



La Métropole Rouen Normandie a lancé le 15 octobre 2020 la concertation « Repensons le quartier Rouen-Flaubert » pour requestionner l'aménagement de ce projet majeur d'urbanisme imaginé il y a déjà 15 ans. Il s'agit notamment de tenir compte des évolutions sociétales, des changements climatiques, des événements récents comme l'incendie sur les sites Lubrizol et Normandie Logistique, et la crise du COVID-19.

<https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/repensons-le-quartier-rouen-flaubert>

LA CO-CONSTRUCTION D'UN QUARTIER EXEMPLAIRE EN CŒUR DE VILLE

Rappel des 3 objectifs essentiels de cette concertation

- 1 > Proposer un espace de dialogue permettant à la Métropole de répondre aux questionnements qui ont été véhiculés sur ce projet
- 2 > Permettre aux habitant·es et aux acteurs et actrices locaux d'exprimer leurs attentes pour ce quartier
- 3 > Se donner la possibilité de faire évoluer le projet de manière à tenir compte des transformations sociétales et du changement climatique dans une approche de résilience et d'adaptation

Les invariants du projet

Si de nombreux sujets sont proposés à la concertation, d'autres ne peuvent être modifiés et sont à considérer comme des « invariants ». En raison de contraintes techniques, réglementaires ou d'avancement des projets, les invariants identifiés par la Métropole pour ce projet sont :

- le périmètre du quartier et sa localisation (centre-ville, rive gauche, bord de Seine, proximité à la zone industrialo-portuaire)
- le raccordement au Pont Flaubert (sous maîtrise d'ouvrage de l'État)
- la poursuite des aménagements déjà engagés
- la poursuite même du quartier au-delà de ce qui a déjà été engagé, toutefois en tenant compte des résultats de cette concertation

Des engagements pour la transition

- Une totale transparence sur les réflexions issues de la concertation
- Des engagements forts sur l'étude et, le cas échéant, la mise en œuvre des préconisations issues de la concertation
- Contribuer à instaurer la confiance sur l'avenir de ce site
- Faire évoluer le projet grâce à une dimension écologique forte, la favorisation du lien social et de la solidarité pour le devenir de la ville de demain

Des thématiques spécifiques à traiter tout au long de la concertation

À la suite de la réunion publique de lancement de la concertation «Repensons le quartier Rouen Flaubert », un questionnaire en ligne a été diffusé au grand public du 16 octobre au 9 novembre 2020, 421 personnes y ont répondu. Ce questionnaire a servi à identifier les thématiques prioritaires sur lesquelles doit porter la concertation :

- 1 > La gestion des risques industriels et naturels : l'amélioration de la résilience du quartier face aux vulnérabilités
- 2 > la nature et la biodiversité en ville.
- 3 > Les déplacements et la mobilité
- 4 > Les formes urbaines et la qualité du logement
- 5 > Les équipements et services
- 6 > Vers une gestion collective des espaces partagés

Les deux premières thématiques ont été traitées lors d'une première séquence de concertation qui s'est déroulée d'octobre 2020 à février 2021. La seconde séquence, qui fait l'objet du présent bilan, s'est quant à elle déroulée de mars à juin 2022.

A partir de septembre 2022, une nouvelle séquence est lancée sur les équipements et leur gestion au sein du quartier.

Le présent document est relatif à la séquence d'ateliers sur les thématiques mobilité et logements.

UNE PREMIERE SEQUENCE DE CONCERTATION INNOVANTE ET RICHE D'ENSEIGNEMENTS

> Consulter le bilan de la concertation Phase 1 sur JeParticipe

Cette première phase de concertation a mobilisé plusieurs centaines de participant·es aux différents événements qui se sont tenus en ligne ou en présentiel.

Une diversité d'outils a été mobilisée pour répondre aux enjeux de cette concertation : un questionnaire en ligne, la tenue de 22 ateliers, des restitutions diffusées en live stream, la réalisation de vidéos explicatives ou encore de podcasts de récits prospectifs élaborés avec les citoyen·nes ... La composition d'un panel citoyen a été également expérimentée. Une vingtaine de participant·es a été mobilisée à l'occasion d'ateliers qui ont porté sur deux enjeux spécifiques au projet : les risques industriels et naturels et la nature en ville et la biodiversité.

L'ensemble des mesures mises en place pour cette concertation a permis de regagner la confiance citoyenne sur le projet et d'entériner sa poursuite, d'instaurer un espace de dialogue et de co-construction permettant de faire évoluer efficacement le projet et de mettre en œuvre des méthodes de concertation innovantes dans le contexte des confinements liés à l'épidémie de Covid-19.

Risques industriels et naturels

Ces ateliers participatifs ont ainsi permis de traiter avec les citoyen·nes la question de l'amélioration de la résilience du quartier face aux vulnérabilités d'aujourd'hui et de demain : les modalités d'aménagement et de construction des bâtiments permettant de rassurer les usagers, le développement de la culture du risque et l'aménagement de la zone de transition entre la frange ouest du quartier et la zone industrialo-portuaire.

Sur la thématique du risque industriel et naturel, les citoyen·nes engagé·es dans le panel se sont exprimé·es en faveur d'une plus grande transparence vis-à-vis du risque industriel. Ils prônent le développement d'une culture du risque sur le territoire et davantage d'actions de préventions. La mise en place du système d'alerte SMS ou encore la création d'une cellule sur le risque industriel au sein de la Métropole ont permis de répondre aux premières remontées citoyennes sur le sujet.

Biodiversité et nature en ville

Les contributions du panel citoyen sur la nature en ville ont permis de faire évoluer les ambitions environnementales du projet en créant davantage d'espaces naturels notamment sur la partie ouest du quartier ou encore en faisant évoluer le projet initial de canal constitué de grands bassins étanches, en une zone de promenade plus intime baptisée le Parc Camille Claudel. Les nombreuses contributions recueillies sur le site Internet JeParticipe allaient également dans le sens d'une renaturation forte du quartier pour rendre le quartier plus résilient face aux risques naturels et industriels. La création d'un grand parc urbain et la réduction de l'artificialisation et de la densité de constructions de l'actuel projet est évoqué à plusieurs reprises par les internautes. Des récits imaginaires positifs ont également conforté cette vision partagée d'un quartier sensible, résilient et favorisant la nature et la biodiversité. L'ensemble des propositions et les modifications engendrées sur le projet initial est synthétisé dans [le bilan de la première phase de concertation accessible en ligne](#).

