

**Quartier Saint-Sever Nouvelle Gare –  
concertation acteurs – 15 déc. 2016**

**Atelier mobilités**

**Destinataires :**

Les participants

**Auteurs :**

Res publica

**Date :**

15 décembre 2016

cr161215\_SSNG\_atelier mobilités V2

---

*Compte rendu de l'atelier sur les mobilités au sein du futur quartier Saint-Sever  
Nouvelle Gare à la CCI de Rouen, le 15 décembre 2016.*

---

# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTIONS ET CADRAGE .....</b>	<b>3</b>
	<b>1.1. INTRODUCTIONS .....</b>	<b>3</b>
	1.1.1. Paule Valla, DGA en charge de l’habitat et de l’urbanisme Métropole Rouen Normandie .....	3
	1.1.2. Bertrand Masson, directeur de l’aménagement et des grands projet, Métropole Rouen Normandie.....	3
	<b>1.2. PRESENTATIONS LIMINAIRES .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>RESTITUTION DES GROUPES.....</b>	<b>5</b>
	<b>2.1. TABLE 1 .....</b>	<b>5</b>
	<b>2.2. TABLE 2.....</b>	<b>6</b>
	<b>2.3. TABLE 3.....</b>	<b>7</b>
	<b>2.4. TABLE 4.....</b>	<b>9</b>
	<b>2.5. TABLE 5.....</b>	<b>10</b>
<b>3.</b>	<b>RETOURS DE LA TRIBUNE ET CONCLUSION .....</b>	<b>12</b>

# 1. INTRODUCTIONS ET CADRAGE

## 1.1. INTRODUCTIONS

### 1.1.1. Paule Valla, DGA en charge de l'habitat et de l'urbanisme Métropole Rouen Normandie

Paule Valla remercie les participants de s'être déplacés et rappelle quelques éléments saillants ressortis de la première phase de concertation :

- Le quartier de la gare devra être parfaitement connecté au quartier Saint-Sever. A ce titre, le périmètre de réflexion du projet s'est élargi, passant du périmètre de la gare et de ses proches alentours à un espace beaucoup plus vaste qui englobe le quartier Saint-Sever existant.
- Le nouveau quartier devra être relié au quartier Grammont, très proche géographiquement.
- L'arrivée de la gare et le réaménagement du quartier Saint-Sever doivent améliorer la liaison entre Saint-Sever et la Seine.

Ces éléments, issus de la concertation, sont essentiels pour le projet et sont un point de départ pour la réflexion du jour.

### 1.1.2. Bertrand Masson, directeur de l'aménagement et des grands projets, Métropole Rouen Normandie

**Bertrand Masson** rappelle le calendrier passé et à venir du projet. La phase de définition stratégique du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare est terminée. Elle s'est enrichie de la concertation et a évolué à plusieurs reprises avant d'être actée il y a quelques mois par les élus et les équipes techniques. L'équipe projet conduit actuellement la phase de programmation urbaine et envisage différents scénarios concernant notamment les questions de mobilité. Cette phase devrait se poursuivre jusqu'à mi-2017, jusqu'à ce que la programmation urbaine et le scénario de mobilité soient actés par les élus. Il sera alors temps de réfléchir aux modes opératoires et à un chiffrage plus précis du financement du projet, tant sur le plan de l'investissement que sur celui du fonctionnement.

## 1.2. PRESENTATIONS LIMINAIRES

**Aurélien Cagnard**, responsable des études préalables et de la prospective du Département Espaces Publics et Mobilités Durables de la Métropole Rouen Normandie a introduit la thématique de l'atelier, les grands invariants du projet Saint-Sever Nouvelle Gare et les questions que posent la programmation en matière de mobilité.

**Sophie Guillain**, de Res publica, a présenté l'état d'avancement de la concertation et les modalités du travail par groupes.

Leurs présentations sont téléchargeables sur le site du projet.

## 2. RESTITUTION DES GROUPES

Pendant 45 minutes, les 30 participants, répartis par groupes de 5 personnes, ont répondu collectivement aux questions suivantes, à partir d'un support cartographique.

