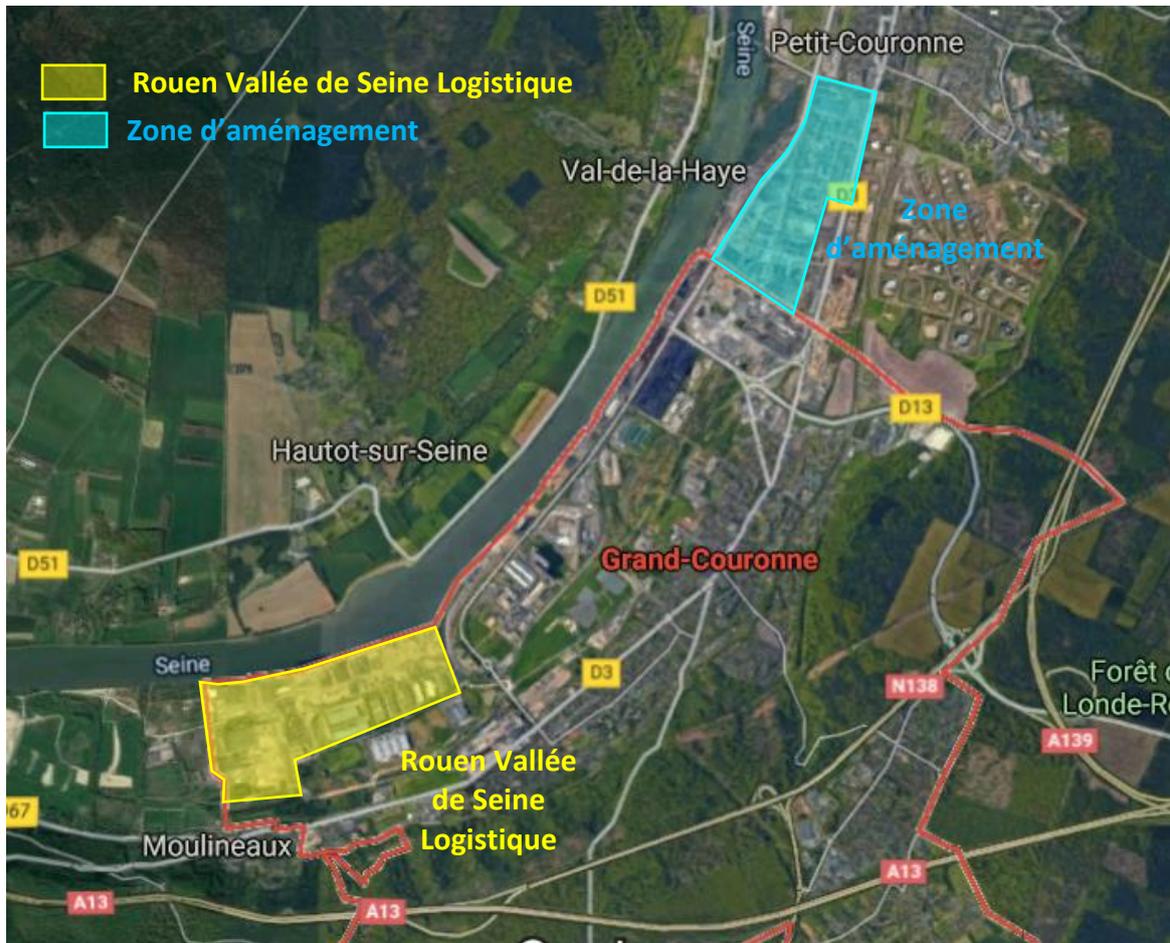
Un schéma de principe d'implantation est présenté ci-dessous.



Principe d'implantation de la voirie ferroviaire

Accessibilité par voie fluviale

Compte tenu des marchandises qui seront distribuées par les acquéreurs de lots, la desserte la plus probable sera le terminal Rouen Vallée de Seine Logistique localisé à Grand-Celui-ci offre en effet des quais de déchargement de containers, et à une distance de seulement 3 km en amont (1 seule rupture de charge). Le schéma suivant présente sa localisation par rapport au projet d'aménagement.



