

Projet de quartier autour de la nouvelle gare à Rouen

Synthèse de la concertation acteurs portant sur la stratégie de quartier



Destinataires :

Métropole Rouen
Normandie et partenaires

Auteurs :

Res publica

Date :

15 juin 2015

No150720_synthèse concertation
strategie quartier gareV1

Ce document présente le bilan intermédiaire de la concertation acteurs qui s'est tenue entre mai et juillet 2015 dans le cadre des « Ateliers Stratégie » portant sur la stratégie générale du quartier

SOMMAIRE

1.	L'OBJET DE LA CONCERTATION SUR LA STRATEGIE	3
1.1.	L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION - STRATEGIE	3
1.2.	LES TEMPS DE DEBAT DE LA CONCERTATION - STRATEGIE	3
1.3.	LE PILOTAGE DES ATELIERS PAR LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE	4
1.4.	LES THEMATIQUES DES ATELIERS DE STRATEGIE	4
1.5.	LE FORMAT PAR TABLE ET L'ANIMATION.....	6
1.6.	LA PARTICIPATION AUX ATELIERS ET AUX REUNIONS.....	6
2.	LES SUJETS SAILLANTS POUR LA STRATEGIE	7
2.1.	L'IDENTITE ET LA VIE DE QUARTIER	8
2.2.	L'ACCESSIBILITE ET LES MOBILITES	9
2.3.	LE TERTIAIRE ET L'ECONOMIE DU PARTAGE	12
2.4.	L'URBANISME ET LES PAYSAGES	13
2.5.	LE BATIMENT GARE.....	14
2.6.	SANS ATTENDRE LA GARE.....	15
2.7.	LES IDEES RETENUES LORS DE LA SYNTHESE	16

1. L'OBJET DE LA CONCERTATION SUR LA STRATEGIE

1.1. L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION - STRATEGIE

La concertation sur la stratégie devait aider à structurer une vision claire de ce que les acteurs imaginent pour le nouveau quartier urbain concernant :

1. **L'insertion urbaine** : le fonctionnement et les composantes du quartier
2. **La mobilité et l'accessibilité**
3. **Le développement économique, tertiaire et commercial**
4. **Le temps long du projet, le devenir de la gare rive droite et la mutation du quartier Saint Sever**
5. **Le développement durable**
6. **L'innovation**
7. **Le bâtiment gare** : son implantation dans la ville, son lien avec le réseau de transport et le pôle multimodal, sa contribution à la stratégie économique (tertiaire et commerciale), au développement durable...
8. **La smart city**

La contribution des acteurs sur ces sujets visaient à constituer une ressource pour les équipes techniques et SNCF Réseau. Elle aidera les élus et porteurs de projet à définir une stratégie représentative du territoire et la plus partagée possible par les acteurs.

A partir de questionnements sur les enjeux stratégiques, fixés par la maîtrise d'ouvrage et les partenaires, des convergences et des divergences stratégiques émergent entre les acteurs. A l'issue de la concertation et des réflexions techniques, les élus de la Métropole se réuniront le 11 septembre pour échanger également sur le projet.

