



# **Projet de quartier autour de la nouvelle gare à Rouen - Stratégie Economique et Tertiaire - Atelier avec les acteurs N°3**

**Destinataires :**

---

Les participants

**Auteurs :**

---

Res publica

**Date :**

---

8 juin 2015

---

CR\_150608\_projet quartier gare  
Rouen\_atelier3\_Eco Tertiaire V2

---

---

*Compte rendu du troisième atelier de concertation sur le projet de nouveau quartier  
gare à Rouen, portant sur la stratégie économique et tertiaire.*

---

# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE .....</b>	<b>3</b>
	1.1. DEROULE DE LA REUNION ET PERSONNES PRESENTES.....	3
	1.2. INTRODUCTION PAR PAULE VALLA.....	4
	1.3. CADRAGE DE L'ATELIER.....	4
<b>2.</b>	<b>RESTITUTION.....</b>	<b>5</b>
	2.1. QUESTION 1 .....	5
	2.2. QUESTION 2 .....	6
	2.3. QUESTION 3 .....	8
	2.4. QUESTION 4 .....	9
	2.5. INTERROGATIONS ET REMARQUES GENERALES. ....	10
<b>3.</b>	<b>REPONSES DES PORTEURS DE PROJET ET DEBATS .....</b>	<b>11</b>
<b>4.</b>	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>14</b>
	<b>NUAGE DE MOTS UTILISES PENDANT LA REUNION.....</b>	<b>15</b>

## 1. INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE

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

Le troisième atelier de mise en débat du projet de quartier autour de la nouvelle gare de Rouen s'est tenu le 8 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 et de la Région, les participants ont répondu, en groupes, aux quatre questions suivantes, puis ils ont restitué leurs propositions en plénière :

- A quelles conditions le quartier d'affaires prévu sur le quartier de la gare deviendrait-il un pôle économique tertiaire d'envergure ? Que retenir des expériences d'autres territoires pour faire de ce quartier d'affaires adossé à une gare un site exemplaire où il fait bon vivre, travailler, transiter ?
- Quelles complémentarités construire entre le projet de quartier de gare et les autres projets : Seine Cité ? Les autres espaces du territoire métropolitain (gare rive droite, zones d'activités) ? Les autres pôles économiques normands ?
- Quelle identité pour ce nouveau quartier ? Quelle ambition concernant les activités innovantes, l'économie circulaire, durable et solidaire ?
- Quelles activités peuvent être accueillies dans la gare ou dans le quartier dans une optique de préservation de l'activité économique et commerciale existante à proximité ?

#### Les participants

Table	Prénom	Nom	Structure
2	Francis	BIA	HNNF
2	Catherine	CAPRON	CMA 76
2	Bertrand	CHAMPEAUX	FNAUT HN
2	Patrick	DUVAL	Club des bords de Seine
2	Abdelkrim	MARCHANI	Club Hessel
3	Philippe	AUBRIL	COFELY - GDF SUEZ
3	Franck	BLANPAIN	EDF
3	Jacques	CHARRON	CCI Rouen
3	Emmanuel	SCHILLEWAERT	GrDF
3	Guy	TOUFLET	Touflet Tradition
4	Marie-Hélène	ALBERT	Rouen Normandie aménagement
4	Bakary	KAMARA	Seine Maritime Expansion
4	Sylvie	LEBRAT	Musée des Beaux-arts
4	Pierre-Denis	SENS	CCI Rouen
5	Florian	DANTREVILLE	Métropole Rouen Normandie
5	Sylvain	ERNOU	Agence de l'eau Seine Normandie
5	Mathieu	MONIER	Agence d'urbanisme de Rouen
5	Guillaume	PLANCON	Métropole Rouen Normandie

5	Jean-Pierre	ROUSSEAU	CNL Rouen
8	Philippe	ANNE	Groupe ERIAV
8	Laurence	BERTHO-BEDEL	Rouen Normandy Invest

### Les partenaires

Prénom	Nom	Structure
Philippe	ADAM	SNCF Réseau
Peggy	BIGARD	SNCF Réseau
Pauline	BARILLON	GPMR
Audrey	GORTONA	Ernst and Young
Sylvie	CROIZAT	DDTM76
Aurélien	CAGNARD	Métropole Rouen Normandie
Julie	CASTEL	Métropole Rouen Normandie
Bertrand	MASSON	Métropole Rouen Normandie
Paule	VALLA	Métropole Rouen Normandie
Bertrand	CHOUET	Région Haute-Normandie
Laurence	LARMARAUD	Région Haute-Normandie

