

***Quartier Saint-Sever Nouvelle Gare –
concertation sur la programmation avec
les acteurs***

Synthèse de la concertation

Destinataires :

Métropole Rouen
Normandie

Auteurs :

Res publica

Date :

15 mai 2017

no170207_syntheseSSNG.docx

*Synthèse de la deuxième phase de la concertation sur la programmation du quartier
Saint-Sever Nouvelle Gare, menée entre décembre 2016 et janvier 2017 par la
Métropole Rouen Normandie avec les acteurs clés du territoire.*

SOMMAIRE

1.	LE CONTEXTE DU PROJET ET DE LA CONCERTATION	3
1.1.	RAPPEL DE LA PREMIERE PHASE DE CONCERTATION AVEC LES ACTEURS.....	3
1.2.	LES INVARIANTS DU PROJET	4
1.3.	L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION.....	4
2.	LE DEROULEMENT ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION.....	5
2.1.	LA DEUXIEME PHASE DE CONCERTATION AVEC LES ACTEURS	5
2.2.	LES ATELIERS DE CONCERTATIONS.....	5
2.2.1.	Atelier sur les mobilités	6
2.2.2.	Atelier sur la programmation urbaine	8
2.2.3.	Atelier sur le développement économique	10
3.	LA SYNTHESE.....	12
3.1.	UN QUARTIER MIXTE ET EQUILIBRE	12
3.1.1.	Rééquilibrer les usages en termes de mobilité	12
3.1.2.	Favoriser la mixité fonctionnelle.....	14
3.1.3.	Diversifier les activités économiques	14
3.2.	UN QUARTIER ATTRACTIF ET OUVERT A TOUS	15
3.2.1.	Pacifier la voirie et les traversées piétonnes.....	15
3.2.2.	Améliorer la qualité urbaine	16
3.2.3.	Renforcer l'image attractive du quartier	17
3.3.	UN QUARTIER METROPOLITAIN	17
3.3.1.	Connecté en termes de desserte	Erreur ! Signet non défini.
3.3.2.	Un quartier cohérent, emblématique et modulable.....	18
3.3.3.	Complémentarité activités économiques.....	19

1. LE CONTEXTE DU PROJET ET DE LA CONCERTATION

1.1. RAPPEL DE LA PREMIERE PHASE DE CONCERTATION AVEC LES ACTEURS

En 2015 une première phase de concertation a porté sur la stratégie du quartier. Il s'agissait de solliciter l'intelligence collective des acteurs clés du territoire pour ancrer le projet dans la réalité des besoins et des attentes de la métropole de Rouen.

La commission de travail sur les Grands Projets Urbains du Conseil Consultatif de Développement de la Métropole, les Conseils de quartiers de la Ville de Rouen et les acteurs socio-économiques du territoire ont été réunis à plusieurs reprises pour réfléchir et contribuer aux sujets de :

- L'insertion urbaine : le fonctionnement et les composantes du quartier ;
- La mobilité et l'accessibilité ;
- Le développement économique, tertiaire et commercial.
- Le temps long du projet, le devenir de la gare rive droite et la mutation du quartier Saint-Sever.
- Le développement durable ;
- L'innovation ;
- 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... ;
- La Smart City.

Au-delà des thématiques choisies pour les ateliers, des sujets étaient particulièrement ressortis de la concertation :

- 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 ainsi que le besoin de s'adapter dans le temps à l'évolution de la société, des questions environnementales et économiques.

1.2. LES INVARIANTS DU PROJET

A partir des résultats de la première phase de concertation, la Métropole Rouen Normandie a défini la stratégie du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare. Elle 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.
- Le projet continuera de se construire 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.