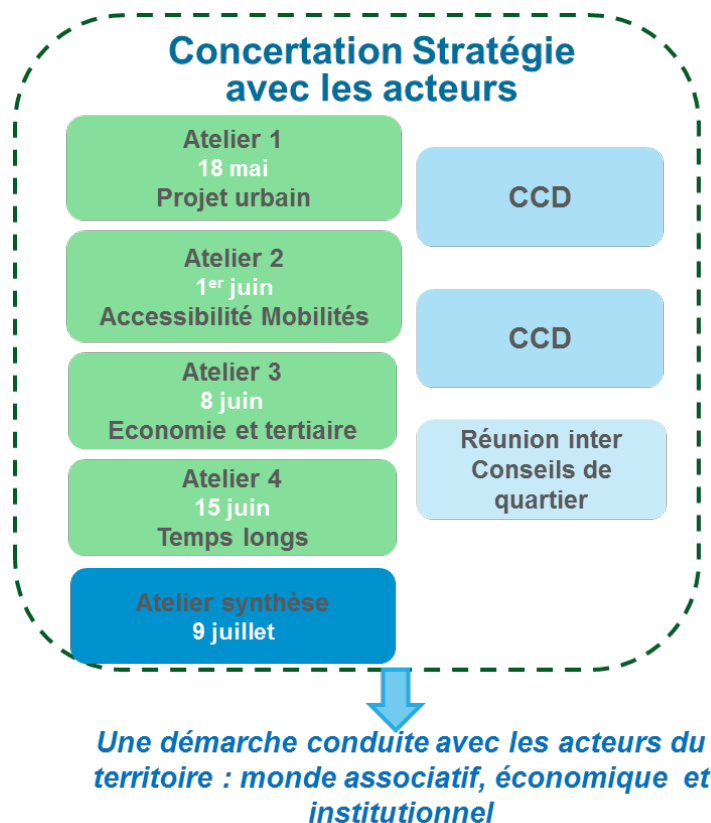
1.2. LES TEMPS DE DEBAT DE LA CONCERTATION - STRATEGIE

Le dispositif de dialogue mis en place pour faire contribuer les acteurs du territoire à la stratégie s'est déroulé entre mai et juillet 2015 comme suit :

- 4 ateliers thématiques associant les acteurs dans leur diversité (institutionnels, associations, acteurs économiques, élus et techniciens des collectivités, personnalités qualifiées, membres du CCD,...) : la liste est en cours d'élaboration, à compléter par les partenaires. 18 mai, 1 juin, 8 juin, 15 juin 2015.
- 1 réunion interquartiers (Comités de Quartiers de Rouen) : le 30 juin 2015.
- 2 réunions avec le Conseil consultatif de développement : 15 mai et 17 juin 2015.
- 1 atelier de synthèse sur la stratégie associant les acteurs des ateliers, les partenaires et leurs AMO, le Président de la Métropole et le Maire de Rouen.

Le 11 septembre 2015, 1 séminaire des élus de la Métropole est prévu à partir d'une restitution de la concertation et des pistes d'EUROPAN.

Les ateliers de concertation ont constitué le premier temps de dialogue partenarial sur la stratégie. Ce travail était complété par les réflexions plus ciblées avec les Conseils de quartier de Rouen et le CCD. Le séminaire des élus a vocation à faire réagir les élus à l'avancement des réflexions menées par AMO et bureaux d'études, aux retours de la concertation ainsi qu'aux propositions d'EUROPAN.



1.3. LE PILOTAGE DES ATELIERS PAR LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE

Les ateliers étaient organisés et pilotés par la Métropole Rouen Normandie.

Les partenaires (Ville de Rouen, Région, Préfecture, SNCF Réseau, Ville de Rouen) ont été associés à l'organisation des ateliers. Ils ont conjointement validé les questionnements soumis à la concertation dans le cadre des travaux préparatoires, puis à l'occasion du GTT et du COPIL.

SNCF Réseau a participé à la conduite des ateliers pour recueillir les attentes des acteurs concernant la future gare.

1.4. LES THEMATIQUES DES ATELIERS DE STRATEGIE

Atelier n°1 Stratégie Urbaine – 18/05/2015 17h/20h

- Quel rôle le nouveau quartier urbain de la gare rive gauche à Rouen doit-il avoir ? A l'échelle de la proximité, de la métropole, de la région... ?
- A quelles conditions ce nouveau quartier s'intégrera-t-il dans son environnement ?

- Quel rôle donner à la gare, au-delà des aspects purement ferroviaires ?
- Quelles propositions pouvez-vous faire pour anticiper les besoins de mutation du quartier aux différents horizons du projet ?

Atelier n°2 Stratégie Mobilité – 01/06/2015 17h/20h

- Quelles liaisons prioritaires assurer avec le quartier de la gare ?
- Dans le quartier et aux alentours quelle place donner : à la voiture, aux modes actifs, aux nouvelles pratiques de mobilités et de livraisons ?
- Quelles remarques/propositions spécifiques souhaitez-vous faire concernant le pôle d'échanges multimodal ?

