



Projet de quartier autour de la nouvelle gare à Rouen - Stratégie urbaine - Atelier avec les acteurs N°1

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

18 mai 2015

CR_150518_quartier nouvelle
gare_Atelier1 stratégie
urbaine_Vdef

*Compte rendu du deuxième atelier de concertation sur le projet de nouveau quartier
gare à Rouen, portant sur la stratégie urbaine.*

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE	3
1.1.	DEROULE DE LA REUNION ET PERSONNES PRESENTES.....	3
1.2.	INTRODUCTION PAR PAULE VALLA, METROPOLE.....	4
1.3.	CADRAGE DE L'ATELIER PAR BERTRAND MASSON, METROPOLE	4
2.	RESTITUTION.....	5
2.1.	QUESTION 1	5
2.2.	QUESTION 2	6
2.3.	QUESTION 3	7
2.4.	QUESTION 4	8
2.5.	INTERROGATIONS ET REMARQUES GENERALES SUR LE PROJET ET LA DEMARCHE D'ELABORATION DE LA STRATEGIE	9
3.	REPONSES DES PORTEURS DE PROJET ET DEBATS	10
4.	CONCLUSION.....	13
	NUAGE DE MOTS UTILISES PENDANT LA REUNION.....	13

1. INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE

1.1. DEROULE DE LA REUNION ET PERSONNES PRESENTES

Le premier atelier de mise en débat du projet de quartier autour de la nouvelle gare de Rouen s'est tenu le 18 mai 2015 au Théâtre des Arts. La réunion s'est déroulée en trois temps. Après une présentation des études en cours et des modalités de concertation par les services de la Métropole, les participants ont répondu, en groupes, aux quatre questions suivantes, puis ils ont restitué leurs propositions en plénière :

- Quel rôle le nouveau quartier urbain doit-il avoir ? A l'échelle du quartier, de la métropole, de la région... ?
- Selon vous, à quelles conditions ce nouveau quartier s'intégrera-t-il dans son environnement ?
- Quel rôle à la gare, au-delà des aspects purement ferroviaires ?
- Quelles propositions pouvez-vous faire pour anticiper les mutations du quartier aux différents horizons du projet ?

Les participants

Table	Prénom	Nom	Structure
1	Julien	BOUTEILLER	Bouygues Immobilier
1	Grégoire	HUVER	Bouygues Immobilier
1	Abdelkrim	MARCHANI	Club Hessel
1		DOMBROWSKI	UDAF 76
2	Christian	PLATTIER	Caisse des dépôts
2	Marie	CASTETS	CHU - Hôpitaux de Rouen
2	Fabienne	CORRUBLE	ENGIE Sa
2	Emmanuel	SCHILLEWAERT	GrDF
3	Christian	GILLE	EUCLYD-EUROTOD Géomètres experts
3	Nelly	ZURKINDEN	Région Haute-Normandie
3	Claude	QUESSANDIER	Rouen Normandy Invest
4	Olivier	FARCIS	3CR
4	Michel	PHILIPPE	C.M Bois-Guillaume
4	Jean-Pierre	ROUSSEAU	CNL Rouen
4	Bertrand	CHOUET	Région Haute-Normandie
5	Jean-Jacques	BOUTET	EDF
5	Henri	WATTIG	ErDF
5	Jean	FURET	Ernett
5	Nicolas	MILOT	
6	Guillaume	BLAVETTE	Effet de serre toi-même! - HNRE
6	Bertrand	CHAMPEAUX	FNAUT HN
6	Jean-Paul	CAMBERLIN	Rue de l'avenir
6	Jean-Noël	LE TOULOUZAN	Rue de l'avenir

Les partenaires

Prénom	Nom	Structure
Hervé	OLLIVIER	AURBSE
Sylvie	CROISAT	DDTM76
Aurélien	CAGNARD	Métropole Rouen Normandie
Bertrand	MASSON	Métropole Rouen Normandie
Aude	PEYRALBES	Métropole Rouen Normandie
Paule	VALLA	Métropole Rouen Normandie
Fabrice	FOSSEY	Région Haute-Normandie
Laurence	LARMARAUD	Région Haute-Normandie
Emilie	RAMBOUT	Rouen Normandie aménagement
Eric	MAUDUIT	SNCF Mobilité
Philippe	ADAM	SNCF Réseau
Peggy	BIGARD	SNCF Réseau
Christelle	OGHIA	VEA Urbaniste AMO

