

Vers une nouvelle gare à Rouen



Etude du projet urbain associé à la nouvelle gare

Synthèse
septembre 2010



| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 3 |
| 1 - ENJEUX PROGRAMMATIQUES DU QUARTIER DE LA NOUVELLE GARE | 5 |
| 1-1 ENJEUX D'INTEGRATION DU PROJET A L'EHELLE DE L'AGGLOMERATION | 5 |
| 1-2 LA PROGRAMMATION TERTIAIRE | 6 |
| 1-3 DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL ET HOTELIER | 6 |
| 1-4 DEVELOPPEMENT COMMERCIAL..... | 7 |
| 1-5 LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES | 8 |
| 2 - PRINCIPES D'AMENAGEMENT DU SITE | 9 |
| 2-1 LE SITE | 9 |
| 2-2 INSERTION DE LA GARE DANS LE FUTUR QUARTIER URBAIN..... | 11 |
| 2-3 PRINCIPES D'AMENAGEMENT | 12 |
| 2-4 PARTI PRIS PAYSAGER | 14 |
| 3 - ACCESSIBILITE ET DEPLACEMENTS | 16 |
| 3-1 LA DESSERTE TC DU SITE DE SAINT SEVER | 16 |
| 3-2 LA DESSERTE ROUTIERE DU SITE..... | 17 |
| 3-3 LA PLACE DES RESEAUX MODES DOUX..... | 17 |
| 3-4 LE STATIONNEMENT | 17 |
| 3-5 LA LIAISON A L'ÎLE LACROIX..... | 18 |
| 4 - LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION | 19 |
| 4-1 UNE PREFERENCE POUR LE SITE DU SERNAM..... | 19 |
| 4-2 UN QUARTIER DE VIE EN VILLE | 19 |
| 4-3 PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE..... | 20 |
| 4-4 TISSER DES LIENS..... | 20 |
| 4-5 PISTES PROPOSEES PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE..... | 20 |
| CONCLUSION : POUR POURSUIVRE | 21 |
| ACCOMPAGNER LES ETUDES MENEES PAR RFF | 21 |
| UNE NECESSAIRE STRATEGIE D'ACQUISITION FONCIERE | 21 |
| LES MODIFICATIONS DU CADRE REGLEMENTAIRE | 22 |
| LA QUESTION DU PHASAGE | 22 |
| QUELS OBJECTIFS POUR UN ECO-QUARTIER ?..... | 23 |

Introduction

Mettre Rouen et la région Haute-Normandie en position de relever les défis du XXIème siècle, tel est l'objectif du projet de nouvelle gare d'agglomération à Rouen. Il s'agit en effet de répondre aux enjeux cruciaux du transport de demain, de dynamiser le territoire pour attirer de nouveaux emplois, notamment dans le secteur tertiaire, et de hisser Rouen au rang des principales métropoles françaises.

Face à l'ampleur de la tâche, les collectivités locales, l'Etat et les acteurs du monde ferroviaire se sont mobilisés collectivement pour dégager les grandes lignes d'un projet de réorganisation ferroviaire à forte valeur ajoutée pour l'économie du territoire et la qualité de vie de ses habitants.

En 2003-2005, une première étape de la réflexion (études d'opportunité et de faisabilité) a consisté à envisager les différentes possibilités de valorisation du réseau ferré de l'aire de Rouen-Elbeuf. A l'issue de cette première étape, un site de gare d'agglomération avec un nouveau franchissement de la Seine a été retenu sur la rive gauche de Rouen (gare Saint-Sever) pour être approfondi.

A partir de 2006 a été engagée une deuxième étape, les pré-études fonctionnelles, qui visent à asseoir la faisabilité du projet dans ses différentes composantes et à en assurer une définition précise permettant l'inscription du projet dans les documents de planification et la réalisation, à l'étape suivante, des avant-projets. Ces études comprennent quatre approches partielles qui alimentent la réflexion globale :

- La nouvelle gare et le projet économique et urbain,
- Les infrastructures ferroviaires
- L'évaluation socio-économique du projet et l'anticipation de l'évolution de l'agglomération
- Les transports collectifs, incluant la liaison périurbaine Barentin-Rouen-Elbeuf et les transports urbains.

En 2008 et 2009, une large concertation a été menée par la Région et le Syndicat Mixte pour le SCOT en 3 étapes :

- Avec les acteurs socio-économiques et institutionnels,
- Avec les conseillers de quartiers de Rouen et les associations,
- Avec le grand public.

Elle a confirmé l'intérêt de la population et des différents acteurs pour le projet, ainsi que la nécessité de positionner la nouvelle gare dans le centre de l'agglomération, afin de répondre au besoin d'une accessibilité la meilleure possible. Concernant le tram-train, les attentes sur la desserte périurbaine ont été exprimées. Différents scénarios de tracés restent ouverts à ce stade.

Le présent document fait la synthèse de l'étude de l'équipe Richez_Associés / SETEC International / Partenaires Développement dont l'objectif a été de définir les grandes lignes d'un programme d'aménagement qui accompagnera la création de la nouvelle gare de Rouen et d'un futur éco-quartier. Cette étude s'accompagne d'une réflexion sur la création d'un pôle multimodal en connexion avec la future gare.

Trois phases de cette étude ont été réalisées entre fin 2007 et début 2010. Le travail de l'équipe Richez a été traversé et nourri par l'étude des infrastructures ferroviaires de la future gare d'agglomération réalisée par Inexia, et l'étude de potentiel économique réalisée par le groupement PLC Demeter / Sémaphores / Aid Observatoire, qui ont été menées parallèlement à l'étude urbaine. En effet, la transversalité et la synergie des compétences notamment urbaine et ferroviaire étant, dans le cadre de ce projet, fondamentales.

- **La phase 1 (Décembre 2007)** présente le diagnostic du site de Saint-Sever dans l'agglomération de Rouen-Elbeuf. Elle dresse un état des lieux :
 - des réflexions qui sont en cours à l'échelle de l'agglomération
 - Du cadre urbain et paysager qui définit le paysage de l'agglomération et la ville de Rouen.L'objectif étant de définir les atouts et les contraintes du site : sa situation au sein de l'agglomération, son évolution récente et sa capacité à recevoir le programme d'aménagement qui accompagnera la création de la nouvelle gare de Rouen.
- **Les pré-études fonctionnelles constituent le cadre de la phase 2 (Juin 2008).**
La programmation est traversée par l'objectif de développement durable en vue de construire un « éco-quartier ».
- La réflexion menée dans la phase 2 a abouti à la rédaction en **phase 3 de fiches thématiques (décembre 2009)**, recensant sur la base des études réalisées en phase 1 et 2, et des validations dont elles ont fait l'objet, les invariants du projet urbain et de l'implantation de la nouvelle gare sur le site de Saint Sever.
- Enfin, compte tenu des orientations définies dans le cadre de la consultation du Grand Paris – notamment la liaison Paris/Rouen/Le Havre (équipe Grumbach)- et le souhait de RFF d'étudier plus avant l'hypothèse d'implantation de la gare de Rouen sur le site de Sotteville, le lancement de la phase 4 de l'étude urbaine a été reporté en l'attente des résultats des études menées par RFF.



vue 3d sur le nouveau quartier et le cours Clémenceau prolongé

1 - Enjeux programmatiques du quartier de la nouvelle gare

1-1 Enjeux d'intégration du projet à l'échelle de l'agglomération

Le principe d'un quartier accompagnant la nouvelle gare est lié au projet ferroviaire depuis sa conception. La recherche de foncier disponible pour le quartier a ainsi été intégrée dans l'analyse multicritère des sites possible pour la nouvelle gare.