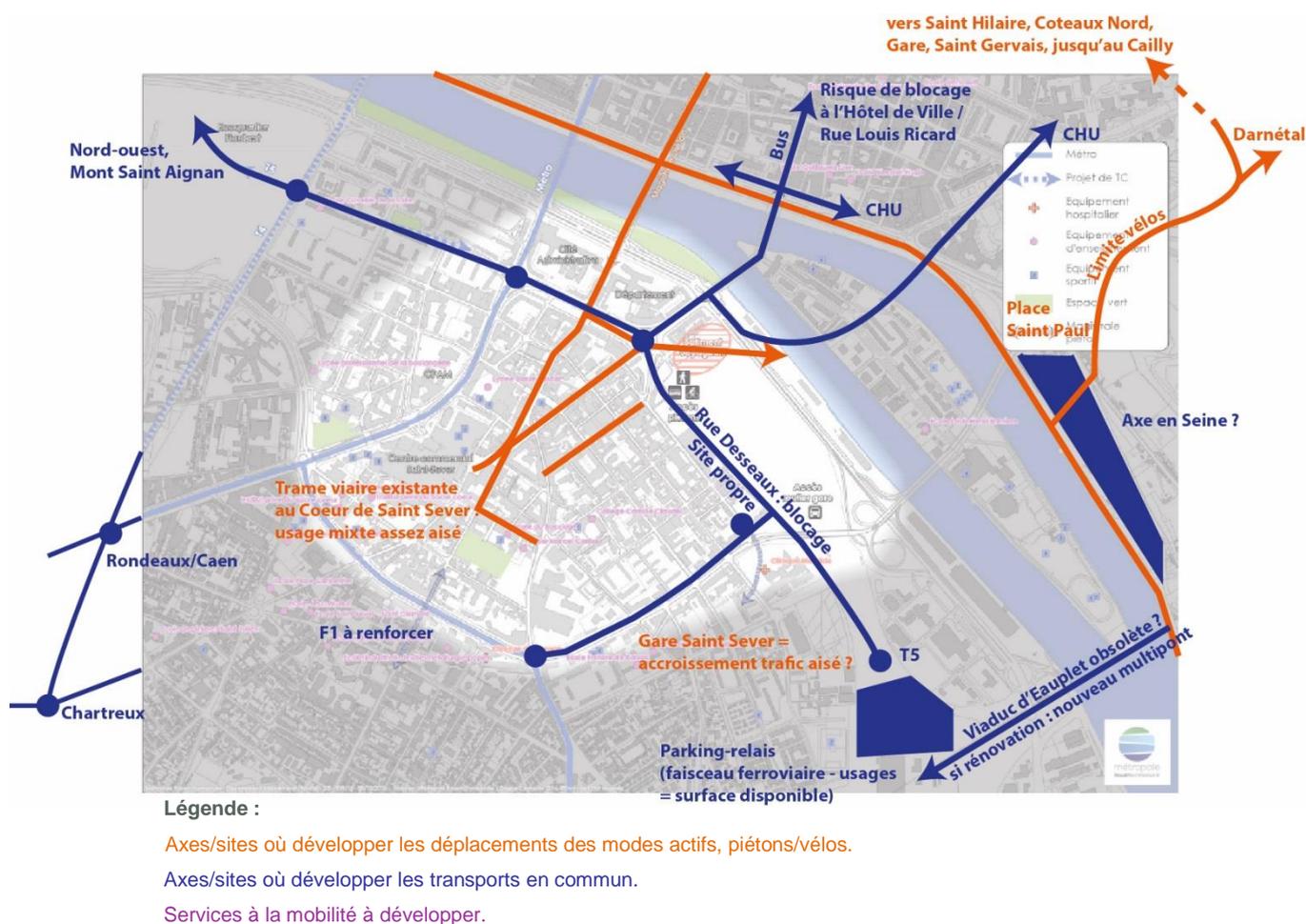
Indiquer en orange les axes/sites où développer les déplacements des modes actifs, piétons/vélos.