## 1.2. 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. 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 Métropole et au sein de la ville de Rouen. 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, un bilan sera présenté 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 Christelle Morin, Région Haute Normandie, de Myriam Charbit, direction du développement économique de la Métropole et d'Audrey Gortona du cabinet Ernst and Young, 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

***A quelles conditions le quartier d'affaires prévu sur le quartier de la gare deviendra-t-il un pôle économique tertiaire d'envergure ? Que retenir des expériences d'autres territoires pour faire de ce quartier d'affaires adossé à une gare un site exemplaire où il fait bon vivre, travailler, transiter ?***

#### Table 2

Le groupe estime essentiel que le quartier de la nouvelle gare soit intégré dans le quartier d'affaires existant. Pour s'implanter, les entreprises attendent un quartier bénéficiant d'une image de marque, avec une offre immobilière qualitative et au rapport qualité/prix intéressant, un environnement favorable, et un accès facile aux autres Métropoles.

Le quartier pourrait être une pépinière de création d'entreprises. La force de Rouen est d'être la Métropole la plus proche de l'Île-de-France. A l'échelle nationale, le contexte économique est assez peu favorable aux start-ups. Rouen est proche de Paris, possède un pôle universitaire important et serait donc un endroit idéal pour implanter une pépinière de création d'entreprises pour les Normands, les Franciliens et même au-delà. Cela pourrait attirer les jeunes entrepreneurs. Il ne s'agit pas de copier les Métropoles existantes.

#### Table 3

En introduction, le groupe se demande s'il faut choisir une « thématique » de quartier ou favoriser l'implantation d'une entreprise leader vectrice d'une image forte.

La condition de la durabilité du quartier réside dans l'équilibre entre des activités permanentes et un espace moderne de *coworking*. Le groupe souhaite que soient mis en place des espaces dédiés à des rencontres pour une journée destinés à des cadres d'entreprises : bureaux temporaires, aménagés et adaptables.

Sur le plan architectural, il faudra prendre le parti de l'innovation, dans une double logique de modernité et de quartier à taille humaine. Le groupe donne l'exemple du Luxembourg avec ses R+2 / R+3 et ses entreprises de taille modeste. Ces remarques posent la question de la stratégie d'attraction d'entreprises. S'agit-il de favoriser l'installation de PME plutôt que des grands plateaux de bureaux ? Privilégie-t-on la qualité de vie ou le nombre d'emplois au m<sup>2</sup> ?

Enfin, les participants s'interrogent sur les solutions à offrir aux actifs mobiles et souhaitent, eux aussi, que le quartier puisse accueillir des « pépites économiques ».

Table 4

Le groupe souhaite la mise en place d'un quartier d'affaires « ultra connecté » ce qui peut prendre plusieurs significations. Le quartier doit ainsi être relié aux autres pôles économiques de la ville, aux quartiers historiques et touristiques (la vieille ville) et intégré au réseau de transports en commun. Il doit être accessible à toutes les catégories de population grâce à ses espaces partagés, équipements publics. Enfin, il doit intégrer une forte dimension numérique, synonyme de modernité.

Par ailleurs, le quartier d'affaires doit également être un lieu de vie. L'offre d'immobilier pour les entreprises doit être suffisamment impactante.

Enfin, le groupe propose d'aménager l'accès aux quais pour les piétons.

Table 5

Le nouveau quartier devra être différenciant par rapport aux autres quartiers et projets de quartier d'affaires dans d'autres agglomérations, notamment en ce qui concerne le bâtiment voyageurs (qui devra être un lieu de haute qualité environnementale). Le lien avec le fleuve pourra notamment être mis en valeur.

Il s'agira de mettre en place des bureaux permettant de satisfaire les besoins particuliers des salariés : télétravail, *coworking*, travailleurs en transit etc. dans la gare, on peut imaginer un accès facile à différents services : conciergerie, pressing, restauration, garde d'enfant, pharmacies, commerces, services « solidaires et humains ».