Le nouveau quartier vise deux objectifs :

- **Créer un pôle économique avec des services adaptés**

La création d'un nouveau quartier d'affaires emblématique, très visible des investisseurs, lié à une gare bien reliée à l'Île-de-France et notamment à La Défense, peut fortement contribuer à combler le retard pris par Rouen et la Haute-Normandie dans le domaine du tertiaire de haut niveau. Or ce domaine peut être un moteur pour les performances économiques et la dynamique globale de l'emploi de l'agglomération et de la région. Le nouveau quartier d'affaires se conçoit en complémentarité avec les autres projets de développement de Rouen, et au-delà, sur l'axe Seine, de Paris jusqu'au Havre.

- **Créer un quartier de vie, emblématique, durable et agréable**

Habiter et travailler au plus près des gares et du centre des villes est aujourd'hui une nécessité pour développer les agglomérations de manière durable sans multiplier les déplacements coûteux en espace, en temps, en énergie.

Le site pressenti de Saint-Sever, très central à l'intérieur de la ceinture des boulevards, offrant 15 ha de foncier, permet effectivement de construire un quartier de centre ville autour de la nouvelle gare.

L'enjeu est double :

- concevoir un vrai quartier de centre-ville agréable et vivant, qui combine emplois, logements, commerces et loisirs,
- bâtir un quartier moderne et durable au cœur d'un nœud de transports, qui réponde aux exigences environnementales du XXI^{ème} siècle.

S'appuyant sur le dynamisme en marche sur le quartier de Saint-Sever – programmes immobiliers et implantation de nouveaux équipements notamment et sur la présence du métro – le projet urbain permettra l'émergence d'un quartier durable catalyseur des évolutions souhaitées par le SCOT approuvé en 2001.

Le projet doit à ce titre s'intégrer au tissu en place sans déséquilibrer les composantes urbaines en présence. Ainsi, la programmation est pensée en complémentarité avec l'existant et avec l'ensemble des autres grands projets urbains à l'échelle de l'agglomération.

Compte tenu du phasage du projet sur un très long terme, la programmation devra s'adapter aux futurs enjeux de l'agglomération.

1-2 La programmation tertiaire

L'implantation de la gare est la condition de développement des activités tertiaires sur le secteur de Saint-Sever et la création d'un secteur « vitrine » de la tertiarisation de l'économie rouennaise. Le bureau d'étude PLC Demeter a quantifié un seuil optimal de programmation tertiaire à 100 000 m², seuil permettant de favoriser des synergies d'entreprise au sein du pôle d'affaire. C'est à partir de cette « enveloppe programmatique » qu'a été défini l'équilibre entre la programmation tertiaire et la programmation logements notamment.

| Tertiaire | Scénario L | Scénario XL |
|-----------|-----------------------------|-----------------------------|
| | 100 000 m ² SHON | 150 000 m ² SHON |

1-3 Développement résidentiel et hôtelier

Enjeux

La ville de Rouen souffre aujourd'hui de sa trop faible attractivité résidentielle et d'une offre insuffisante et mal adaptée au regard des besoins. Le parc résidentiel de Rouen est aujourd'hui majoritairement constitué en centre-ville de petits logements collectifs locatifs alors que la demande se concentre fortement sur les T4 avec une forte pression sur le pavillonnaire. Parallèlement, l'absence de concordance entre les besoins croissants des actifs et l'offre en logements engendre une pression sur le parc existant et un étalement urbain. Ainsi on observe une augmentation des prix du marché qui concourt petit à petit à des phénomènes ségrégatifs, notamment pour les étudiants et les primo accédants. Les prix de la rive gauche, qui accueille aujourd'hui l'essentiel des constructions, rattrapent petit à petit les prix de la rive droite.

La création d'un nouveau quartier urbain et d'une offre résidentielle quantitativement supérieure et diversifiée constitue un levier d'action pour combler en partie ces déséquilibres.

Dans ce contexte de pénurie et compte tenu des objectifs en termes de programmation tertiaire, **la programmation s'est donc attachée à développer des segments de marché spécifiques :**

- T3 et T4 dans des gammes diversifiées afin de satisfaire des besoins différenciés (primo accédants, clientèle familiale et d'actifs, retraités). Néanmoins, la part belle est faite aux logements de standing et en accession, permettant de capter la demande des actifs du futur pôle et de créer un quartier à forte valorisation résidentielle.
- Une offre neuve en logement étudiants afin de répondre à la demande émanant des 3 sites universitaires (30 000 étudiants) à proximité et de répondre aux objectifs du contrat de plan 2006/2012. La programmation de logements étudiants est corrélée à la structuration du réseau de transports en commun reliant le site du projet aux sites universitaires.
- Une offre de résidence hôtelière haut de gamme liée à la clientèle d'affaire concernant les salariés de passage et en séjour longue durée.

Programmation envisagée

| | | | | Scénario L | | Scénario XL | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|
| Clientèle cible | Typologie de logt | m ² moyen | Part | M ² SHON | Nb logt | M ² SHON | Nb logt |
| Actifs Séniors Familles | F3 / F4 Loft | 90 | 55% | 44 000 | 600 | 66 000 | 800 |
| Ménages accédant au logement social | F2 au F5 | 70 | 25% | 20 000 | 246 | 30 000 | 343 |
| Etudiants et petits ménages | Petits logements, logements étudiants | 30 | 10% | 8 000 | 266 | 12 000 | 400 |
| Actifs en séjour longue durée | Résidence services hôtelières | 25 | 5% | 4000 | 160 | 6 000 | 240 |
| Personnes âgées, | EPHAD, MAPHAD | | 5% | 4000 | | 6 000 | |
| TOTAL | | | | 80 000 | 1 272 | 120 000 | 1 703 |

1-4 Développement commercial

Enjeux

La ville de Rouen possède un linéaire commercial important à l'échelle régionale avec un centre qualitativement bien structuré. Le commerce sur Saint Sever se concentre autour de la rue Lafayette, de la rue Saint-Sever et du centre commercial Saint Sever.

L'étude de potentiel pour une programmation commerciale, réalisée par PLC/AID, a permis de définir les fonctions marchandes à assurer – offre d'appoint pour les usagers de la gare, offre de proximité pour actifs et résidents du quartier et offre majeure pour les ménages de l'aire urbaine. Ainsi, afin de ne pas déstabiliser l'offre commerciale existante, l'offre résidentielle supplémentaire permettra de **renforcer la requalification de l'offre commerciale en place et de développer une offre de proximité en continuité avec l'existant**, sur la rue Lessard notamment.

Les flux d'usagers de la gare favoriseront l'émergence de commerces spécifiques : point presse, souvenirs, location de voitures, centre d'information touristique... Une proposition d'adapter l'implantation des commerces liés à la gare (en dedans ou en dehors du BV) en fonction des flux de voyageurs et des besoins qu'ils entraînent en termes de volume, permet de garantir une certaine souplesse de programmation.

