

***Saint-Sever Nouvelle Gare _
concertation programmation avec les
acteurs***

Atelier urbain

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

17 janvier 2017

cr170117_SSNG_atelier urbain_v5

*Compte rendu de l'atelier sur la programmation urbaine du futur quartier Saint-Sever
Nouvelle Gare à la CCI de Rouen, le 17 janvier 2017.*

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION ET PRESENTATIONS LIMINAIRES.....	3
1.1.	LE CONTEXTE DU PROJET.....	3
1.2.	LES MODALITES DE CONCERTATION	3
1.3.	LES INVARIANTS DU PROJET DE QUARTIER SAINT-SEVER NOUVELLE GARE.....	3
1.4.	LES CONTRIBUTIONS DE LA CONCERTATION A LA STRATEGIE URBAINE	4
1.5.	L'ETAT D'AVANCEMENT DES ETUDES URBAINES.....	4
1.6.	L'ETAT D'AVANCEMENT DES ETUDES SUR LE BATIMENT GARE	4
2.	RESTITUTION DU TRAVAIL COLLECTIF	5
2.1.	LES REFLEXIONS SUR LE GRAND QUARTIER.....	5
2.2.	RESTITUTION DES REFLEXIONS SUR LE BATIMENT GARE.....	8

1. INTRODUCTION ET PRESENTATIONS LIMINAIRES

Les propos suivants étaient soutenus par une présentation Powerpoint consultable en ligne sur le site du projet.

1.1. LE CONTEXTE DU PROJET

Paule Valla, Directrice Générale Adjointe en charge de l'habitat et de l'urbanisme à la Métropole Rouen Normandie souhaite la bienvenue aux participants et les remercie pour leur présence. En parallèle du projet Saint-Sever Nouvelle Gare, la Métropole mène plusieurs démarches : l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et la révision du Programme Local de l'Habitat. Les réflexions menées dans le cadre de la concertation sur le quartier Saint Sever Nouvelle gare (SSNG) sont donc d'autant plus essentielles qu'elles alimentent celles sur la stratégie de programmation urbaine et de l'habitat à une échelle plus large que celle du quartier.

1.2. LES MODALITES DE CONCERTATION

Sophie Guillain présente les modalités de cette deuxième phase de concertation avec les acteurs qui accompagne les étapes de travail sur la programmation du quartier. En 2015, une première phase de concertation a porté sur la stratégie du projet. Pour alimenter les réflexions en cours sur la programmation du quartier, un atelier sur les questions de mobilités s'est tenu le 15 décembre 2016 et un atelier sur le développement économique aura lieu le 31 janvier 2017. La concertation grand public devrait commencer au 2^{ème} semestre 2017. Le détail du calendrier et des modalités de concertation est consultable sur le site du projet.

1.3. LES INVARIANTS DU PROJET DE QUARTIER SAINT-SEVER NOUVELLE GARE

Bertrand Masson, directeur de l'aménagement et des grands projets à la Métropole Rouen Normandie, présente les invariants du projet. La Métropole Rouen Normandie a notamment arrêté les grands principes suivants :

- Le projet de nouveau quartier s'inscrit dans le projet LNPN autour du site choisi pour la nouvelle gare. Le bâtiment voyageur sera un élément structurant du quartier.
- Il s'agira de privilégier le développement d'un quartier mixte (bureaux, logements, activités) ambitieux et innovant au sein de Seine Cité.
- L'intégration de ce quartier urbain dans la ville (desserte, urbanisme, proximité) devra être assurée. La nouvelle gare sera implantée en ville, dans un quartier qui existe déjà en partie.
- L'articulation entre les deux gares de Rouen est pensée en amont. La gare Rouen Rive Droite sera toujours utilisée après l'arrivée de la nouvelle gare pour certaines dessertes TER.

- Le projet est construit de manière partenariale et concertée.
- Le projet est à développer sur le temps long : le quartier doit se construire progressivement sans attendre la nouvelle gare.

1.4. LES CONTRIBUTIONS DE LA CONCERTATION A LA STRATEGIE URBAINE

Bertrand Masson revient sur les grandes étapes passées et présentes de la concertation sur le projet SSNG. Il rappelle notamment les apports à la stratégie urbaine des ateliers de la concertation sur la stratégie avec les acteurs au printemps 2015. Les détails de son propos se trouvent aux slides 6 à 10 de la présentation Powerpoint.