Indiquer en bleu les axes/sites où développer les transports en commun.

Indiquer en rose les services à la mobilité à développer dans ce quartier.

### 2.1. TABLE 1

#### Synthèse des réflexions de la table 1



Le groupe évoque en premier lieu les modes de déplacements doux et notamment la trame viaire piétonne à laquelle la gare devra se greffer grâce à la mise en place d'un accès piéton au nord-ouest du site, près du Cours Clémenceau.

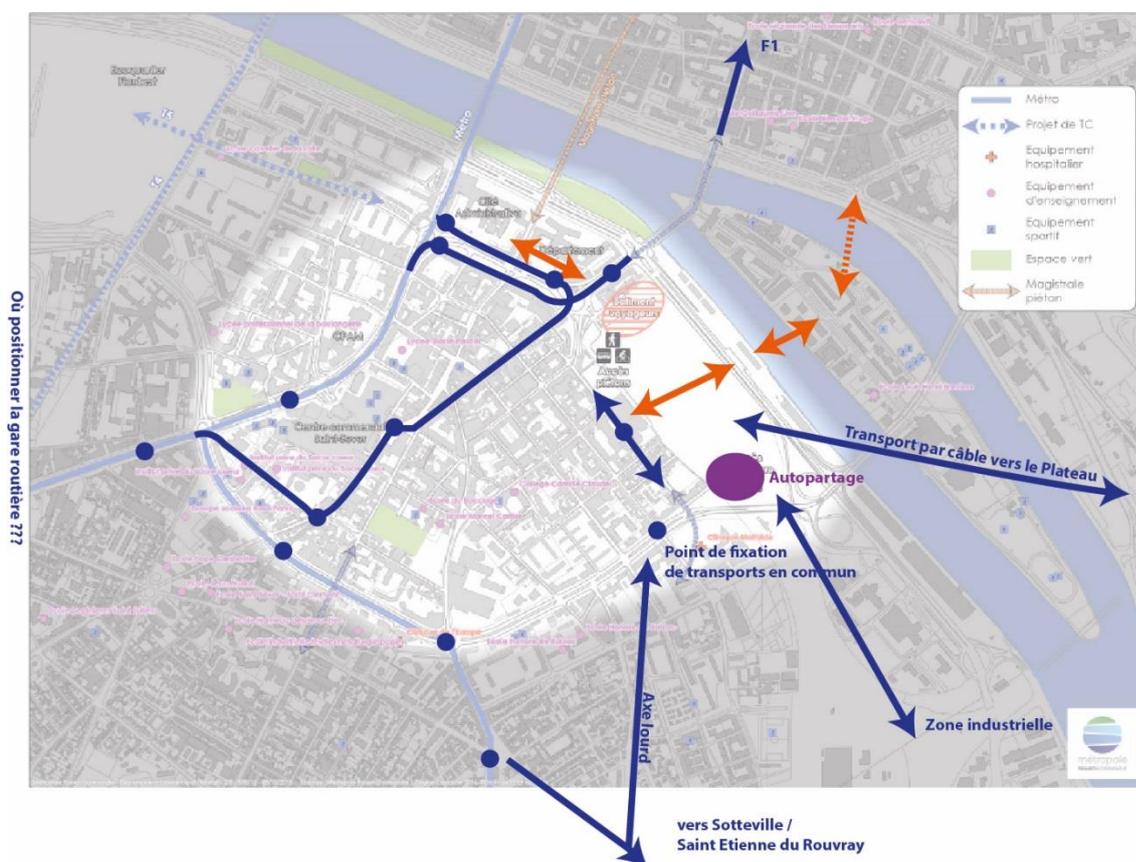
Le groupe insiste sur l'importance de l'intermodalité. Les voyageurs devront avoir accès aux transports en communs mais également à des accès piétons et vélos directement depuis la sortie du bâtiment gare. Il confirme l'intérêt d'un stationnement automobile au sud du site, mais souligne l'idée de bien relayer cet accès à pied

jusqu'au bâtiment gare. Devant la gare, on pourrait envisager la mise en place d'une esplanade qui permettrait l'intermodalité avec une fluidité maximale. Les voyageurs pourraient choisir le mode de déplacement qui leur convient sans avoir d'obstacle ni de dénivelé à franchir.