Programmation envisagée

| | | Scénario L | | Scénario XL | |
|---|----------------------|---------------------|-------|---------------------|-------|
| Typologie de commerces liés au pôle résidentiel | M ² moyen | M ² SHON | Unité | M ² SHON | Unité |
| Commerce de quartier | 100 | 3 000 | 30 | 4 000 | 40 |
| Commerces spécialisés biologiques | | 5 500 | 2 | 5 500 | 2 |
| Restauration | 100 | 1 000 | 10 | 1 500 | 10 |
| TOTAL | | 9 500 | | 10 500 | |

| Typologie de commerces liés au pôle gare | M ² moyen | M ² SHON | Unité |
|--|----------------------|---------------------|-------|
| Commerce en gare | 100 | 2 300 | 23 |

1-5 Les équipements et les services

Enjeux

Le benchmark réalisé sur des opérations d'aménagement liées à l'arrivée de train à grande vitesse a permis de dégager des éléments majeurs d'orientation de programme concernant ces sites et notamment, l'intégration d'équipements publics à l'échelle de l'agglomération et d'équipements de proximité.

Aucun besoin d'équipement à l'échelle de l'agglomération n'a été retenu pour le site de Saint Sever compte tenu des autres projets actuellement en cours à l'échelle de l'agglomération mais également sur le quartier de Saint Sever. Ainsi, il semble nécessaire de travailler sur les liens avec les équipements présents sur les secteurs alentours, notamment concernant les équipements de proximité.

Par ailleurs, certaines orientations ont été esquissées et dont le contenu doit être approfondi. L'implantation d'un équipement d'enseignement supérieur, de recherche et de formation, permettrait de renforcer le pôle économique par l'émergence de synergies en recherche-développement. **La relocalisation du centre des congrès de Rouen en lien avec la gare est également une association intéressante renforçant l'identité du site mais qui n'a pas abouti à ce jour à des conclusions fermes.**

En termes d'équipements de proximité, la création d'une offre résidentielle génèrera des besoins en termes de services personnels et domestiques, services sociaux, commerces de détail et location.

Des simulations de l'évolution des besoins en classes liés à l'évolution du projet devront être réalisées au moment des études opérationnelles, et cela afin d'étudier les capacités d'accueil des équipements existants et d'anticiper les besoins.

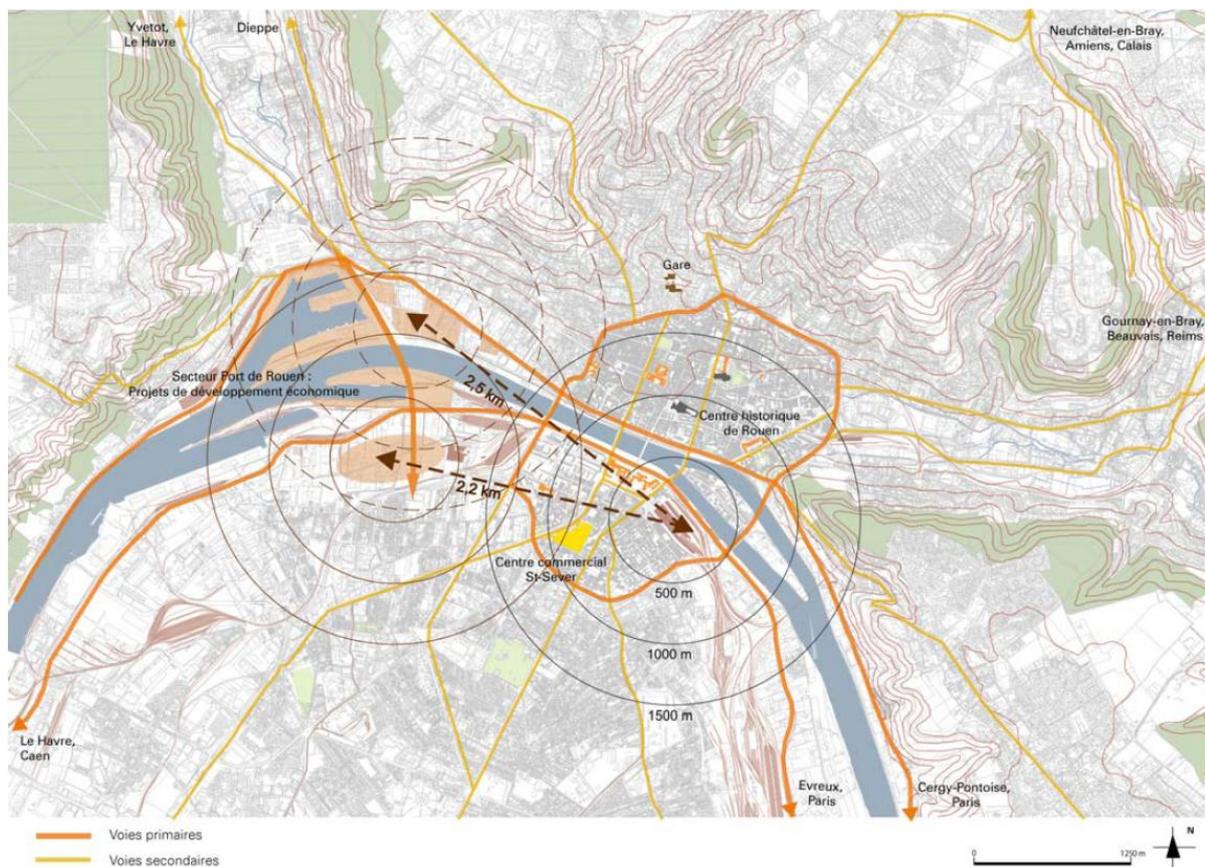
Programmation envisagée

| Equipements | Scénario L | | Scenario XL | |
|-------------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------|
| | m ² SHON | Capacités/ Unités | m ² SHON | Capacités |
| Crèche | 500 | 65 berc. | 700 | 100 berc. |
| Groupe scolaire | 2 000 | 16 class. | 3 250 | 24 class. |
| Ecoles supérieures et formation | 10 000 | 2 | 10 000 | 2 |
| Espace de sport et bien être | 5 000 | 2 | 5 000 | 2 |
| Sport extérieur (surface esp. Ext.) | 12 000 | | 12 200 | |
| Maison des associations | 1 000 | 1 | 1000 | 1 |
| Palais des congrès | 4 000 | 1 | 4 000 | 1 |
| TOTAL (sauf esp. Ext.) | 34 500 | | 36 150 | |