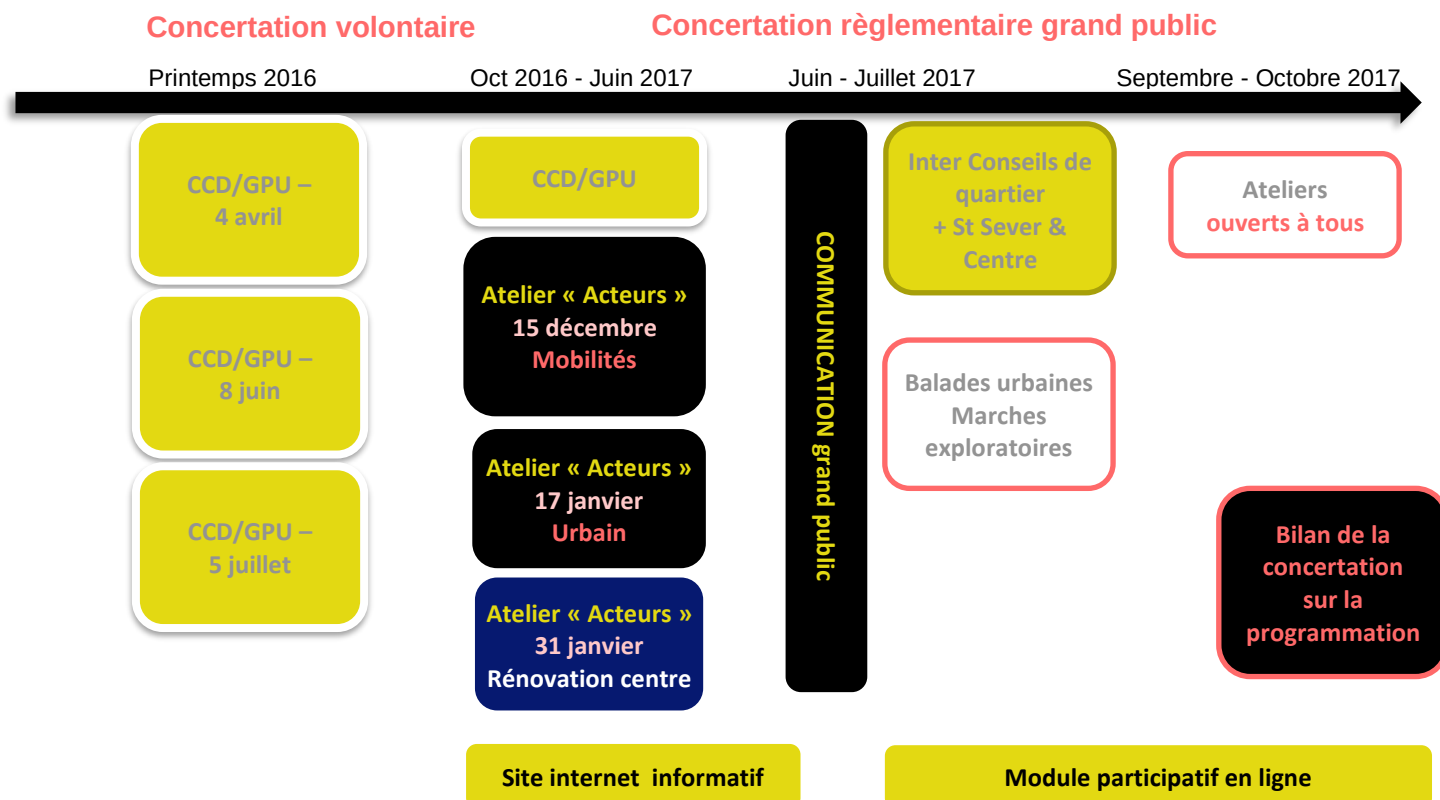
1.3. LES CONCERTATIONS METROPOLITAINES

En parallèle du projet Saint-Sever Nouvelle Gare, la Métropole mène plusieurs démarches : la mise en place du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, celle du Plan Local d'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.

2. LE DEROULEMENT ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.1. LA DEUXIEME PHASE DE CONCERTATION AVEC LES ACTEURS

La deuxième phase de concertation avec les acteurs, objet de la présente synthèse, accompagne les étapes de travail sur la programmation du quartier. La concertation grand public devrait commencer en juin 2017.



2.2. LES ATELIERS DE CONCERTATION

Les deux premiers ateliers sur les mobilités et la programmation urbaine se sont déroulés à la CCI de Rouen en début de soirée. Le troisième concernant le développement économique s'est tenu dans le patio du Panorama XXL, à l'heure du déjeuner. Chaque atelier a duré environ deux heures.

Pour répondre aux questions identifiées par les porteurs de projet, les participants installés autour de table de 6 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. Pour préciser leurs réponses, les participants pouvaient s'appuyer sur des supports cartographiques. Après une restitution du travail par table, le débat s'engageait en plénière avec la maîtrise d'ouvrage et entre les participants.

2.2.1. Atelier mobilités

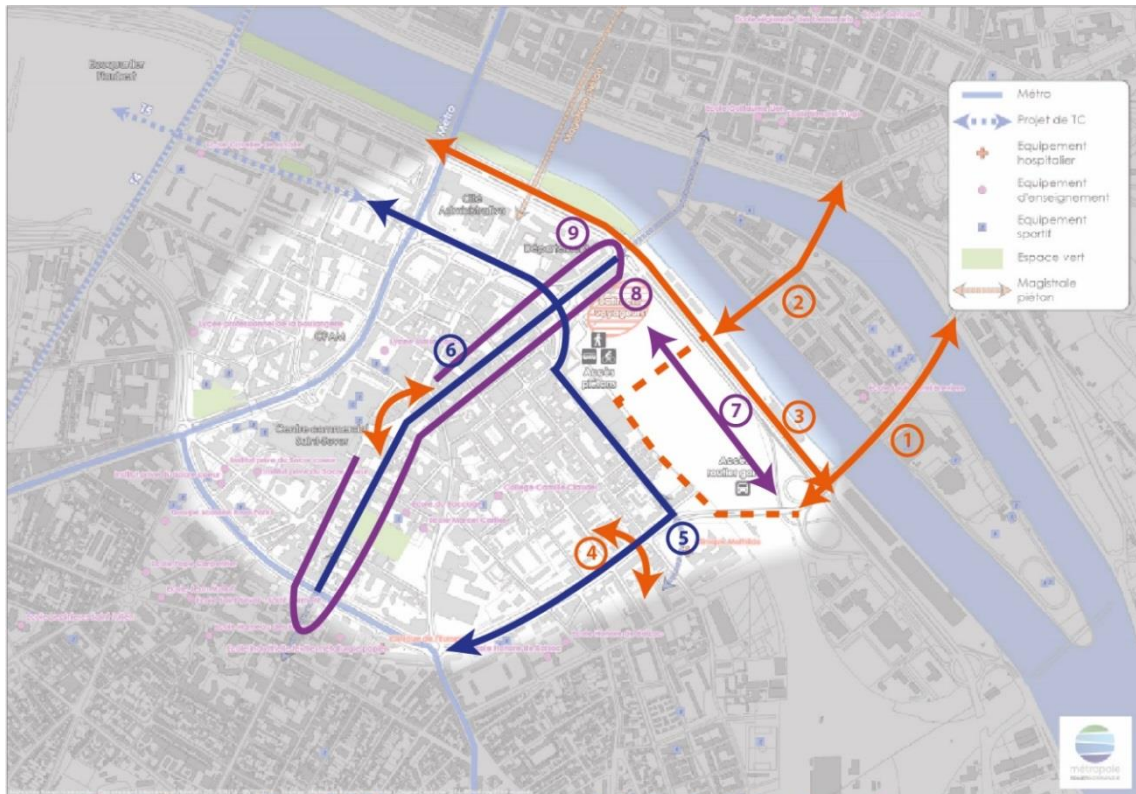
L'atelier dédié à la question des mobilités au sein du futur quartier Saint-Sever Nouvelle Gare s'est déroulé à la CCI de Rouen, le 15 décembre 2016. Les 30 participants ont fait part de leur idées sur un support cartographique où ils ont indiqué les axes/sites où développer les différents modes de déplacements : modes actifs, piétons/vélos et les transports en commun. Ils ont également précisé et localisé les services à la mobilité qu'ils souhaitaient voire développés dans ce quartier.