Atelier n°3 Développement Economique – 08/06/2015 17h/20h

- 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 ?
- 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 ?

Atelier n°4 Temps Longs – 15/06/2015 17h/20h.

- 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.
- 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 ?

Atelier de synthèse – 9/07/2015 18h/20h.

- Quelles remarques sur la synthèse de la concertation et sur la stratégie de développement durable souhaitez-vous faire ?
- Quels mots clés et idées force retenez-vous pour la stratégie ?

1.5. LE FORMAT PAR TABLE ET L'ANIMATION

Pour répondre aux questions identifiées entre les partenaires, l'organisation et l'animation des débats se sont faites selon le « format cabaret » : les participants installés autour de table de 4 à 8 personnes ont été invités, après l'introduction des débats, à répondre par table à des questions collectives sur une fiche prévue à cet effet. Après une restitution du travail par table, le débat s'engageait en plénière avec la maîtrise d'ouvrage et entre les participants.



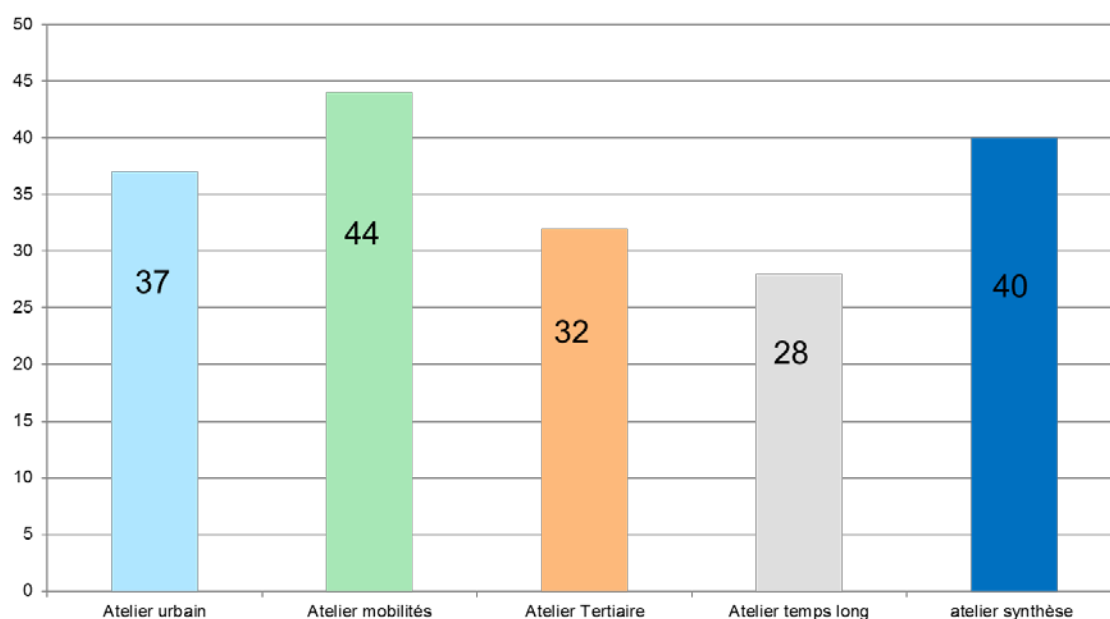
Toutes les réunions des ateliers acteurs se sont tenues au Théâtre des arts de Rouen. Les réunions du CCD se sont tenues à la Métropole et la réunion avec les conseillers de quartiers a eu lieu à la mairie de Rouen.

1.6. LA PARTICIPATION AUX ATELIERS ET AUX REUNIONS

Les ateliers étaient ouverts sur invitation à une large diversité d'acteurs invités parmi des partenaires, acteurs institutionnels, économiques et associatifs du territoire de l'échelle locale, métropolitaine et régionale.