1.2. INTRODUCTION PAR PAULE VALLA, METROPOLE

Paule Valla, directrice générale adjointe en charge du département urbanisme et habitat à la Métropole Rouen Normandie, a pu constater en accueillant les participants, la diversité des acteurs conviés et les remercie de leur présence. Elle rappelle que le projet de nouvelle gare et d'aménagement du quartier aux alentours est conduit depuis plusieurs mois en mode projet avec les élus, les techniciens de tous les porteurs de projets, notamment la Métropole, la Ville de Rouen, SNCF Réseau et la Région Haute Normandie. La présente phase de concertation intervient très en amont du projet puisqu'il s'agit de définir la stratégie urbaine autour d'un équipement aussi essentiel et structurant qu'une gare ferroviaire. Autrement dit, il ne s'agit pas de définir précisément les contours du futur quartier de la nouvelle gare mais d'identifier les besoins auxquels il devra répondre et de déterminer en quoi il constituera un facteur d'attractivité, en accord avec l'identité de la ville de Rouen et du territoire de la Métropole. Avant que les élus et les techniciens en charge du projet entérinent des décisions à ce sujet, la Métropole a souhaité organiser des ateliers avec des acteurs majeurs du territoire afin d'identifier des points de convergences et de divergences sur quelques thématiques essentielles du projet. Les contributions issues de ces temps de travail collectifs doivent alimenter les réflexions des partenaires et des bureaux d'études dont ils se sont entourés. Au terme des quatre ateliers dont le premier s'ouvre ce jour, un bilan sera présenté aux élus du comité de pilotage.

1.3. CADRAGE DE L'ATELIER PAR BERTRAND MASSON, METROPOLE

La présentation de Bertrand Masson, directeur de l'aménagement et des grands projets à la Métropole Rouen Normandie est disponible sur le diaporama joint au présent document.

2. RESTITUTION

Le propos qui suit est issu de la restitution orale par chacun des groupes ainsi que des fiches de contribution collective dûment remplies par les participants.

2.1. QUESTION 1

Quel rôle le nouveau quartier urbain doit-il avoir ? A l'échelle du quartier, de la métropole, de la région... ?

Table 1

Le groupe évoque la notion de « porte d'entrée de la Métropole ». Le quartier serait une vitrine accueillante, constituerait un pôle d'échange multimodal, et serait donc une opportunité pour les villes de la Métropole. Les participants font part de leur crainte que cet espace devienne un quartier « cannibale » : un nouvel hypercentre avec des flux conséquents de voyageurs, des problématiques de transports et donc de pollution et qui ne serait pas au service de l'ensemble de la Métropole. « Pour résumer, le quartier doit jouer le rôle d'une vitrine en externe, sans cannibaliser en interne ».

Table 2

La gare et son quartier doivent constituer un poumon de centralité de la mobilité régionale voir inter-régionale, et un carrefour multimodal, ouvert sur les grands axes, y compris la Seine. La transformation du quartier Saint-Sever pourrait lui permettre de renouveler son image en en faisant un quartier d'affaires afin de rehausser le niveau de l'emploi. A terme, les coûts de l'immobilier pourraient attirer des entreprises parisiennes. Il s'agit de faire en sorte qu'il devienne une extension sur la rive gauche du centre-ville de la rive droite et non pas un nouveau quartier créé ex-nihilo. Il devra intégrer de nouvelles fonctionnalités créatrices de valeurs, de sens et porteuses d'une image de modernité.

A l'échelle de la Métropole, le quartier de la nouvelle gare confortera les fonctions métropolitaines, en accueillant notamment de nouveaux emplois de cadres supérieurs.

Enfin, il devra être complémentaire des quartiers environnants dans le respect de la mixité sociale qui y règne.