UNE DEUXIEME SEQUENCE ENGAGEE LE 17 MARS 2022

[> Consultez la restitution des 4 ateliers sur JeParticipe](#)

Cette deuxième phase de concertation porte sur la question transversale des déplacements ainsi que sur celle de la qualité du logement et des formes urbaines. Là encore, une diversité d'outils a été mobilisée pour recueillir la parole des citoyen·nes :

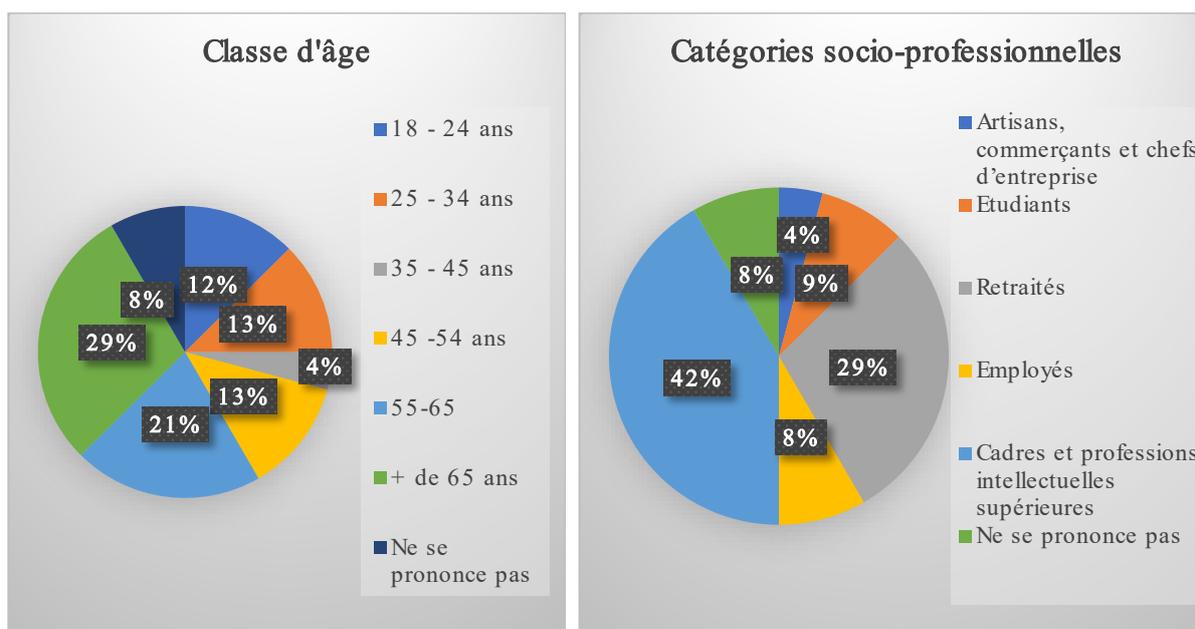
- Une réunion publique de lancement de la deuxième phase de concertation le 17 mars 2022
- Un questionnaire en ligne du 1^{er} au 29 mars 2022
- La constitution d'un panel citoyen ayant participé à :
 - 2 ateliers sur la thématique «mobilité »(5 et 19 mai)
 - 2 ateliers sur la thématique «logement »(9 et 23 juin)
- La mobilisation du Conseil de développement durable (24 mai et 30 juin 2022), avec notamment une contribution élaborée par le Comité Pour les Transports en Commun de l'agglomération rouennaise (CPTC).

Sur ces deux thématiques, peu de contributions ont été apportées par les Internaute·s sur la page de présentation du projet sur JeParticipe.

Une réunion publique de bilan de cette seconde phase s'est tenue le 15 septembre 2022.

Le panel citoyen comme outil de co-construction

Comme pour la phase 1, un comité citoyen, composé de volontaires, s'est formé à partir des réponses au questionnaire qui portait sur les deux thématiques de concertation de cette seconde phase. Ce comité constituait le dispositif central de cette concertation. Le panel se composait de 24 volontaires, 7 femmes et 17 hommes (malgré les efforts faits pour mobiliser davantage de femmes résidant dans la Métropole, essentiellement à Rouen. Il était composé majoritairement d'actifs avec une prédominance de cadres. Les retraité·es représentent 29% du panel et on peut noter la participation de 9 % d'étudiant·es. 11 membres étaient déjà dans le précédent panel citoyen et ont souhaité reconduire l'expérience.



Composition du comité citoyen, quartier Flaubert Phase 2

Les 24 volontaires ont été sollicités à 4 reprises pour des ateliers thématiques, recueillant la participation de 17 personnes en moyenne par atelier. Un espace en ligne leur permettait de retrouver l'ensemble des restitutions et des supports d'animation.

Chaque atelier a été conçu pour stimuler l'innovation et l'imagination des participant·es avec le recours à des présentations d'experts, des techniques d'intelligence collective, des sessions de travail et de co-construction, des mises en situation...



Photos des ateliers de mars à juin 2022

Que retenir des contributions sur la mobilité ?

Les dispositifs de concertation citoyenne (questionnaire en ligne, comité citoyen, réunions publiques, site Internet) autour des questions de mobilité dans le quartier Flaubert visaient à identifier les besoins et les attentes des futurs usagers sur les déplacements dans et vers le futur quartier, en distinguant chaque mode (marche à pied, vélo, transports en commun, voitures...) et en tenant compte des pratiques de mobilité émergentes (marche à pied augmentée, partage/mutualisation des véhicules, des vélos...). Le but était de pouvoir anticiper une traduction concrète en termes d'infrastructures, de partages de l'espace, d'équipements et de services à prévoir au sein de Rouen Flaubert.

L'analyse de l'expression des participant·es a permis de faire ressortir plusieurs points de vigilance et des souhaits concordants.

❖ Un écoquartier en entrée de ville : le défi de la circulation automobile

Dès les premiers échanges, les prévisions de circulation importante de véhicules motorisés (7000 véhicules en heures de pointe) au cœur même du quartier questionnent les participant·es.