Leurs propositions¹ ont surtout porté sur le développement des déplacements en modes doux et des transports en commun. Tous les groupes s'accordent sur certains points :

- La nécessité de connecter le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare avec les autres zones d'activités, d'intérêt touristique et de forte concentration de population de l'agglomération rouennaise. Il s'agirait notamment de mettre en place des connexions est-ouest en transports en commun (soit en décrochant la ligne de tram, soit en créant une ligne de BHNS) et de renforcer les liaisons nord-sud en renforçant la ligne F1.
- Quatre groupes sur cinq ont émis l'idée d'une liaison douce longeant une des rives de la Seine.
- La plupart des participants estiment essentiel de raccorder la future gare au réseau de tram et ont émis des hypothèses diverses pour y parvenir.
- L'installation d'une borne Cyclic' à proximité du bâtiment voyageur et d'une borne d'autopartage près de l'accès sud de la gare ont également fait l'unanimité.

¹ Dont on trouve une présentation détaillée dans le compte-rendu de l'atelier consultable sur le site du projet : <http://www.saint-sever-nouvelle-gare.com/>

Exemple de synthèse des réflexions d'une table lors de l'atelier mobilités



- 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.

2.2.2. Atelier programmation urbaine

Delphine Baldé, directrice de projet à l'agence François Leclercq, et **Peggy Bigard**, cheffe de projet LNPN à SNCF Réseau, ont présenté l'état d'avancement des études urbaines et les réflexions en cours sur le bâtiment gare. Puis, les participants ont restitué leurs idées sur un support cartographique qui présentait les grands principes du projet. Il leur était proposé de projeter ce à quoi ressemblerait selon eux le grand quartier Saint-Sever Nouvelle Gare, et de faire des propositions concernant le « bâtiment gare » :

- Quelles propositions pour la lisibilité du bâtiment gare et de l'accès secondaire ?
- Quels services sont indispensables dans la gare et autour, notamment depuis l'accès secondaire par l'est ?
- Comment faciliter le lien entre les 2 accès de la gare (via les quais, des espaces publics, autres, ...) ?
- Quelle traversée du faisceau de voie ? Pour quelles fonctionnalités (accès aux quais, à la Seine etc.) ?
- Quels liens/ouvertures avec le quartier faudrait-il privilégier (place Carnot, Pont Corneille, ...) ?

Les propositions sont résumées sur les cartes suivantes :

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



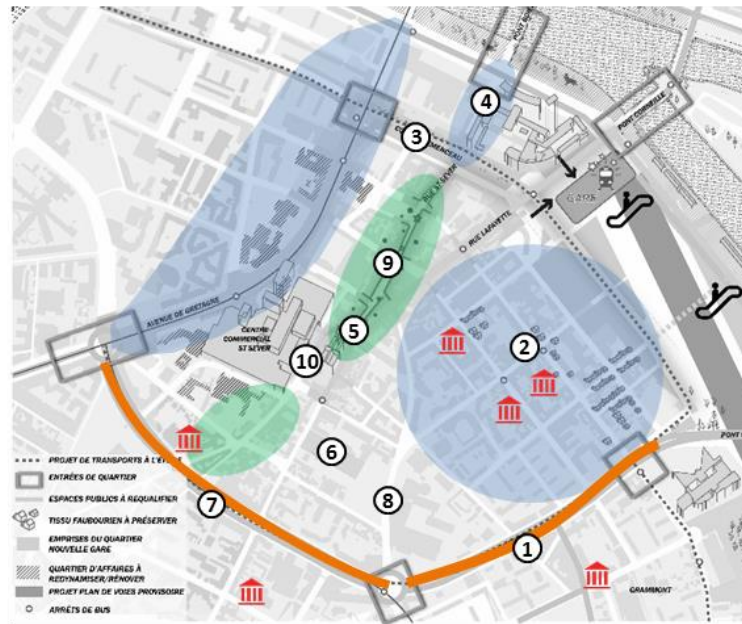
- Affirmer la piétonisation jusqu'au boulevard Clemenceau avec des terrasses ;
- Identifier visuellement la rue piétonne Saint-Sever avec qualité des aménagements ;
- Préserver les fonctionnalités urbaines des rue minérales, mais avec introduction des verdure.



