

Projet de quartier autour de la nouvelle gare à Rouen - Réunion inter quartiers

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

30 juin 2015

CR_150630_projet quartier gare
Rouen_réunion interquartiers_V2

*Compte rendu de la réunion de concertation sur le projet de nouveau quartier gare
avec les représentants des conseils de quartier de la Ville de Rouen.*

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE	3
1.1.	DEROULE DE LA REUNION ET PERSONNES PRESENTES.....	3
1.2.	ACCUEIL PAR YVON ROBERT.....	4
1.3.	INTRODUCTION PAR PAULE VALLA.....	4
1.4.	CADRAGE DE L'ATELIER.....	5
2.	PREMIERS ECHANGES AVEC LA SALLE	6
3.	RESTITUTION.....	9
4.	REPONSES DES PORTEURS DE PROJET ET DEBATS	14
5.	CONCLUSIONS	17
5.1.	CONCLUSION PAR PAULE VALLA	17
5.2.	CONCLUSION PAR CHRISTINE RAMBAUD.....	17

1. INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE

1.1. DEROULE DE LA REUNION ET PERSONNES PRESENTES

La réunion portant sur la stratégie du projet de quartier autour de la nouvelle gare de Rouen avec les conseils de quartier s'est tenue le 30 juin 2015 à l'Hôtel de Ville. 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 et SNCF Réseau, les participants ont répondu, en groupes, aux deux questions suivantes, puis ils ont restitué leurs propositions en plénière :

- A quelles conditions ce nouveau quartier s'intégrera-t-il dans son environnement urbain ?
- Quels points d'attention pour les rouennais et les usagers de l'espace urbain souhaitez-vous soulever à l'occasion des premières réflexions sur le nouveau quartier ?

Les participants

Prénom	NOM	Conseil de quartier
Odile	BOL	Centre-ville rive gauche
Eliane	BORDET	Centre-ville rive gauche
Chantal	CORDIER	Centre-ville rive gauche
	DELADERRIERE	Centre-ville rive gauche
Mireille	DIDIENNE	Centre-ville rive gauche
Alain	DUFOUR	Centre-ville rive gauche
Yves	JOUIN	Centre-ville rive gauche
Virginie	LE BELLEGUIC	Centre-ville rive gauche
Patrick	LEFEBVRE	Centre-ville rive gauche
Regis	LERENARD	Centre-ville rive gauche
Martial	LEROUX	Centre-ville rive gauche
Gérard	MARIE	Centre-ville rive gauche
Patrick	THIEURY	Centre-ville rive gauche
Mireille	VACHE-PICOT	Centre-ville rive gauche
Hugues	BOUTIN	Coteaux ouest
Alexis	DELACVIVIER	Coteaux ouest
Patrice	SIARD	Grammont
Yannick	RABIOT	Grand'Mare
Laurent	MOIGNE	Jardin des Plantes
Michel	COMBES	Jouvenet
Anne	LAGACHE	Jouvenet
Annick	LAMBERT	Jouvenet
Pierre-Bernard	LETTRE	Jouvenet
Marie-José	PECOU	Jouvenet
Christian	PECOU	Jouvenet
Josette	ROUSSEL	Jouvenet

Romain	LEAL	Pasteur
Patrick	COURTET	Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre
Marc	DECLEIN	Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre
Evelyne	DESPORTES	Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre
Jean	JEGOUZO	Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre
Dominique	LECANU	Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre
Yvette	LEVASSEUR	Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre
Alain	ROUZIES	Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre
Bernard	VINSON	Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre
Morgane	GUILLEUX	Sapins / Châtelet / Lombardie
Jean-Claude	FERRIOL	Vieux marché / cathédrale
Monique	QUENEDEY	Vieux marché / cathédrale

