

# ***Projet de quartier autour de la nouvelle gare à Rouen - Gestion des temps longs - Atelier avec les acteurs N°4***

**Destinataires :**

---

Les participants

---

**Auteurs :**

---

Res publica

---

**Date :**

---

15 juin 2015

---

CR\_150615\_projet quartier  
gare\_atelier 4\_ temps long Vdef

---

---

*Compte rendu du quatrième atelier de concertation sur le projet de nouveau quartier  
gare à Rouen, portant sur la gestion des temps longs du projet.*

---

# SOMMAIRE

<b>1. INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. DEROULE DE LA REUNION ET PERSONNES PRESENTES.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. INTRODUCTION PAR PAULE VALLA.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. CADRAGE DE L'ATELIER.....</b>	<b>4</b>
<b>2. RESTITUTION.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. QUESTION 1 .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2. QUESTION 2 .....</b>	<b>7</b>
<b>2.3. QUESTION 3 .....</b>	<b>8</b>
<b>3. DEBAT AVEC LA SALLE ET REPONSES DES PORTEURS DE PROJET .....</b>	<b>10</b>
<b>4. CONCLUSION.....</b>	<b>13</b>
<b>NUAGE DE MOTS UTILISES PENDANT LA REUNION.....</b>	<b>14</b>

## 1. INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE

### 1.1. DEROULE DE LA REUNION ET PERSONNES PRESENTES

Le quatrième atelier de mise en débat du projet de quartier autour de la nouvelle gare de Rouen s'est tenu le 15 juin 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 trois questions suivantes, puis ils ont restitué leurs propositions en plénière :

- Dans un premier temps, il s'agissait de remplir un tableau permettant aux participants de définir leur vision du quartier, d'une part, et les facteurs d'attention ou les opportunités, d'autre part, avant les travaux d'ici 2020, à moyen terme en 2025 et pendant les travaux, et en situation de projet réalisé soit en 2030-2035. Les tableaux remplis par les participants sont annexés au présent document.
- Vos propositions sans attendre la gare... Distinguez les propositions durables, temporaires, éphémères...
- Compte tenu de la complémentarité de l'offre ferroviaire entre la gare Rive Droite et la nouvelle gare, quel devenir envisager pour le quartier de la gare Rive Droite ?

#### Les participants

Table	Prénom	Nom	Structure
3	Roland	BESNIER	Poste Immo
3	Anne-Sophie	DE BESSES	AREHN
3	Patrick	DUVAL	Club des bords de Seine
3	Jean	FURET	Ernett
3	Hervé	OLLIVIER	AURBSE
3	Pierre-Denis	SENS	CCI Rouen
4	Philippe	ANNE	Groupe ERIAV
4	Jean-Christophe	APLIN COURT	Le 106
4	Pierre	DE VILLEPOIX	Le 106
4	Laurent	MORENO	AURBSE
5	Jean-Paul	CAMBERLIN	Rue de l'avenir
5	Jacques	CHARRON	CCI Rouen
5	Philippe	VARIN	Centre commercial - Dock 76
6	Bertrand	CHAMPEAUX	FNAUT HN
6	Gilles	FRAUDIN	AUTES / FNAUT
6	Michel	HOUBRON	EPF Normandie
6	Jean-Noël	LE TOULOUZAN	Rue de l'avenir
6	Jean-Pierre	ROUSSEAU	CNL Rouen

## Les partenaires

Prénom	Nom	Structure
Sylvie	CROIZAT	DDTM76
Julie	CASTEL	Métropole Rouen Normandie
Bertrand	MASSON	Métropole Rouen Normandie
Paule	VALLA	Métropole Rouen Normandie
Bertrand	CHOUET	Région Haute-Normandie
Nathalie	BUISSON	SNCF Gares et connexions
Sébastien	GALLOY	SNCF Immobilier
Philippe	ADAM	SNCF Réseau
Peggy	BIGARD	SNCF Réseau

### 1.2. INTRODUCTION PAR PAULE VALLA

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 les acteurs majeurs du territoire afin d'identifier les 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 la Métropole et SNCF Réseau se sont entourés. Au terme des quatre ateliers, une synthèse sera présentée aux élus du comité de pilotage.