2 - Principes d'aménagement du site

2-1 Le site

La situation urbaine du site de Saint Sever

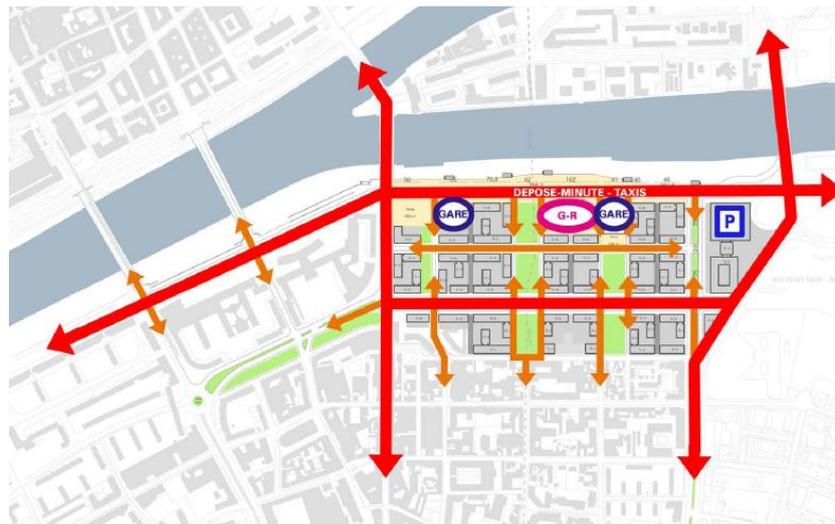


Sources, *Richez et associés, phase 2 – 24 Juin 2008*

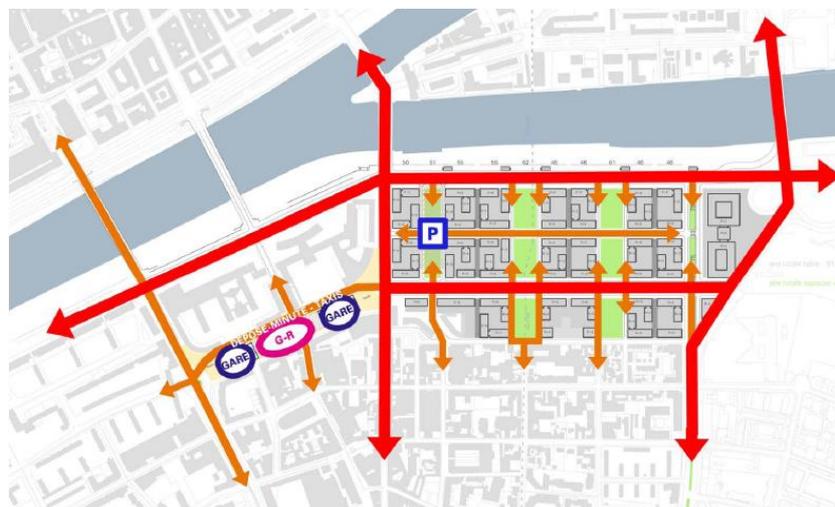
Le futur éco-quartier Saint Sever se développera sur un site d'environ 14,5 ha en bordure de Seine aujourd'hui délimité à l'Ouest par la rue Lafayette et à l'Est par le boulevard de l'Europe, seuls axes reliant la rive droite et la rive gauche de la Seine. Jouissant d'une situation centrale, le site permet de rejoindre dans un rayon inférieur à 1 km, le centre historique de la rive droite, la cité administrative du Conseil Général et le centre commercial de Saint-Sever sur la rive gauche.

Les berges de la rive gauche sont aujourd'hui essentiellement occupées par des activités ou des grands équipements qui limitent leur accès depuis les quartiers du cœur de la rive gauche. Ainsi, la reconversion du site sera l'occasion de rouvrir les quais aux usagers et de renforcer les liens entre les deux rives.

Deux scenarii d'implantation de la gare



Hypothèse d'implantation site Sernam. Sources, Richez et associés, phase 2 – 24 Juin 2008



Hypothèse d'implantation cours Clémenceau. Sources, Richez et associés, phase 2 – 24 Juin 2008

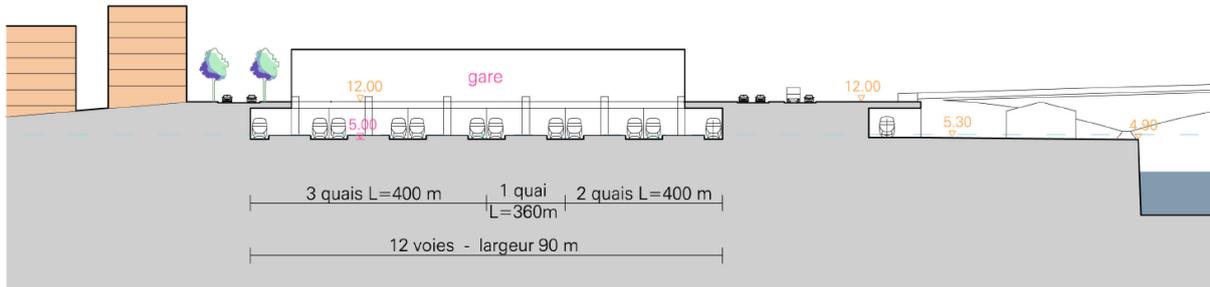
Le site d'implantation de la gare n'a pas à ce stade des études fait l'objet d'un consensus. En effet, la question du franchissement de la Seine, donnée d'entrée fondamentale pour valider le site d'implantation de la gare, n'est à ce jour pas résolue.

Deux hypothèses rassemblent l'ensemble des conditions techniques et le niveau d'acceptabilité urbaine requis :

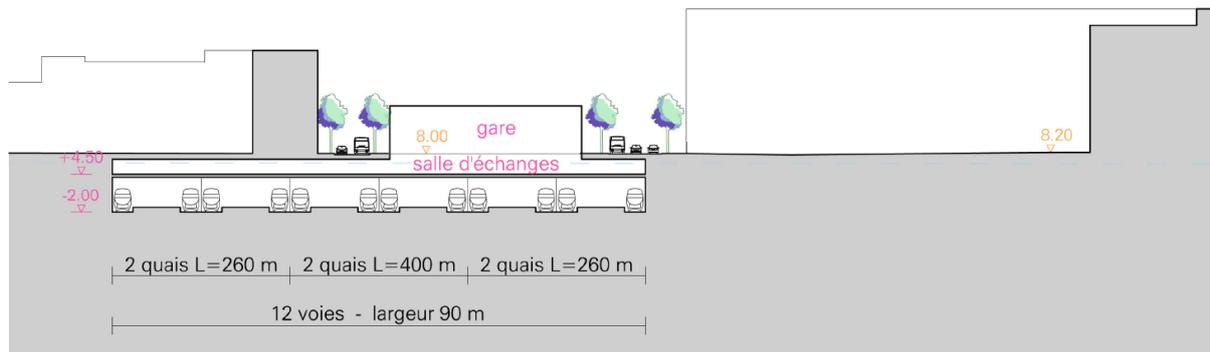
- Scénario Sernam : l'implantation exacte de la gare n'a pas encore été définie.
- Scénario Clémenceau : les opérations immobilières ne pourront pas être réalisées au-dessus du bâtiment de la gare. De plus, ce site nécessitera des démolitions importantes sur l'îlot au Sud du cours Clémenceau. En conséquence, **lors de la concertation grand public, les usagers ont exprimé une large préférence pour le site Sernam.**