Les participants proposent également de développer les transports en commun dans le cadre du réaménagement du quartier. Ils militent notamment pour la mise en place de nouveaux sites propres qui faciliteraient la circulation des bus dans le secteur. Pourquoi ne pas mettre en place une troisième ligne de tram ?

## 2.2. TABLE 2

### Synthèse des réflexions de la table 2



#### Légende :

Axes/sites où développer les déplacements des modes actifs, piétons/vélos.

Axes/sites où développer les transports en commun.

Services à la mobilité à développer.

Concernant la desserte du quartier à pieds ou en vélo, le groupe propose :

- La mise en place d'une liaison entre les quais de Seine rive gauche et l'île Lacroix. Pourquoi ne pas également mettre en place une passerelle piétonne entre l'île Lacroix et la rive droite.

- La mise en place d'une passerelle piétonne au-dessus de la Seine et des voies ferrées, pour que les piétons venant de la rive droite puissent se rendre facilement dans le quartier Saint-Sever

Concernant la desserte du quartier en transports en commun, les participants proposent :

- La mise en place d'une liaison par câble vers le plateau Est, seul moyen de desservir cette zone par un transport lourd.
- Le développement d'un transport lourd qui irrigue le quartier depuis le sud (Sotteville et Saint-Etienne de Rouvray).

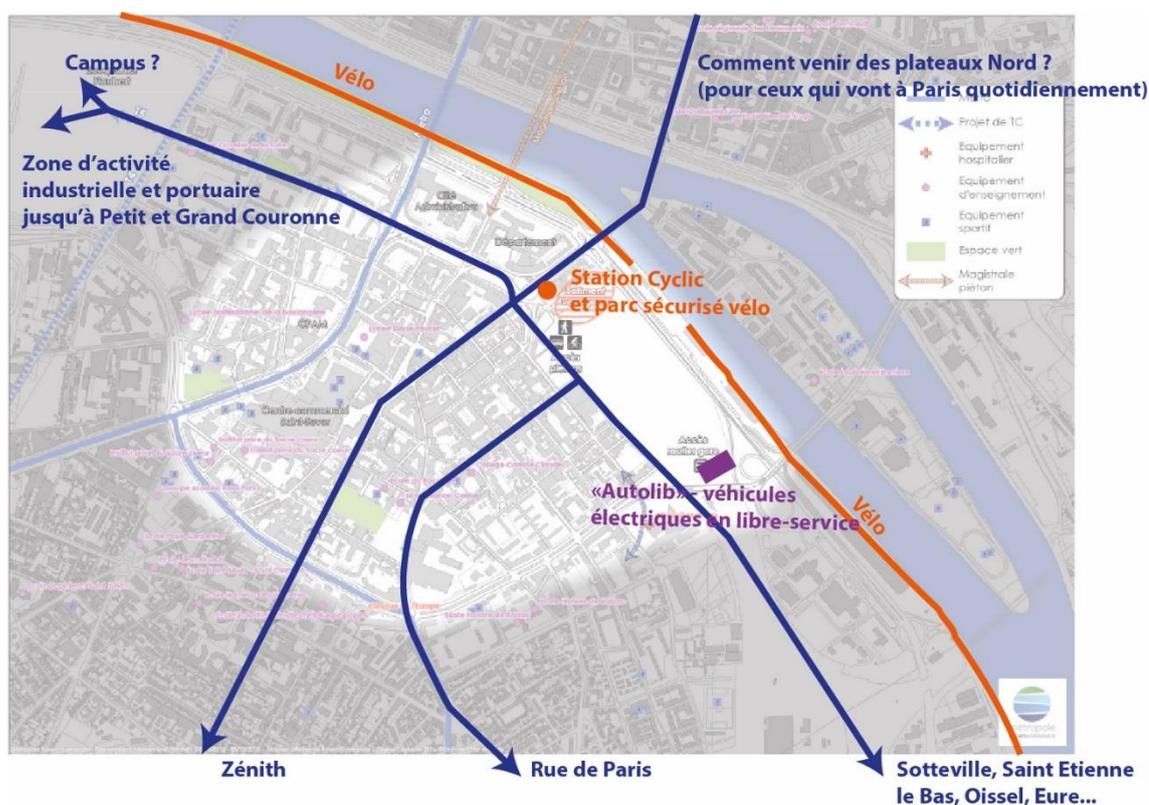
Par ailleurs, il paraît nécessaire de desservir directement l'hôpital depuis la gare. En revanche, la desserte de la zone industrielle, peu fréquentée par le public, ne justifierait pas la mise en place d'un nouvel axe lourd de transport.