### 1.3. CADRAGE DE L'ATELIER

Les présentations de Bertrand Masson, directeur de l'aménagement et des grands projets à la Métropole Rouen Normandie, de Julie Castel, cheffe de projet à la Métropole et de Philippe Adam, chef de projet LNPN à SNCF Réseau sont disponibles 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

*Il s'agissait de remplir un tableau permettant aux participants de définir leur vision du quartier, d'une part, et les facteurs d'attention ou les opportunités, d'autre part, avant les travaux d'ici 2020, à moyen terme en 2025 et pendant les travaux et en situation de projet réalisé soit en 2030-2035. Les tableaux remplis par les groupes sont annexés au présent document.*

Table 3

Le groupe s'est concentré sur la première échéance proposée, soit d'ici 2020, avant les travaux. En premier lieu, selon les participants, il convient de travailler l'appropriation du site qui aura un rayonnement local, régional et national. Cette idée devra influencer tous les préparatifs à l'arrivée de la gare.

La vision du quartier à court terme des participants et les facteurs d'attention et d'opportunités qui en découlent peuvent se résumer ainsi :

- Sur le plan économique, identifier rapidement les emplacements des zones d'activités et industrielles existantes ou futures. Travailler sur le jalonnement et la signalétique. Développer une offre commerciale en lien avec le quartier de Saint-Sever. Préparer une offre de commerces et de services avant l'arrivée de la gare, autour et dans le quartier. Anticiper la mutation des offres commerçantes dans le centre-ville et le quartier Saint-Sever, dans une logique de montée en puissance progressive du futur quartier de la gare (programmation, action foncière). Développer l'offre hôtelière en préparation de l'arrivée de la gare rive gauche.
- En termes d'accessibilité et de mobilité, préparer les habitants à des pratiques telles que la rupture de charge, l'intermodalité. Renforcer l'accessibilité au site, sur toutes les temporalités de son développement. Préparer la desserte du site : utilisation des réseaux ferroviaires ou routiers. Par exemple, mettre en place une ligne de tram rapidement avec une station ouverte seulement à l'occasion d'évènements particuliers, dans un premier temps. Développer l'offre fluviale, notamment sur le plan touristique. Aménager en priorité une passerelle entre les deux rives et l'île Lacroix.
- En ce qui concerne l'habitat, utiliser les « dents creuses », autrement dit rénover l'habitat insalubre pour commencer à développer une offre à proximité du site.

Table 4

Certains participants n'ayant pas participé aux ateliers précédents se sont interrogés sur l'origine des flux ferroviaires qui traverseront ce quartier. Les relations ferroviaires seront-elles optimisées (Caen, Evreux, Ile-de-France, aéroport de Deauville) ? A quelles dates ? Les réponses à ces interrogations influenceront les priorités à donner



en termes d'aménagement et d'offre de services. Il semble que la connexion avec l'Ile-de-France Ile-de-France soit privilégiée à la dynamique intra régionale.

Il paraît clair que la gare va « créer » le quartier, générer son existence et son aménagement. Les participants trouvent difficile de travailler sur une planification à si long terme, du fait des incertitudes écologiques, économiques, sociales inhérentes à notre époque. Il leur paraît trop aléatoire de faire des plans rigides et « tracés à la règle ». Il faut privilégier l'expérimentation dans le quartier, en mettant au point une méthode avec des hypothèses, des essais et forcément des erreurs, qui permettront de rendre le projet pertinent.

#### Table 5

Le groupe a travaillé sur les trois temps du projet évoqués dans la question. Leur vision du quartier peut se résumer de la manière suivante :

##### *A court terme :*

- Les participants évoquent un point essentiel : construire le projet dans son ensemble, à l'image de l'éco quartier Flaubert, afin d'éviter la mise en place d'un fonctionnement « au coup par coup ». Avant toute chose, lever l'interrogation sur la LNPN.
- Coordonner le développement actuel du quartier dans la perspective de l'arrivée de la nouvelle gare.
- Passer de l'absence d'image à un quartier phare de la Métropole : « passer de l'abandon à la lumière ». Donner dès à présent une image positive du quartier à partir de la vision à long terme.
- Traiter la question de la desserte du quartier par les transports en commun, en particulier la connexion Est/Ouest vers l'éco quartier.
- Eviter l'effet de coupure entre cet espace et les quartiers environnants. Penser les réserves foncières en conséquence.

##### *A moyen terme :*

- Continuer à encourager le développement des activités présentes, en particulier dans le domaine de la santé.
- Communiquer vers Paris pour encourager les entreprises et les actifs à s'intéresser à Rouen.

##### *A long terme :*

- Créer un quartier moderne, innovant (*Smart City*), vecteur de l'image de la Métropole.