1.2. ACCUEIL PAR YVON ROBERT

Yvon Robert, Maire de Rouen, remercie les participants pour leur présence en ce jour de chaleur accablante. Il rappelle le sujet de la réunion : l'arrivée d'une nouvelle gare et d'un nouveau quartier sur la rive gauche de Rouen. Ce projet, porté par la Métropole et ses partenaires dont la Ville de Rouen, concerne tous les habitants et donc tous les quartiers de la ville et même au-delà. M. Robert précise à quel point il est capital de ne pas considérer le projet uniquement à l'aune de l'arrivée de la nouvelle gare. En effet, il va aussi permettre de réaménager tout le quartier qui entoure le futur bâtiment-voyageurs. Selon une logique de couture urbaine, il s'agira de relier au mieux ce nouveau quartier phare de la Métropole à ce qui l'entoure. La réflexion du jour porte sur cette question essentielle.

1.3. INTRODUCTION PAR PAULE VALLA

Paule Valla, directrice générale adjointe en charge du département urbanisme et habitat à la Métropole Rouen Normandie, remercie les participants pour leur présence. 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 Métropole et au sein de la ville de Rouen. 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. Avant que les élus et les techniciens entérinent des décisions à portée stratégique, la Métropole a organisé quatre ateliers avec des acteurs majeurs du territoire afin d'identifier des points de convergences et de divergences sur quelques thématiques essentielles du projet. La rencontre du jour avec les conseillers de quartiers de Rouen est conçue selon des modalités similaires. 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. Enfin, Paule Valla précise qu'une concertation sur l'arrivée de la LNPN se tient en parallèle.

1.4. CADRAGE DE L'ATELIER

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

2. PREMIERS ECHANGES AVEC LA SALLE

Hugues Boutin, du conseil de quartier Coteaux ouest, demande à quel endroit la LNPN passera sous la Seine. Il précise que dans certains quartiers, les immeubles sont anciens, ce qui pourrait s'avérer problématique si un tunnel était construit dessous.

Philippe Adam commence par préciser le champ de la réflexion du jour : l'atelier prévoit d'aborder les questions relevant du quartier de la gare. Une concertation sur la LNPN se tient en parallèle. Il répond à la question en expliquant que l'équipe en charge du projet LNPN travaille sur des études préalables à l'enquête d'utilité publique. La première étape de ce travail consiste à observer l'environnement humain et naturel de la future ligne et à rechercher une zone de passage qui permet d'éviter certains écueils. A ce stade, il est difficile de répondre précisément à la question de M. Boutin. Dans la zone des coteaux ouest, les contraintes sont fortes : le bâti est ancien et assez dense dans certains quartiers. Tout ce qu'il peut dire, c'est que les trains circuleront le plus près possible de l'autoroute A150.

Patrick Courtet, du quartier Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre a entendu parler d'un concours d'architectes sur le projet et demande plus d'informations à ce sujet.

Bertrand Masson précise qu'il ne s'agit pas d'un concours d'architectes en tant que tel mais d'un exercice lancé dans le cadre du dispositif European. L'objectif était de faire travailler des équipes de jeunes architectes sur la question : « que faire du quartier sans attendre la gare ? ». Cette démarche a été lancée en 2012, en amont des études. Aujourd'hui, le cabinet d'urbanisme François Leclercq travaille sur le projet et plus spécifiquement sur les questions de stratégies et de planification. Il devrait être en mesure de produire un schéma de grandes orientations de la composition de l'espace, incluant le ferroviaire, la gare, les logements, les bureaux, les transports en commun etc. La concertation menée avec les acteurs permet de nourrir les réflexions des urbanistes.

Valérie Le Bec revient sur European. Aujourd'hui, une équipe d'architectes a été retenue pour travailler avec la Métropole sur la programmation urbaine et architecturale du projet. Cependant, il y a un an et demi, la Ville de Rouen avait lancé un concours public, comme elle le fait tous les deux ans sur des thématiques spécifiques, conçu comme un laboratoire d'idées en amont de projets urbains d'envergure. Ce concours, dont la restitution a eu lieu en mars dernier, permet de nourrir le projet des expertises de jeunes architectes.