181 personnes ont participé aux ateliers de concertation dont 88 acteurs différents pendant les 4 premiers ateliers. Au dernier atelier les AMO et les partenaires qui n'avaient pas tous été présents aux ateliers se sont joints aux acteurs du territoire

La participation aux ateliers



2. LES SUJETS SAILLANTS POUR LA STRATEGIE

Au-delà des thématiques choisies pour les ateliers des sujets ressortent plus particulièrement de la concertation avec les acteurs, le CCD et les conseils de quartier :

- L'identité et la vie du quartier ;
- L'accessibilité et les mobilités ;
- Le tertiaire et l'économie du partage ;
- L'urbanisme adaptable et le paysage ;
- Des idées sans attendre la gare et pour appréhender le temps long du projet ;
- Le bâtiment gare.

Deux éléments étaient également souvent questionnés : le contenu et le calendrier du projet LNPN et le besoin de s'adapter dans le temps à l'évolution de la société, des questions environnementales et économiques. Le schéma ci-dessous symbolise l'importance et la récurrence des sujets dans les débats.

Les sujets les plus évoqués pendant la concertation



On détaille dans les paragraphes suivants le contenu des idées émis sur les principaux sujets.

2.1. L'IDENTITE ET LA VIE DE QUARTIER

En résumé

- Quartier d'affaires hyperconnecté, exemplaire, adaptable aux évolutions des besoins sociaux
- Porte d'entrée de la Métropole
- Qui a une identité moderne, durable, dynamique et ouverte – accessible à tous
- « Bien greffé » aux quartiers voisins, dans la ville et dans Seine Cité
- Marqué par la Seine et le bâtiment Gare
- Mixité fonctionnelle
- Lieu de vie, de rencontre, de distraction et de culture
- Qui reste animé en dehors des heures de bureau
- Accueillant pour les touristes et visiteurs
- Qui tient compte des incertitudes écologiques, économiques et sociales

Concernant l'identité du quartier, les participants plébiscitent un quartier d'affaires hyperconnecté, exemplaire, « porte d'entrée de la Métropole », bien intégré et connecté aux quartiers environnants. Qui doit avoir une identité dynamique adaptée à la société d'aujourd'hui et à celle de demain. Qui sera un lieu de vie, de rencontre, de distraction et de culture

Le premier regard doit amener vers la Seine, le centre historique et le bâtiment gare, mais ne pas tourner le dos aux quartiers environnants sur lesquels la façade doit aussi être travaillée.

La porte d'entrée de la Métropole doit faire interface entre l'agglomération et l'extérieur. C'est une vitrine de la Métropole, le vecteur d'une image de modernité durable, dynamique et apaisée.

Certains parlent d'un « Organe vital pour le dynamisme de la Métropole : le poumon ou le cœur qui fait vivre le territoire métropolitain et même peut-être au-delà.

Ce quartier doit permettre que la greffe prenne avec Saint-Sever, Grammont et Flaubert avec lesquels il y a un véritable enjeu de couture et d'appropriation du quartier par tous les Rouennais.

Il est marqué par le bâtiment gare et doit être un quartier modèle (au même titre que Flaubert, Luciline) duquel le reste de la rive gauche pourra s'inspirer (aménagements durables, mixité fonctionnelle).

L'identité ferroviaire du passé pourrait être entretenue et valorisée.

Le nom du quartier selon certains pourrait être : « La pépinière »

Concernant la vie de quartier, les acteurs ont insisté sur ce qu'ils ne souhaitent pas avant de préciser comment ils voient le quotidien dans le quartier.

Le quartier ne doit pas être qu'un lieu de passage. Il ne doit pas non plus se limiter à une concentration d'espaces de travail. Plutôt que de tout axer sur l'architecture et les commerces (à l'image de la gare Saint-Lazare) il faut une vie qui ne soit pas que commerciale. Enfin, le quartier ne doit pas se « fermer » tous les soirs à 18 heures, il doit vivre 24h/24 ou au moins ne pas se vider et rester « animé ».

