

## COMPTE RENDU REUNION DU 17 JUIN 2015

**Durée de la séance :** 2 heures

*Présents à la réunion :* Christian Aguelon, Philippe Anne, Francis Bia, Jean-Paul Camberlin, Marie Castets, Bernard Champeaux, Daniel Cornet, Gaëtan Dubois, Claude Quessandier, Jean-Pierre Rousseau.

*Invitée :* Sophie Guillain (Respublica)

*Métropole :* Julie Castel, Serge Martin-Desgranges et Bertrand Masson.

*Excusés :* Catherine Capron, Fabienne Fendrich, Nadine Lecoq, serge Christophe, Marc Pot et Guy Toufflet.

En préambule, Sophie Guillain propose que la séance soit dédiée à la synthèse des travaux commencés à l'occasion de la première réunion et qui se sont poursuivis lors des ateliers. L'objectif de la réunion est de faire émerger une structure sur tous les grands sujets de la stratégie afin d'identifier les priorités.

Sur la base de la première réunion, elle a identifié les différents sujets et les a organisés par thème. Sur cette base, il est proposé aux membres de la Commission d'organiser leur contribution.

Plusieurs sujets ont été considérés comme importants pour la stratégie, dont certains qui entrent dans un cadre général et d'autres qui sont plus de l'ordre du détail. Ainsi, les éléments en orange concernent la vie de quartier. Ceux en rouge traitent de l'identité du quartier. Ceux en vert abordent les mobilités et les éléments en bleu correspondent à la stratégie urbaine.

Sur la vie de quartier, il ressort le besoin d'un quartier d'affaires, d'un nœud économique et d'une entrée de la Normandie. Ce quartier doit s'adapter à la société aujourd'hui et sur le long terme. Au-delà de cette évolution vers le quartier d'affaires, il est surtout souhaité qu'il reste un lieu de vie, de rencontres et de distraction.

Sur la question urbaine, la Commission a mis en avant la mixité, le croisement entre logements, activités et commerces. Il est également question d'aménagements réversibles et adaptables à l'évolution de la société. Sur la question des mobilités, l'accent a été mis le fait que ce devait être un exemple d'intermodalité, que ce soit un quartier hyperconnecté physiquement mais aussi en termes de nouvelles technologies. La Commission a également insisté sur l'importance des modes actifs, des mobilités partagées (transport collectif, autopartage et taxis) plutôt qu'à la voiture dont la place doit être réduite.

### Atelier

L'identité ne doit pas être figée mais au contraire dynamique, adaptable aux évolutions de la société, aux différentes activités et aux différentes cultures. Il ne faut pas que cela soit seulement un quartier d'affaires qui se « ferme » tous les soirs à 18 heures. Ce lieu doit vivre 24 heures sur 24. Plutôt que de tout axer sur l'architecture et les commerces (à l'image de la gare Saint-Lazare) il faut aussi qu'il y ait de la vie qui ne soit pas uniquement commerciale. Dans cette perspective, plutôt que de déplacer l'opéra – qui était une des propositions – il pourrait être envisagé l'installation d'une salle de spectacles vivants, d'un lieu d'expression culturelle à proximité de la gare. Cela permettrait à des personnes habitant sur un territoire qui dépasse celui de la Métropole de venir se rendre à un spectacle.

Une offre culturelle et de loisir est un moyen d'amener de la vie le soir et le week-end.

## Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

---

### Grands Projets Urbains

Dans la vision de la Commission, le quartier est un lieu de vie dans lequel il y a une activité culturelle, mais il constitue aussi une entrée ville avec la nécessité d'être à l'interface sur le reste de la ville et sur la Seine. Avec la notion d'entrée de ville il y a aussi l'idée du premier regard porté sur la ville, de l'image sur la ville. Il semble important que le parvis de la gare dégage des perspectives sur ce qu'il y a de beau à montrer.

Dans le même temps, il convient d'accueillir le visiteur, qu'il dispose d'un espace de convivialité dans lequel il trouve l'ensemble des prestations qui permettent de faire connaître et faire aimer la Métropole. Il faudrait faire en sorte d'installer un balisage de qualité à la sortie de la gare pour accompagner les visiteurs vers les congrès ou les événements culturels organisés au sein de la Métropole. Il faut porter une attention particulière aux visiteurs qui viennent exceptionnellement.

La gare doit être un lieu de convivialité dans lequel toutes les catégories sociales peuvent se retrouver, dans lequel différents flux de voyageurs se croisent. Si le projet est bien mené, des personnes se rendront à la gare même si elles n'ont pas de train à prendre.