Annick Lambert, du quartier Jouvenet, a compris que le nombre de trains à destination de Rouen allait augmenter avec l'arrivée de la nouvelle gare. Elle demande comment les trains seront répartis entre les deux gares ? Elle suppose que la majorité des trains arriveront à Saint-Sever.

Philippe Adam souhaite éviter une situation comme à Lyon où deux gares (Pardieu et Perrache) coexistent sans que la répartition des trains soit très claire pour les voyageurs. SNCF Réseau voudrait que l'ensemble des trains actuels et futurs passent par la gare Saint-Sever. Certains d'entre eux continueront à passer par la gare Rive Droite (ceux qui vont vers Dieppe par exemple). Pour le moment, il semble que les

trains vers Paris partiront de la gare Rive Gauche et pas par la gare Rive Droite, afin de rendre l'offre ferroviaire la plus lisible possible.

Patrice Siard, du quartier Grammont, habite à côté du cours Clémenceau et pose deux questions. La première concerne la gare Rive Gauche : quelle sera sa structure ? Combien comportera-t-elle de voies ? En outre, concernant la LNPN, il n'envisage que deux alternatives possibles : longer les lignes actuellement utilisées dans la vallée du Cailly ou construire une ligne qui passerait par un tunnel sous les plateaux est. Quelle solution sera-t-elle privilégiée ?

Pour **Alain Rouziès**, du quartier Saint-Nicaise/Saint-Marc/Croix de Pierre, les questionnements sur les débouchés de la Vallée du Cailly intéressent tout le monde. Il peut y avoir des articulations entre le projet LNPN et la volonté de la Métropole d'ouvrir l'embouchure de la Vallée du Cailly. Sur le quartier en lui-même, il suggère qu'une réflexion soit menée sur la complémentarité de son offre commerciale avec celle des quartiers alentours, en tenant notamment compte des centres commerciaux. Il cite l'exemple de la gare Saint-Lazare qui s'apparente autant à un centre commercial qu'à un bâtiment-voyageurs. Il faudra veiller à ce que la gare Rive Gauche ne fragilise pas le centre Saint-Sever et les commerces de la rive droite.

Jean-Claude Ferriol, du quartier Vieux marché/Cathédrale, s'interroge sur les dessertes de marchandises de l'agglomération, en particulier le fret vers la zone aval du port, à l'ouest de l'agglomération, et dans la Vallée du Cailly pour la ligne qui passe le long des quais de la rive droite. Il rappelle que le profil du tunnel change en fonction du passage ou non de trains de marchandises.

Mireille Vache-Picot, du quartier Centre-ville rive gauche, s'interroge sur « l'ampleur du quartier ». Des bâtiments seront-ils sacrifiés ? Quel sera le profil du quartier ? Qu'est-ce qui sera construit à la surface et en sous-terrain ?

Philippe Adam précise, qu'à ce stade, la structure de la gare n'est pas définie. Il s'agit, pour le moment, de recueillir un certain nombre d'informations sur les besoins ferroviaires (combien de trains s'arrêteront à la nouvelle gare, à quelle échéance...). Sur cette base, SNCF Réseau réalisera une modélisation de la circulation ferroviaire, et du nombre de voies, de quais et de postes d'aiguillage nécessaires. Ce travail est en cours. A propos du passage sous les quais, il faut retravailler l'ouvrage qui permet l'acheminement des marchandises vers le port de Rouen et faire en sorte qu'il soit utile à la LNPN. Par ailleurs, il précise que l'articulation entre le bâtiment gare et son quartier et toutes les interfaces entre le ferroviaire et l'urbain sont élaborées de façon concertée entre la Métropole et SNCF Réseau. La réouverture du Cailly dans sa partie sud sera bien prise en compte dans le projet LNPN. Le passage dans l'éco quartier Flaubert est en cours de réflexion. Il revient également sur la question du fret. Actuellement, les services de SNCF Réseau rassemblent des données sur les besoins ferroviaires (à la fois pour les voyageurs et le fret). Aujourd'hui, on sait combien de trains de fret desservent le port de Rouen et on évalue l'évolution à moyen et long terme pour s'assurer que tous les trains pourront bien circuler.