Les participants ont décrit un lieu de vie comprenant habitat, bureaux, pôle d'échange et une vie culturelle, sportive, ludique, festive. Un espace de convivialité pour les habitants, les riverains, les Métropolitains, les employés mais surtout les usagers et les visiteurs. Dans lequel le touriste trouve l'ensemble des prestations qui permettent de faire connaître et faire aimer la Métropole.

Ils souhaitent une offre culturelle et de loisir pour amener de la vie le soir et le week-end. L'idée a été émise d'amener l'Opéra ou installer une salle de spectacles vivants, un lieu d'expression culturelle dans le quartier.

L'idée de ne pas oublier la jeunesse et de prévoir des animations spécifiques diurnes et nocturnes à destinations des jeunes générations a aussi été évoquée.

Mais avant tout les expressions ont toujours rappelé qu'il fallait que ce quartier soit complémentaire et qu'ils ne « cannibalise » pas les quartiers populaires environnants et le centre-ville. Il ne s'agit donc « pas de faire un deuxième centre-ville déconnecté et isolé ».

2.2. L'ACCESSIBILITE ET LES MOBILITES

En résumé

- Hub d'intermodalité exemplaire, hyperconnecté qui transforme les déplacements dans la Métropole et contribue à la vie de quartier
- Pôle intuitif et un parvis de la gare apaisé
- En liaison directe à la Gare Rive Droite
- T5, des stations de tram, téléphérique
- Fluidité des déplacements
- Place aux modes actifs et cheminements conviviaux
- Place réduite de la voiture à l'approche de la gare
- Déplacement et redimensionnement de la gare routière
- Une signalétique et de l'information unifiées

La question des mobilités et de l'accessibilité du quartier était le sujet d'un des ateliers mais la thématique est ressorti lors de tous les débats, y compris dans le cadre des autres ateliers, en CCD et avec les conseils de quartiers.

Ainsi, il a été dit que le quartier doit mettre en avant la fluidité et les modalités actives. Les acteurs souhaitent que la place de la voiture quel que soit les modes de motorisation (sauf pour les PMR) soit réduite.

Ils veulent un quartier « connecté » et considèrent qu'assurer l'accessibilité du quartier est la condition de son intégration. Selon certains, l'arrivée de la gare et d'un nouveau quartier sont l'occasion de revoir tout le réseau de transport et de renverser « certaines tendances » de déplacements axées sur la voiture.

Il est attendu que le quartier et les mobilités donnent lieu à une vie de quartier, pas juste à une accumulation de flux. Une liaison directe entre les deux gares qui ne soit pas uniquement ferroviaire est unanimement attendue.

La fluidité dans le quartier et vers l'extérieur est primordiale : les participants souhaitent des transports urbains au contact immédiat de la gare, accessibles de manière intuitive, sans frontière entre les modes de transports pour éviter l'effet de distance (comme à la gare de Caen).

L'approche par l'automobile maîtrisée doit être incitée grâce à une tarification P+R spécifique et une priorité aux PMR. Les accès automobiles (hors PMR) doivent être plutôt orientés vers l'extérieur du quartier.

Il faudrait déplacer et redimensionner la gare routière actuelle vers le nouveau quartier.

Pour la grande majorité des participants il faut donner la priorité aux modes actifs dans le quartier mais aussi pour venir et quitter la gare. Des cheminements conviviaux, végétalisés, sécurisés sont attendus ainsi qu'une passerelle vers l'île Lacroix et le centre-ville.