Table 6

Pour ce groupe, la question des transports, sous toutes ses formes, est la plus importante à court terme. Ce quartier sera le nœud modal de la Métropole, surtout avec l'arrivée d'une nouvelle gare d'envergure nationale. Il faut étoffer ce point en réalisant une étude globale du réseau de l'agglomération. Si les flux le justifient, l'installation d'une ligne de tramway serait la bienvenue. Le groupe ne se prononce pas sur l'échéance à laquelle cette éventuelle ligne devra être mise en place.

En amont de l'arrivée de la gare, le groupe milite pour une incitation à l'utilisation des modes doux pour la fréquentation de ce site. Pour rendre ce dernier attractif, pourquoi ne pas imaginer l'aménagement d'un parvis, en anticipation de la construction du bâtiment-voyageurs. Les participants proposent également la mise en place d'une liaison directe avec les quais, d'un lieu d'expositions temporaires (par exemple dans l'ancienne gare SNCF Saint-Sever) et des aménagements réversibles, légers et qui n'empêcheraient pas la construction ultérieure d'infrastructures de plus grand. Enfin, il s'agit de créer un espace de vie (espace vert).

Le groupe n'évoque pas sa vision du quartier à l'échéance intermédiaire, c'est à dire pendant les travaux, d'ici 2025.

A l'horizon 2030, le quartier devra rester vivant et attractif avec ce que les participants appellent « une âme de quartier ». Cela concerne aussi bien l'habitat, la culture ou encore les commerces. Le groupe propose également quelques aménagements concernant les transports : une liaison avec l'île Lacroix, avec les équipements sportifs et culturels existants (Kindarena). Pourquoi ne pas envisager la mise en place d'un téléphérique pour se rendre de la future gare à la cote Sainte-Catherine et Bonsecours.

**2.2. QUESTION 2**

***Vos propositions sans attendre la gare... Distinguez les propositions durables, temporaires, éphémères...***

Table 3

En ce qui concerne les occupations durables ou temporaires de l'espace, le groupe propose l'organisation d'événements, de festivals. Il faut que le quartier soit une locomotive de la Métropole. Pourquoi ne pas imaginer un lien avec l'école d'architecture de Rouen, une démonstration de filières d'écoconstruction sur les thèmes du logement ou de la mobilité. En outre, des événements existent déjà sur la rive gauche : le festival Viva Cité et les événements organisés à l'Atelier 231, les 4h motonautiques. Ces événements pourraient constituer des moyens efficaces de communiquer sur l'arrivée du nouveau quartier. On pourrait envisager la création d'un festival autour du thème du chemin de fer et de la gare ou encore un événement autour des nouvelles technologies dans le but de nourrir les recherches sur la question dans le cadre de l'aménagement du site.

Les participants verraient d'un bon œil un « préverdissement » du quartier, par exemple à travers l'installation de jardins urbains.



Table 4

Le groupe propose d'intégrer un événement générateur de trafic pour tester la réaction du quartier. On pourrait imaginer un grand événement comme un des grands concerts qu'organise la Région.

Il paraît essentiel aux participants de faire en sorte que les transports en commun préexistent à l'ouverture de la gare. Le chantier doit être entamé avant. Ainsi, dans l'hypothèse où la gare ne verrait finalement pas le jour, l'intérêt du quartier préexistera.

Le groupe propose ensuite de construire un autre bâtiment public qui pourrait labelliser le quartier pour lui donner une attractivité et de manière à déclencher un attrait pur les investisseurs et la population. Cela pourrait être un bâtiment culturel. Pourquoi ne pas s'inspirer de la gare Saint-Sauveur à Lille, lieu de créativité culturelle, non dédié à une fonction en particulier, à l'architecture très minimaliste et qui offre un potentiel d'usages diversifiés.

Enfin, le groupe souhaite que soient préservées des surfaces disponibles, pour les futurs espaces publics.

Table 5

Le groupe émet une proposition principale : communiquer régulièrement avant et pendant le projet de construction de gare et d'aménagement du quartier, dans le but de faire comprendre, intéresser et attirer de futurs habitants, entrepreneurs. Il s'agira de prendre appui sur la gare Rive Droite et sur le centre Saint-Sever pour communiquer sur le futur quartier et d'impliquer le centre social dans le processus.

Table 6

Les participants avouent ne pas avoir eu le temps de répondre à la question.