Le groupe évoque également la problématique de la desserte de la gare par les deux branches du tram.

Enfin, le groupe propose la mise en place d'une borne d'autopartage au sud-est de l'emprise de la future gare, au pied du pont Mathilde.

### 2.3. TABLE 3

#### Synthèse des réflexions de la table 3



Légende :

Axes/sites où développer les déplacements des modes actifs, piétons/vélos.

Axes/sites où développer les transports en commun.

Services à la mobilité à développer.

Concernant le développement des transports en commun, le groupe évoque d'abord l'opportunité de créer un axe Est-Ouest qui relierait la zone d'activité industrielle, l'éco-quartier Flaubert, aux villes de Sotteville, Saint-Etienne de Rouvray, Oissel, en passant par le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare. Cet axe serait divisé en plusieurs branches, notamment à l'Est où une d'elles pourrait emprunter la rue de Paris qui compte de nombreux habitants. Cela serait également un moyen de décharger le boulevard Industriel. Cet axe serait particulièrement intéressant à développer dans la mesure où très peu de lignes de transport en commun traversent l'agglomération d'Est en Ouest. En outre, il s'agirait de relier les gares Saint-Sever et Rive Droite aux différents campus de la Métropole et notamment à Mont-Saint-Aignan.

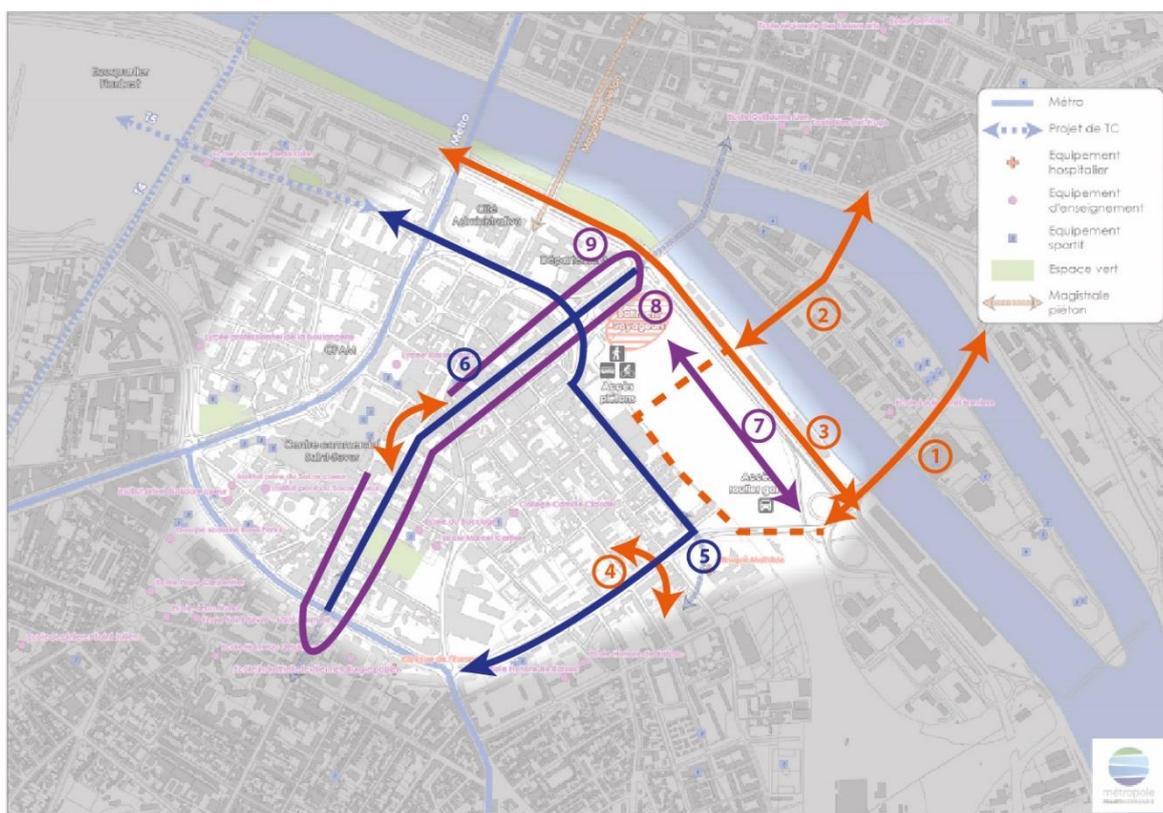
Concernant les déplacements en vélo, le groupe propose la mise en place d'un axe qui longerait la Seine. Cela serait intéressant pour les habitants de Saint-Etienne, Oissel etc. Une station Cyclic devrait probablement être implantée à proximité du bâtiment-voyageurs.