Localisation du site de Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL) par rapport à la zone d'aménagement

PARTIE II - LES PRESCRIPTIONS URBAINES, ARCHITECTURALES ET PAYSAGERES (CF PA04)

II.1 - HAUTEURS - IMPLANTATIONS

II.1.1 Hauteurs

Le règlement du PLU zone UX limite la hauteur des bâtiments à 20 mètres. Dans le souci d'éviter des confrontations d'échelle trop brutales entre le parc d'activités et son environnement urbain, la hauteur des bâtiments sur la rue Aristide Briand et le boulevard Cordonnier est limitée à 15 mètres.

II.1.2 Reculs et alignements sur voies publiques

Les prescriptions de recul et d'alignement sur les voies publiques sont précisées sur le schéma présenté en page 11.

Avenue Aristide Briand

L'alignement des bâtiments appelés à prendre place sur les lots 1A, 1B, 1C, 1D épouse le tracé de l'avenue Aristide Briand (D3) selon plan en page 11.

Boulevard Cordonnier

Les bâtiments des lots 2 et 7 seront implantés en recul de la limite du lot sur le boulevard Cordonnier d'une distance de 20 mètres.

Des bâtiments ou des extensions dont la hauteur n'excède pas 5 mètres peuvent être implantés dans cette marge de recul.

Rue Sonopa

Les bâtiments des lots 3 et 4 doivent s'implanter à une distance de 30 mètres minimum de la limite sur la rue Sonopa. Cette marge de recul est paysagée et plantée au minimum de deux alignements d'arbres à moyen développement parallèle à la rue Sonopa.

II.1.3 Reculs et alignements par rapport aux voies internes au lotissement

Par rapport à l'avenue n°3

Le long de l'avenue n°3 est défini un alignement principal que les bâtiments doivent respecter sur au moins 60% de la longueur de la façade. Cet alignement est fixé à 38 mètres en recul de la limite du lot sur la voie n°3.

La largeur de cette marge de recul de 38 mètres permet d'y aménager des quais de déchargement et les dégagements nécessaires.

Des volumes en saillie de cet alignement peuvent être créés pour créer des avancées de 13 mètres maximum dans la volonté de marquer des zones de bureaux, ou des éléments de programme singuliers.

Par rapport aux cours

Les bâtiments des lots 4, 5, et 6 doivent s'implanter à une distance de 20 mètres minimum de la limite du lot sur les cours. Ces marges de recul pourront recevoir des parkings respectant l'article UX 13 du PLU. Ils doivent comporter des espaces verts sur 15% de leur superficie au minimum et être plantés d'un arbre de haute tige pour trois places de stationnement.

II.1.4 Bâtiments existants conservés.

Le bâtiment existant sur le lot 7 (ancien entrepôt) a vocation à être conservé eu égard à son intérêt patrimonial. Le bâtiment (dit Tech 2) du lot 1D qui présente un potentiel technique de réutilisation pourra être également conservé lors de la mise en œuvre du PA. Il pourra être modifié ou remplacé par un nouvel édifice. Ces deux bâtiments sont déjà viabilisés via des servitudes. Ils pourront être cédés avant l'exécution des travaux du permis d'aménager. Les travaux exécutés dans le cadre du permis d'aménager visent à les doter de réseaux propres et à organiser les accès sur la voie principale de l'opération (rue n°3).

II.2 - ASPECT EXTERIEUR DU BATI DES ACQUEREURS

Sont privilégiés les projets proposant une volumétrie simple et une cohérence du bâti sur l'ensemble du parc d'activités. Les principes de composition énoncés ci-après ont pour but de créer des correspondances entre les différents bâtiments, favorables à la perception d'une unité d'ensemble. La manière de traduire ces orientations fera l'objet d'une concertation avec les constructeurs. Une attention particulière sera portée à l'aspect extérieur des bâtiments avec les constructeurs.

L'emploi de couleurs vives sera évité ainsi que le blanc pur. Les façades privilégieront les couleurs claires à l'exception des soubassements où des valeurs plus sombres pourront être employées (équivalente au RAL 7036).

Il est souhaité que soit marquée une rupture de teinte à 5 mètres du sol dans le but de créer un effet de soubassement commun à l'ensemble des bâtiments du parc d'activités. Cette rupture de teinte pourra être soulignée par les auvents protecteurs des docks de déchargement des véhicules lourds.

Les volumes pourront être recoupés verticalement par des éléments en saillie ou en creux de manière à animer les longs alignements le long de la rue n°3 (zones de bureaux ou bandes verticales d'éclairiment).