### 2.3. QUESTION 3

***Compte tenu de la complémentarité de l'offre ferroviaire entre la gare Rive Droite et la nouvelle gare, quel devenir envisager pour le quartier de la gare Rive Droite ?***

Table 3

Le groupe s'interroge sur le devenir des nombreux commerces situés autour de la gare Rive Droite. L'arrivée d'une nouvelle gare nécessitera un accompagnement de la mutation du quartier, dans la mesure où une grande partie de la demande sera probablement transférée à la gare Rive Gauche. Il convient de développer l'offre résidentielle sans réaliser un quartier dortoir, d'où la nécessité de mettre en place des activités connexes. Celles-ci peuvent prendre la forme d'équipements culturels ou sportifs et surtout d'un centre d'affaires, notamment orientés sur le local/régional. On peut imaginer la mise en place d'une plateforme de co-working, plutôt que des offres tertiaires plus traditionnelles pour ne pas concurrencer les autres quartiers. Enfin, le groupe évoque la nécessité d'avoir un accès rapide et performant entre les deux gares.





Table 4

Comme le groupe précédent, les participants constatent que le trafic de voyageurs va diminuer d'au moins 50%. Pour éviter que le quartier de la gare Rive Droite devienne uniquement résidentiel, il est important de le connecter avec la nouvelle gare. En outre, pourquoi la Métropole ne choisirait-elle pas de préempter les immeubles qui se dégradent dans la rue Verte afin de mettre en place de nouvelles infrastructures ?

Table 5

Un participant signale que de nombreux passionnés de patrimoine sont installés à Rouen et que du matériel ferroviaire ancien est entretenu par l'Atelier 231. Ne pourrait-on pas imaginer une nouvelle gare avec les rames les plus modernes et sur un quai à part, du matériel ancien ?

Sur la gare Rive Droite, il faut un projet d'ensemble permettant d'y améliorer la qualité de vie ; il s'agirait de développer un quartier nouveau de référence, à tendance résidentielle, avec des commerces de proximité et un panel complet de services à la population.

Table 6

Le groupe estime qu'après l'arrivée de la nouvelle gare, 50% des voyageurs actuels de la gare Rive Droite continueront de s'y rendre pour entamer leurs trajets vers d'autres territoires. En effet, certaines lignes ne seront plus actives mais l'amélioration de l'offre et l'augmentation globale de la fréquence des trains régionaux entraînera une augmentation de la fréquentation de la gare, soit du fait d'un probable report modal (plus de gens emprunteront le train plutôt que la voiture pour se rendre à Dieppe ou à Yvetot par exemple), soit du fait d'une « nouvelle envie de voyager ».

Ainsi, cela amène les participants à penser que le quartier de la gare Rive Droite ne connaîtra que de faibles modifications. La gare restera un point d'entrée pour les transports en commun.



### 3. DEBAT AVEC LA SALLE ET REPONSES DES PORTEURS DE PROJET

**Bernard Champeaux**, président du Comité pour les transports en commun (CPTC) revient sur le dernier point évoqué par les membres de la table 6. Il affirme que le développement des usages des transports en commun est fortement corrélé à la densification du réseau. Les nouvelles infrastructures permettront de développer l'offre régionale, il faut s'attendre certainement à une augmentation de la demande.

**Jean Christophe Aplincourt**, directeur du 106, pose une question à la tribune : faut-il vraiment un tunnel ?

**Philippe Adam**, de SNCF Réseau, précise que la nouvelle gare aura pour objectif principal de faciliter le transit des trains entre Paris, Rouen et Le Havre. Le site Saint-Sever, tel qu'il est placé par rapport aux installations existantes, suppose que l'on fasse une connexion au-delà de la gare vers Le Havre. Etant donné que les voies traverseront une zone urbaine dense et compte tenu du gabarit maritime de la Seine, l'implantation d'un tunnel s'impose.

**Anne-Sophie de Besses**, de l'Agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie (AREHN), se demande si les gares de Sotteville et de Saint-Etienne du Rouvray, peu utilisées actuellement, pourraient être développées d'ici la concrétisation du projet ?

**Philippe Adam** convient que les gares de Sotteville et de Saint-Etienne ne sont pas bien desservies (un train par heure en heure de pointe). Il invoque une raison technique à cette situation : on ne peut pas faire circuler plus de trains sur la gare Rive Droite. Cependant, des travaux techniques sur la signalétique pourraient permettre d'augmenter légèrement le nombre de trains circulant dans la gare.