Paule Valla précise que lors du choix du site, toutes ces questions ont été prises en compte et étudiées. Les impacts des deux solutions (le site de la Sernam et le site sous le cours Clémenceau) en termes de mobilité, d'infrastructures urbaines ont été étudiés. Le passage des trains sous le cours Clémenceau aurait impacté les lignes de transports en commun existantes.

Bertrand Masson explique que la taille du quartier n'est pas encore définie avec précision. On ne sait pas encore quels bâtiments existants seront impactés. Le site de la Sernam s'étend sur 15 hectares et concentrera la plupart des interventions d'aménagement. Il est possible que le futur quartier s'étende au-delà de ces 15ha mais cette hypothèse n'est pas arrêtée. En effet, il est également possible que les interventions d'aménagement se limitent au site lui-même. Toujours est-il qu'il n'est pas question de « plaquer » un nouveau quartier en remplacement de l'existant, ni de bouleverser tout ce qui existe autour du site de la Sernam. Par ailleurs, à propos des centres commerciaux, Bertrand Masson reconnaît la nécessité de prendre en considération l'offre existante (St-Sever, les Docks mais aussi le centre-ville de la Rive Droite). Sur le quartier St Sever, au moins trois problématiques ont été identifiées : les offres de logements, de bureaux et de commerces. Il ne s'agit pas de construire un quartier qui remplace ou concurrence Saint-Sever.

3. 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. Tour à tour, chacune des tables a restitué ses travaux. Pour rappel, deux questions étaient posées aux participants :

Question 1 : A quelles conditions ce nouveau quartier s'intégrera-t-il dans son environnement urbain ?

Question 2 : Quels points d'attention pour les rouennais et les usagers de l'espace urbain souhaitez-vous soulever à l'occasion des premières réflexions sur le nouveau quartier ?

Table 1

Question 1

- D'un point de vue sociologique, il s'agira d'intégrer dans l'espace urbain les nouvelles populations qui seront drainées par la gare.
- Veiller à bien connecter le site avec les lignes de transports en commun en site propre : métro, BHNS (l'idée d'un T5 est à creuser).
- La gare doit être orientée pour être une porte d'entrée de l'agglomération, de façon à donner à voir les éléments du paysage rouennais qui valorisent le mieux la métropole. Il faut que le voyageur puisse voir la Cathédrale, la Seine, la trame verte et bleue etc. Pourquoi ne pas mettre en place une passerelle depuis la gare vers l'Île Lacroix, qui permettrait de relier les deux rives par une circulation douce ?
- Le groupe a débattu, sans trancher, sur la forme architecturale de la gare : un monument qui donne à voir sa modernité ou une gare qui s'intègre tellement bien dans son quartier qu'on ne la voit pas ?

Question 2

- Bien prendre en compte la desserte routière du quartier et son accessibilité pour tous les habitants de la Métropole. Cela amène le groupe à s'interroger sur l'extension du métro, la localisation et la taille des parkings, la place réservée aux taxis...
- Le groupe évoque l'articulation et la complémentarité entre les deux gares, en lien avec la desserte des communes importantes de l'agglomération. La gare Rive-Droite pourrait devenir une gare métropolitaine, connectée avec les autres villes de la Métropole : Yvetot, Elbeuf, Oissel etc.
- La nouvelle gare ne doit pas constituer un facteur de fragilisation du tissu commercial local.