II.3 - TRAITEMENT PAYSAGER

II.3.1 Transparences

Le schéma général d'aménagement est construit sur le principe de généreuses transparences paysagères Est/Ouest avec la volonté de créer une perméabilité visuelle, restituant un lien entre le fleuve et ses coteaux.

Dans les emprises ainsi définies, seules seront autorisées les espaces de voiries et de stationnement de véhicules légers, à l'exclusion de toute construction. Ces plantations veilleront à ménager les transparences Est/Ouest. Les espaces de stationnement à l'air libre seront traités et plantés conformément aux dispositions de l'article 13.2 du règlement du PLU.

II.3.2 Espace naturel Ouest (Espace boisé Classé à créer)

L'espace Boisé Classé à créer à l'Ouest répond à un double objectif du projet d'aménagement :

- recréer, à travers une mosaïque des milieux, une multiplicité d'habitats favorables à la biodiversité. Il sera construit de différentes strates végétales alternant des milieux ouverts composés de prairies et des milieux fermés sous forme de boisements.
- participer à la régulation et à l'épuration des eaux de pluie. Des mouvements de terrain permettront ainsi la création de milieux plus ou moins humides, allant de la mare en eaux temporaires à la prairie sèche ensoleillée.

Cette structure hétérogène permettra une forte qualité écologique et une cicatrisation paysagère des espaces. Le site pourrait avoir un rôle de corridor écologique majeur et constituer un maillage pertinent au sein de la trame verte et bleue du territoire.

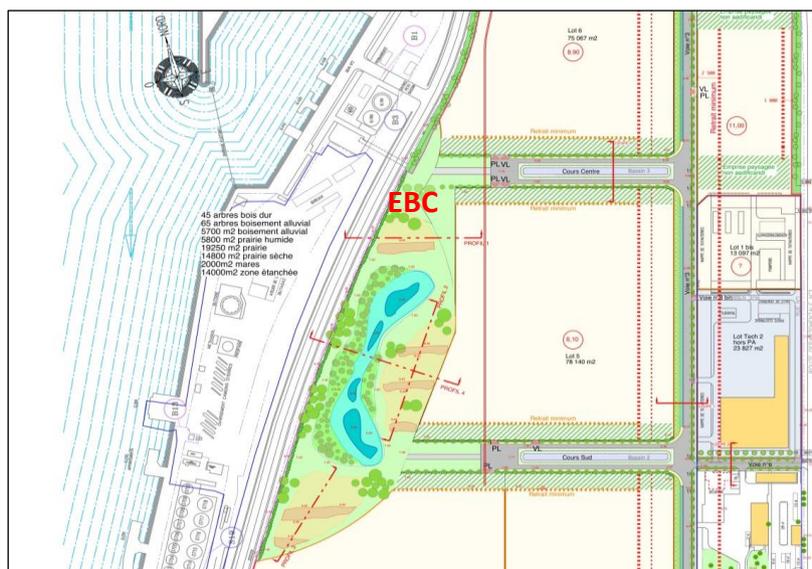
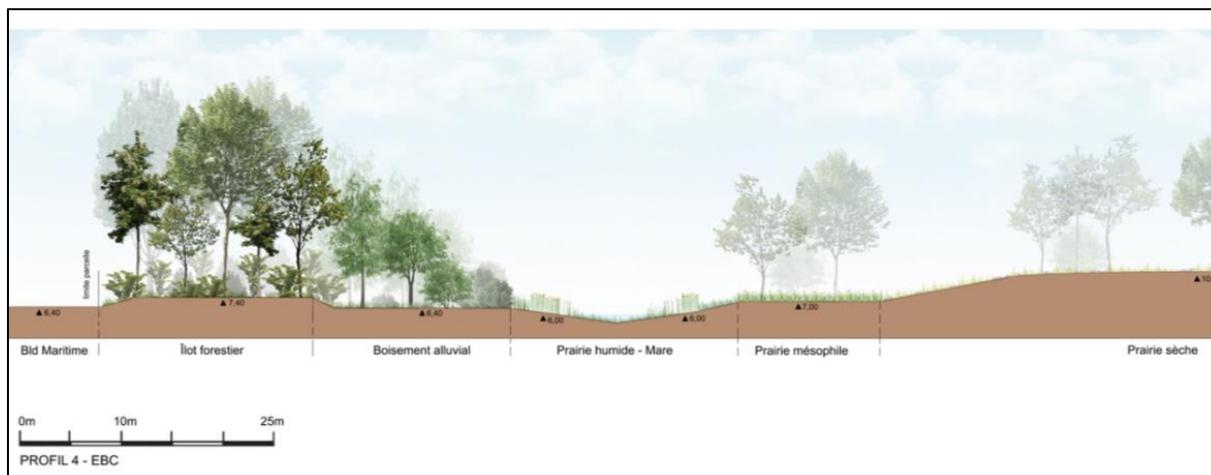