1.5. L'ETAT D'AVANCEMENT DES ETUDES URBAINES

Delphine Baldé, directrice de projet à l'agence François Leclercq présente une synthèse de l'état d'avancement des études urbaines. Les détails de son propos se trouvent aux slides 12 à 39 de la présentation Powerpoint.

1.6. L'ETAT D'AVANCEMENT DES ETUDES SUR LE BATIMENT GARE

Peggy Bigard, cheffe de projet LNPN à SNCF Réseau présente l'état d'avancement des études sur le bâtiment gare qui sera situé à l'interface du quartier et des infrastructures ferroviaires. A ce stade, sa localisation est prévue à proximité du pont Corneille, au plus près du centre-ville. C'est à priori par-là que les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun urbains accéderont au bâtiment tandis que l'accès routier est envisagé au sud.

L'équipe-projet réfléchit actuellement aux liens qui uniront le bâtiment au quartier qui l'entoure ainsi qu'à la place à réserver aux différentes fonctionnalités de l'espace voyageurs : circulation, accès aux quais, services aux voyageurs, commerces, services pour les besoins de la SNCF etc. Les participants sont invités à participer à ces réflexions.

- Pacification de la circulation ;
- Recréer un lien entre le pont Boieldieu et le Cours Clémenceau;
- Attention aux flux routiers et échanges avec la rive droite.



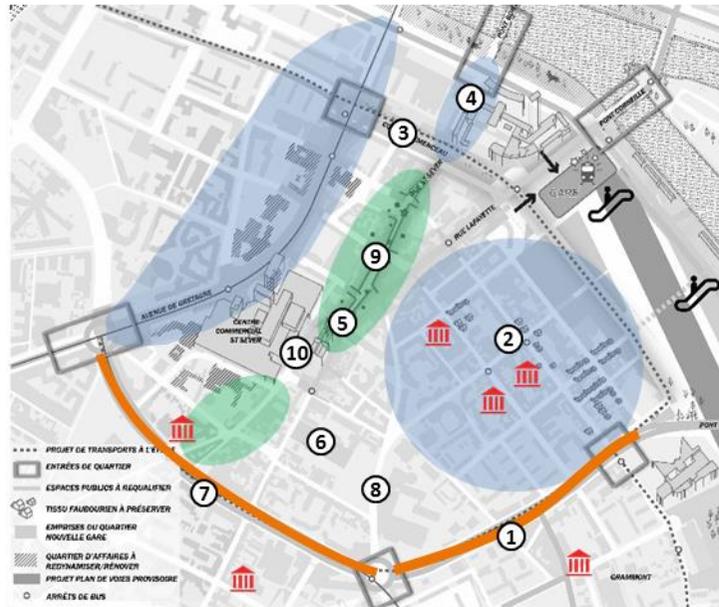
- Affirmer la piétonisation jusqu'au boulevard Clemenceau avec des terrasses ;
- Identifier visuellement la rue piétonne Saint-Sever avec qualité des aménagements ;
- Préserver les fonctionnalités urbaines des rue minérales, mais avec introduction du végétal.



- 10 Rendre l'entrée plus attrayante et donner la possibilité de se poser à la sortie du centre.



Restitution du groupe ayant travaillé sur le grand quartier



 Parcours patrimoine à créer dans l'ensemble des quartiers Saint-Sever, Grammont et Jardin des plantes.

 Redonner la place aux vélos et piétons

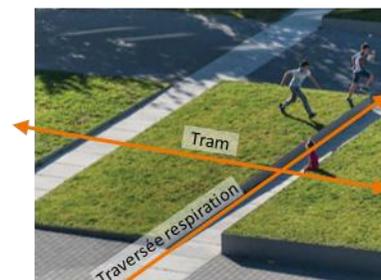
 Trame végétale à développer

- 5 Réaménagement de la place Saint-Sever pour laisser plus de place à des activités/commerces/restauration.
- 6 Meilleure valorisation du « parc urbain » / jardin Saint-Sever avec une double entrée. Le parc est trop petit : créer plusieurs petits espaces verts.
- 7 Traitement du tram avec plus de végétal et non du minéral rouge.
- 8 Attention à la combinaison des flux piétons et voitures

3 Cours Clemenceau



- 1 Attention à la traversée piétonne



- 2 De la vie dans le quartier avec des espaces verts de proximité ; attention à la qualité de la marchabilité et aux rez-de-chaussée aveugles.