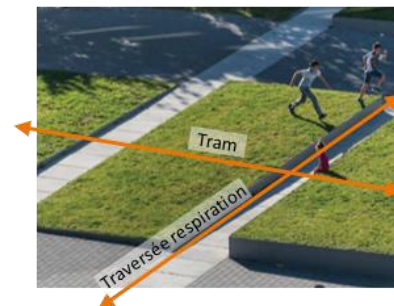
- ⑩ Rendre l'entrée plus attrayante et donner la possibilité de se poser à la sortie du centre.



Restitution du groupe ayant travaillé sur le grand quartier



- ① Attention à la traversée piétonne



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

Redonner la place à vélos et piétons

Trame végétale à développer

- ⑤ Réaménagement de la place pour laisser plus de place à des activités/commerces/restauration.
- ⑥ Meilleure valorisation du parc urbain 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

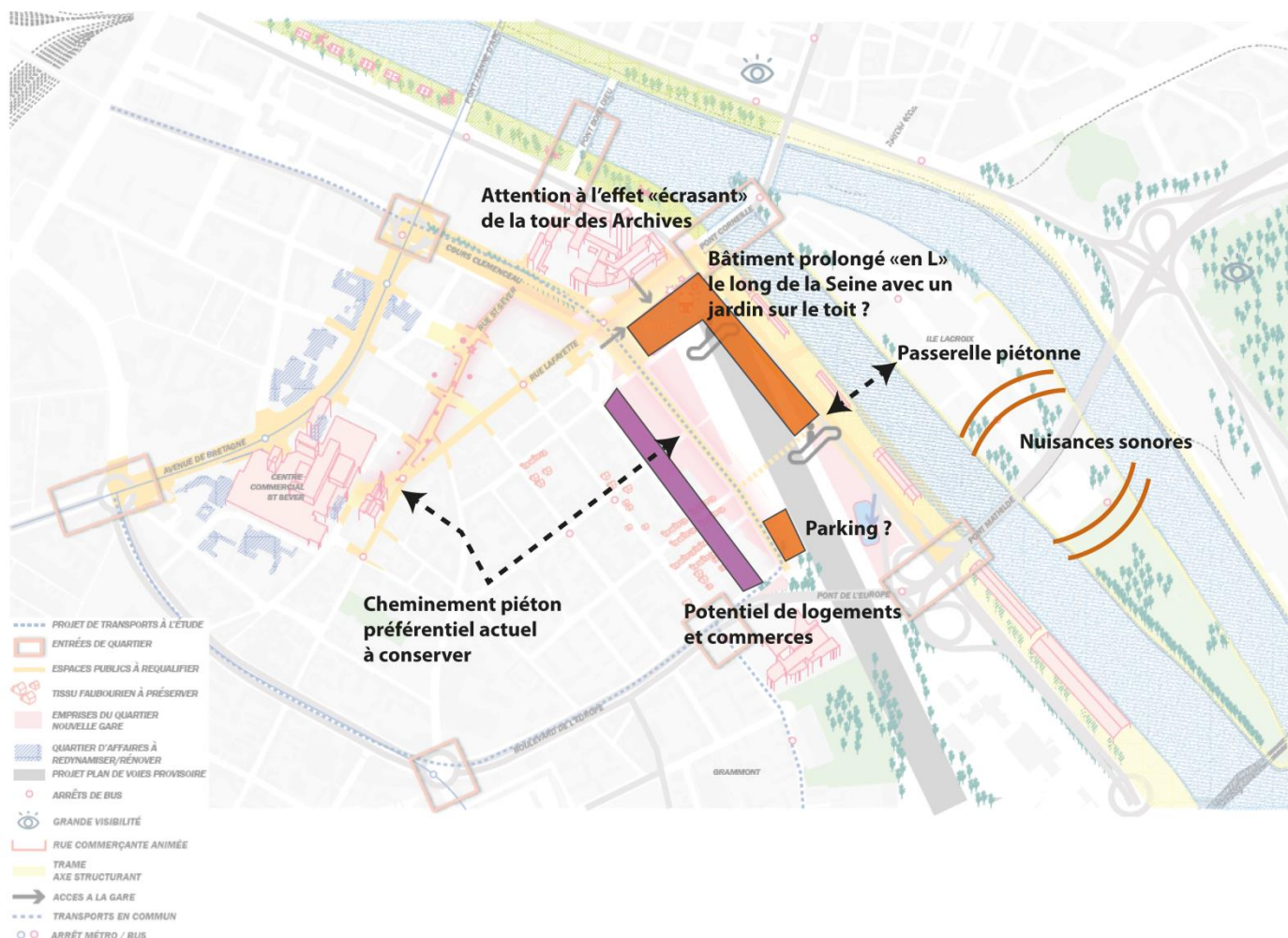
- ③ Cours Clemenceau



- 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.



Restitution du groupe ayant travaillé sur le bâtiment gare



2.2.3. Atelier développement économique

Le 31 janvier, à l'heure du déjeuner, une cinquantaine d'acteurs économiques du quartier Saint-Sever étaient réunis dans le patio du Panorama XXL. Parmi eux, on trouvait notamment des chefs d'entreprises ou de start-ups, des promoteurs, des investisseurs, des propriétaires d'immeubles tertiaires, des représentants de Normandie Développement, de l'Etablissement Public Foncier de Normandie etc. Après avoir listé les atouts, les points faibles et les leviers pour renforcer l'attractivité du quartier, les participants ont échangé pendant 45 minutes sur deux sujets : l'écosystème économique du futur quartier Saint-Sever Nouvelle Gare et la rénovation du centre d'affaires actuel. Les questions posées étaient :

- A propos de la rénovation du centre d'affaires : Sur quels espaces s'appuyer pour rénover le quartier ? Quels sont les leviers et les freins à la rénovation des immeubles de bureaux ? Localisez et commentez vos propositions sur le plan ci-dessous.