2-2 Insertion de la gare dans le futur quartier urbain

Le bâtiment voyageurs

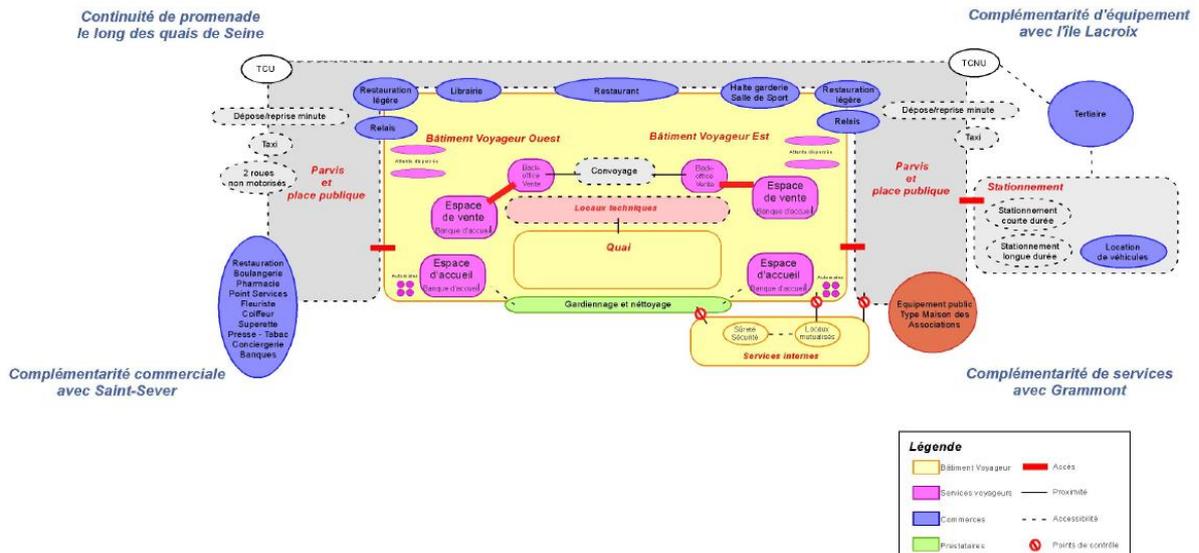


Insertion de la gare en coupe scénario St-Sever. Sources, Richez et associés, phase 2 – 24 Juin 2008



Insertion de la gare en coupe scénario Cours Clémenceau. Sources, Richez et associés, phase 2 – 24 Juin 2008

La gare de St Sever constitue l'équipement structurant à l'échelle métropolitaine. L'organisation fonctionnelle proposée par l'équipe devra être validée par l'ensemble des acteurs concernés par l'équipement. Le schéma fonctionnel ci-dessous est une première proposition de fonctionnement du bâtiment voyageur différenciant un bâtiment voyageur Ouest à vocation urbaine (tram-train, taxi, vélos, transports en commun interurbains...) et un bâtiment voyageur Est à vocation régionale (transports en commun interurbains, stationnement).



Le dimensionnement du bâtiment voyageur doit être soumis à l'expertise ferroviaire de RFF, la Région Haute-Normandie et aux opérateurs ferroviaires sur site. Une étude de trafic plus approfondie devra permettre de confirmer les hypothèses retenues (ratio de 2m²/voyageur + 20%). La compacité permettra de favoriser l'intermodalité et l'intégration en priorité des transports en commun.

| Scénario | St Sever | Clémenceau |
|----------|----------------------------|----------------------------|
| L | 17 492 m ² SHON | 16 845 m ² SHON |
| XL | 26305 m ² SHON | 25 670 m ² SHON |

La gare routière

La relocalisation de la gare routière n'a pas été validée. Dans le cas d'une intégration de la gare routière à la future gare ferroviaire, 6000 m² devront être prévus afin d'accueillir 20 lignes avec 1 poste à quai chacune.

Le stationnement en gare

L'offre de stationnement liée à la gare devra prendre en compte différentes catégories recensées dans l'étude : stationnement longue durée, stationnement des automobilistes en rabattement sur la gare, stationnement courte durée, dépose minute et stationnement dédié aux professionnels.

| Type de stationnements | Observations | Surface | Nombre de places |
|--------------------------|--|---|----------------------|
| VP et 2 roues motorisées | Pas de prise en compte des besoins d'ordre privé sur le secteur et concernant la desserte du centre-ville. | 35 000 / 40 000 m ² | 1 100 / 1 400 places |
| 2 roues non motorisées | Implantation à proximité du bâtiment voyageur. | 250 / 350 m ² | 200 / 300 places |
| Taxis | Consultation des taxis recommandée dans l'étude approfondie. | 340 / 425 m ² | 20 / 25 places |
| Stationnements privés | | L : 1875 m ² XL : 2760 m ² | |

2-3 Principes d'aménagement

Organisation urbaine

Le projet propose un aménagement sur dalle permettant une liaison continue entre le cours Clémenceau et les voies sur Berges. Ainsi des liaisons verticales entre les voies sur Berges et les quais permettront de maintenir des continuités malgré les différences topographiques. La trame proposée se cale sur la trame viaire existante en termes de géométrie et d'altimétrie : prolongement du cours Clémenceau, voies sur berges requalifiées en boulevard urbain partagé. Les perspectives proposées

sont des tests de capacité, ainsi, elles ne constituent en aucun cas une trame définitive et devront être retravaillées dans le cadre des étapes ultérieures de l'étude.

Le dimensionnement des îlots est de 45/55 mètre de large afin d'implanter des immeubles tout en maintenant des cœurs d'îlots lumineux et rendre possible l'accueil IGH.

Densité

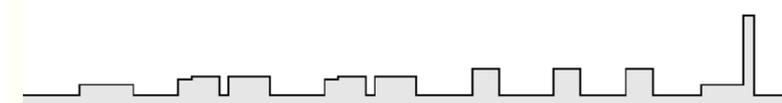
La densité varie en fonction du choix de l'implantation de la gare – cours Clémenceau ou Saint-Sever – et en fonction du choix de programmation L ou XL. **La densité prescrite est légitimée par l'implantation de la gare. Les scénarii XL représentent un seuil d'acceptabilité urbaine et sociale.** Les différentes hypothèses de densité ont amené à définir un COS de 3, la surface constructible du projet étant relativement réduite.

La situation centrale du projet offre des perspectives en termes de densification, complétée par des objectifs d'aménagement durable. La définition du niveau de densité admis sur le secteur du projet permettra d'encadrer les propositions en phase concours. Le renforcement de la densité du site est également dépendant de deux entrants :

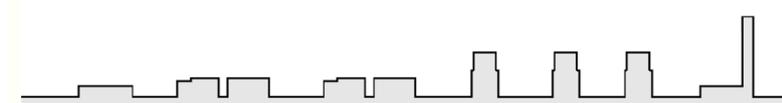
- L'urbanisation des quais qui doit être testée au regard des contraintes imposées par le PPRI, du fonctionnement du Port Autonome de Rouen et de la faisabilité géologique.
- La possibilité d'implanter des IGH.