En effet, un consensus émerge du panel de citoyens au sujet de la traversée d'un quartier, se voulant apaisé et exemplaire, par le flux important de véhicules transitant entre le boulevard de l'Europe et la descente du Pont Flaubert vers l'A1 50 et la Sud III.

L'équipe de maîtrise d'œuvre a expliqué que le principe de circulation s'impose par le projet de raccordement du Pont Flaubert porté par l'Etat. De nombreuses études de circulation ont été réalisées et présentes lors de la réunion publique du 15 septembre 2022.

Il a été indiqué que les projections réalisées prévoient une diminution du nombre de voitures traversant le quartier, dans la mesure où les véhicules poursuivront à l'avenir leur trajet sur la voie rapide sans avoir à emprunter le quartier Flaubert. Il a été également rappelé que le quartier Rouen Flaubert demeure une entrée d'agglomération, avec un réseau viaire principal pour cette entrée (le boulevard Béthencourt et la place centrale), un réseau viaire secondaire en zone 30 ou en zone 20 pour les riverains du quartier, et un réseau viaire à part, protégé des circulations, pour les piétons et les vélos. Par ailleurs, il n'est pas question que la voiture individuelle soit bannie du futur quartier.

Malgré ces arguments, le panel citoyen Flaubert souhaite que la Métropole puisse étudier des alternatives :

→ la possibilité d'abandonner les doubles voies de circulation au centre du quartier et éviter la traversée du quartier par un flux important de véhicules grâce à l'aménagement d'une trémie ;

→ la nécessité de conserver la trémie existante entre la prison Bonne Nouvelle et la Sud 3.

❖ **Le stationnement, levier pour réduire la part de la voiture dans le quartier**

Le Conseil de développement durable a été mis à contribution pour étudier les mobilités au sein du futur quartier. Dans le cadre du comité changement climatique et aménagement du territoire (CCCAT), Bernard Champeaux, de l'Association du CPTC, a présenté une contribution qui s'appuie sur les projections de circulation automobile dans le quartier : 34% des déplacements seraient effectués en voiture. Or, pour s'inscrire dans une trajectoire de neutralité carbone conforme aux ambitions affichées dans certains quartiers durables en Europe, il est nécessaire de ramener la part modale de la voiture en deçà du seuil de 20 %. L'un des leviers à actionner est la réduction du stationnement.

Or le projet n'intègre pas les valeurs plancher qui sont applicables au titre du PLUI métropolitain adopté en 2020. A titre d'exemple, l'analyse de l'offre de stationnement prévue pour la première tranche immobilière du projet (macro-lots 1 et 2 situés au droit d'une station TEOR T4 et bientôt T5) prévoit l'aménagement d'un parking de capacité égale à 625 places, pour 250 logements (dont 30 logements sociaux et 100 logements pour personnes âgées) et 9 000 m² de bureaux. Or, l'application des planchers PLUI aurait donné 206 places.

En outre, dans le cadre de sa contribution au Plan de Mobilité, le Conseil de développement démontre que la contrainte exercée à l'encontre du stationnement est un puissant levier en matière de report modal de l'automobile vers les transports en commun et les modes actifs de déplacement. Enfin il se permet de rappeler que le projet Rouen Flaubert se doit d'être exemplaire.

Pour ce qui est du grand public, deux questionnaires ont permis de solliciter son avis sur la mobilité au sein du quartier Flaubert : un questionnaire dédié au quartier (191 répondants du 1er au 29 mars 2022) et un questionnaire fait dans le cadre de la concertation T5 (574 répondants du 20 octobre 2021 au 14 janvier 2022). Ils font apparaître la nécessité d'intégrer des parkings pour le stationnement résidentiel, que ce soit dans l'immeuble (en souterrain) ou dans un bâtiment proche (à 10 min. de distance leur logement). Par ailleurs l'hypothèse d'avoir une place de stationnement mutualisée dans un parking bureau est accepté par 56% de répondants.

Enfin, le travail auprès du panel citoyen fait ressortir la nécessité de concevoir un parking relais aux abords du T5 et à proximité du quartier et non pas à l'intérieur de celui-ci.

Qu'est-ce qui a déjà été pertinent dans le passé, mais qui ne l'est plus aujourd'hui ? (Extrait de l'atelier 1 Mobilité du 05/05/2022)

- > Les grands parkings ;
- > Les doubles voies de circulation au centre d'un quartier qui se veut apaisé ;
- > Les grandes voies de circulation ;
- > Le stationnement sur la voie publique (sauf livraisons et stationnement < 15min) ;
- > Le stationnement alterné sur la voie ;
- > La traversée du quartier en voiture ;
- > La navette fluviale au profit d'une passerelle pour créer du lien permanent entre les 2 rives ;
- > Les escaliers pour installer des rampes ;
- > Les revêtements noirs au profit de revêtements blancs pour réduire la chaleur du quartier et se passer le plus possible de pétrole ;
- > Les voies embouteillées connectées à l'A150.

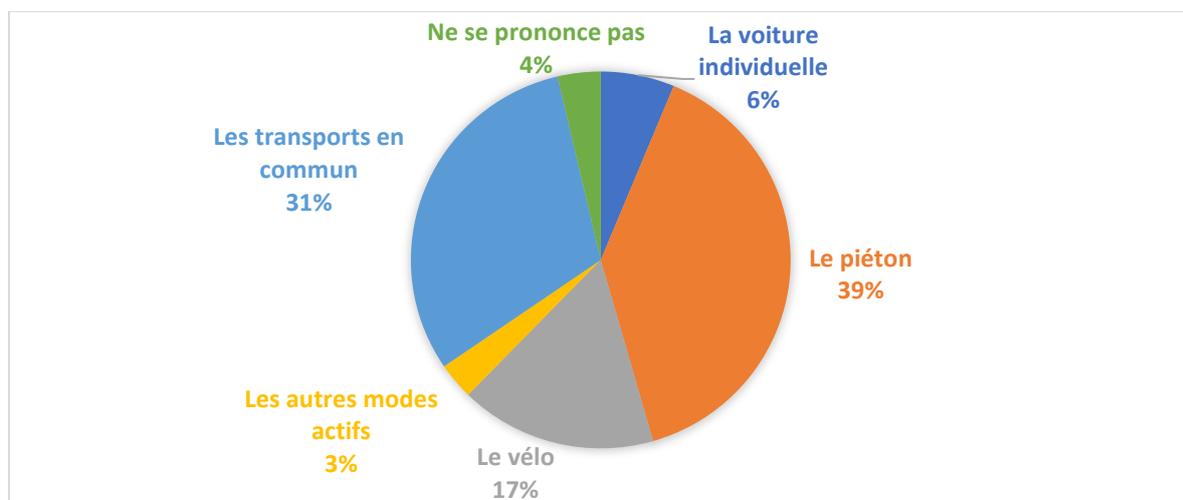
❖ La priorité donnée à la marche dans les circulations au cœur du quartier