- A propos de l'écosystème économique : Comment mieux valoriser et développer les services aux entreprises et aux salariés ? Localisez et commentez vos propositions sur le plan ci-dessous.

Des propositions des groupes, on retiendra notamment l'identification des atouts et des points faibles du quartier :

Atouts sur lesquels s'appuyer

L'accessibilité du quartier : bonne desserte par la route et les transports en commun (sans compter l'arrivée prochaine de la nouvelle gare)

La mixité fonctionnelle et la densité du tissu commercial et de services (de la rue Saint-Sever)

La proximité des quais de Seine et leur réaménagement récent

Le bon niveau d'offre de logements neufs et de qualité et l'espace disponible

Points d'amélioration

Le vieillissement des aménagements, notamment des immeubles et du centre commercial Saint-Sever qui nuisent à l'attractivité du secteur ;

Le manque de lisibilité de modernité et d'unité architecturale

La saturation du stationnement : nombre de places insuffisant, mauvaise accessibilité du parking Saint-Sever (entrées et sorties des véhicules centralisées) ;

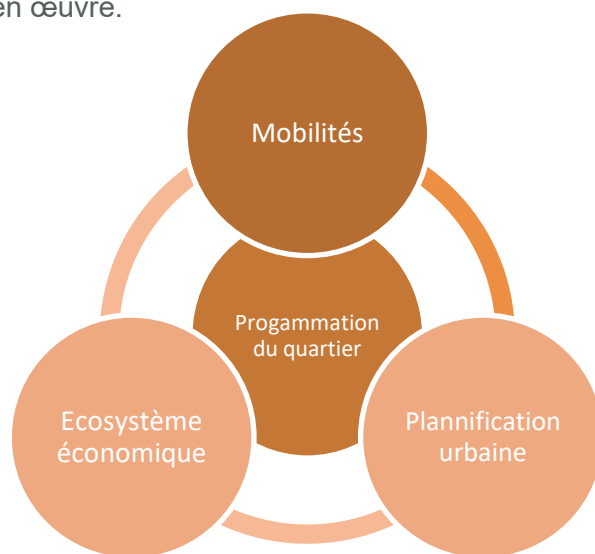
Le manque d'espaces verts : le paysage existant est marqué par la dalle en béton et les nombreux ronds-points ;

Le manque de communication entre le quartier et la rive gauche ;

Le manque d'attractivité et le sentiment d'insécurité le soir ;

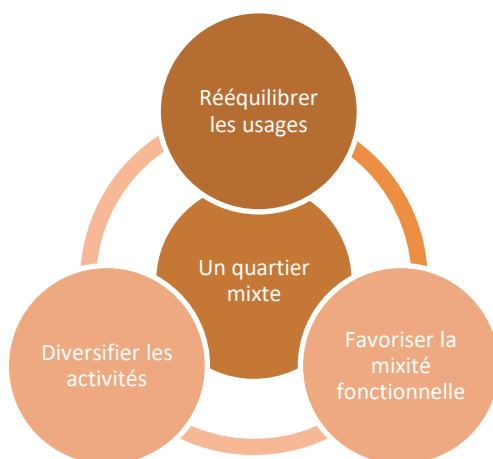
3. LA SYNTHÈSE

Il ressort de la deuxième phase de concertation avec les acteurs clés du territoire que les trois thématiques choisies pour structurer la démarche (les mobilités, la qualité des espaces publics, le développement économique) sont imbriquées et devront être traitées de manière complémentaire dans la phase de programmation. Dans chacun des trois ateliers, les deux thèmes qui n'étaient pas à l'ordre du jour ont à chaque fois été évoqués à de multiples reprises par les participants. La synthèse qui suit propose donc de mêler les réflexions issues des trois ateliers pour en faire ressortir les idées fortes en termes de programmation, ainsi que les moyens proposés par les publics rencontrés pour les mettre en œuvre.



3.1. UN QUARTIER MIXTE ET EQUILIBRE

La programmation du quartier à venir doit déboucher sur un quartier mixte et équilibré en termes de mobilité, de fonctions urbaines et sociales et d'offre économique.



3.1.1. Rééquilibrer les usages en termes de mobilité

Le développement d'un nouveau quartier d'envergure métropolitaine au cœur de Rouen, représente une occasion à saisir pour instaurer un nouvel équilibre entre les différents types de mobilités. Dans le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare, ce nouvel

équilibre passerait à la fois par un meilleur partage des différents usages de la voirie et par le développement d'une intermodalité efficace entre les différents modes de transports.

Tout au long de la concertation, les acteurs ont exprimé le souhait d'une voirie mieux partagée entre la circulation automobile jugée omniprésente dans le quartier actuel et les circulations douces, principalement piétonne et cycliste. Cette nécessité de rééquilibrer les usages vaut autant pour l'accès au bâtiment gare que pour la circulation dans l'ensemble du grand quartier Saint-Sever alentour. Si l'accès au bâtiment gare en voiture par le sud n'a pas été remis en cause pendant la concertation, l'accès à pied ou en vélo a fait l'objet de nombreuses discussions. Lors de l'atelier mobilité, les contributions les plus précises et développées concernaient la desserte fine du quartier, à pied ou en vélo, et les mobilités douces en général.