Par ailleurs, il faut essayer d'éviter le renoncement à l'âme des quartiers voisins (Sablière/Gramont). Les partis pris d'aménagement feront que la greffe prendra ou pas avec le quartier populaire. Avec le projet, il y a un risque de gentrification ce qui conduirait à repousser la population. L'introduction dans le nouveau quartier d'une mixité, avec notamment des commerces de proximité et la perméabilité qui sera créée dans l'aménagement auront une influence sur la façon dont les individus vivent ensemble ou, au contraire, vivent entre eux.

Il s'agit donc d'une question d'aménagement mais aussi d'accompagnement qui porte non seulement sur l'habitat mais aussi sur le commerce et l'activité économique. En parallèle, dans l'interface entre le quartier Gramont et la gare, il faut penser à faire passer la ligne de tramway, comme un élément de soudure du quartier et non comme un élément de rupture.

Toujours dans cette logique de rupture avec les autres quartiers, il semble important que le quartier Gare ne soit pas surélevé par rapport aux autres. Dans cette situation, la greffe ne prendra jamais. Le principe est d'avoir une organisation continue au niveau naturel du sol pour faire en sorte que le parvis et les entrées des différentes infrastructures soient au même niveau que les rues ; et que les voies ferrées soient au niveau inférieur. Il faut viser une continuité, une fluidité du passage de la ville à la gare, non seulement sur le devant (Place Carnot) mais aussi latéralement.

Il faut que les fonctionnalités l'emportent sur l'architecture pure. L'architecture doit servir les usages. Il en est de même sur l'utilisation des énergies qui alimenteront ce centre névralgique.

Sur l'urbain, la Commission a recommandé de porter une attention aux infrastructures existantes comme la voie de fret, le port ou encore les accès routiers. Elle a également proposé de maintenir les activités SNCF qui existent aujourd'hui sur le site.

Sur le thème de l'urbanisme, une des priorités était de valoriser la Seine, les quais et les pentes. Plutôt que d'avoir 4 voies sur les quais hauts, il pourrait être envisagé une rue de taille normale. Cela permettrait de regagner une quinzaine de mètres sur les quais hauts qui pourraient être utilisés pour concevoir une promenade paysagère. Le principe est donc de diminuer la place de la voiture sur les quais pour faciliter l'appropriation de cet espace et faciliter la transition avec le quartier. Il faut donc transformer l'espace qui est mono fonctionnel en espace avec d'autres fonctions.

Ce lieu serait à la fois un lieu de vie et d'appropriation avec une ouverture réussie sur le site et sur la Seine. En même temps, en fonction mobilité douce, cela donnerait le sentiment de rapprocher le centre-ville actuel de la gare grâce à cet espace très favorable à la déambulation. Actuellement, il existe l'axe piéton et vélo Nord-Sud, venant de la rue Beauvoisine jusqu'à Saint-Sever. Cet aménagement serait totalement

## Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

---

### Grands Projets Urbains

complémentaire puisque cela créerait une croix de cheminement actif qui souderait ces différents pôles du centre.

Il est possible de dire que viser cela implique que tous les réseaux soient organisés.

S'agissant de l'idée de supprimer la voiture en ville, il faut toutefois maintenir les flux d'activité qui viennent de Sotteville et de Saint-Etienne du Rouvray. Il faut permettre une activité économique forte.

En synthèse sur ces différents points, il faut garder comme principe le fait de créer un axe fort de mobilité urbaine apaisée le long des quais, avec une ouverture paysagère et une facilité de déplacement et de franchissement vers le centre-ville. Le corollaire est le développement de l'accessibilité du pôle pour que la réduction de la place de voiture soit possible.

Pour que ce soit réaliste, il faudra augmenter les offres de transport en commun pour répondre à la demande et exclure la voiture par endroits pour donner aux transports en commun les moyens de fonctionner. Sur le raisonnement du calibrage des voiries, il ne faut pas raisonner par rapport aux pratiques actuelles de l'usage de la voiture, mais par rapport aux pratiques qui seront celles de cette nouvelle réalité.

L'arrivée de la gare et la construction de ce quartier sont l'occasion de repenser complètement la façon de se déplacer en ville. Les deux doivent avancer en parallèle. Ce nouveau quartier, est peut-être l'occasion de renverser certaines tendances.

Avec ou sans la nouvelle gare, il faut lancer une prospective sur l'évolution du réseau. Dans le fait de dévier l'une des deux lignes de métro existante par le quartier de la gare, il y a aussi la problématique du développement de la capacité globale du métro.