Allant dans le sens des précédentes contributions, les différentes instances citoyennes mobilisées sur ce projet sont favorables à donner la priorité aux mobilités actives et collectives sur la voiture particulière, qui occuperait donc une place véritablement secondaire au sein du quartier. Plusieurs actions sur l'aménagement des espaces publics et sur l'organisation du quartier, concourraient à atteindre cet objectif :

→ le développement des aménagements favorables au partage de l'espace public (des trottoirs larges, des assises, des points d'eau...) qui tiennent compte de la vulnérabilité des piétons, des enfants, des seniors et des PMR, avec des séparations entre les pistes cyclables et les trottoirs pour éviter les conflits d'usages ;

→ intégration de passerelles ou d'espaces piétons importants qui favorisent la porosité en permettant de traverser le quartier à pied sans être limité par les anciennes voies de chemin de fer ou la circulation automobile ;

→ une zone 30 généralisée et/ou une limitation forte de la vitesse des circulations dans le quartier, à définir en priorisant la sécurité des modes actifs.



«Au sein du quartier Rouen Flaubert, quel mode de déplacement doit selon vous avoir la priorité ? »
Questionnaire en ligne du 1^{er} au 29 mars 2022

❖ Flaubert résolument multimodal

Situé en entrée de ville, le quartier doit proposer des alternatives efficaces et fortes favorisant le report modal de la voiture vers tout autre type de transport plus sobres.

La première piste évoquée est de développer les réflexions autour des pénétrantes dans le quartier : celles-ci doivent intégrer tous les modes et pas seulement les voitures (aussi pour les piétons, le vélo et les TC en site propre)

Le drainage par les lignes structurantes de transport en commun (T4 et T5) est dense et correspond aux attentes des citoyen·nes : 5 à 10 minutes est le temps raisonnable que les répondants au questionnaire seraient prêts à prendre pour rejoindre une station de bus. La contribution de CPTC note toutefois qu'il faut travailler avec soin la localisation des stations et leurs cheminements proches pour espérer un réel report modal vers les transports en commun. En outre, il faudra prendre en compte les pratiques des futur·es habitant·es en leur garantissant un parcours piéton fluide entre la station et leur domicile qui leur permette de bénéficier des commerces et aménités du quartier. Par ailleurs, les plateformes créées pour faire passer les bus pourraient également prendre en compte la réalisation éventuelle de projets ferrés futurs : tramway, voire tram-train, comme envisagé dans plusieurs prospectives portées par la Métropole. En outre, la ligne 33, actuellement en service dans le quartier, pourrait être maintenue pour garder la liaison avec la station Théâtre des arts et la zone industrielle.

Les participant·es sont enthousiastes quant aux ambitions de la Métropole vis-à-vis de la marchabilité au sein du quartier. Il faudra veiller à ce que les espaces publics envisagés par la maîtrise d'œuvre permettent de limiter la bétonisation et de maximiser la végétalisation du quartier, afin d'atténuer la chaleur l'été, de protéger la population des aléas climatiques, de limiter les conséquences de la pollution des sols et de la circulation (bruit, pollution) afin de favoriser autant que possible les circulations piétonnes dans le quartier.

En plus des espaces cyclables qui seront offerts aux cyclistes, plusieurs solutions pour développer la multimodalité sont envisagées par les participant·es : des vélos, vélos-cargos et trottinettes pourraient être mis à disposition en libre-service, associés à une offre dense d'abris vélos sécurisés. Le cycliste pourrait également emporter son vélo dans les bus...

L'autopartage ou le covoiturage pourraient également être développés au sein de la communauté de résident·es du quartier. Ces mesures pourraient être accompagnées par la collectivité et concrétisées par des systèmes connectés dans les immeubles ou les espaces publics.

Enfin, les participant·es expriment le souhait de maintenir et de développer davantage les navettes fluviales comme moyen de transport.

❖ Le quartier pédagogique : Flaubert comme démonstrateur des mobilités de demain

L'ambition de créer un nouvel écoquartier dans le cœur urbain métropolitain implique la nécessité d'être innovants et d'imaginer des solutions exemplaires et sobres en énergie : abandonner les revêtements noirs au profit de revêtements blancs, déployer des navettes autonomes, prévoir un éclairage public avec détecteurs de passage, implémenter un bus scolaire à pédales, mettre à disposition des chariots en libre-service pour faciliter les courses à pied, etc.

Enfin le panel citoyen a été associé aux réflexions des étudiant·es de l'Université de Technologie de Compiègne sur l'implantation de services de mobilités dans le futur quartier Rouen Flaubert. En lien avec les attentes évoquées plus haut, des étudiants, encadrés par l'équipe Flaubert, ont travaillé un semestre sur le programme du centre de mobilité, et ont proposé d'intégrer tous les services permettant de favoriser les alternatives à la voiture individuelle : accompagnement et conseils à la mobilité durable, location de vélos mécaniques et électriques, services de réparation et formations/sensibilisation à l'autoréparation,

stationnement vélo sécurisé, location d'autres engins de déplacement personnel, station de covoiturage, parking exclusivement dédié à l'autopartage...

Ils ont travaillé également sur les questions de logistique urbaine. Vu la situation géographique du quartier (entrée/sortie d'agglomération), il semblerait pertinent de concevoir un équipement support pour les activités commerciales/économiques du quartier (mais sans être en concurrence avec les activités commerciales en pied d'immeuble). Ce centre de dégroupage assurerait les livraisons du dernier kilomètre du quartier Flaubert à vélo ou en voiturette électrique. Un parking dédié aux exposants du marché du quartier pourrait y être installé, ainsi que des points de distribution circuits courts et des pick-up stations pour les habitant·es du quartier par secteur.