La circulation automobile, très importante à Rouen, est reléguée au second plan dans les réflexions à propos des mobilités dans le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare. Cela montre que les acteurs interrogés souhaitent désormais que les projets d'aménagements au rayonnement métropolitain portent une ambition en termes de réduction de la place de la voiture.

Concernant les déplacements cyclables, les suggestions des participants aux ateliers ont été nombreuses : mise en place d'un axe cyclable longeant le quartier de la gare sur les quais de Seine, de liaisons réservées aux vélos et aux piétons entre l'Île Lacroix et la rive gauche, installation de bornes Cyclic' près de la gare et dans le quartier. Les grands axes de circulation devraient également être repensés pour être en mesure d'accueillir les cyclistes dans un cadre plus sécurisé et agréable qu'aujourd'hui.

Rééquilibrer les usages en termes de mobilité passe également par le développement des transports en commun et par une réflexion approfondie concernant l'intermodalité dès la phase de programmation urbaine. Ainsi, les participants à l'atelier « mobilités » ont imaginé différents scénarios à propos de la desserte du quartier en transports en commun. Tous ou presque ont inclus une desserte en tramway de la gare et un maillage fin du quartier par le prolongement de lignes de bus (le futur BHNS T5 ou encore la ligne F1).

A propos de l'importance de l'intermodalité, les voyageurs et les riverains devront avoir facilement accès aux transports en communs mais également à des accès piétons et vélos. Devant la gare, l'idée de mettre en place une esplanade qui permettrait l'intermodalité avec une fluidité maximale a été suggérée. Les voyageurs pourraient choisir le mode de déplacement qui leur convient sans avoir d'obstacle ni de dénivelé à franchir.

Certains participants proposent la mise en place de nouveaux sites propres qui faciliteraient la circulation des bus dans le secteur. Ou encore, la création d'une troisième ligne de tram.

3.1.2. Favoriser la mixité fonctionnelle

Comme lors de la précédente phase de concertation, les acteurs rencontrés ont insistés sur l'importance d'une véritable mixité fonctionnelle, tant au sein du bâtiment gare que dans le quartier aux alentours.

Le quartier Saint-Sever abrite déjà des fonctions diverses : des logements, des commerces, des bureaux d'entreprises, des sièges d'administrations, des services divers (équipements sportifs, parkings) ou encore un pôle de santé important avec la clinique Mathilde. Les acteurs envisagent de profiter de l'arrivée de la gare pour redynamiser le quartier en tablant sur l'installation de nouveaux habitants ou encore le regain d'une activité économique de proximité. Le développement du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare devra être fondé sur la recherche d'un équilibre entre les différentes fonctions. Par exemple, lorsque les participants à l'atelier « programmation urbaine » ont évoqué le renforcement probable de l'importance du Cours Clémenceau dans le quartier, ils ne se sont pas contentés d'envisager les nouvelles activités économiques à implanter mais ont également imaginé l'arrivée de nouveaux logements et l'installation de services publics. Pour être attractif, le quartier devra vivre à toute heure de la journée (mais aussi de la nuit, ce qui est un de ses points faibles aujourd'hui), indépendamment de l'activité ferroviaire.

En outre, le bâtiment gare devra accueillir différentes fonctionnalités en mesure de lui donner une dimension plus large qu'un simple espace-voyageurs. 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. La gare pourrait devenir un lieu de travail déconcentré qui accueillerait également des services aux travailleurs.

3.1.3. Diversifier les activités économiques

La densité du tissu commercial ou encore les logements et les espaces publics disponibles ont été cités comme des atouts du quartier actuel sur lesquels il s'agirait de s'appuyer pour construire l'avenir. A l'issue du projet, le quartier devait connaître un développement économique important qui pourrait, selon les acteurs, se matérialiser par une diversification des activités économiques dans le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare.

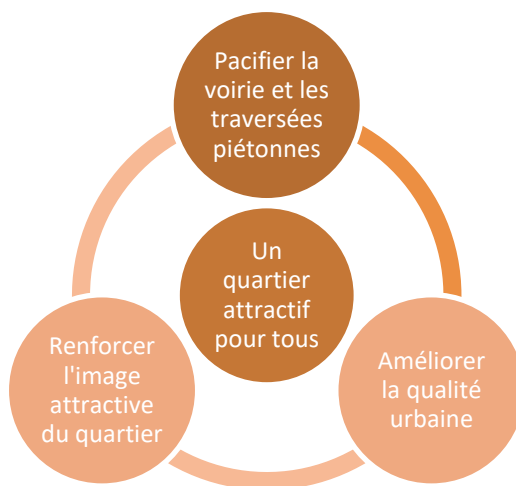
De nouveaux commerces, services et équipements, rendus nécessaires par l'arrivée de nouveaux habitants et salariés dans le quartier, verront le jour. Dès lors, l'implantation de ces nouvelles activités pourrait prendre différentes formes, dans une logique de renouvellement. Certains acteurs ont par exemple imaginé le développement d'une deuxième rue commerciale ou le renforcement des services de proximité près de la future gare.

De nombreux acteurs économiques présents lors de l'atelier dédié à l'écosystème économique du futur quartier ont souligné la nécessité d'apporter de nouvelles formes d'activités économiques dans le quartier. Le quartier manque par exemple de services aux entreprises. Pourquoi ne pas également imaginer de faire de Saint-Sever Nouvelle gare un quartier à la pointe en termes de nouveaux types d'organisation du travail.