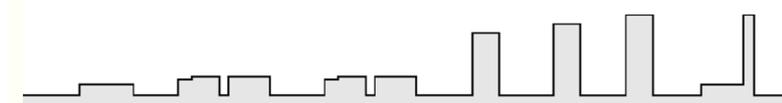
1. Scénario « tissu continu » SHON totale : 229 500 m² - COS : 2,5



2. Scénario bureau à 28 m SHON totale : 284 000 m² - COS : 3



3. Scénario tours mixtes à 50 m SHON totale : 294 500 m² - COS : 3,2



4. Scénario IGH bureaux de 70 à 90 m SHON totale : 320 840 m² - COS : 3,5

Variantes de skyline depuis les berges. Sources, Richez et associés, phase 2 – 24 Juin 2008

2-4 Parti pris paysager

Le traitement des quais de Seine

L'aménagement des berges devra faire la part belle aux liaisons douces et favoriser les liens entre le site du projet et la Seine. Réconciliant le quartier de Saint Sever avec le fleuve, les berges auront un statut de promenade et de loisirs.

L'aménagement des berges devra aller de pair avec :

- Un travail sur les liaisons verticales afin de permettre aux piétons, 2 roues, PMR et véhicules de services d'accéder aux quais. La gestion de ces liaisons doit être étudiée avec attention.
- Une étude approfondie sur les risques d'inondation (PPRI).
- Une réflexion à l'échelle de l'agglomération afin de créer des continuités paysagères le long de la Seine.

La trame verte

Sur le quartier de la gare, la trame verte se décline en un système d'espaces verts en continuité avec l'existant et les autres projets des berges de Seine. La notion de continuité est au cœur de la réflexion avec la mise en réseau de l'ensemble des espaces publics autour de la Seine.

Les espaces libres ont des statuts différenciés et occupent environ 15% de l'espace soit environ 30 000 m². Ils doivent permettre une gestion raisonnée des eaux pluviales :

- Grands jardins en terrasses publics
- Venelles publiques corridors écologiques
- Cœurs d'îlots privés

La question des usages et du statut des espaces doit être au cœur de cette réflexion : l'optimisation de la localisation des différents types d'espaces par rapport à leur fonction, une conception qui s'adapte à des besoins réels et à l'ensemble des modes de vie véhiculés par la programmation logement (besoin d'espaces sécurisés pour les enfants, jardins pour les ménages ayant de petits logements...). Cette définition globale des aménagements garantit l'usage des espaces et leur adaptabilité.

Le parvis de la gare

Le parvis de la gare doit permettre de faire le lien entre le projet urbain et le projet de gare. Espace public de centralité à l'échelle du site et de forte intensité, il permet de fédérer des usages multiples, notamment entre résidents et usagers en transit. La programmation de cet espace est un enjeu majeur et peut devenir un levier d'animation qui reste à explorer.

Les espaces libres liés à la gare devront amener à la constitution d'un parvis à vocation essentiellement piétonne et accessible à l'ensemble des modes doux (vélos, piétons...) et aux transports en commun. La problématique PMR doit être au cœur de l'aménagement.

La programmation des espaces publics

La programmation des espaces publics est un enjeu essentiel de l'animation du quartier. En effet, la forte représentation du secteur tertiaire pourrait amener à un sentiment de quartier « fantôme » en période nocturne ou en dehors des périodes « travaillées ». Ainsi, la programmation des espaces publics pourrait pallier ce déséquilibre en proposant des activités de loisirs vectrices de pratiques diversifiées et fédératrices à l'échelle de l'agglomération. De plus, elles permettraient au quartier de jouir d'une identité polarisante et complémentaire avec l'ensemble des autres territoires. Une telle programmation doit aller de pair avec des aménagements exceptionnels (berges du Rhône à Lyon, docks à Nantes...).

3 - Accessibilité et déplacements

L'intermodalité est un enjeu prioritaire des transports en relation avec la future gare d'agglomération et concourt à renforcer la part modale des modes alternatifs à la voiture. En ce sens, le maintien d'une très bonne accessibilité de la gare en marche à pied et en transports en commun est un objectif primordial concernant le développement du site.

3-1 La desserte TC du site de Saint Sever

Le Nord Ouest du secteur est très bien desservi par le métro avec des fréquences soutenues. De nombreuses lignes de bus desservent le centre de Rouen et permettent des correspondances avec les lignes TEOR qui donnent accès à une large partie de la rive gauche.

Néanmoins, si cette desserte est actuellement adaptée aux besoins du site, elle devra être renforcée dans l'hypothèse d'une implantation de la gare de Rouen. En effet, distant de 500 mètres de la gare actuelle de Saint Sever, le métro ne dessert qu'une partie du secteur d'étude, or, **la gare devra être desservie par un mode lourd de transport en commun.**

L'axe Nord/Sud, inscrit au SCOT et au PDU comme un axe TCSP prioritaire – accueillera un mode de transport lourd permettant d'évacuer les flux engendrés par la gare. En cohérence avec les lignes TEOR, l'emprise réservée sera de type tramway.

Le tram-train constitue un outil de desserte avec une fréquence périurbaine ; couplé avec une desserte tramway sur la même infrastructure, il pourrait desservir la partie centrale de l'agglomération.

La question de la desserte en mode lourd de la future gare et de la création d'un pôle multimodal nécessite :

- L'évaluation des coûts financiers de l'ensemble des hypothèses présentées, leurs avantages et leurs inconvénients en termes urbain et économique.
- Des études de capacités concernant le prolongement ou la modification des tracés du métro – aujourd'hui sujet à des phénomènes de saturation sur certaines branches - et des lignes de bus.
- Retenir d'ores et déjà une emprise de type tramway (évolutivité des lignes TEOR).
- Intégration du tram-train dans le site de Saint Sever.
- Création d'un TCSP structurant sur l'axe Nord/Sud bd Orléans/crs. Clémenceau.
- Une réflexion sur la question de l'intermodalité comme réponse à l'objectif de limitation de l'usage de la voiture particulière.
- Une réflexion sur les quartiers à desservir en priorité ainsi qu'une étude de trafic prenant en compte les perspectives d'évolution des trafics ferroviaires seront engagés par la suite.
- Préciser le nombre de lignes, les fréquences et la position des arrêts.

De même les lignes urbaines et interurbaines devront permettre aux usagers d'atteindre sans correspondances les principales zones d'habitat et d'emploi. Les taxis devront compléter au niveau de la gare l'offre en transports en commun.

Le nombre de lignes, leur fréquence et les arrêts des lignes urbaines sont à préciser. L'articulation avec les lignes interurbaine doit faire l'objet d'une étude particulière, notamment au niveau de l'ensemble du réseau Seine-Maritime.

3-2 La desserte routière du site

Le secteur bénéficie d'une bonne desserte routière et de la présence d'axes structurants. L'implantation de la gare devra amener à une hiérarchisation des voies.

Néanmoins, l'étude met en avant des trafics élevés et une présence importante de poids lourds, notamment sur les quais.

Le projet Saint Sever remet en question l'organisation des déplacements routiers :

- La cohabitation dangereuse entre la gare et une forte fréquence de passage de poids lourds.
- Des projets à venir qui viendront modifier les données collectées dans l'étude (rocade de Rouen).
- La forte occupation des quais par la voiture incompatible avec la réhabilitation des quais, mais en lien avec la vie économique secteur.

3-3 La place des réseaux modes doux

Actuellement, le site est concerné par un plan « aggro-vélo » et par des projets de vélos en libre service. Il a été l'objet d'aménagement dans le cadre de ces politiques de promotion des modes doux.