**Paule Valla** précise que les questions de transports en commun interurbains relèvent de la compétence de la Région ou de l'Etat. Elle rappelle seulement que différents rapports (du Conseil d'Etat ou de la Cour des Comptes) ont été produits sur le coût très onéreux du maintien des emprises ferroviaires et les récentes actualités législatives sur le développement des transports interurbains en bus.

Par ailleurs, **Anne-Sophie de Besses** précise que l'AREHN travaille conjointement avec l'Agence régionale de santé (ARS) sur des études d'impact des projets urbains sur la santé des habitants. Une démarche de ce type pourrait être engagée dans le cadre du projet dont il est ici question.

**Paule Valla** indique que ce type d'approches peut être intéressant et qu'elle en avait déjà entendu parler. Elle invite la participante à prendre contact avec les techniciens en fin de réunion pour recueillir des compléments d'information sur ces démarches.

**Bertrand Masson** estime qu'une attention forte est portée sur la question des liens entre la santé de la population et l'urbanisme. En témoigne le glissement sémantique opéré entre « modes doux » et « modes actifs ». Plus qu'une simple évolution lexicale,

cela montre la volonté de la Métropole de faire de Rouen une ville pour le piéton et le cycliste, ce qui a des conséquences sanitaires directes pour ses habitants.

**Pierre Dombrowski**, de l'Union départementale des associations familiales (UDAF 76), pense que le projet actuel ne répond pas au besoin croissant de connecter la haute et la Basse Normandie. Pour lui, il est nécessaire de réfléchir au fait que Rouen doit devenir un pôle attractif pour la future grande région normande, de façon à ce que des entreprises viennent y créer de l'activité. Pour cela, il faut développer des transports vers les plateformes aériennes. Les Rouennais et les entreprises internationales ont aujourd'hui beaucoup de mal à rejoindre les aéroports depuis Rouen.

**Paule Valla** revient sur la volonté exprimée par les élus et des acteurs du territoire de faire de Rouen un pôle économique attractif à l'échelle régionale. Elle rappelle qu'il y a 10 ans, la proximité de la région parisienne semblait un inconvénient alors qu'aujourd'hui, les discours sont différents : l'agglomération doit profiter de la « saturation » de la région parisienne, en mettant en avant la qualité de vie qu'elle est en mesure d'offrir.

**Jean-Pierre Rousseau**, de la Fédération nationale du logement, demande si le taux de logement à loyers modérés sera bien de 15% dans le futur quartier de la gare ?

Sur cette question, **Paule Valla** précise que l'heure n'est pas encore à une détermination précise de la typologie des logements dans le quartier. Elle rappelle que le taux moyen à l'œuvre dans le Programme local de l'habitat métropolitain, est de 30% de logements sociaux compte tenu des besoins identifiés et du rôle historique important du parc social sur le territoire. Ce taux pourrait être approché dans le futur quartier de la gare Rive Gauche. Elle précise également que des opérateurs HLM envisagent d'ores et déjà de se positionner sur ce secteur.

**Bertrand Masson** revient sur quelques points évoqués par les participants

- Des remarques sur l'accessibilité et la mobilité sont une nouvelle fois très présentes dans les propos restitués : le lien entre les deux rives et avec l'île, le besoin de « se raccrocher » au territoire existant, le lien avec le fleuve etc.
- Plusieurs participants ont estimé que les aménagements urbains ne doivent pas avancer sans le développement d'une offre de transports en commun. Les deux doivent bien être développés en parallèle. Certains groupes ont même évoqué une station de tramway temporaire. Même si cela revient peut-être à entrer dans une trop grande précision en termes de préfiguration, les réflexions des porteurs du projet vont dans le sens d'un avancement coordonné du développement urbain et de la création du quartier.
- La question du jalonnement piéton des environs du quartier est également revenue. Cela serait une manière intéressante de raccrocher le futur quartier à l'existant, ce qui s'inscrit totalement dans les réflexions sur le temps long.
- L'idée de mener des expérimentations (événements ponctuels, expositions temporaires, installations d'équipements légers et modulables) afin de tester le

fonctionnement de l'espace est intéressante. Cela constituerait un moyen de faire connaître le lieu avant qu'il ne soit totalement conçu.