La situation actuelle et l'avenir du centre d'affaires Saint-Sever ont également été questionnés. Le quartier accueille de nombreux espaces de bureaux disponibles dont une part importante est obsolète. La réhabilitation du centre d'affaires est donc nécessaire dans le cadre du projet. Cependant, certains acteurs ont mis en garde la Métropole en expliquant que la réhabilitation est parfois plus coûteuse qu'une reconstruction en périphérie, notamment lorsque l'on considère le temps imparti aux travaux. A ce propos, lors de ce même atelier, un groupe a proposé de trouver un moyen de « neutraliser » des immeubles pour en faire des bureaux temporaires capables d'accueillir les futurs usagers des bureaux rénovés pendant les travaux de rénovation. De manière générale, une meilleure écoute des besoins des occupants et des propriétaires a été demandée à la collectivité.

3.2. UN QUARTIER ATTRACTIF ET OUVERT A TOUS

Pour les participants à la concertation, l'affirmation de l'attractivité du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare auprès des Rouennais et des habitants de la Métropole, qu'ils soient des riverains ou de simples passants mais aussi auprès des acteurs économiques, passerait par la pacification des cheminements piétons, l'amélioration de la qualité urbaine et le renforcement de l'image moderne et positive du quartier.



3.2.1. Pacifier la voirie et les traversées piétonnes

La présence de nombreux voyageurs qui rejoindront la gare Saint-Sever à pied et traverseront donc quotidiennement le quartier oblige à penser non seulement l'accessibilité piétonne du bâtiment gare mais également l'organisation des cheminements piétons au sein du quartier. Pour ce faire, il paraîtrait pertinent de s'appuyer sur les voies existantes les plus utilisées par les piétons. Quelques-unes des principales d'entre elles ont été identifiées, ainsi que les obstacles actuels à une pacification des cheminements piétons :

- Les piétons devraient pouvoir traverser facilement le boulevard de l'Europe qui est un des axes majeurs de la ville et qui traverse le périmètre du projet. Aujourd'hui, il est perçu comme une véritable autoroute urbaine.

- 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, notamment près de la Seine, tout en conservant ses autres fonctionnalités a été évoquée, ainsi que le fait de retirer des places de stationnement pour rendre les trajets des piétons plus agréables. 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.
- Concernant l'accès au bâtiment gare, outre un accès piéton par le Pont Corneille à propos duquel chacun s'accorde à dire qu'il devra être le plus simple, agréable et visible possible pour les piétons puisqu'il constituera l'accès principal à la gare à pied, certains acteurs ont imaginé la mise en place d'un trottoir roulant (voire d'une navette) pour assurer une liaison rapide entre le Nord et le Sud de l'espace de la gare. Cela semble d'autant plus important que c'est par le sud que les voitures accèderont à la gare, ce qui pose la question du dépose-minute et de l'emplacement du parking.
- Concernant les cheminements piétons dans le quartier, le groupe a identifié les axes qui sont aujourd'hui les plus parcourus à pied. 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.

En outre, plusieurs participants ont appelé à un renforcement de la signalétique piétonne et automobile. Le quartier a été jugé trop peu lisible pour que les piétons aient envie de s'y aventurer. Enfin, la question de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des cheminements piétons, mais aussi de nombreux immeubles y compris de bureaux devra être traitée de façon prioritaire durant la phase de programmation.

3.2.2. Améliorer la qualité urbaine

A l'occasion de l'atelier sur l'écosystème économique du quartier, les acteurs économiques ont identifié un certain nombre de freins au développement du quartier Saint-Sever. Parmi ces points faibles, plusieurs relèvent de la qualité des espaces publics.

Le manque d'espaces verts a notamment été cité à de nombreuses reprises pendant les différents ateliers comme un frein à l'attractivité du quartier. Le paysage existant est marqué par la dalle en béton et les nombreuses trémies routières et du métro et souffre d'un cruel manque de végétation qui ne rend pas sa traversée agréable. Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare devrait intégrer la mise en place d'un ou plusieurs espaces verts significatifs dans sa programmation.

Plus généralement, le « visuel général » et le « look » du quartier souffre d'une obsolescence architecturale. Les aménagements apparaissent souvent vieillissants

comme par exemple le centre commercial Saint-Sever. Il ressort de la concertation un avis quasi unanime sur cette question et la nécessité d'harmoniser le traitement des espaces publics sans pour autant supprimer les atouts architecturaux du tissu faubourien à proximité de la future gare, afin de renforcer l'attractivité du quartier auprès des futurs propriétaires et des investisseurs immobiliers.

En outre, selon l'avis général, l'opération de réaménagement des quais a constitué un premier levier de développement du quartier et il s'agirait de poursuivre dans cette voie en réalisant des aménagements adéquats opérant le lien entre le quartier et les bords de Seine.

3.2.3. Renforcer l'image attractive du quartier

L'image négative du quartier et la rive gauche en général a également été identifiée comme un de ses points faibles, à propos duquel le projet Saint-Sever Nouvelle Gare devrait apporter une réponse. Le sentiment d'insécurité notamment le soir a régulièrement été souligné pendant les ateliers.

L'amélioration de la qualité urbaine et la pacification des circulations dans le quartier constituent les deux leviers principaux d'une amélioration de l'image du quartier. Cependant, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare invite à moderniser cette image ce qui pourrait passer par l'implantation d'un équipement culturel ou encore le développement des transports partagés (vélos et bornes de recharges électriques).