Table 3

Il s'agit de faire de la gare un lieu bien identifié et porteur d'image pour la Métropole et la Région : un lieu d'accueil, autant pour les arrivées de voyageurs venant de Paris, de touristes de travailleurs ou d'étudiants. La nouvelle gare devra être bien reliée à la gare rive droite pour irriguer les autres pôles de vie de la région. En outre, il ne faudra pas négliger le lien à la Seine (croisières).

Le quartier en lui-même ne devra pas se limiter à un lieu de passage. La mise en place d'une vie culturelle, sportive, ludique devrait permettre d'en faire un lieu de vie. Le quartier doit être ouvert sur la Ville et la Seine et présenter une nouvelle offre économique (quartier d'affaires).

Table 4

Pour le groupe, il s'agirait de créer un pôle économique local à l'image de la Défense, avec une offre d'habitat attractive pour créer un bassin de vie séduisant. Il faudra veiller à ne pas oublier la jeunesse comme c'est quasiment systématiquement le cas dans les projets d'aménagement de ce type. En outre, il conviendra de développer l'offre culturelle dans le quartier, en s'appuyant sur celle qui existe déjà (médiathèque). Enfin, le quartier ne devra pas être « coupé » du fleuve.

Table 6

Il est important que ce quartier soit une interface entre la Métropole et au-delà de l'échelle régionale. Localement, le quartier pourrait être un lieu de vie en connexion avec le reste du territoire de la Métropole, en particulier dans le cadre de la reconquête du fleuve.

2.2. QUESTION 2

Selon vous, à quelles conditions ce nouveau quartier s'intégrera-t-il dans son environnement ?

Table 1

Il s'agira de le rendre accessible et de le relier aux autres quartiers et villes de la Métropole, d'intégrer de nouveaux modes de transports, comme des navettes fluviales. Il faudra veiller à la cohérence architecturale avec les quartiers aux alentours.

Table 2

Les acteurs ont identifié plusieurs conditions desquelles dépend la bonne intégration du nouveau quartier dans son environnement :

- Inclure les habitants dans la réflexion ;
- Assurer l'animation nocturne du quartier ;
- Veiller à ce que le nouveau quartier soit accessible facilement depuis les autres quartiers de l'agglomération ;
- Respecter l'identité des quartiers environnants.

Table 5

Concernant la circulation, veiller à soigner l'accessibilité entre les deux rives ainsi que les liaisons avec les pôles industriels de la rive gauche et le boulevard de l'Europe. Pour le moment, le quartier est très refermé sur lui-même. Il s'agirait de l'ouvrir sur la ville en y amenant de la vie. Le groupe évoque également des échanges possibles avec la Seine.

Concernant les activités économiques à intégrer dans le quartier, le tertiaire sera déjà bien implanté dans la ville (Flaubert, Luciline, Seinopolis). Pourquoi ne pas intégrer d'autres activités de services : artisanat, TPE, maintenance urbaine etc.

Enfin, pour intégrer le quartier, il s'agirait de prévoir des activités et une animation de transition avant que la gare soit mise en service.

Table 6

La qualité de l'accessibilité est déterminante sur deux aspects :

- La connexion à tous les pôles existants, prévus ou à venir, de ce hub régional, en accord avec l'objectif de la Métropole de réduire la circulation automobile particulière.
- La perméabilité avec l'environnement par le biais de plusieurs sorties de la gare, tant vers les berges de la Seine que vers un mail piéton qui, psychologiquement, réduit les distances.

Il faut gommer les « frontières » et les ruptures entre le futur quartier gare et les quartiers plus au sud. .

2.3. QUESTION 3

Quel rôle donner à la gare, au-delà des aspects purement ferroviaires ?

Table 1

Pourquoi ne pas faire du nouveau quartier un pôle de pépinière d'entreprises, de type *start-ups*, en lien avec la région parisienne. Il s'agirait de faire de Rouen, la ville de l'innovation du Nord-Ouest de la France. Le groupe réfute l'idée d'un centre commercial et souhaiterait voir apparaître une zone de création plutôt qu'un centre de consommation (faire en sorte que la gare ne ressemble pas à la gare St-Lazare).