Table 8

Le quartier de la nouvelle gare deviendra un pôle économique tertiaire d'envergure à condition d'être en communication très rapide avec les quartiers d'affaires des grandes villes proches de l'agglomération rouennaise : Paris (Saint-Lazare et la Défense), Le Havre, Caen. Le quartier doit être à 45 minutes de Paris et 30 minutes du Havre au maximum. Si ce n'est pas le cas, le groupe ne voit pas l'intérêt de développer un quartier d'affaires à l'envergure supérieure à ce qui existe aujourd'hui.

**2.2. QUESTION 2**

***Quelles complémentarités construire entre le projet de quartier de gare et les autres projets : Seine Cité ? Les autres espaces du territoire métropolitain (gare rive droite, zones d'activités) ? Les autres pôles économiques normands ?***

Table 2

Le groupe a beaucoup évoqué la mise en réseau du projet de quartier de nouvelle gare et les autres grands projets/lieux d'activités de la Métropole. Quelles valeurs ajoutées (VA) seront produites ailleurs et comment le quartier de la nouvelle gare doit-il s'y adapter ?

Il s'agit d'accompagner ce qui existe déjà, sans le mettre en concurrence ou en opposition avec ce qui émergera dans le quartier de la nouvelle gare. Ce dernier doit être un lieu de création. Le groupe donne l'exemple d'un incubateur qui accueillerait des start-ups. On peut faire le choix de privilégier les activités en mesure d'apporter des services spécifiques aux grandes entreprises déjà implantées dans la Métropole, ou d'ouvrir le lieu à une multitude de start-ups innovantes que les entreprises solliciteraient selon leurs besoins.

### Table 3

Le groupe évoque la constitution d'un plateau tertiaire à un coût d'achat/location compétitif vis à vis de celui de la Défense. Le temps d'accès à Paris devra être raisonnable et fiable. Il s'agira d'éviter de créer un quartier « 100% bureaux » et d'assurer la mixité fonctionnelle, afin de développer une vie en dehors des horaires d'activité et veiller à ce que la vie de quartier ne soit pas uniquement destinée aux actifs. Les solutions de mobilité doivent permettre d'associer qualités de vie et de travail.

Le groupe parle de la notion de porte d'entrée de l'économie locale et régionale. Il doit être possible depuis le nouveau quartier, de réserver et d'avoir accès à des services de location pour des motifs professionnels ou personnels : voitures, auto-partage, location de mobilier ou de matériel de bureau etc.

### Table 4

Le groupe imagine une « triangulaire » entre l'éco quartier Flaubert, le quartier Saint-Sever et la nouvelle gare. La desserte serait ainsi facilitée pour garantir le développement du nouveau quartier d'affaires.

### Table 5

Le quartier devra jouer un rôle de centralité. Reste à déterminer s'il s'apparentera plutôt à une extension du centre-ville ou un nouveau pôle à part entière. Il s'agira d'attirer les entreprises en y installant des grandes écoles, des logements étudiants. En outre, sur la question des bureaux, il faut renforcer rapidement la visibilité du quartier pour le rendre crédible avec une progression du marché vers une offre substantiellement importante de locaux pour les meilleures entreprises.

### Table 8

Le groupe pense que le nouveau quartier devra être relié au reste de la ville par un réseau de transports en commun efficace, rapide et confortable.

### 2.3. QUESTION 3

**Quelle identité pour ce nouveau quartier ? Quelle ambition concernant les activités innovantes, l'économie circulaire, durable et solidaire ?**

#### Table 2

Pour les participants, il s'agira de favoriser la mixité fonctionnelle du quartier : tertiaire, habitat, loisir/culture, commerce, hôtellerie etc. Il faut lui trouver un nom accrocheur, pourquoi pas *La Pépinière*, *Pépigare*, *Grammont* ? Il convient de tirer parti de la proximité de la Seine. Comment faire en sorte que la gare soit ouverte sur le fleuve ?

#### Table 3

Les participants revendiquent la notion de site privilégié où l'on cultive le luxe du temps. Dans la perspective de sa refonte complète, le quartier doit devenir un quartier résidentiel de proximité dans lequel les habitants ont le temps de vivre, d'accéder à des loisirs. Il faut en faire un site exemplaire de la gestion du temps en répondant aux attentes des salariés et des chefs d'entreprises en termes de qualité de vie provinciale : proximité de lieux de loisirs, de culture, de sport etc.