Du point de vue du monde économique, changer l'image du quartier passerait par une modernisation du parc immobilier dédié aux activités économiques et par une meilleure valorisation de certains immeubles tertiaires emblématiques : le Conseil Départemental, la Cité administrative, les immeubles tertiaires de l'avenue de Bretagne.

3.3. UN QUARTIER METROPOLITAIN

L'arrivée d'une nouvelle gare et de la ligne LNPN confèrera au quartier Saint-Sever une dimension métropolitaine inédite. Pour asseoir ce statut, le quartier devra être bien desservi depuis le reste des zones d'intérêt de l'agglomération. Il devra également être cohérent, modulable et emblématique de la Métropole de Rouen. Enfin, les activités économiques qu'il abritera devront être complémentaires de celles du reste de la Métropole.



3.3.1. Connecter le quartier au reste de la Métropole

Outre la desserte en trains depuis et vers des destinations régionales et nationales, le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare devra être accessible facilement depuis tout le reste de la Métropole. Il ressort de la concertation que la desserte actuelle du quartier est l'un de ses atouts principaux : proximité de l'autoroute A13, du métro et de plusieurs lignes de bus, présence du parking du centre commercial Saint-Sever dont la capacité d'accueil et les prix ont été jugés très positivement.

De l'avis général, l'amélioration de la desserte du quartier depuis le reste de l'agglomération passerait par la mise en place de plusieurs liaisons relevant de modes de transports divers :

- En premier lieu, il paraît nécessaire de développer 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.
- Concernant la desserte des plateaux est, certains participants ont à nouveau émis l'idée d'une liaison par câble, seul moyen de desservir cette zone par un transport lourd. L'idée n'a pas été écartée par la Métropole Rouen Normandie qui a néanmoins souligné les difficultés de l'opération en terme de faisabilité, y compris financière.
- Depuis et vers l'Île Lacroix, espace emblématique de la ville de Rouen à défaut d'être un lieu de desserte important, les participants ont envisagé l'installation d'une passerelle réservée aux mobilités douces.

3.3.2. Un quartier cohérent, emblématique et modulable

Pour faire écho à la nécessité de changer l'image parfois négative que l'on donne au quartier Saint-Sever, le quartier de la nouvelle gare doit devenir un des quartiers emblématique de l'ambition métropolitaine de Rouen. Pour cela, il devra s'ouvrir sur les quartiers qui l'entourent et s'insérer au mieux dans le paysage urbain existant. Il s'agirait également de s'appuyer sur la qualité et la diversité architecturale de certains

bâtiments du quartier Saint-Sever pour « créer du lien par l'Histoire » ; comme l'a suggéré un groupe de participants lors de l'atelier consacré à la programmation urbaine. 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.

Pour être emblématique, le quartier devra être visible mais aussi donner à voir le reste de la métropole. Ainsi, le bâtiment gare devra être reconnaissable et reconnu par sa forme, son architecture voire simplement par sa taille imposante. Cette remarque est notamment vraie pour la façade du bâtiment donnant sur le pont Corneille, par où arriveront la plupart des piétons et des usagers des transports en commun. La Tour des Archives, située à proximité du pont Corneille, est un immeuble emblématique du secteur. Il s'agira de penser à son potentiel effet « écrasant » sur le site de la gare.

Cependant, des participants ont noté qu'aucune des façades du bâtiment tel qu'il est situé sur le plan soumis à la concertation n'offre une vue dégagée. Certains ont 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 ?

Enfin, c'est par son aspect moderne et donc adaptable que le quartier Saint-Sever Nouvelle gare sera attractif et donc emblématique de la Métropole. Les participants à la concertation ont donc insisté sur l'importance de rendre toutes les infrastructures réalisées réversibles avec une architecture modulable et évolutive.

3.3.3. Favoriser la complémentarité des activités économiques

L'image négative du quartier renvoie plus généralement à celle de la rive gauche en général. Le quartier Saint-Sever actuel souffre d'un manque d'harmonie entre les commerces, les animations, les services aux entreprises et aux salariés mais aussi d'une isolation de ses activités économiques et commerciales vis-à-vis de celles développées dans les quartiers aux alentours et dans le centre-ville sur la rive droite.

Les acteurs économiques ont souligné l'importance de réussir l'intégration économique du futur quartier et ont identifié certaines activités économiques qui devraient, selon toute vraisemblance, s'y développer une fois la gare arrivée : installation de salles de réunions (qu'on trouve difficilement sur la rive gauche), d'hôtels et d'auberges etc. La réponse à ces nouveaux besoins devra être apportée en considérant l'offre présente ailleurs à Rouen.

Pour réussir cette opération, il paraît nécessaire de faciliter les relations entre les acteurs. La Métropole pourrait jouer un rôle décisif en la matière en multipliant les contacts avec ces derniers tout au long de la mise en œuvre du projet. Il s'agirait par exemple de créer un « club des entreprises » avec les principaux employeurs du quartier comme l'ont proposé plusieurs acteurs économiques déjà présents dans le quartier. Celui-ci pourrait contribuer à valoriser les échanges, créer un réseau et témoigner de l'attractivité du quartier pour les entreprises qui choisiraient de s'y implanter. Ce club pourrait également organiser des événements comme une « fête des voisins du travail », à l'image de ce que propose l'entreprise Regus depuis son arrivée dans le quartier.