Table 2*Question 1*

Pour le groupe, quatre conditions sont nécessaires à la bonne intégration du quartier dans l'existant :

- Améliorer la desserte du quartier de façon à ce que tous les habitants des quartiers alentours accèdent facilement à la gare.
- Toutes les personnes doivent pouvoir accéder facilement à la gare en transports en commun, à pied, en voiture (penser au stationnement), à vélo.
- Ce nouveau pôle ne devra pas faire une concurrence déloyale aux centres commerciaux existants et aux autres pôles économiques de la ville.
- Le nouveau quartier devra intégrer des logements, des activités tertiaires, des espaces verts de qualité. Ce doit être un « poumon » agréable à vivre.

Question 2

- La desserte du nouveau quartier est vraiment essentielle.
- La nouvelle gare devra donner une image positive et valorisante de Rouen et la Métropole.

Table 3*Question 1*

- La connexion aux transports en commun lourds et en particulier au métro est essentielle. La passerelle évoquée par le premier groupe pourrait accueillir le métro et les vélos.
- Le groupe demande un accompagnement financier et social pour les abonnés de la ligne Rouen-Paris qui ont choisi d'habiter à côté de la gare actuelle. En effet, l'arrivée de la nouvelle gare aura un impact négatif sur les prix de l'immobilier aux alentours de l'ancienne gare.
- Il faudra veiller à offrir des garanties en matière de concurrence entre les commerces. Souvent, pour ce type d'opérations, la première mutation est bien gérée puis une concurrence sauvage s'installe au bout de quelques années. L'arrivée de la nouvelle gare pourrait être très défavorable à l'offre commerciale du centre-ville., de St-Sever, des Docks etc.
- Le groupe s'inquiète du bruit des convois ferroviaires dans les zones hors tunnel et demande une protection contre les nuisances sonores.
- Le groupe évoque l'idée d'un tram-train, maintes fois évoquée depuis de nombreuses années.

Question 2

- Quelle mixité concernant les logements : 25% de logements sociaux ?
- Quel soin sera-t-il apporté à l'aspect environnemental des nouveaux logements : BBC, chauffage géothermique etc. ?
- Quelle place pour les espaces verts ? Il en faut beaucoup pour ne pas construire un quartier ressemblant à la Défense.
- Pourquoi ne pas mettre en place une passerelle vers l'Île Lacroix ?

Table 4*Question 1*

- Le groupe propose la création d'une nouvelle ligne Teor dont le tracé inclurait des arrêts dans les lieux suivants : Cours Clémenceau – Avenue Jean Rondeaux – Pont Guillaume le Conquérant – Boulevard des Belges (connexion avec les lignes Teor existantes) – Rue de la République – Pont Corneille – Gare Saint-Sever.
- Prévoir des parkings pour les taxis et les particuliers.
- Porter une attention particulière aux nuisances sonores liées au passage de trains et de véhicules de transport urbain.
- Lors de la présentation des résultats du concours European, en mars 2015, un projet avait retenu l'attention des membres du groupe. Il s'agissait de celui qui utilisait le maximum d'espace vers les embranchements du pont Mathilde, en proposant par exemple d'y créer un parking de délestage. Il s'agit d'un nœud routier important et il serait intéressant de travailler cette question. Le groupe souhaite qu'une concertation soit organisée entre l'urbaniste F. Leclercq et les jeunes architectes d'European.

Table 5*Question 1*

- Quelles infrastructures sont-elles prévues pour relier les deux gares ?
- Par quels moyens pourra-t-on accéder au quartier (transports en commun, voies cyclables) ?
- Un lieu de covoiturage est-il prévu à côté de la nouvelle gare ?
- Comment gérer les conflits d'usage liés à la mise en place d'une plateforme multimodale ?
- Comment le projet architectural sera-t-il élaboré : en concertation ou imposé ?