Le quartier devra avoir une image moderne, innovante. Il sera à taille humaine (éviter les tours et les grands immeubles) et privilégiera les solutions énergétiques et de mobilités durables pour l'environnement.

Enfin, le groupe souhaite une entrée de ville transparente, à l'image de celle de Bordeaux.

#### Table 4

Le groupe souhaiterait tirer parti de la proximité de la Seine : animation du quartier, installation de restaurants, diners d'affaires etc. Pourquoi ne pas créer un jardin urbain au cœur du quartier d'affaires ? Il s'agirait également de favoriser les circuits courts, les tendances écologiques du moment en termes de mobilité, de développement durable, de respect de l'environnement et de qualité de vie au travail et le travail collaboratif interentreprises : espaces partagés, animation de filières etc.

#### Table 5

Le groupe évoque la notion de quartier différenciant. Le lien entre la gare, le quartier, le projet architectural d'ensemble et la Seine est à creuser. Il faut doter le quartier d'une identité commerciale, sans faire concurrence aux commerces présents dans le centre historique, en en faisant une nouvelle vitrine de l'agglomération. Il s'agit de créer une offre commerciale nouvelle et emblématique ainsi que des modes d'approvisionnement innovants et électriques. Le groupe évoque par exemple un site de livraison et de dégroupage de marchandises.

Le quartier devra être à l'échelle du piéton : espaces verts, itinéraires piétons et vélos, transports en commun en surface, transport fluvial, moins d'axes routiers, des espaces de stationnement pour les entreprises. On peut imaginer la création d'un parvis de gare digne du quartier et sur lequel des événements culturels pourraient être

organisés. Le groupe imagine un évènement emblématique régulièrement organisé sur le site (festival ?). Cela permettrait de faire du quartier un lieu de vie en dehors des horaires de bureau.

#### Table 8

Le groupe privilégie une approche systémique du quartier intégrant l'économie de la fonctionnalité et les questions de logistiques urbaines. Pourquoi ne pas implanter des activités en lien avec la logistique, entendue au sens large du terme et donc pas uniquement portuaire ? Le quartier doit également être vecteur de l'identité de l'agglomération et donc mettre en avant les ressources disponibles sur le territoire : Technopôle du Madrillet, centre-ville de la rive droite etc.

## 2.4. QUESTION 4

***Quelles activités peuvent être accueillies dans la gare ou dans le quartier dans une optique de préservation de l'activité économique et commerciale existante à proximité ?***

#### Table 2

Le groupe imagine l'implantation d'une salle de type Zénith, qui accueillerait de nouveaux talents (un autre 106 ?). L'idée est également de créer des espaces d'échanges et de rencontres : amphithéâtres, salles de réunions dans la gare, salles de sport, restaurants etc.

#### Table 3

L'arrivée de la nouvelle gare et du quartier qui l'accompagne nécessite, au préalable, de rénover et de donner un nouveau souffle au quartier Saint-Sever. Par les activités qui y sont (seront) installées, celui-ci devra faire le lien entre les quartiers historiques de Rouen et le nouveau quartier.

Le nouveau quartier pourrait accueillir des activités commerciales de bouches (restaurants, hôtels), ainsi qu'un espace de e-commerce, ce qui implique la mise en place d'un système performant de livraisons des achats effectués (qui peuvent l'être depuis le train venant de Paris ce qui permet aux voyageurs de récupérer leurs produits dès leur arrivée à Rouen).

Le groupe identifie un enjeu majeur de la connectivité et de la complémentarité entre le nouveau et les anciens quartiers de l'agglomération. Il s'agira de soigner le lien entre le nouveau quartier, celui de Saint-Sever et le centre-ville de la rive droite, via l'Île Lacroix. Il faut pouvoir passer facilement des quartiers historiques au nouveau par un espace moderne.

#### Table 4

Les participants évoquent le développement d'activités de services aux entreprises, de commerces adaptés à la population d'affaires pour ne pas parasiter l'offre existante dans le quartier de Saint-Sever.