En outre, une station de voitures électriques en autopartage pourrait être implantée au sud-est de la gare.

Enfin, le groupe évoque la problématique de la forte déclivité de la pente entre le futur bâtiment gare et les axes aux alentours. Un voyageur avec bagages pourrait avoir du mal à accéder au bâtiment.

## 2.4. TABLE 4

## Synthèse des réflexions de la table 4



- ① Encorbellement sur Pont Mathilde pour permettre une circulation rive droite - rive gauche en mode doux depuis Saint Hilaire / Mont Gargan
- ② Passerelle mode doux sur l'île Lacroix + traversée gare par le haut ou le bas
- ③ Autoroute pour vélo
- ④ Traversée mode doux du boulevard de l'Europe sans feux ni discontinuités
- ⑤ Transport en commun mode lourd reliant Flaubert à l'Europe via la gare nouvelle
- ⑥ Conforter le F1 + le doubler en piste cyclable
- ⑦ Trottoir roulant ou navette électrique
- ⑧ Réglementation zone 30 intraboulevards / zone de rencontre au plus près de la gare avec éclairage et sécurisation vélos
- ⑨ Interdiction voitures ; réservé transports en commun et modes doux  
Attention : dépose-minute à maintenir

## Légende :

Axes/sites où développer les déplacements des modes actifs, piétons/vélos.

Axes/sites où développer les transports en commun.

Services à la mobilité à développer.

Le groupe a surtout mis l'accent sur les déplacements piétons. Il souhaiterait que les liaisons entre l'île Lacroix et la rive gauche puissent se faire à pied ou en vélo. Les