Que faut-il inventer ou mettre sur pied qui est absent actuellement ? Quelles actions nouvelles sont à entreprendre ? (Extrait de l'atelier 1 Mobilité du 05/05/2022)

Stationnement :

- > *Parkings voitures en sous-sol ;*
- > *Parking relais en dehors du quartier ;*
- > *Stationnements PMR ;*
- > *Places de stationnement vélo ;*
- > *Locaux vélos individualisés et électrifiés (1 par étage d'immeuble) ;*
- > *Stationnement payant pour les voitures ;*
- > *Stationnement fléché en sous-terrain pour les visiteurs ;*

Aménagement :

- > *Séparer les cyclistes des piétons ;*
- > *Aire de livraison par entrée de bâtiment ;*
- > *Création d'une voie sous-terrain sous le quartier pour faire passer les voitures ;*
- > *Revêtement blanc pour les voies de circulation pour réduire la chaleur ;*
- > *Aire de covoiturage ;*
- > *Cohabitation vélo/piéton ;*
- > *Passerelles pour la traversée des modes doux ;*
- > *Séparer les cycles et piétons ;*
- > *1 arrêt T5 sur le Pont Guillaume Le Conquérant rive gauche ;*

Équipement :

- > *Bornes de recharge ;*
- > *Chariots piétons en accès libre (Pour faire ses petites courses quand on est piéton) ;*
- > *Plus d'aires de jeu et de bancs (Tous les 100m). Pour que l'enfant puisse jouer aux pieds des logements et soient visibles des parents ;*
- > *Avoir plus de poubelles ;*
- > *Places de stationnement pour les vélos ;*
- > *Station gonflage vélo ;*

Service :

- > *Remise en service de la ligne de train avec un arrêt dans le quartier ;*
- > *Bateau bus pendulaire est-ouest qui dessert les quais ;*
- > *Centre logistique urbain pour limiter les flux de livraison et inciter à collecter ses colis au sien du quartier ;*
- > *Bateau bus qui vient en centre du quartier sur le canal ;*
- > *Navettes autonomes comme sur rive droite ;*
- > *Vélo-bus (type school bus) ;*
- > *Minibus autonome ;*
- > *Plateforme d'embarquement des vélos dans le T5 ;*
- > *Navette fluviale entre le futur canal et la seine (batobus) ;*
- > *Livraison à vélo ;*

L'ESSENTIEL SUR LA MOBILITE

- Les ambitions en termes de marchabilité du futur quartier conviennent aux participant·es ;
- La desserte en transports en commun est conforme aux attentes. Il faudra veiller à bien positionner les stations et à travailler sur des cheminements piétons qualitatifs favorisant l'utilisation des TC ;
- Ce nouveau quartier se doit d'être exigeant : démonstrateur des mobilités de demain (autopartage, mobilités connectées, stationnement et location de vélos etc.) ;
- De ce fait, les projections de circulation automobile traversant le quartier (7000 véhicules jour) ne sont pas satisfaisantes. Les participant·es invitent la collectivité à travailler sur de nouveaux scénarios permettant de réduire la part modale de l'automobile de 34% à 20% :
 - > conservation des trémies existantes ;
 - > création d'un raccordement sous trémie au pont Flaubert ;
 - > suppression des 2x2 voies au cœur du quartier ;
 - > réduction du stationnement de surface en se mettant en conformité avec les valeurs plancher applicables au titre du PLUi ;
 - > intégration d'une vision multimodale dans le dimensionnement des pénétrantes dans le quartier.

LES REPONSES APPORTEES A CE STADE PAR LA METROPOLE

SUR LA MOBILITE

La réunion publique du 15 septembre 2022 a permis à la Métropole et à l'Etat de venir présenter le projet de raccordement du Pont Flaubert et les enjeux de mobilité lié au nouveau quartier ([consulter la restitution ici](#)).

Les réponses apportées par les représentants de la Métropole et de l'Etat ont permis de :

- Réaffirmer l'ambition de la Métropole de **bâtir un quartier exemplaire, durable, marchable et résolument inclusif** ;
- **Rappeler les invariants** du projet et le contexte d'un projet de raccordement qui est nécessaire pour **canaliser et fluidifier les circulations automobiles** en cœur d'agglomération ;
- Justifier les choix techniques en revenant sur **l'historique, les enjeux et les finalités du projet de raccordement** sud du pont Flaubert ;
- Démontrer que les infrastructures projetées sont calibrées sur **des hypothèses basses de circulation automobile** (flux actuels moins 10%) : 70 000 véhicules par jour transiteront dans le quartier Flaubert à des vitesses limitées ;
- Insister sur **la priorité laissée aux modes doux** dans le futur quartier, qui ne permettra la **circulation automobile que sur deux axes routiers** majeurs ;
- Faire comprendre la **nécessaire prise en compte de l'automobile compte tenu des flux actuels sur la sud III / pont Flaubert**, mais aussi la réversibilité des infrastructures si la part modale de la voiture diminue dans les années à venir ;
- Insister sur **le dimensionnement hors-norme du quartier : 90 hectares** (dont 1/3 de nature), soit l'équivalent de 10 fois Luciline. Il faut pouvoir imaginer, en termes d'échelle, ce que cela implique de prévoir exclusivement des circulations piétonnes et apaisées, en dehors des grands axes de circulation, dans un périmètre aussi conséquent ;
- Relativiser **la densité qui sera réelle à l'échelle de l'îlot, permettant ainsi de libérer des emprises** importantes pour créer des espaces de promenade, de loisirs, de partage, dans une **ambiance urbaine apaisée et végétale**.
- Préciser que **le choix d'une trémie n'est pas le plus judicieux** car :
 - c'est un **choix favorable à la circulation des véhicules**, à des vitesses élevées, là où il s'agit plutôt au contraire, en zone urbaine, de les limiter et les ralentir ;
 - au vu du gabarit et des besoins, il ne pourrait pas s'agir d'une simple trémie, ce serait un **véritable tunnel** qu'il faudrait construire, pour un coût avoisinant les **100 M€** ;
 - un **tunnel avec toutes les nuisances que cela comporte** : équipements d'évacuation des gaz d'échappement, bruit, sorties de secours, enfin, une infrastructure conséquente, coûteuse, qui ne répondrait pas à l'attente citoyenne d'apaisement de la circulation et qui altérerait la continuité géographique entre Petit-Quevilly et la Seine, rendue possible grâce au projet proposé par la Maitrise d'œuvre.