Table 8

Le groupe souhaiterait voir s'implanter une diversité de commerces et de services autour et dans la gare.

## 2.5. INTERROGATIONS ET REMARQUES GENERALES.

Table 3 :

Le groupe estime que pour mettre en place un quartier privilégiant modernité dans la mobilité, il faut favoriser l'évolution des modes de management vers une nouvelle approche sociale qui accepte le travail à distance. Cela peut passer par la mise en place de lieux de formation des managers, d'animations pour les entreprises.

### 3. REPONSES DES PORTEURS DE PROJET ET DEBATS

**Catherine Capron**, de la Chambre des métiers et de l'artisanat, évoque le contraste fort entre le futur quartier d'affaires décrit par tous les groupes et le quartier Grammont. Il faudra veiller à surmonter cet écueil, sous peine de voir se développer des espaces à deux vitesses. Elle cite la bibliothèque installée à Gramont, ouvrage architecturalement intéressant qui est un signal d'évolution et d'intégration facilitant la transition avec le quartier de la Gare.

**Un participant** voit cette question sous un angle totalement différent. Pour lui, la force du quartier Grammont réside dans son caractère multiculturel. L'arrivée de la gare et du nouveau quartier pourrait constituer une opportunité pour les habitants de Grammont d'exceller, de créer des entreprises grâce à un accompagnement ciblé. Le futur quartier de la gare donnera une nouvelle impulsion au quartier Grammont.

**Catherine Capron** pense que la bibliothèque a déjà donné cette impulsion et que c'est pour cette raison qu'il faut s'appuyer dessus pour donner une identité culturelle au futur quartier de la gare rive gauche.

**Sophie Guillain** invite les participants à indiquer quels types d'activités, de filières, ils imaginent dans le quartier de la future gare.

Bakary Kamara évoque la *silver economy*, filière censée répondre aux problématiques liées au vieillissement de la population en termes d'activités pour les seniors actifs, de maintien à domicile et de perte d'autonomie. Cette filière émerge rapidement au niveau départemental et devrait se développer dans les années à venir. Il explique que l'activité repose sur des travaux collaboratifs interentreprises. Même si les activités liées à cette filière ne seront pas forcément localisées dans le quartier de la gare, la manière de penser les espaces de travail devra prendre en compte cette dimension.

**Christelle Morin**, de la Région Haute-Normandie, apporte un éclairage sur la problématique des espaces de coworking, le télétravail et l'évolution des mentalités des managers sur ces nouvelles manières de travailler. Elle convient qu'il s'agit d'un vrai sujet, qui n'a pas été abordé beaucoup dans la région. Elle précise que la RHN s'est lancé dans un travail de fond avec la Caisse des dépôts et l'association régionale pour l'amélioration des conditions de travail (ARACT). L'objectif est de repérer les conditions dans lesquelles un réseau de télécentre (espace de coworking) peut être développé. Où ? Pour qui ? Pour qu'il fonctionne, il faut avant tout que les entreprises, les travailleurs indépendants, les salariés puissent savoir qu'un tel espace existe.

**Myriam Charbit** de la Métropole Rouen Normandie retient quelques grands principes énoncés par les participants, révélateurs d'une rupture sociétale. Elle constate une meilleure prise en compte de l'humain dans les réflexions urbaines. Les notions de lien, de partage sont très présentes dans les propos restitués sur les conditions de vies, les façons de travailler. En se projetant si loin dans le temps, il est impossible de savoir quelles filières seront en verve, comment les Hommes se déplaceront, travailleront, habiteront. En revanche, il est intéressant de construire dès maintenant un cadre de valeurs.

Elle revient également sur les notions d'apaisement dans la ville et de pépinières, plébiscitées par certains groupes, et qu'elle trouve particulièrement intéressantes à développer. L'idée de pépinière à l'entrée de la Métropole pourrait également constituer un bon axe de communication.

**Bertrand Masson**, de la Métropole Rouen Normandie, souligne que dans un atelier sur l'économie et le tertiaire, l'humain revient en fait au cœur des réflexions et des interventions : intégration de l'humain dans son environnement, connexion avec les autres quartiers, circuits courts. Certains groupes ont aussi dit qu'il ne fallait pas opposer le nouveau quartier à ceux qui l'entourent dans une logique de respect et de valorisation de l'existant.