Le projet de Saint Sever pourrait amener à :

- Revoir certains aménagements (crs Clémenceau, quais Aquetil, pont Corneille)
- S'interroger sur un franchissement modes doux du boulevard de l'Europe
- Développer davantage la place des cycles actuellement peu représentée dans la répartition modale de l'accès à la gare Rive droite, au niveau de la gare de Saint Sever. Favoriser les liaisons douces entre la gare et les secteurs économiques.

3-4 Le stationnement

L'offre de stationnement sur le secteur d'étude est quantitativement très importante et globalement gratuite. Le cours Clémenceau est le seul secteur tendu en termes de stationnement. Aucune difficulté de stationnement n'a été recensée, en sachant que les quais bas constituent une poche de stationnement non réglementée utilisée en majorité pour les pendulaires et les visiteurs se rendant sur la rive droite.

Le calibrage du stationnement peut influencer sur la volonté de limiter la place de la voiture. De tels objectifs devront être définis préalablement à la phase concours.

L'implantation de la gare impliquera :

- Un réaménagement des quais bas peu compatible avec l'usage actuel qu'il en est fait. La question de la fermeture des quais au stationnement doit entrer dans le cadre d'une réflexion sur les stationnements à l'échelle de la ville et de l'agglomération (la voiture ayant une part modale encore très majoritaire à Rouen).
- L'intégration à la réflexion des organismes générant des besoins en stationnement (Conseil général, cité administrative...).
- L'anticipation des changements d'usage induit par le projet afin de mettre en œuvre l'accompagnement « pédagogique des usagers » afin qu'ils intègrent de nouvelles pratiques de mobilité.

3-5 La liaison à l'Île Lacroix

La création d'une passerelle entre le site du projet et l'Île Lacroix permet de créer une continuité urbaine soutenue par une liaison TCSP et de renforcer la complémentarité des sites, l'Île Lacroix accueillant une part importante d'équipements sportifs aujourd'hui peu accessibles en transports en commun. **Un seul point d'accroche est possible pour l'implantation de la passerelle supportant un TCSP.**

Plusieurs scénarii ont été esquissés en fonction de l'implantation possible de la future gare et doivent faire l'objet d'une étude plus approfondie et d'un arbitrage :

- Passerelle supportant un TCSP (contrainte d'implantation)
- Passerelle modes doux uniquement (implantation à définir)
- Levier de développement d'un quartier résidentiel en continuité avec le quartier de Saint Sever ?

4 - Les enseignements de la concertation

Le projet de nouveau quartier associé à la gare d'agglomération a été débattu lors de chacune des étapes de la concertation :

- Avec les acteurs socio-économiques et institutionnels (1^{er} semestre 2008), une séance d'atelier a été consacrée au projet urbain dans chacun des 4 groupes de participants,
- Avec les conseillers de quartiers de Rouen et les associations (octobre 2008-juin 2009), une séance de travail a également porté sur ce thème,
- Avec le grand public, le sujet a été débattu lors des réunions publiques ; il a également fait l'objet de questions ou de remarques sur internet ou dans les cahiers accompagnant les expositions. Enfin, deux visites thématiques sur site lui ont été consacrées.

Les enseignements sont les suivants :

4-1 Une préférence pour le site du Sernam

Entre les deux sites proposés pour l'emplacement de la nouvelle gare à Saint-Sever, une large préférence a été exprimée en faveur du site du SERNAM. En effet, le choix du site Clemenceau nécessiterait des expropriations et des destructions d'immeubles plus importantes ainsi que d'importantes perturbations du quartier pendant la phase de travaux. Les riverains craignent également des nuisances sonores pendant les travaux puis lors de l'exploitation de la gare.

Les participants sont mis en exergue plusieurs critères devant peser dans le choix du site et son aménagement :

- La proximité du métro et le réseau de transports en commun : Il ne s'agit pas d'amener la gare vers le métro existant mais de choisir la meilleure localisation de la future gare et amener le métro vers elle.
- Les perturbations induites lors des chantiers qu'il serait souhaitable de concentrer dans le temps et dans l'espace.
- Privilégier un lien direct entre la gare et le quartier d'affaires. Ainsi l'attractivité du quartier d'affaires est dépendante de la distance par rapport à la gare.
- La solution choisie doit pouvoir permettre des évolutions ultérieures (extension foncière et ferroviaire).

4-2 Un quartier de vie en ville

Les participants ont fortement insisté sur l'envie d'un quartier où l'on vit, qui combine des bureaux et des logements mais aussi des activités diverses permettant qu'il y existe une activité en soirée et en week-end. En matière de logement, ont été mis en avant les besoins de grands logements pour des familles (insuffisants à Rouen), et la nécessité de maîtriser les prix pour que ce quartier ne soit pas réservé à des catégories aisées de populations.

Le souci de la forme urbaine du quartier et de son architecture est également apparu comme un point fort, donnant lieu à des débats non tranchés sur ces questions. Font ainsi consensus :

- La nécessité d'apporter un soin à l'architecture, et de donner des repères architecturaux forts pour donner de la lisibilité à l'espace,
- Le souci de ne pas dégrader le paysage urbain de la ville,
- Le besoin de qualité des espaces publics, avec notamment une belle place pour le parvis de la gare,
- La nécessité de réaliser un quartier avec des hauteurs et densités urbaines pour profiter à plein de sa situation au cœur de la ville et du nœud de transports.

En contrepoint, la question des hauteurs de bâtiments et notamment la construction de quelques tours fait l'objet d'avis variés.

4-3 Performance environnementale

La performance environnementale du quartier a été envisagée par les participants comme un objectif à atteindre. Il s'agit de viser un niveau plus exigeant que celui des normes actuelles en se projetant à l'horizon 2020 dans une approche de développement durable globale : performance énergétique, moins de circulation automobile, végétalisation, transports des déchets par le fleuve, passivité des bâtiments...

4-4 Tisser des liens

Enfin, le quartier avec sa gare est perçu comme l'occasion de rééquilibrer les deux rives de la ville. Il y a pour cela un enjeu fort, décrit par les participants, à créer des liaisons de ce quartier avec les quartiers environnants et le reste de la ville (centre ville rive droite, rue Saint-Sever et le centre commercial, Ile Lacroix, clinique Mathilde, parc Grammont...).

Certains participants ont exprimé l'idée de développer une véritable fonction sociale du pôle multimodal : lieu d'accueil du public, accueil de groupes, accueil de personnes marginales, lieu de rencontre pour des associations...

4-5 Pistes proposées par la maîtrise d'ouvrage

- Un travail sur le logement à mener avec les acteurs concernés, accompagné d'une politique foncière adéquate (réserves foncières précoces notamment)
- Une information précoce des riverains et des commerçants sur les préemptions et expropriations
- Des ateliers sur le thème de la qualité de vie et de l'urbanisme dans le nouveau quartier.