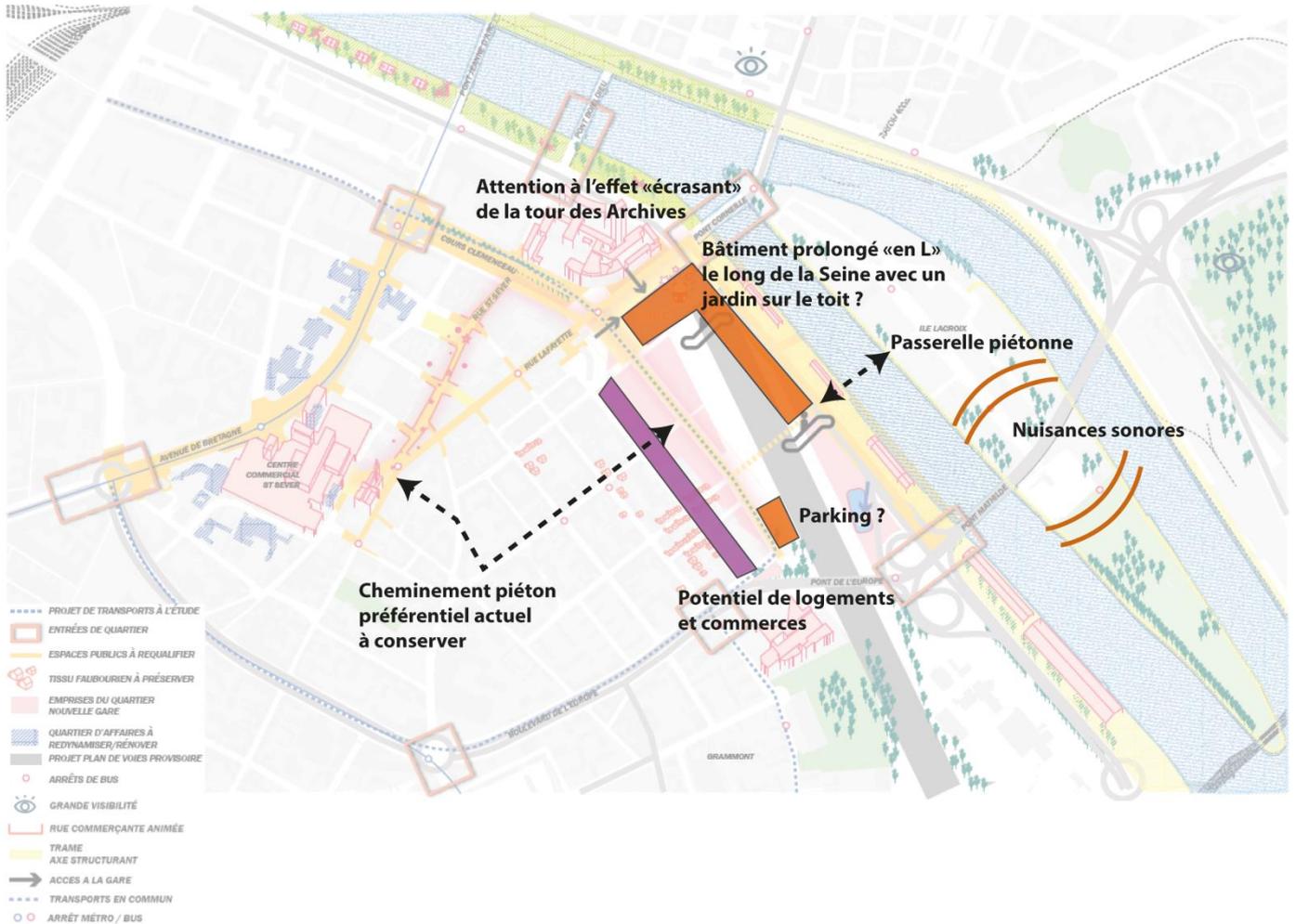


A l'oral, le groupe a insisté sur la question du traitement urbain du quartier en évoquant la nécessité d'harmoniser le traitement des espaces publics. Les participants ont notamment évoqué les points suivants.