Il revient également sur la notion de rapport qualité/prix, terme peu courant quand on parle d'aménagement mais qui peut se traduire, selon lui, comme la capacité à construire un quartier avec des aménités et des services qui seront à l'image d'un quartier favorisant une certaine qualité de vie et de travail.

Il évoque également l'ambition parfois forte des participants de construire un quartier innovant mais à taille humaine. La place du piéton a été évoqué plusieurs reprises. On peut avoir une ambition de rayonnement du quartier tout en pensant à celui qui va y habiter.

**Un participant** revient sur l'économie circulaire, assez peu abordée par les participants et sur l'apport de ce nouveau quartier aux autres villes de la Métropole. Il craint que l'on soit en train de créer un hyper quartier à forte valeur économique mais qui ne profite qu'à la ville centre.

**Sylvie Lebrun**, du Musée des beaux-arts, parle des jardins urbains et explique en quoi cela pourrait participer à développer les circuits courts.

**Francis Bia**, de Haute Normandie Environnement pense que d'autres espaces dans la Métropole seraient plus à même d'accueillir ces jardins.

**Philippe Adam**, de SNCF Réseau évoque le bâtiment gare et revient sur quelques sujets majeurs évoqués par les participants :

- L'importance de la fluidité pour passer de la gare au quartier, de l'ouverture. Certains ont parlé de transparence, de visibilité du paysage et du lien gare/fleuve.
- La nécessité de développer des installations ferroviaires qui ne constituent pas une barrière entre les deux rives.
- La gare doit offrir des services qui, là encore, doivent servir la logique de fluidité du quartier : auto partage, e-commerce etc.
- Les participants ont peu évoqué les commerces sinon pour dire qu'il ne faudra pas parasiter les quartiers alentours. On retrouve ce qui a été dit aux premiers ateliers. Il rappelle que les commerces sont le moyen principal pour SNCF Réseau de rentabiliser la gare.

- La notion de qualité de vie : espaces récréatifs, sport, salles de spectacles etc. Il retient surtout l'idée d'un évènement régulièrement organisé sur le parvis de la gare.



## 4. CONCLUSION

**Paule Valla**, de la Métropole conclut la séance en remettant les propos des participants en perspective avec les deux ateliers précédents. Au fil de la concertation, on constate une rémanence de grands principes :

- Un quartier mixte, multifonctionnel, vivant, en lien avec la Seine.
- La notion de flux réels et immatériels est souvent citée.
- Les questions de la polarité, du lien avec le centre-ville et Saint-Sever (anticiper et rénover d'abord l'existant) de mobilité sont également revenues.

Les propositions du jour lui évoquent parfois un décor de science-fiction, un espace connecté qui croiserait tous ces échanges de flux. Ces rémanences sont fortes alors même que les participants ne sont pas les mêmes d'un atelier à l'autre.

Cependant des contradictions peuvent apparaître et qu'il appartient à tous d'avoir en tête :

- La notion de coût acceptable, par exemple pour l'immobilier d'entreprises, semble incompatible avec la faible densité voulue par certains participants pour rester attractif (r+2, r+3),
- Doit-on construire sur une dalle ou partir de l'existant ?
- Une contraction semble naître entre la volonté de construire un cadre de vie agréable dans le quartier qui susciterait un fort effet d'entraînement et les coûts très importants que ces aménagements supposeraient et qui pourraient rendre le quartier inaccessible à certaines populations.
- En gardant toujours à l'esprit la contrainte des coûts, elle se demande comment faire fonctionner tous les services et équipements proposés par les participants : services aux entreprises, salles de spectacle, lieux ouverts, festival etc. Quels financements, publics ou privés ?

Selon elle, il s'agira de trouver de nouveaux modèles économiques, avec les acteurs économiques, pour que ces espaces de connexion, de co-working puissent fonctionner. L'ensemble des acteurs devra pouvoir construire le quartier, pas seulement les porteurs institutionnels. Ces derniers devront proposer des conditions de travail permettant de favoriser l'émergence d'une réflexion collective.

Paule Valla conclut son intervention en invitant les participants au dernier atelier de concertation du 15 juin 2015, sur la gestion du temps long du projet.