Que retenir des contributions sur le logement ?

Les réflexions conduites autour de la question du logement ont vocation à identifier les besoins et attentes des futures usageres en termes de qualité du logement et de formes urbaines, mais aussi de traiter les enjeux du vivre ensemble, de caractériser ce qui fait le confort, la qualité d'habiter d'un logement et d'un quartier, la façon de concilier au mieux les différents usages des espaces et des équipements publics et de veiller à ce qu'ils soient inclusifs. Le futur quartier est pensé comme un espace de sociabilité où les habitant-es qui le souhaitent peuvent intégrer une communauté d'usagers. A ce titre, des services pourront être partagés en lien avec la mobilité (autopartage, vélo ou trottinettes partagées etc.) ou avec son lieu de résidence : espaces partagés, buanderies, espaces de coworking, logement cogéré, jardins partagés, etc.

Les modalités de concertation sur cette thématique consistaient en la mise en ligne d'un questionnaire (151 réponses recueillies en mars 2022, [Consulter le bilan du questionnaire ici](#)) puis en la tenue de deux ateliers les 9 et 23 juin 2022. Ces réunions avaient pour objectifs de travailler la question du logement dans le futur quartier Flaubert selon plusieurs entrées :

- Quelle est la vision des futurs usagers du logement «de qualité »?
- Quelles sont les formes urbaines privilégiées par le panel ?
- Qu'est-ce qu'habiter son quartier, son immeuble, sa résidence ?
- Quels sont les usages et les espaces que les citoyen·nes seraient prêts à partager ?

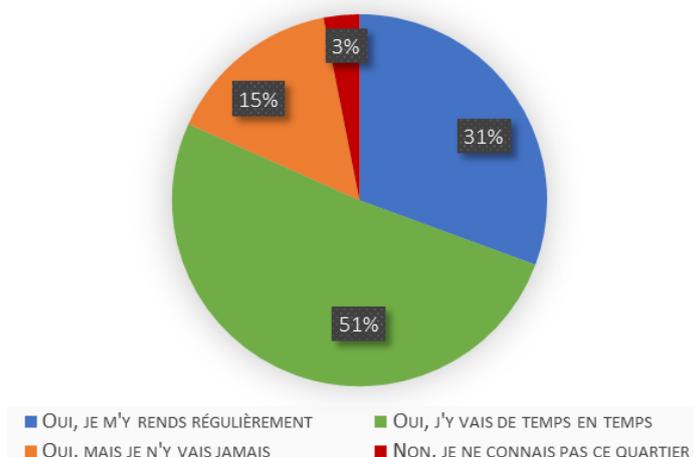
Le premier atelier s'est déroulé au 108 et a fait appel à l'imaginaire des participant-es en leur demandant de rédiger un récit fictif autour de cas d'usage qui permettraient d'imaginer le logement de demain. L'atelier du 23 juin 2022, portant sur les espaces et services partagés au sein de son lieu de résidence, consistait en une mise en situation concrète puisque la réunion s'est tenue au cœur même d'un projet d'habitat participatif porté par l'association d'habitantes «*BVGM– Bien Vivre et Vieillir à la Grand Mare*» à Rouen.

❖ Flaubert, quartier en transition, une attractivité sous condition

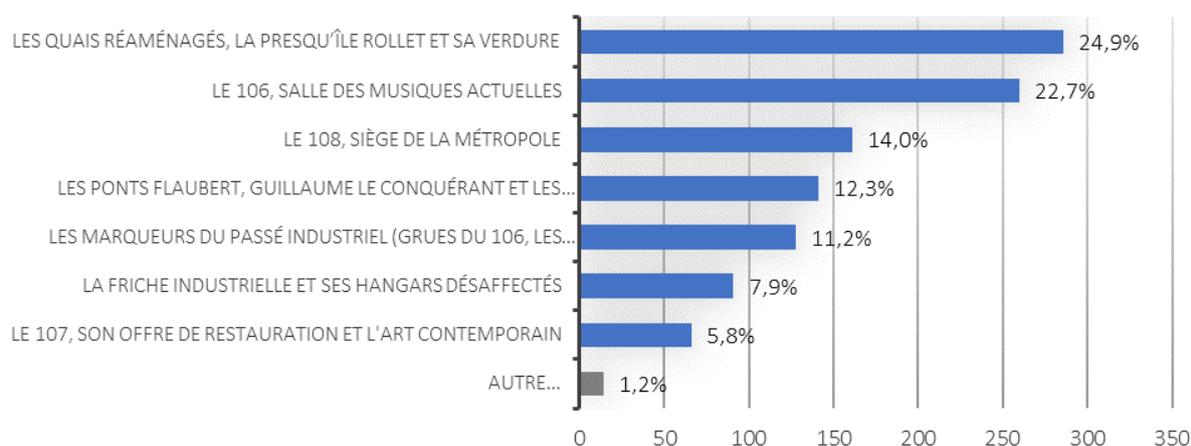
Situé en entrée d'agglomération, subissant de facto une circulation automobile intense et adossé à une ceinture industrielle importante, les aménités, les équipements, les logements et les espaces publics du quartier Flaubert devront ainsi être exemplaires pour que le quartier soit attractif auprès des investisseurs comme des futurs habitant-es et usagers.

Pour autant, le quartier exerce, malgré ses handicaps, une forme d'attraction auprès des habitant-es de la Métropole. L'enquête mise en ligne en octobre 2020, soit un an après l'accident industriel de Lubrizol et Normandie Logistique, montre que 82% des répondants connaissent le quartier et s'y rendent de temps en temps ou régulièrement. L'installation des hangars et des équipements culturels le long du fleuve, ou encore la réalisation d'une promenade fluviale, lauréate, qui plus est, du Grand Prix du Paysage en 2018, contribuent fortement à créer des pratiques au sein de ce quartier et contribuent à améliorer son image .