Table 2

La gare devra être un carrefour de rencontres (professionnelles) et un emblème d'accueil, dans lesquels des commerces et des espaces de *co-working* pourront s'implanter. Le bâtiment lui-même devra constituer un lieu de vie transparent, proposant un point de vue sur le centre-ville puisqu'on aperçoit très bien la rive droite depuis cet espace. Enfin, il devra jouer un rôle dans l'animation du quartier.

Table 3

Il s'agira de veiller à ce que le rôle commercial et touristique de la gare soit complémentaire avec l'offre du quartier de St-Sever. La gare devra avoir son propre rôle culturel (expositions, manifestations éphémères, animations, musique) et constituer une véritable entrée de ville avec des informations accessibles pour les différents publics.

Table 4

La gare devra être un des éléments d'un véritable pôle d'échange multimodal comprenant une gare routière, des cheminements en mode doux (piétonniers et cyclables).

Table 6

L'implantation de la nouvelle gare et le développement du quartier alentour devrait permettre de compenser l'absence de mixité urbaine sociologique ou fonctionnelle dans l'agglomération. Le groupe voudrait que la fonction de transport soit privilégiée, par la constitution d'un hub, d'une interface ou d'une plateforme multimodale. En outre, il faudra mettre l'accent sur les activités économiques tertiaires. Le lieu devra être vivant à toute heure de la journée. L'installation de bars, restaurants ou de salles de moyenne envergure permettrait de faire naître une vie culturelle. Les habitants doivent se sentir chez eux. Le quartier pourrait être un espace de rencontre et de communication emblématique (comme la fontaine Saint-Michel à Paris ou l'Agora d'Evry).

Le quartier et le bâtiment gare doivent remplir une fonction de cœur de ville, aspirer les flux et les redistribuer. Un des enjeux sera de mettre en place une vitrine d'une ville de partage.

Enfin, compte tenu des délais de réalisation et des évolutions des pratiques sociales, il conviendrait de prévoir des espaces convertibles aux besoins sociaux nouveaux qui auront pu voir le jour.

2.4. QUESTION 4

Quelles propositions pouvez-vous faire pour anticiper les mutations du quartier aux différents horizons du projet ?

Table 5

Le groupe propose quatre idées :

- Préparer un PDU dès aujourd'hui pour intégrer le futur quartier dans le réseau de transport et de circulation
- Prévoir un pôle multimodal
- Amener des entreprises de services
- Ouvrir le quartier sur la Seine

Table 6

Plusieurs propositions ont émané des échanges :

- Favoriser les fonctions de communication. Pourquoi ne pas créer un espace réservé aux nouvelles technologies, symbole de modernité et de renouvellement urbain ? L'agglomération manque de cyberspaces. Cela pourrait être mis en place dès la phase de chantiers, dans le but de créer les conditions d'appropriation du

nouvel espace au moyen d'équipements légers et provisoires comme des cyber-cafés.

- Favoriser les mobilités douces intra-urbaines, intégrer le quartier de la nouvelle gare dans une réflexion globale sur les déplacements à Rouen. Profiter de l'occasion pour repenser la signalétique des cheminements piétons, notamment sur les berges.
- Localiser des évènements culturels ou festifs métropolitains dans le quartier.

2.5. INTERROGATIONS ET REMARQUES GENERALES SUR LE PROJET ET LA DEMARCHE D'ELABORATION DE LA STRATEGIE

Table 1

- Veiller à éviter une flambée des prix due à la demande des travailleurs issus de la région parisienne.
- Prévoir une mixité des logements, à prix variés, afin que l'habitat ne soit pas réservé à un groupe d'âge ou socio-professionnel.
- Echelonner les projets urbains lancés par la Métropole afin de ne pas noyer le marché immobilier.

3. REPONSES DES PORTEURS DE PROJET ET DEBATS

Bertrand Masson remercie les participants pour la richesse de leurs propositions, que celles-ci rejoignent les réflexions des porteurs du projet ou pas. Il revient en détails sur quelques points évoqués par la salle.