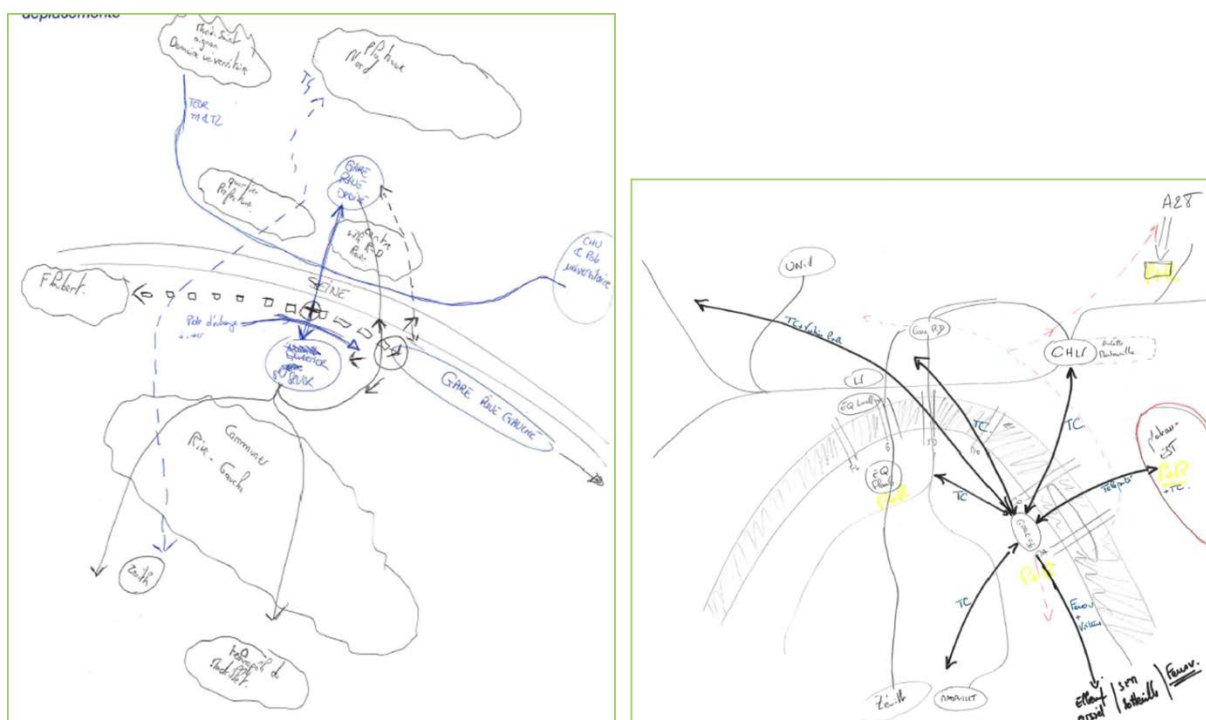
L'importance de la signalétique a aussi souvent été évoquée. Des acteurs souhaitent une gestion du système d'informations unifié entre l'intérieur et l'extérieur de la gare dans la logique de fluidité des déplacements. Il faut donc que l'information soit « cohérente et gérée par une seule autorité pour tous les modes ».

Certains évoquent l'intérêt de la proximité de la Seine pour les déplacements. Elle pourrait être support de navettes fluviales si la halte fluviale était requalifiée et connectée au réseau de transports.

Des schémas ont permis aux participants de symboliser les liaisons prioritaires qu'ils souhaitent voire assurer vers et depuis le nouveau quartier.

Selon les participants le maillage par les TC passe par une liaison vers la gare rive droite, avec le tram, ainsi que la mise en service d'un nouveau BHNS est-ouest (le T5). Certains évoquent l'idée d'un téléphérique pour relier les plateaux est au nouveau quartier.

Deux schémas réalisés par des groupes lors de la concertation pour symboliser les liaisons prioritaires à mettre en place entre le quartier et les alentours



D'autres liaisons prioritaires que cette avec la gare rive droite sont évoquées. Elles sont présentées ici par ordre du nombre d'occurrence dans les discussions : liaison avec le centre-ville, l'éco quartier Flaubert, le CHU, les plateaux est, le secteur Technopôle/Zénith/Parc des expositions, le pôle universitaire, les communes de la rive gauche Petit et Grand-Quevilly, les plateaux nord.