Connaissez-vous bien le quartier Rouen Flaubert ?



Quels sont pour vous les éléments les plus marquants du quartier Flaubert aujourd'hui ?



Questionnaire en ligne, octobre 2020

Des citoyen·nes seraient-ils prêts à venir habiter dans le futur quartier Flaubert ? Si 12% des répondants estiment que le quartier Flaubert n'est pas attractif et qu'ils ne viendraient pas y habiter, une majorité de répondants se projettent en tant que résidents mais sous certaines conditions :

→ si le risque industriel est maîtrisé : la première phase de concertation a montré la vive inquiétude des habitant·es vis-à-vis de cette thématique. 15% des répondants seraient prêts à s'installer dans le quartier à condition que des actions soient menées par les pouvoirs publics pour assurer leur sécurité ;

→ si le quartier offre une grande qualité environnementale et un cadre de vie apaisé dans un écrin de verdure. 12 % des réponses au premier questionnaire montrent que des futurs résident·es seraient attiré·es par les ambitions du quartier en matière de végétalisation. Ces aspirations sont confirmées dans le second questionnaire : les répondants seraient prêts à résider dans le quartier car celui-ci se veut exemplaire d'un point de vue environnemental et offre des espaces naturels et récréatifs (40% des réponses).

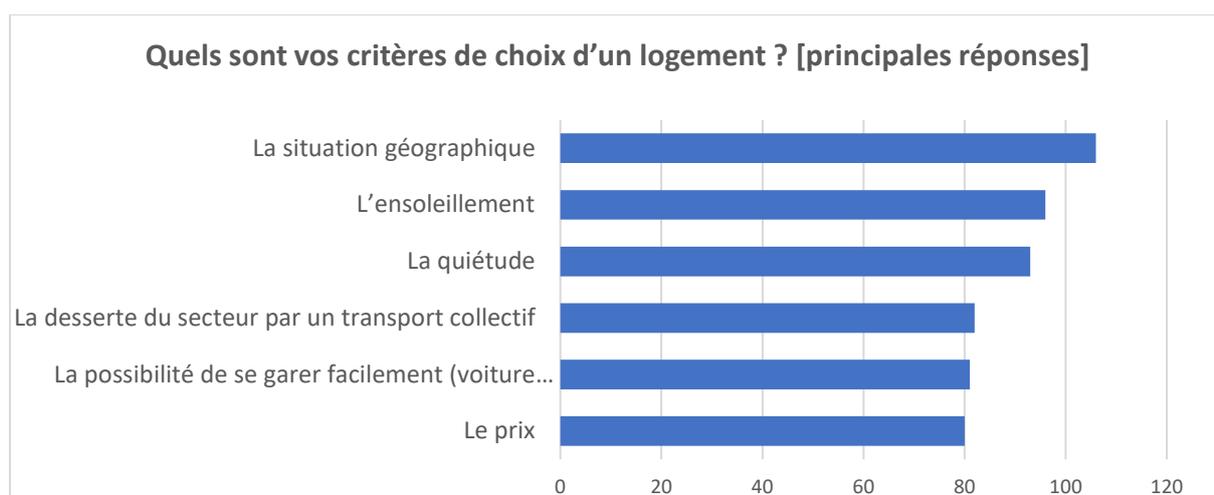
La question des formes urbaines, abordée en atelier avec le panel citoyen, conforte cette vision de quartier à haute valeur environnementale. Une activité de photolangage a montré que les préférences des participant·es s'orientaient très nettement vers des formes urbaines denses, avec des façades d'immeubles variées, mais laissant une place importante aux arbres et aux espaces de nature. Les toits, voire les façades

sont végétalisés, les orientations des bâtiments favorisent la l'entrée de la lumière dans les appartements et les économies de chauffage en hiver. Enfin, le logement individuel n'est pas plébiscité mais est inclus dans une dimension urbaine permettant de varier les morphologies urbaines.

«Nous aimerions qu'il y ait toute forme d'habitations Il faut un peu de tout : De l'habitat individuel, du moyen et du grand collectif.» Atelier du 09 juin 2022

❖ La localisation et la desserte en transports en commun : points forts du futur quartier
La proximité du centre-ville de Rouen est une vraie force du quartier Flaubert puisque la localisation du logement est le critère le plus important pour choisir son logement. 10% des répondants choisiraient Flaubert pour sa localisation idéale en cœur de ville et le long du fleuve (questionnaire de mars 2022). La desserte en transports en commun constitue également un critère de choix pour d'éventuels futurs résidents. Desservis par deux lignes structurantes, le quartier Flaubert est donc bien positionné sur ce point.

❖ Ensoleillement, quiétude et isolation, premiers critères de choix du logement selon les habitant-es



Questionnaire en ligne du 1^{er} au 29 mars 2022

Beaucoup d'autres critères spécifiquement liés au confort et à la qualité du logement sont cités comme importants pour les futurs résident-es :

→ l'ensoleillement et la quiétude au sein du logement, la taille de la pièce de vie ou encore la luminosité sont cités parmi les principaux critères de choix du futur logement.

→ l'isolation phonique et thermique des logements figure également parmi les réponses les plus citées (respectivement 14% des réponses) ce qui montre une prise de conscience des ménages sur cette thématique, que ce soit pour des raisons environnementales ou budgétaires.

→ la maîtrise du prix représente 8% des réponses. Il s'agit « du bon prix » à payer, en cohérence avec la prestation proposée et l'offre dans le secteur. C'est un défi à relever pour les acteurs du projets : comment proposer des projets immobiliers confortables et qualitatifs à coûts maîtrisés ?

En dernier lieu, le choix du logement se ferait en fonction de ses agréments : parking (vélo et/ou voiture), terrasse et balcon, rangements etc. La présence d'espaces partagés, la qualité architecturale du bâtiment, la modularité des espaces et les services annexes à l'immeuble sont également des critères secondaires pour choisir son futur lieu de résidence.

Enfin, il est très surprenant de constater que le logement individuel ne concerne que 5% des réponses. Les futurs résident·es déconstruisent ainsi les idées reçues sur le logement idéal vu par les français.

Au vu de la diversité des réponses apportées sur les questions de la qualité du logement, il conviendra d'apporter une diversité de solutions dans le futur quartier.