En termes d'urbanisme et de fonctionnalité, le lien du quartier de la nouvelle gare avec le fleuve est un des axes de travaux principaux des services. Il est à relier avec la question de l'accessibilité. Aujourd'hui, le fleuve a un rôle de coupure dans l'agglomération. Ces réflexions rejoignent également celles portant sur une offre de déplacement alternative à la voiture. Alors qu'un groupe a évoqué la signalétique piétonne, la Métropole précise que son intention est bien de faire prendre conscience aux rouennais qu'il n'est pas toujours si compliqué de se déplacer à pied dans Rouen, même si le paysage urbain tend parfois à faire penser le contraire.

A propos du lien avec le fleuve, la question des navettes fluviales revient régulièrement dans les propos des Rouennais lors de processus de concertation. La Métropole a envisagé cette option qui présente de nombreuses difficultés : les enjeux liés aux marées, le débit important du fleuve qui rend complexe le fait de remonter la marée. Aujourd'hui il existe des bacs qui traversent la Seine mais qui ne naviguent pas à contre-courant. Les temps de parcours seraient conséquents et ne permettraient pas au dispositif de concurrencer d'autres modes actifs de transports. Les coûts engendrés sont également prohibitifs. Dans 15 ans, des nouvelles technologies auront peut-être vu le jour mais pour le moment, cette solution est difficilement envisageable.

Bertrand Masson relie deux thématiques évoquées par les participants : la complémentarité du quartier avec ceux qui l'entourent et la mise en place d'un quartier de proximité. Il faut que ce quartier fasse connaître la Métropole d'une part, et s'interconnecte avec les quartiers avoisinants, d'autre part. Il retient plusieurs expressions utilisées par les intervenants : quartier porteur d'image et de sens, vitrine de modernité, quartier plus dévoué à la création qu'à la consommation. Ces axes constituent de vraies pistes de réflexion. Il revient ensuite sur le rôle du quartier en tant que lieu de vie. Il ne s'agira pas d'un quartier monofonctionnel mais bien d'un espace vivant, à toute heure de la journée. Pour cela, on peut envisager plusieurs propositions des participants : espaces culturels et festifs, animation (nocturne) du quartier, espaces réservées aux nouvelles technologies etc. L'analogie avec les organes vitaux (cœur, poumons) utilisés par certains groupes appuie notre volonté de mettre en place un quartier qui « fait vivre » le territoire métropolitain et même peut-être au-delà (la région ?).

La question de la place de la jeunesse n'a pas été beaucoup abordée pendant la restitution et constitue pourtant un axe de travail important. Ceux qui habiteront le quartier demain sont jeunes aujourd'hui mais il ne s'agira pas d'oublier les jeunes du futur. Le quartier doit accueillir toutes les générations et pas uniquement la classe d'âge active. .

A ce stade, **Philippe Adam**, de SNCF Réseau, se demande comment faire le tri entre les éléments évoqués concernant le quartier de la nouvelle gare et ceux spécifiques au bâtiment gare. Il explique avoir bien entendu le désir des participants que celui-ci doit être très connecté et ouvert à son quartier.

Il revient sur les expressions fortes entendues autour du commerce, comme la « peur d'une gare St-Lazare bis ». E tant que gestionnaire de gare, il précise que les activités commerciales constitue un des moyens importants de financer le projet. Cependant, il convient que l'offre commerciale de la gare doit être complémentaire de celle du quartier. Il retient également l'idée que la gare puisse être autre chose qu'un lieu de consommation. La question des fonctions nouvelles peut recouvrir plusieurs réalités : espace de création (culturelle), fédération des énergies économiques à travers le *co-working*, lieu d'effervescence intellectuelle, lieu de rencontre qui puisse vivre toute la journée. Il retient également l'idée de transparence et celle à propos du point de vue sur la rive droite.

Fabrice Fossey, chef du service de la Stratégie et de la Planification de la Région Haute Normandie, évoque le lien au fleuve. La Seine est une coupure mais irrigue également les territoires. Récemment, la Région a élaboré son schéma stratégique de la Vallée de la Seine dont l'objectif est de mettre en valeur l'axe Seine. Ce projet de nouvelle gare en est un des éléments.