Table 6*Question 1*

- Il s'agirait de repenser le réseau de transports existant ainsi que les modalités d'accès au quartier pour les piétons et les cyclistes.
- Il faudra veiller à intégrer le quartier dans un espace déjà très urbanisé : présence de logements mixtes et de commerces. L'intégration ne pourra se faire que si l'utilisation actuelle de l'espace privé est prise en compte, avec une projection de ces habitats et activités sur les années à venir.
- Il faudra parvenir à intégrer des éléments paysagers dans le quartier qui arrive dans un espace très peu végétalisé.
- Le groupe évoque également le lien du quartier avec l'île Lacroix, l'ancienne gare, le CHU et les facultés.

Question 2

- Comment organiser la circulation des voitures ? Où installer des parkings ?
- Quels commerces sont-ils envisagés dans la gare ? Attention à ce qu'ils ne fassent pas concurrence à l'offre commerciale des quartiers alentours.
- Quel sera l'impact des travaux sur les habitants du quartier, surtout ceux situés au plus près de la future gare ?

Autres remarques

- Attention à l'impact de tous ces aménagements (de transports) sur la pollution à Rouen, où la qualité de l'air n'est déjà pas optimale.
- Comment le projet évoluera-t-il au gré des évolutions sociales ?
- Alors que les caisses des collectivités tendent à se vider, comment ce projet pharaonique sera-t-il financé ?

Table 7*Question 1*

- La gare doit être « conforme » pour ne pas provoquer de nuisances (sonores).
- Ne pas hésiter à faire de la gare et son quartier des projets architecturaux futuristes à même de faire parler de la Métropole.

Question 2

- Soigner l'articulation entre la sortie de la gare et l'accès aux transports en commun.
- Bien penser les axes routiers.

- Ne pas asphyxier le commerce local du centre-ville et des centres commerciaux.

Table 8

Question 1

- Il faut que le quartier favorise la mixité urbaine, contrairement à ce que permet la configuration actuelle du quartier Saint-Sever.
- Veiller à ce que les vibrations liées au passage de trains n'empêchent pas les Rouennais de s'installer dans les logements anciens et nouveaux du quartier.
- Prévoir des écoles, des crèches, des pôles culturels et sanitaires.
- Prévoir un renforcement des forces de police sur la rive gauche par rapport à la rive droite.
- Il faut que le quartier permette un réel développement commercial, social et culturel de la rive sud.
- Requalifier l'axe Hôtel de Ville - Jardin des plantes – rond-point des Bruyères – Hippodrome – forêt de Saint-Etienne du Rouvray pour en faire un axe touristique majeur de la Métropole, autour du thème de l'art nouveau et de l'impressionnisme.
- Faire en sorte que la circulation automobile soit « stoppée » le plus en amont possible de la nouvelle gare, par le biais de parkings-relais et d'une amélioration du réseau de transports. Il sera impossible de redimensionner les voies de circulation existantes (rues, avenues...).

Question 2

- La réflexion sur les déplacements dans le quartier devra tenir compte du réseau routier important qui existe entre la place Carnot, les quais, le pont Corneille et l'entrée de l'Île Lacroix.
- Ne pas trop bétonner le quartier ou simplement y placer quelques bacs de verdure. Il faut une vraie végétalisation.
- Un raccordement direct avec le boulevard de l'Europe pour tous les voyageurs venant de la Rive Droite et du Sud de la ville est nécessaire.
- Soigner l'articulation avec la F1, la F5 et le T4.
- Quid du projet de tram-train ?

Remarques générales

- Veiller à mener des études sur les terrains avoisinants (anciens marécages) pour être sûr que les immeubles autour ne se retrouvent pas dans la situation de ceux de la rue de la Source.
- Que deviendra le stationnement sur l'Île Lacroix ?