❖ Des résident·es prêts à partager des espaces

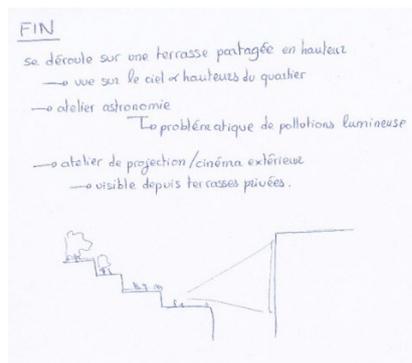
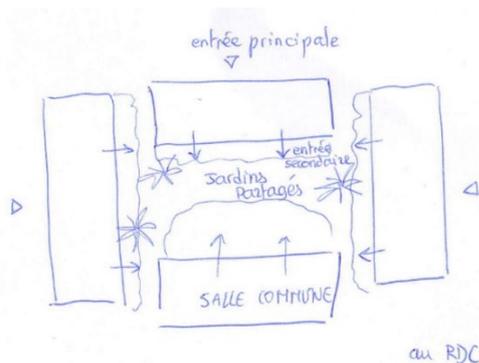
Le partage des espaces ne constitue pas une priorité ni dans le choix d'un logement ni dans l'évaluation de sa qualité. Cependant, en se projetant en tant que futurs résident·es, les répondants se disent majoritairement prêts à partager des espaces mutualisés.

Les préférences se dessinent en faveur des espaces extérieurs (toiture terrasse, jardin de résidence, espace de jardinage) mais aussi pratiques comme les garages à vélo et les espaces de coworking. Si les espaces extérieurs privés sont plébiscités par les répondants, 59% des réponses démontrent qu'un espace extérieur mutualisé pourrait convenir.

En outre, la buanderie, ou la chambre d'amis ne constituent pas des espaces que les répondants souhaitent mutualiser en priorité.

Le panel citoyen a été amené à travailler plus spécifiquement sur le partage d'équipements, d'espaces et de services au sein de leur résidence. Les espaces proposés par les participant·es vont dans le sens de ce qui a été mis en exergue dans le questionnaire quantitatif. Cependant, en termes d'usages, les membres du panel citoyen ont fait preuve de grande originalité en proposant le plus souvent des espaces partagés ouverts aux résident·es mais également à des publics extérieurs (autres habitant·es du quartier, étudiant·es, etc.). Ainsi, des espaces numériques de travail pourraient être proposés aux résident·es comme aux étudiant·es, le local vélo serait un espace pour garer son vélo mais aussi pour le réparer avec l'aide de la communauté, la salle polyvalente serait ouverte à l'extérieur pour y organiser des manifestations ou la transformer en salle de sport, et des espaces d'échanges et de services pourraient être créés par les résident·es.

L'exemple de l'habitat participatif intergénérationnel des 4 saisons à Rouen, dans lequel s'est déroulé l'un des ateliers, a certainement stimulé les esprits des participant·es. Les résident·es y sont réunis sous forme associative pour gérer des espaces communs : salle polyvalente, appartement partagé, buanderie, boîtes aux lettres connectées, jardin et parc partagé avec le quartier.... La plupart des résident·es ont participé à la construction de ce projet de 35 logements, livré en 2021, avec le bailleur social Logéo Seine.



FIN

se déroule sur une terrasse partagée en hauteur

→ vue sur le ciel et hauteurs du quartier

→ atelier astronomie

↳ problématique de pollution lumineuse

→ atelier de projection/cinéma extérieur

→ visible depuis terrasses privées.

L'ESSENTIEL SUR LE LOGEMENT

- La situation géographique du quartier Flaubert est un atout d'attractivité indéniable
- D'après les réponses au questionnaire, les deux conditions pour venir habiter dans le quartier Flaubert sont :
 - > La maîtrise du risque industriel et naturel
 - > La grande qualité environnementale du quartier
- Une bonne connexion au réseau de transport en commun est une raison supplémentaire de s'installer dans le quartier
- Les citoyen·nes partagent une même vision d'un quartier exemplaire du point de vue environnemental :
 - > de nombreux espaces naturels et récréatifs, des espaces publics larges favorisant les circulations piétonnes
 - > des formes urbaines variées dans une ambiance de densité laissant la part belle aux espaces verts
 - > des logements lumineux, peu énergivores, bien isolés phoniquement et thermiquement, et qualitatifs
- Les citoyen·nes seraient prêts à partager certains espaces avec leurs voisin·es mais aussi avec d'autres habitant·es :
 - > Les espaces extérieurs de la résidence : toiture, terrasse, jardin de résidence, espace de jardinage
 - > Des espaces intérieurs partagés avec des étudiants, retraités, travailleurs : salles polyvalentes, logement partagé, espace de coworking, garage/réparation vélo

LES REPONSES APORTEES A CE STADE PAR LA METROPOLE

SUR LE LOGEMENT

Un haut niveau d'exigence est imposé aux promoteurs de manière à offrir des logements de qualité aux futurs usagers tout en maîtrisant les coûts et créer ainsi un quartier attractif et favorisant la mixité sociale. Un travail très poussé a été fait autour des fiches de lot.

VERS UNE 3 EME PHASE PORTANT SUR LES EQUIPEMENTS ET L'ENGAGEMENT CITOYEN

La concertation se poursuit à partir de septembre 2022. Le Conseil de développement durable de la Métropole va être étroitement associé aux réflexions et le dispositif de panel citoyen va être poursuivi.

Le travail va porter sur deux thématiques :

- Quels équipements collectifs et services seront présents au sein du quartier ? Quelle offre et quelle demande ? Comment ces nouveaux équipements vont-ils s'insérer dans le tissu existant ?
- Vers de la co-gestion du quartier et l'engagement citoyen : les citoyen·nes sont-ils prêts à s'investir pour gérer des services, des équipements ou des espaces mutualisés au sein du quartier ? Quelles seront la nature de ces éléments en co-gestion ? Associative, libre, lucrative : quelle(s) forme(s) juridique(s) pour mutualiser ?

En complément, le Conseil de Développement Durable va produire une réflexion spécifique sur l'intégration des enjeux de santé dans la définition du projet d'aménagement.