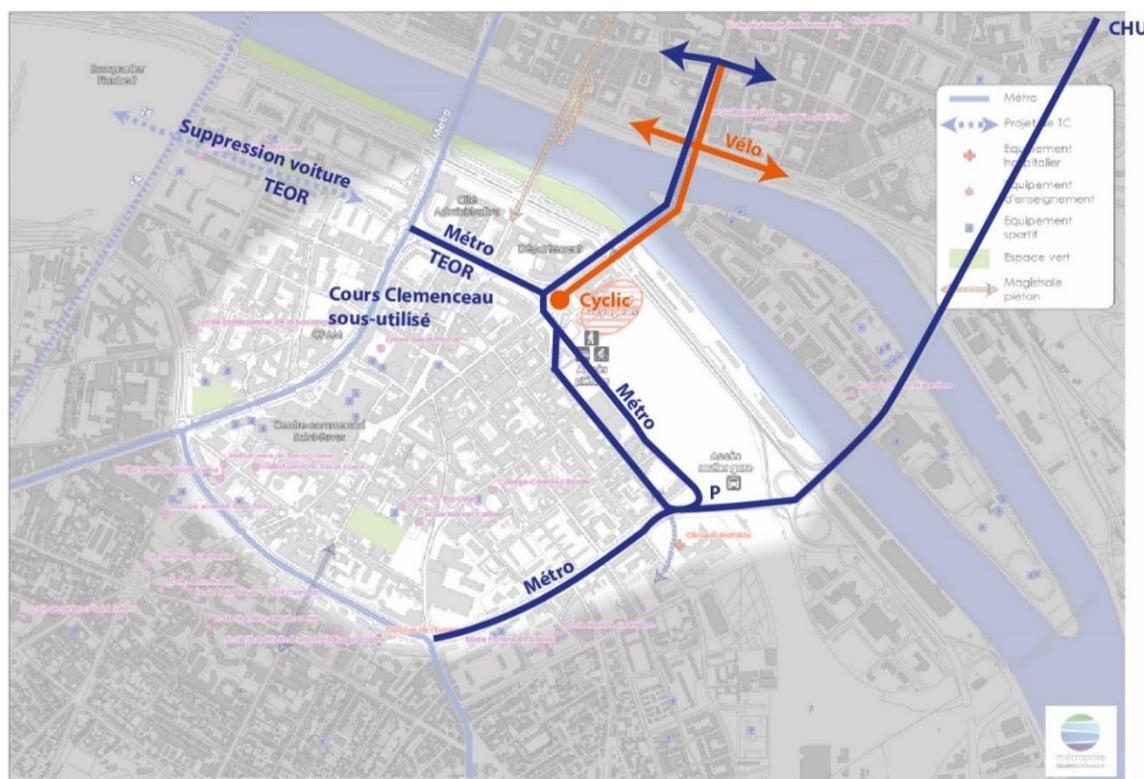
piétons devraient également pouvoir traverser facilement le boulevard de l'Europe qui est aujourd'hui perçu comme une véritable autoroute urbaine.

Concernant les transports en commun, les participants envisagent la mise en place d'un transport lourd pour desservir la gare d'est en ouest. Pourquoi ne pas décrocher le métro pour qu'il passe par la gare ? Il s'agirait également de renforcer la ligne de bus F1.

Enfin, le groupe imagine un trottoir roulant ou une navette électrique pour assurer une liaison rapide entre le Nord et le Sud de l'espace de la gare.

## 2.5. TABLE 5

### Synthèse des réflexions de la table 5



- ▣ Bouclage de la rive gauche
- ▣ Gare d'échange / de triage entre Joffre-Mutualité et Place Carnot sur le cours Clemenceau
- ▣ Grande largeur
- ▣ Faciliter la question des flux
- ▣ Organiser un transport en commun sur le pont Mathilde  
(il a forcément été documenté pendant les travaux de rénovation)

#### Légende :

Axes/sites où développer les déplacements des modes actifs, piétons/vélos.

Axes/sites où développer les transports en commun.

Services à la mobilité à développer.

Concernant les transports en commun, les participants souhaiteraient que les réseaux de trams et TEORs forment une boucle entourant le futur quartier Saint-Sever Nouvelle Gare. Ils imaginent la mise en place d'une ligne de métro qui desservirait la gare depuis la rive droite et notamment le CHU en passant le long du pont Mathilde. Un

parking relais pourrait être mis en place au CHU, ce qui aurait pour vertu d'élargir le centre-ville qui s'étend aujourd'hui sur une zone étriquée.

Concernant les cheminements piétons et les axes de circulation des vélos, le groupe envisage d'utiliser la magistrale piétonne actuelle située sur le pont Corneille et de renforcer les voies réservées aux cycles sur le long des quais de la rive droite.