Sans la gare, il faut aussi se poser la question de la mobilité dans le quartier et du rôle de celui-ci.

Le quartier Sernam est un cas typique de restructuration urbaine qui était nécessaire, avec ou sans le projet de gare. Il faut s'y pencher dès maintenant. D'ailleurs, s'il manque une ou deux lignes de métro dans Rouen, il peut être opportun de les créer.

La Commission estime qu'une restructuration urbaine est nécessaire, avec ou sans gare. Il ne faudrait pas que le dossier soit purement et simplement refermé si le projet de gare n'aboutit pas. Toutefois, il semble évident que ce quartier ne sera pas prioritaire si le projet de gare n'est pas validé. La gare est un accélérateur de ce point de vue.

Concernant la vie économique et la vie de quartier, la Commission s'inscrit dans la logique proposée par la métropole d'un quartier d'affaires, d'un nœud économique. Certains membres de la Commission partagent même l'idée d'une entrée de la Normandie.

Par ailleurs, autour du quartier gare il est envisagé un grand quartier d'affaires mais il convient de se demander comment capter du tertiaire supérieur. Celui-ci viendra-t-il de la Normandie, de la Métropole ou d'ailleurs ? Existe-t-il déjà ou est-il à créer ? En tout état de cause, le quartier gare sera en mesure de proposer un foncier plus attractif qu'en région parisienne. Il est d'ailleurs rappelé qu'il existe déjà 5 pépinières et hôtels d'entreprises dans l'agglomération qui sont pleins à plus de 80 %. Il faut donc fournir des lieux pour répondre à la demande existante de ces structures qui devront s'implanter de façon plus pérenne une fois qu'elles sortent des pépinières. En outre, il faut savoir que dans plus de 50 % des demandes (endogènes ou exogènes), les entreprises souhaitent être en centre-ville et non en périphérie. D'autre part, les demandes exogènes nécessitent des ensembles immobiliers plus importants en taille.

## Conseil Consultatif de Développement de la Métropole Grands Projets Urbains

---

Il y a donc un besoin il est important d'y répondre. En parallèle, il faut aussi faire en sorte que cela reste un lieu de vie avec des commerces, que ce soit adaptable à l'évolution de la société et aux modes de travail. Ce doit également être un lieu de vie, de rencontres et de distraction. Il est crucial d'intégrer les quartiers dans son alentour, de valoriser Saint-Sever et d'éviter les déplacements de population.

La Commission souhaite que ce quartier soit un hub d'intermodalité, hyperconnecté. En outre, la fluidité doit être une priorité. C'est-à-dire la disponibilité des transports urbains au contact immédiat de la gare. Par ailleurs, il faudrait requalifier la halte fluviale et la connecter au réseau.

Sur la mobilité, il a été évoqué la place des cheminements piétons et cyclables conviviaux, végétalisés, sécurisés et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il faut que les cheminements soient les plus courts possibles. De plus, il faut assurer la liaison avec la Seine et le plateau piétonnier existant.

La Commission incite sur la nécessité de donner la priorité aux mobilités partagées, à l'auto partage et aux taxis pour réduire la place de la voiture. D'ailleurs, la demande de création du T5 s'inscrit pleinement dans le renforcement du tramway et le maillage du réseau de transports structurants. S'agissant du maillage, il pourrait être intéressant de relier la zone industrielle de Sotteville. La Commission recommande de créer des lignes nouvelles vers Mont Saint Aignan et de relier les deux branches du métro à la nouvelle gare.

Il était aussi question de déplacer la gare routière actuelle. Dans presque toutes les capitales régionales, la gare routière est contiguë à la gare ferroviaire. Il faut penser aux voyageurs qui effectuent, par exemple, entre Paris et une localité qui n'est pas desservie par les chemins de fer. Actuellement, les voyageurs sont contraints à une double rupture de charge entre la gare et la gare routière. C'est un facteur de déshérence de l'usage des transports publics.

Ensuite, il faut se poser la question du dimensionnement de la gare routière parce qu'il n'est pas évident que toutes les lignes périurbaines aient mission à rester sur la gare routière.

La Commission a relevé qu'il convenait de maîtriser l'approche par l'automobile, c'est-à-dire d'éviter que l'approche de la gare par l'automobile soit trop prégnante. Elle recommande de favoriser la tarification au P+R et de donner la priorité aux PMR. Tout cela revient à maîtriser l'approche du bâtiment. L'idée est que les accès automobiles (hors PMR) soient plutôt orientés vers l'extérieur.

La séance est levée.