Fabienne Corruble, déléguée régionale du groupe ENGIE aborde la question du tourisme. La gare et son quartier accueilleront de nombreux touristes internationaux et il s'agira de veiller à ce qu'ils aient accès facilement à des informations, voire à des hôtels etc.

Guillaume Blavette, Normandie Nature et Environnement entend la remarque sur les contraintes liées à l'aménagement et à la gestion du bâtiment gare. Il s'interroge sur les conditions nécessaires permettant de « faire pénétrer la ville dans la gare et inversement », en intégrant les problématiques d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées. Y a-t-il des exemples ailleurs ?

Par ailleurs, dans quelle mesure les aménagements ferroviaires pour le transport de voyageurs vont-ils affecter le transport de marchandises, problématique majeure à Rouen où les circulations motorisées sont trop importantes ? Comment construire un urbanisme autour des infrastructures ferroviaires sans trop diminuer leur emprise ? Enfin, à propos de Saint-Sever, on parle beaucoup de la complémentarité entre activités commerciales mais il s'agit de ne pas oublier les habitants qui sont majoritairement issus de milieux populaires. Il faut que les grands équipements qui seront implantés autour de la gare servent à tous les Rouennais.

Philippe Adam revient sur la question du fret. Elle sera bien prise en compte dans les réflexions autour de la nouvelle gare et de la ligne LNPN. Le port de Rouen est très actif sur la question. L'ensemble des fonctionnalités seront comprises dans le système que SNCF Réseau mettra en place. La conception du quartier et du système ferroviaire sont intégrées. Concrètement, cela signifie que le quartier urbain est pensé en fonction des voies.

Bertrand Masson rappelle la volonté de la Métropole de créer une couture urbaine entre le quartier de la nouvelle gare et ceux qui l'entourent, dans le but notamment que les nouveaux équipements qui seront implantés bénéficient à tous les habitants, quelle que soit leur classe sociale. C'est un des enjeux fort du développement du quartier. Un groupe parlait de « respect des quartiers environnants ». La Métropole partage totalement ce point de vue et travaille sur la question.

Bernard Champeaux, rebondit sur les propos de Bertrand Masson et évoque l'effet d'entraînement que doit produire le gommage des frontières entre les différents quartiers. Il serait souhaitable que l'aménagement du quartier repose sur un urbanisme durable (courte distance, mixité fonctionnelle etc.) qui doit irriguer tous les quartiers de la rive gauche. La présence de l'éco quartier Flaubert doit offrir la possibilité d'avoir deux foyers urbanistiques desquels le reste de la rive gauche pourra s'inspirer.

Claude Quessandier, de Rouen Normandie Invest, évoque la notion de quartier d'affaires et sa complémentarité avec le pôle Saint-Sever. Le taux de vacance des bureaux y est très important. Ces derniers datent des années 1950 et sont parfois vétustes. Ce quartier aurait besoin d'être rénové et ne le sera pas dans les années à venir. Il y a un véritable besoin d'un nouveau quartier d'affaires dans cette zone.

Bertrand Masson précise qu'il ne s'agira pas de faire du quartier de Saint-Sever une friche mais bien de l'accompagner dans sa mutation probable.

4. CONCLUSION

Paule Valla a relevé plusieurs propositions évoquées par les participants qui concordent avec les réflexions de la Métropole.

La question de l'adaptabilité du quartier et des espaces modulaires et modulables est au cœur des préoccupations de la Métropole. C'est à ce titre que la Ville de Rouen avait mis en œuvre le concours European. Il s'agit de construire un quartier petit à petit, toujours en phase avec les besoins d'une société qui évolue. L'idée d'accueillir des entreprises spécialisées dans les nouvelles technologies avait déjà émergé dans le cadre d'European, et est en lien avec le concept de Smart City.

Elle revient sur la notion de « cannibalisme » et de complémentarité avec le pôle Saint Sever. L'équilibre entre l'attractivité du nouveau pôle d'activités de la rive gauche que constituera le quartier de la gare et celle des pôles existants devra se traduire dans la programmation stratégique.

Elle remercie une nouvelle fois les participants et les invite aux prochains ateliers les 1^{er}, 8 et 15 juin.

NUAGE DE MOTS UTILISES PENDANT LA REUNION