4. REPONSES DES PORTEURS DE PROJET ET DEBATS

Un débat sur la place de la voiture dans le quartier et même au-delà s'est engagé entre les participants suite aux remarques du dernier groupe sur l'impossibilité de requalifier en profondeur les voies existantes autour du futur quartier pour y accueillir le flot potentiel de voitures particulières des usagers de la gare.

Un participant signale que lorsqu'il part en vacances, il est content de pouvoir stationner ou se faire déposer devant la gare avec ses valises. Il dit avoir tenté l'expérience de se rendre à la gare en transports en commun mais a été déçu de constater que les ascenseurs du métro fonctionnaient mal. L'enjeu du vieillissement de la population est également à prendre en compte. L'offre de transports en commun doit être améliorée qualitativement (fluidité, rapidité, fiabilité).

Une participante explique qu'elle laisse sa voiture le plus souvent possible au garage mais qu'elle n'a parfois pas le choix, notamment lorsqu'elle transporte des objets lourds ou ses petits-enfants. Pour elle, il faut trouver un équilibre entre voiture individuelle et transports en commun.

Un participant évoque la solution du transport fluvial. Il faudrait un bus sur la Seine qui puisse desservir des pôles majeurs de l'agglomération, y compris dans les communes avoisinantes.

Catherine Goniot, adjointe au DGA Espaces publics et mobilités durable à la Métropole Rouen Normandie, revient sur quelques éléments restitués par les participants :

- La question des transports en commun est revenue de manière prégnante dans les propos des conseillers de quartiers. Quel réseau de transports la Métropole devrait-elle mettre en place pour desservir la gare et à quel quartier la relier ? Quelle place pour les différents modes de déplacement ? Toutes ces réflexions sont en cours.
- Sur le quartier en lui-même, comment faire en sorte de construire un pôle d'échange multimodal performant, c'est-à-dire intégrant les enjeux de fluidité et de rupture de charge ? Aujourd'hui, les études sur les flux de personnes qui arriveraient et partiraient de la gare sont en cours, afin d'évaluer au mieux la future demande en termes de mobilité.
- A ce stade, la Métropole a déjà quelques idées pour améliorer le réseau de transports : une (des) nouvelle(s) ligne(s) de BHNS (T5), un approfondissement du réseau de tram. L'utilisation du fleuve est également un axe de travail, tout comme le transport par câble pour relier les plateaux est à la future gare.
- A propos du stationnement, il s'agira d'évaluer la place de la voiture dans le quartier pour dimensionner les places de stationnement disponibles à la demande.

Bertrand Masson a regroupé les propositions des participants en plusieurs thématiques :

- Concernant les fonctionnalités du quartier et les questions d'accessibilité et de mobilité, beaucoup a déjà été dit par Catherine Goniot.
- Au sujet des commerces, il note les inquiétudes des participants quant au devenir des commerces existants. La Métropole veillera à porter une attention particulière à cet enjeu.
- Pour l'urbain, il reprend quelques expressions glanées pendant la restitution : « porte d'entrée », rendre une image positive, intégration sociale dans le tissu environnant etc. Le quartier doit être respectueux de ce qui existe et des habitants des quartiers alentours.
- Sur les espaces verts, il trouve très intéressante l'idée de lier ce qui se pourrait se développer sur le quartier de la nouvelle gare avec d'autres espaces existants (le Jardin des plantes, le parc des Bruyères etc.).
- La question de l'appropriation de l'espace est revenue également chez quelques groupes.
- Il a noté également plusieurs réflexions des participants sur la démarche de construction du quartier. Par exemple, une table a émis l'hypothèse d'un temps d'échange entre les urbanistes en charge du projet et les lauréats d'Europas. Cette interaction fait partie des réflexions actuelles de la Métropole. Bertrand Masson se dit persuadé que les travaux réalisés dans le cadre d'Europas constituent un matériau sur lequel se baser, comme ce qui ressort de la concertation avec les acteurs.
- Concernant le bâtiment gare, il note que le débat n'est pas tranché entre un bâtiment emblématique et imposant ou un ouvrage en mesure de « s'effacer » dans le paysage urbain. Dans tous les cas, celui-ci devra mettre en valeur le paysage et l'agglomération.
- Un point important a été soulevé alors qu'il ne l'avait pas été par les acteurs lors des quatre ateliers précédents : l'impact des travaux sur les activités aux alentours et pour les riverains. La fabrication du quartier est une phase à part entière susceptible de créer des nuisances. Il s'agira d'en tenir compte.
- Enfin, plusieurs participants ont demandé à être tenus au courant de l'avancée du projet. Bertrand Masson profite de cette remarque pour préciser la suite de la concertation. Avant la fin de l'année, la stratégie devrait être arrêtée par le comité de pilotage. Ensuite, il sera temps d'enclencher une nouvelle phase de concertation. A minima, il y aura des temps d'informations.