Conclusion : pour poursuivre

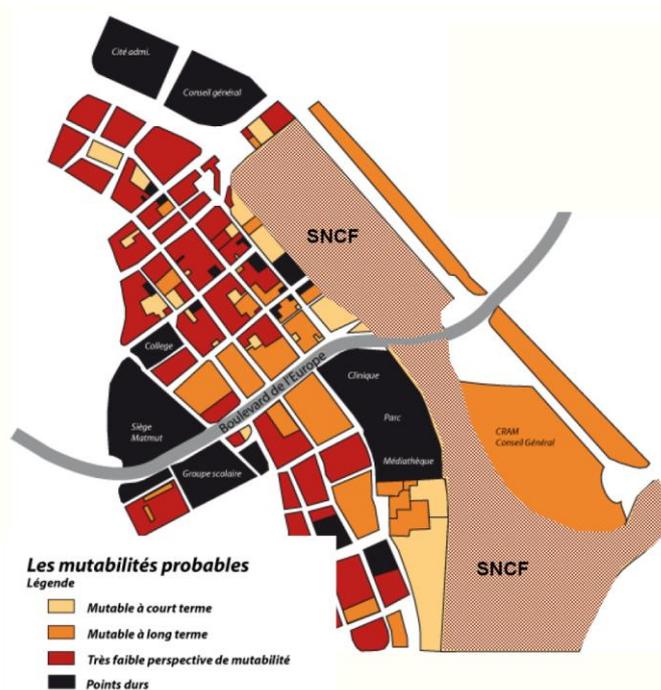
Depuis fin 2009, sur la demande du Président de la République, un Comité de pilotage et une mission d'étude ont été mis en place pour étudier un projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie. Pour la traversée de Rouen, RFF, qui conduit les études, envisage plusieurs scénarios, soit par le site de Saint-Sever avec un tunnel sous-fluvial, soit sur d'autres sites afin d'évaluer la faisabilité de solutions sans nouveau tunnel. Ces nouveaux scénarios mettent en question le projet urbain construit depuis 2003 en interaction avec projet ferroviaire.

Accompagner les études menées par RFF

Une évaluation du potentiel urbain et économique dans le cadre des différents scénarios envisagés par RFF est indispensable. Sans chercher à construire un nouveau programme du niveau de ce qui a été réalisé sur le site de Saint-Sever, il s'agit d'apporter un éclairage sur le potentiel de développement urbain et économique sur les autres sites et de savoir si d'autres sites seraient en mesure de produire un projet urbain capable de répondre aux enjeux sous-tendus par le projet Saint-Sever.

L'objectif est d'éclairer les débats et choix à l'étape du Débat Public. Au-delà, si le site de Saint-Sever est retenu, une actualisation du programme sera nécessaire pour engager les phases pré-opérationnelles et opérationnelles.

Une nécessaire stratégie d'acquisition foncière



Niveau de mutabilité du site. Sources, Richez et associés, phase 2 – 24 Juin 2008

Les parcelles accueillant de grands équipements publics ont peu de potentiels mutables. Il en est de même pour les opérations de logements privées situées à proximité mais en cours de construction ou récentes. Le coût du déménagement de la clinique et du siège de la Matmut est quant à lui dissuasif. Sur le périmètre du projet, on recense un très grand nombre de logements en copropriétés. Le nombre de propriétés individuelles est également conséquent.

La question de l'acquisition du foncier doit être davantage creusée et chiffrée :

- Négociation à réaliser avec RFF et la SNCF.
- Identifier la nature de l'occupation des entrepôts sur les quais et leur degré de mutabilité.
- Identifier l'ampleur des besoins de préemption et chiffrer les acquisitions réalisées.

Le projet urbain doit aller de pair avec une stratégie foncière claire. Compte tenu de la complexité du secteur, des outils permettraient d'éviter les dérives spéculatives et les blocages qu'elles peuvent créer, d'encadrer le processus d'acquisition foncière.

Depuis 2008, la ville Rouen a engagé une politique d'acquisition foncière par préemption. Celle-ci a donné lieu à une dizaine d'acquisitions dans le quartier, mais est aujourd'hui quasiment inactive.

Le bilan financier doit être utilisé comme un outil d'aide à la décision qui permettra notamment d'arbitrer les différents scénarii de programmes. Il devra intégrer les coûts de démolitions et d'acquisition foncière, mettre en lumière les éventuels points de blocage et être force de proposition pour esquisser les améliorations à apporter au projet en termes de programmation ou de montage.

Parallèlement, et compte tenu d'un phasage sur 20/30 ans, le processus de valorisation foncière devra être intégré au coût de la charge foncière.

Les modifications du cadre réglementaire

Le cadre réglementaire actuel pose un certain nombre de questions :

- PLU : le changement d'affectation des secteurs UCa (quais de la Seine), UCb et UCb (terrains SNCF) qui excluent les opérations de logements pour les deux premiers, et les commerces, services et équipements pour le deuxième.
- Un COS actuel de 2.4.
- PPRI : une partie des quais est contrainte par le PRI concernant l'extension du bâti sur cette zone.

Le cadre réglementaire ne pourra être modifié que lorsque l'ensemble des éléments constituant le dossier de création de la ZAC seront rassemblés.

La question du phasage

L'étude urbaine propose une démarche prospective sur 20/30 ans :

- Phase 1 : amorce du quartier sur 10 ans, création de 40% de l'offre de logement, 25% de l'offre commerciale, 15% des services et la livraison de la gare d'agglomération.

- Phase 2 : consolidation du quartier sur 8 ans, 82% de l'offre de logement, 90% de l'offre commerciale et quasi la totalité des services.
- Phase 3 : stabilisation du quartier jusqu'à sa maturité.

Dans le cadre des études opérationnelles, le phasage devra être cohérent avec les contraintes techniques – notamment construction de la dalle, réseau ferré et VRD qui ont eux-mêmes un phasage propre auquel le projet urbain doit s'adapter. Parallèlement, le phasage devra intégrer un processus de valorisation foncière et immobilière nécessaire pour accompagner la montée en puissance créatrice de valeur résidentielle et immobilière, tout en évitant les effets spéculatifs.

En ce qui concerne le déroulement des études, le dossier de création de la ZAC devra être précédé du concours permettant d'élaborer un plan-masse opérationnel et fonctionnel sur un scénario préalablement validé. A l'issue de cette étude, l'élaboration du dossier de réalisation de ZAC permettra d'engager la consultation concernant la concession d'aménagement.

Quels objectifs pour un éco-quartier ?

L'objectif de définir un éco- quartier a été défini sur la base d'intentions générales :

- Offrir à toutes les catégories sociales des conditions optimales d'habitat et de vie.
- Favoriser les constructions écologiques (50 kWh/m²/an)
- Optimiser les déplacements et favoriser les modes alternatifs à la voiture.
- Utiliser des énergies renouvelables locales (solaire, éolien, géothermique, ...)
- Maîtriser les eaux pluviales et le cycle des eaux domestiques.
- Gérer les déchets en optimisant les procédures actuelles
- Offrir des espaces réservés aux piétons et autres mobilités douces
- Lutter contre les nuisances sonores, visuelles, olfactives par des mesures prises au stade de la conception et dans le temps.

La question du développement durable devra être étudiée par des bureaux d'étude compétents sur les questions d'énergie, de récupération des eaux pluviales, de gestion des déchets optimisée...

Néanmoins, certains objectifs semblent devoir émaner du porteur du projet notamment concernant les normes admissibles des constructions neuves, la question de la rudologie, l'implantation d'une centrale déconcentrée d'énergie, la densité, le niveau d'intégration des habitants, etc. Ces objectifs devront être définis en amont de la phase concours et permettront d'affiner la programmation et de donner le cadre des ambitions portées par la collectivité sur ce point.