Concernant la circulation de voitures, les participants estiment que l'implantation d'un parking voitures sera nécessaire, tout comme la mise en place d'un espace d'autopartage.

### 3. RETOURS DE LA TRIBUNE ET CONCLUSION

**Aurélien Cagnard** remercie les participants. Plusieurs idées exprimées par les participants confirment la Métropole dans certaines directions déjà envisagées, et notamment la nécessité de mettre en place des liaisons entre la gare et le CHU, la rive droite, les campus de l'agglomération ou encore l'éco quartier Flaubert.

Les hypothèses de maillage du quartier par les transports en commun, notamment par le métro proposées par les groupes sont intéressantes. L'opportunité de mettre en place un transport par câble depuis la gare vers les plateaux Est a été exprimée. Cette piste a bien été explorée lors des premières études qui ont livré des résultats décevants. Bien qu'elle n'ait pas été totalement écartée à ce jour, elle ne fait pas partie des priorités.

**Bertrand Masson** revient sur quelques éléments évoqués pendant la réunion :

- La mise en place d'un axe piéton entre les rives droite et gauche : l'idée de développer un axe en particulier est aujourd'hui privilégiée sur le pont Boieldieu et la rue Saint Sever dans le prolongement de la rue des Carmes et de la rue Grand Pont. Cela rejoint le projet « Cœur de Métropole » de développement de l'attractivité du centre-ville.
- La notion de distance psychologique entre deux espaces pour les piétons : Bertrand Masson approuve cette idée et l'illustre par un exemple. La nouvelle gare Saint-Sever sera plus proche géographiquement de la Cathédrale que la gare Rive Droite. Pourtant, elle paraît plus loin. La réponse à cet enjeu passe par la qualité urbaine des espaces offerts aux piétons.
- Les limites géographiques du quartier Saint-Sever : le pont Mathilde ? Pourquoi pas au-delà ? Il s'agit d'un champ exploré par la Métropole et qui interroge jusqu'à la définition de la centralité de l'agglomération. Les discussions du jour ont permis d'aborder le sujet en termes de mobilité mais il s'agit également d'une réflexion sur la stratégie urbaine à appliquer dans le quartier et même à l'échelle métropolitaine.
- Le développement du quartier avant l'arrivée de la gare : la Métropole souhaite que le quartier soit redynamisé avant l'arrivée de la gare.
- La place de la voiture dans le quartier : il ne s'agit pas de l'en exclure mais de faire en sorte qu'elle y accède de manière beaucoup plus pacifique qu'actuellement.

**Pascal Mabire, chef de mission LNP de SNCF Réseau** remercie également les participants pour leurs contributions qu'il a trouvées très intéressantes. Il rappelle que la mise en place de la nouvelle gare est imaginée en cohérence avec celui de développement du quartier Saint-Sever depuis l'origine des deux projets. Ainsi, il a trouvé les réflexions sur plusieurs sujets particulièrement éclairantes, notamment pour la question de l'implantation et de la morphologie de la gare.

**Paule Valla** conclut la réunion en remerciant les participants pour leur présence. Elle assure que les services de la Métropole ont toujours en mémoire ce qui s'était dit dans les ateliers de la précédente phase de concertation.

Elle évoque les sujets qui seront abordés dans les prochaines semaines et notamment celui de la stratégie urbaine. Une question essentielle a été posée par un des participants pendant la réunion : « qu'est ce qui ferait que je décide de m'installer en tant que particulier ou professionnel dans le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare ? ». En matière de transport, elle rappelle qu'il est toujours plus facile d'imaginer des liaisons entre les différents quartiers de la ville que de les réaliser mais assure aux participants que toutes les idées sont et seront étudiées.

Elle revient également sur l'avenir du quartier en attendant l'arrivée de la gare. Le quartier Saint-Sever ne doit pas attendre 20 ans pour évoluer. Les phases de stratégie et de programmation doivent permettre de construire un projet évolutif. Cette approche est appliquée par toutes les grandes agglomérations en France. Elles se donnent les moyens de réagir efficacement à l'évolution des populations et des modes de vie.