2.3. LE TERTIAIRE ET L'ÉCONOMIE DU PARTAGE

En résumé

- Nouveau quartier d'affaires « ultra connecté », nouvelle génération
- Porte d'entrée de la Métropole et de la Normandie
- Original par rapport aux autres métropoles
- Relié aux autres pôles économiques de la ville, aux quartiers historiques et touristiques,
- Accessible à toutes les catégories grâce à ses espaces partagés et équipements publics
- Intégrant une forte dimension numérique, synonyme de modernité
- Une pépinière de création et d'innovation bien inséré dans son environnement
- Valorisant les potentiels locaux et attirants ceux d'ailleurs
- Nouveaux modes de travail : coworking, télétravail, bureaux temporaires/adaptables
- Porte d'entrée du tourisme
- Offre immobilière de qualité, moins chère qu'à Paris

Les participants confirment l'intérêt de l'émergence d'un quartier d'affaires, nœud économique qui sera selon certains l'entrée de la Normandie. Ils imaginent une zone de création plutôt qu'un centre de consommation, dont l'offre commerciale et de services serait complémentaire du centre-ville et de Saint-Sever.

Un hub hyperconnecté par les transports mais aussi par les nouvelles technologies pour une liaison rapide avec les quartiers d'affaires de Paris (La Défense, St-Lazare), du Havre et de Caen..

Ils souhaitent que ce quartier soit une véritable « pépinière de création d'entreprises et de startups », qui développe les potentiels locaux et profite de la proximité de Paris pour attirer de jeunes entrepreneurs grâce à un foncier plus attractif qu'en région parisienne. L'offre immobilière doit être de qualité et offrir un bon rapport qualité/prix pour les entreprises comme pour les particuliers.

Il faudrait que ce quartier soit porté par une thématique (ex : nouvelles technologies, silver economy, etc.) ou par une entreprise emblématique.

Très souvent, y compris lors des autres ateliers thématiques, les termes évoquant les nouveaux modes de travail ont été évoqués : « coworking », « télétravail », « bureaux temporaires/adaptables ».

Les participants parlent d'un lieu de vie où les commerces seront adaptés à l'évolution sociétale, complémentaires du quartier St Sever.

Ils insistent aussi sur la porte d'entrée du tourisme qui doit accueillir des hôtels, un office du tourisme et signalétique spécifique.

Enfin, ce quartier d'affaires doit être relié aux autres pôles économiques de la ville par le réseau de transports en commun, accessible à toutes les catégories de population et de travailleurs.

2.4. L'URBANISME ET LES PAYSAGES

En résumé

- Un urbanisme durable et adaptable
- Où l'usage l'emporte sur l'architecture
- Mixité logements, commerces de proximité, usages et de populations = vivre ensemble
- Greffe avec Saint-Sever, Grammont, les quais, la Seine et le centre-ville
- Urbanisme fluide pour les mobilités actives
- Valorisation des points de vue et marqueurs : bâtiment gare, Seine, cathédrale, coteaux
- Réappropriation des quais bas
- Reconquête des quais hauts réduits à 2 voies : promenade paysagère vers le centre ville
- Couture entre Grammont et le quartier par le tramway
- Valorisation de l'histoire ferroviaire du site, de certains bâtiments

Les participants ont insisté sur l'adaptabilité du quartier où les fonctionnalités et les usages doivent l'emporter sur l'architecture pure. Il faut également avant tout que la greffe avec l'âme des quartiers voisins (Sablière/Gramont) prenne « sans faire partir les gens ».

L'urbanisme de mixité de logements, de commerces de proximité, d'usages et de populations aura une influence sur le vivre ensemble ou, au contraire, le fait de vivre entre soi.

Le calibrage des voiries ne doit pas s'inspirer de l'usage actuel de la voiture, mais des nouvelles réalités de déplacements (modes actifs, TC et partage).

Il faut valoriser la Seine, les quais et les pentes, que l'on voit la Seine, la Cathédrale, et les coteaux.

Certains proposent de réduire le nombre de voies sur les quais hauts à 2 voies pour concevoir une promenade paysagère. Ils proposent également la réappropriation des quais bas pour faciliter la transition avec le quartier en y apportant d'autres fonctions.