Philippe Adam revient sur les propositions des participants liées au bâtiment gare. La question des commerces est revenue, comme souvent dans les ateliers de concertation acteurs. Il rappelle que l'offre commerciale dans la gare est un moyen de rentabiliser l'équipement pour les propriétaires. La question de l'entrée du bâtiment et de son envergure est une vraie interrogation, non tranchée. Les nuisances liées au passage de trains nécessiteront des réponses. Enfin, la gare devra répondre aux

besoins intra métropolitains autant qu'elle permettra une amélioration de la desserte de Rouen à l'échelle nationale.

NUAGE DE MOTS UTILISES PENDANT LA REUNION



5. CONCLUSIONS

5.1. CONCLUSION PAR PAULE VALLA

Paule Valla remercie les participants pour leurs contributions. Elle se dit rassurée par l'émergence de nombreux consensus. Il n'est jamais facile de se projeter dans la stratégie pour un tel projet. Ce projet va s'étaler sur le long terme. Après la présente phase de concertation, les élus auront à décider le rôle qu'aura le quartier de la gare dans la Ville de Rouen et la Métropole, ainsi que les grands invariants qui formeront la colonne vertébrale du projet, en tenant compte du fait que nos modes de vie évoluent rapidement. Ces invariants ne sont pas définis mais des éléments reviennent souvent comme la notion de porte d'entrée de la Métropole, ou celle d'ouverture de l'espace public. On n'en est pas encore à définir précisément la forme urbaine du quartier, ni les modalités de déplacement et de mobilité vers et dans le quartier. Toujours est-il que le rôle du quartier semble faire l'objet d'un consensus auprès des acteurs ayant participé à la concertation. Celle-ci a été très riche et conforte le travail des services et des bureaux d'études. En outre, quand la phase de programmation démarrera, il sera temps d'apporter des éléments plus précis en termes d'espaces publics, de logements, d'offre commerciale. Enfin, elle revient sur la question d'un participant qui souhaitait que les réflexions sur la future gare soient intégrées dans les PLU et PLH. Il n'est pas encore temps de le faire puisque ces documents administratifs sont valables pendant 6 ans. Or, le projet s'étendra bien au-delà de cette échéance.

5.2. CONCLUSION PAR CHRISTINE RAMBAUD

Christine Rambaud, adjointe chargée de l'urbanisme à la Ville de Rouen, conclut la réunion en remerciant les participants pour la richesse des échanges du jour. Toutes les problématiques majeures liées à la création de ce nouveau quartier ont été citées. Selon elle, Rouen a la chance de voir émerger deux quartiers nouveaux dans les années à venir : l'éco quartier Flaubert et celui de la nouvelle gare. Il faut qu'il y ait une suite à cette concertation. Les conseils de quartier peuvent continuer à travailler sur la vision du futur quartier. Enfin, elle évoque la question essentielle du devenir des espaces du futur quartier en attendant la gare. Comment s'approprier cet espace ? Il faut s'inspirer de ce qui a été fait dans le cadre d'European.