- Sur le boulevard Clémenceau, plusieurs fonctionnalités cohabitent. Il s'agit d'une voie où circulent des voitures, des piétons et des transports en commun. A l'issue du projet, cet espace devrait être pacifié du point de vue piétonnier. L'idée de piétonner les rues aux alentours près de la Seine (4), tout en conservant ses autres fonctionnalités est évoquée, ainsi que le fait de retirer des places de stationnement pour rendre les trajets des piétons plus agréables.
- Le boulevard de l'Europe est très minéral et constitue quasiment une autoroute urbaine. Sans nier que le quartier Saint-Sever est un quartier traversant pour les voitures qui se rendent d'une rive à l'autre, il s'agirait de créer de véritables traversées piétonnes, facilement accessibles. Aujourd'hui, c'est un « parcours du combattant » pour le piéton. Pourquoi ne pas inverser la priorité donnée à la place occupée par les transports routiers et celle des déplacements piétons.
- Il faudrait verdir l'espace alloué à la ligne de tram. Dans l'ensemble, le quartier Saint-Sever souffre d'un manque de végétation.
- Les cœurs d'îlots pourraient être reliés par des liaisons douces plus agréables qu'aujourd'hui. Le groupe souhaiterait que l'on s'appuie sur la qualité et la diversité architecturale des bâtiments du quartier Saint-Sever pour « recréer du lien par l'Histoire ». La mise en place de ces « parcours d'architecture » sur ces territoires rendrait les parcours piétons plus agréables et les connexions inter-quartiers plus attractives.
- De manière générale, il s'agirait d'améliorer les connexions entre le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare et les quartiers avoisinants.

2.2. RESTITUTION DES REFLEXIONS SUR LE BATIMENT GARE

Restitution du groupe ayant travaillé sur le bâtiment gare



A l'oral, les participants ont insisté sur les points suivants :

- Le projet renforcera indubitablement l'importance du Cours Clémenceau et de son prolongement vers l'est. En fonction de la largeur des voies, il pourrait accueillir de nouveaux logements et commerces idéalement situés puisqu'ils longeraient l'axe d'accès principal à la gare. La rue Desseaux verrait son attractivité fortement accrue par l'arrivée de la gare et de nouveaux commerces et logements qui pourraient y être installés (matérialisés par la bande violette sur la carte ci-dessus).
- Le groupe a identifié la clinique Mathilde et son pôle de consultation qu'il considère que des potentiels « points durs » du projet. Il semble en effet impossible et impensable de les déplacer.
- Concernant les cheminements piétons dans le quartier, le groupe a identifié les axes qui sont aujourd'hui les plus parcourus à pied (matérialisés sur le plan par les pointillés noirs). Depuis le centre commercial Saint-Sever et pour se rendre vers le site de la future gare, les piétons empruntent principalement la rue Pierre Mac

Orlan, puis la rue pavée, puis la rue de Bammeville avant de tourner à droite ou à gauche dans la rue de Lessard. Ces cheminements piétons existants sont à renforcer.

- Concernant le bâtiment gare à proprement parlé, le groupe a identifié un problème. Aucune des façades du bâtiment tel qu'il est situé sur le plan soumis à la concertation n'offre une vue dégagée sur la Seine. Le groupe a donc proposé de prolonger le bâtiment le long de la Seine pour offrir une vue sur l'Île Lacroix et la Cathédrale. Pourquoi ne pas installer une terrasse ou un restaurant sur le toit ?
- Il s'agirait également de tenir compte de la déclivité de 6m entre le niveau du Pont Corneille et celui du monument au mort de la place Carnot.
- La Tour des Archives est un immeuble emblématique du secteur. Il s'agira de penser à son potentiel effet « écrasant » sur le site de la gare.
- Le groupe a évoqué les différentes fonctionnalités que pourrait et devrait accueillir le bâtiment gare. Il s'agirait de ne pas réitérer la situation de la gare Rive Droite, dans laquelle peu de commerces et de services se sont installés. Les participants estiment que plus les logements, les commerces et les entreprises seront nombreux à proximité du bâtiment gare, plus celui-ci pourra accueillir de services et d'équipements.
- Une participante évoque la notion de tiers lieu. La gare pourrait devenir un lieu de travail déconcentré qui accueillerait également des services aux travailleurs. Cette idée est à relier aux problématiques de transport et de circulation, particulièrement complexes dans l'agglomération rouennaise. Mener un travail sur ces questions permettrait probablement à terme de limiter les dépenses publiques liées au fonctionnement et au développement des transports en commun.
- Enfin, le groupe a souligné l'importance de rendre toutes les infrastructures réalisées réversibles avec une architecture modulable et évolutive. Certains participants imaginent le bâtiment gare comme une boîte dans laquelle les éléments installés hors ferroviaires sont évolutifs.