Schéma de principe d'implantation de l'espace naturel (EBC)



Coupe de principe de l'espace naturel – Représentation graphique des différentes strates végétales

a/ Les boisements

Ils distingueront :

- *La forêt alluviale*

La forêt alluviale, situées sur les sols humides inondables, participe à la régulation des écoulements pluvieux, en relation étroite avec les mares.

Ces milieux humides ont de nombreuses fonctions écologiques telles que l'amélioration de la qualité de l'eau, et permettent la diversification des habitats aquatiques.

La forêt alluviale est composée de deux grandes formations végétales :

- La Saulaie arbustive et arborescente,
- L'Aulnaie-Frênaie marécageuse.

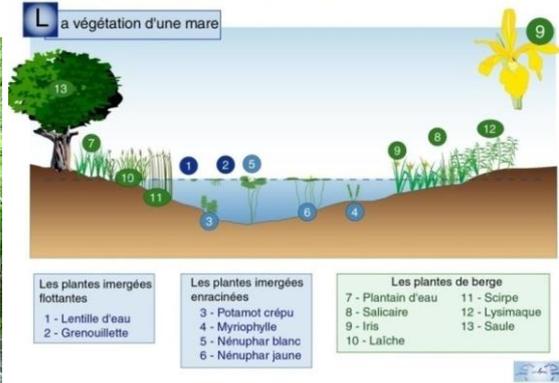
- *Les îlots forestiers (formations arborées de bois durs)*

Les îlots forestiers, situés sur les sols non soumis à inondation, sont constitués d'un peuplement d'arbres de bois durs à racines pivotantes afin de se développer sans endommager les étanchéités avoisinantes.

b/ Les zones humides

Le boisement alluvial sera ponctué de zones humides en eaux semi-permanentes selon les précipitations.

Ces mares constitueront un micro-habitat potentiellement riche en amphibiens et seront attractives pour de nombreux insectes. Les plantes immergées ou hydrophytes (végétation aquatique type lentilles d'eau et nénuphar) viendront s'installer spontanément.



Exemple de profil de berge d'un plan d'eau favorable à la biodiversité

c/ les milieux ouverts

Les milieux ouverts ont une forte valeur écologique. Il est important de préserver ces espaces de prairies pour favoriser les espèces spécifiques à ces milieux, population d'insectes et certains oiseaux.

- *La prairie humide*



Flore indigène spontanée : Silaum silaus (Silas des prés), Colchicum (Colchique), Ophioglosse, Orchis négligé...

- *La prairie mésophile de fauche*



- *La prairie sèche et ses enrochements*

Il s'agit d'un habitat à forte valeur écologique favorisant un cortège faunistique comme l'Œdicnème criard ou encore le lézard des murailles.



- *La pelouse calcicole xérophile*

Elle sera constituée de terrains calcaires caillouteux ensoleillés occupés par des prairies pauvres et basses.

II.3.3 Espaces verts – traitement des limites

La qualité des espaces verts internes aux lots sera regardée avec attention par l'aménageur. Il est recherché une diversité des traitements paysagers : zones engazonnées, massifs de buissons à feuillages persistants, zones humides formées par des noues de drainage des eaux pluviales. Le traitement de tout ou partie des zones de parking en revêtement evergreen sera apprécié.

Les clôtures en limite de parcelle seront de deux types. En limite séparative avec l'espace public, elles consistent en de barreaudages verticaux gris foncé. En limite séparative entre lots, elles pourront être constituées de grillages à mailles rectangulaires de teinte gris foncé également. Le choix des dispositifs sera arrêté en concertation entre l'aménageur et les constructeurs.

Toutes les clôtures seront accompagnées de la plantation de haies arbustives d'essences locales en pied.