Pour que le quartier fonctionne il faut une ouverture réussie sur le site et sur la Seine. Il faut rapprocher le secteur du centre-ville actuel grâce à un espace très favorable à la déambulation. L'idée de renforcer l'axe piéton et vélo Nord-Sud, venant de la rue Beauvoisine jusqu'à Saint-Sever est ainsi évoqué ainsi que la « croix de cheminement actif qui souderait les différents pôles du centre ».

Certains attirent l'attention qu'il faudrait accorder aux infrastructures existantes (le fret, le port et les accès routiers). L'idée de maintenir des activités SNCF qui existent aujourd'hui sur le site et celle de valoriser l'activité ferroviaire sont également citées.

Ainsi que le fait qu'une ligne de tramway (T5) doive passer entre Grammont et le quartier comme une soudure et non un élément de rupture.

2.5. LE BATIMENT GARE

En résumé

- Un bâtiment emblème ou intégré dans le paysage ?
- Lieu de convivialité
- Avec des activités commerciales mais pas que (pas un Saint Lazare bis)
- Des services dans la gare : conciergerie, pressing, restauration, garde d'enfant, pharmacies, commerces, services « solidaires et humains ».
- Attractif même si l'on a pas de train à prendre
- Lieu emblématique de rendez-vous
- Bâtiment « transparent » qui offre un panorama et s'ouvre sur un parvis apaisé
- Continuité et fluidité avec le pôle d'échange et la ville, intuition des déplacements
- Sans rupture de niveau avec les rues et des quartiers alentour
- Approche limitée des voitures (PMR), priorité aux TC

La gare doit avant tout 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.

Le bâtiment devrait être transparent et offrir un panorama sur la rive droite et le fleuve.

Le parvis de la gare offrirait intuitivement aux visiteurs des possibilités de déplacements collectifs et actifs. Il dégagerait des perspectives sur ce qu'il y a de beau à montrer.

Les acteurs insistent sur l'approche du bâtiment gare limité aux voitures, donnant la priorité aux transports en commun et aux PMR.

Dans la gare il est proposé un accès facile à différents services : conciergerie, pressing, restauration, garde d'enfant, pharmacies, commerces, services « solidaires et humains ».

Il est également suggéré que le quartier et la gare ne soient pas être surélevés afin de créer une continuité avec le niveau des rues. Les voies ferrées en revanche pourraient être à un niveau inférieur.

Le tout vise en fait la continuité, la fluidité du passage de la ville à la gare, non seulement sur le devant (Place Carnot) mais aussi latéralement et par les voies qui convergent vers le quartier.

Enfin la gare devrait devenir un lieu emblématique de rencontres et de rendez-vous (ex : fontaine Saint-Michel ou Agora d'Evry).

2.6. SANS ATTENDRE LA GARE

Sans attendre la gare...

- Préparer les Rouennais à fréquenter le site par la desserte et l'animation des lieux
 - Préparer une offre de commerces, services, hôtels autour et dans le quartier
 - Anticiper les mutations commerciales alentour
 - Anticiper l'évolution de l'offre de déplacements
 - Travailler la couture avec les quartiers environnant
 - Réserves foncières
 - Créer les cheminements directs vers le quartier (passerelle par l'île Lacroix)
 - Préparer le jalonnement et la signalétique
 - Aménager le parvis
 - Amener des événements culturels métropolitains dans le quartier, créer un événement emblématique ou s'appuyer sur ce qui existe
 - Associer l'école d'architecture de Rouen, écoconstruction et mobilités durables
 - Activation des réseaux sociaux, réalité virtuelle
- Et sans la gare ...
 - Le quartier Sernam appelle une restructuration urbaine
 - Evolution du réseau de déplacement, amener le métro
 - Questionnement sur la mobilité dans le quartier et le rôle de celui-ci

2.7. LES IDEES RETENUES LORS DE LA SYNTHESE

Pendant la réunion de synthèse des ateliers les participants ont été invités à écrire une idée force et des mots saillants importants pour la stratégie. Le nuage suivant indique les mots les plus utilisés par les participants.