- Le foncier est effectivement un des leviers fort d'intervention. Les propos recueillis confirment la nécessité de travailler très en amont sur cette question.
- La question des espaces publics/verts (un groupe a parlé des îlots de chaleur) est tout aussi importante et peut être traitée de manière expérimentale. Dans un contexte de réchauffement climatique, il s'agit d'un sujet prégnant. Le traitement de l'espace public devra en tenir compte.
- En termes d'image, les expérimentations peuvent être un moyen de faire connaître le quartier à l'échelle régionale et nationale. Cette réflexion rejoint la notion de « pépinière » évoquée lors de l'atelier précédent. La construction de l'image du quartier est aussi importante que la construction du quartier en lui-même.
- Sur la question du devenir de la gare Rive Droite et son quartier, Bertrand Masson admet avoir été étonné par l'ambition très proactive des participants de développer le quartier autrement plutôt que de simplement l'accompagner dans sa mutation.
- A propos du problème de la source, rue Verte, et des désordres importants que cela a causé, l'idée de la préemption foncière paraît juridiquement complexe compte tenu des conséquences techniques et juridiques en cours.

**Julie Castel** se livre au même exercice et ajoute quelques réflexions au propos précédent :

- Sur la question de la temporalité, les participants ont beaucoup parlé d'espaces, de mobilité et de transports en commun. Elle s'étonne du peu des propositions concernant la place de la voiture, du vélo et du piéton. Cela témoigne de l'importance que revêt le développement du réseau de transports collectifs dans l'esprit des acteurs.
- A propos des différentes échelles auxquelles se situera le quartier, il semble qu'au niveau local, la priorité devra être donnée à tout ce qui participe au sentiment de proximité des futurs occupants et à la connexion avec les quartiers alentours. Au niveau régional ou national, le quartier devra avoir un rayonnement large.
- De nombreux outils ont été évoqués pour gérer le temps long du projet. L'idée de l'expérimentation est intéressante car elle pourrait permettre de dépasser les outils traditionnels (gestion du foncier, communication), qui tendent à évoluer au gré des mutations de la société.

## 4. CONCLUSION

**Paule Valla** conclut l'atelier en se disant rassurée que les réponses aux questions et les interventions individuelles se rapprochent des réflexions de la Métropole. Ayant conscience que l'urbanisme évolue rapidement, la phase de concertation qui s'achève proposait de travailler sur une redéfinition de la stratégie avant de se lancer dans un plan d'aménagement urbain.

Elle confirme que les porteurs du projet partagent l'idée d'expérimenter de nouvelles matières de faire l'urbain. Le fait même d'organiser cette concertation avec les acteurs majeurs du territoire témoigne de cette volonté et les contributions des participants sont très positives pour l'avancée des réflexions. Il s'agit dès maintenant de trouver les moyens de mettre en œuvre cette méthode de travail dans le contexte des modes opératoires actuel qui sont complexes et laissent parfois peu de place à l'expérimentation.

Sur la question de la communication, le fait que le projet s'inscrive dans la démarche Seine cité constitue déjà un moyen de le faire connaître. Luciline, Flaubert et le quartier de la future gare sont trois quartiers du centre de l'agglomération, répondant à une forte exigence en termes de qualité urbaine et résidentielle, de protection de l'environnement d'attractivité économique. Même s'ils sont pensés et conçus par des porteurs différents, la communication dont ils sont l'objet est unique. Il s'agit de donner à voir que l'agglomération rouennaise s'inscrit dans une dynamique de requalification, de renouvellement et de développement du cœur urbain.

Par ailleurs, Paule Valla note que les participants ne sont pas d'accords sur le devenir de la gare Rive Droite et de son quartier, sinon pour souligner la nécessité d'une liaison entre les deux gares. Pour elle, la gare Rive Droite restera un nœud modal important, comme le confirme l'arrivée de la ligne T4 et la requalification du parvis qui l'accompagne.

En outre, de nombreuses propositions intéressantes ont été exprimées, sur des thématiques diverses : les commerces, l'hôtellerie, la gestion des quartiers insalubres. Toutes montrent la volonté des participants de construire un quartier petit à petit, sans attendre que la gare soit opérationnelle.

Paule Valla remercie une nouvelle fois les participants et les invite à l'atelier de synthèse aux élus, le 9 juillet 2015.



## NUAGE DE MOTS UTILISES PENDANT LA REUNION

agglomération  
 Saint-Sever  
 concertation imaginer  
 mobilité futur temporaires  
 développement commun  
 réseau transports attractif  
 Rive Droite offre acteurs  
 travaux  
 Rouen quartier  
 nouvelle gare vision  
 devenir  
 commerces  
 Métropole région construction  
 territoire temps long

