



REUNION DE RESTITUTION DU PROJET ET DE CLOTURE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le jeudi 4 septembre 2025

1 CADRE DE LA REUNION

2

1.1	Date et lieux	2
1.2	Intervenants	2
1.3	Note d'ambiance	2

2 COMPTE-RENDU DES ECHANGES

3

2.1	Introduction	3
2.2	Les ambitions de la Métropole pour le quartier Saint-Sever et le secteur de la Nouvelle Gare	4
2.3	La concertation	7
2.4	Le projet de quartier autour de la nouvelle gare	8
2.5	L'opération de renouvellement urbain, Cœur Saint-Sever	12
2.1	Conclusion	14

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare est réalisé dans le cadre d'un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) signé en 2022 avec l'Etat, la Région Normandie, la Ville de Rouen, l'Etablissement Public Foncier de Normandie, Voies Navigables de France, SNCF Réseau, SNCF Gares et connexions et SNCF immobilier. Les partenaires s'engagent à la mise en œuvre de ce projet de long terme et garantissent l'articulation du projet urbain avec le projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

1 CADRE DE LA REUNION

1.1 Date et lieux

- Date : le jeudi 4 septembre 2025
- Lieu : Maison des Jeunes et de la Culture rive gauche
- Participants : 170 participants

1.2 Intervenants

- Nicolas Mayer-Rossignol, Président de la Métropole Rouen Normandie, Maire de Rouen
- Cyrille Moreau, Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie en charge des mobilités
- Sylvie Nicq-Croizat, Vice-Présidente de la Métropole Rouen Normandie en charge de la participation citoyenne
- Bertrand Masson, Directeur, Direction de l'Aménagement et des Grands Projets, Métropole Rouen Normandie – Ville de Rouen
- Philippe Coignet et Emmanuelle Lévêque, paysagiste et urbaniste, Agence OLM
- Michel Guthmann et Quentin Trey, Agence MGAU
- Aude Peyralbes, Responsable de projet, Direction de l'Aménagement et des Grands Projets, Métropole Rouen Normandie – Ville de Rouen
- Jean-Charles Le Guen et Théo Desgardin, consultants cabinet de concertation Etat d'esprit-Stratis, AMO de la métropole pour la concertation.

1.3 Note d'ambiance

La réunion s'est déroulée dans une atmosphère constructive.

Les participants étaient des habitants du quartier et de la Métropole, des chefs d'entreprises et d'établissements économiques du quartier, des responsables associatifs, des professionnels de l'aménagement et de l'immobilier, des membres du Conseil de Développement Durable de la Métropole, des membres du panel citoyen réuni fin 2024 et des participants aux différentes modalités de concertation ainsi que des élus du territoire. Des journalistes étaient aussi présents.

Les principaux sujets soulevés par les participants lors des temps d'échanges :

- Impact de la suspension du tracé LNPN
- Accessibilité et mobilité autour de la future gare
- Parti pris urbanistique du secteur de la nouvelle gare et autour de l'îlot Champlain
- Avenir du commerce dans le quartier
- Mobilités douces et continuités piétonnes, circulation dans les petites rues
- Ponts et franchissements de la Seine
- Nuisances sonores et usages du cours Clémenceau
- Équipements sportifs
- Requalification de la rue Lafayette
- Devenir du Quartier Libre
- Suites du projet

2 COMPTE-RENDU DES ECHANGES

2.1 Introduction

Nicolas Mayer-Rossignol rappelle que si le sujet principal de la réunion concerne la restitution de la concertation sur le projet urbain Saint-Sever Nouvelle Gare, il existe des liens étroits avec les enjeux de mobilités, notamment ferroviaire, mais aussi en matière de transports en commun structurants du territoire, un des axes forts des politiques publiques de la Métropole.

Il présente ensuite les principaux élus et acteurs impliqués :

- **Cyrille Moreau**, Vice-président de la Métropole en charge des mobilités.
- **Frédéric Marchand**, Adjoint au maire de Rouen pour le secteur rive gauche
- **Fatima El Khili**, Adjointe au maire de Rouen en charge de la ville durable et de l'urbanisme
- **Sylvie Nicq-Croizat**, Vice-présidente de la Métropole en charge de la participation citoyenne

Nicolas Mayer-Rossignol remercie les équipes de maîtrise d'œuvre et les bureaux d'études, également les services métropolitains et municipaux, qui interviendront dans la réunion et qui ont mis en œuvre cette démarche :

- **Bertrand Masson**, directeur des grands projets urbain
- **Aude Peyralbes**, responsable du projet de redynamisation de Saint-Sever
- **Isadora Guerra**, responsable du service participation et citoyenneté

Nicolas Mayer-Rossignol rappelle que cette réunion est avant tout un temps d'échange et non la présentation d'un projet abouti. L'horizon fixé à 2035 implique une vision de long terme, soumise aux aléas politiques et techniques, mais qui est nécessaire pour fixer un cap. La poursuite du projet permettra d'affiner de nombreux sujets et de poursuivre le dialogue.

Il insiste également sur le fait que certains volets, notamment la réalisation de la nouvelle gare de Rouen dans le cadre de la **Ligne nouvelle Paris–Normandie (LNPN)**, ne relèvent pas directement de la Ville ni de la Métropole, mais de décisions nationales. La LNPN qui implique la construction d'une gare prévue sur le site de l'ancien Sernam, près de la place Carnot, est aujourd'hui inscrite comme une priorité nationale dans la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**. Il y a aujourd'hui des difficultés, notamment en Ile de France, mais c'est un sujet que la Métropole et la Ville portent à l'échelle nationale. Dans ce contexte incertain, la Métropole entend néanmoins bâtir une vision d'aménagement en cohérence avec cette priorité nationale et avec les perspectives ouvertes par la future gare.

Nicolas Mayer-Rossignol souligne que la réflexion engagée s'inscrit dans une **vision globale de réaménagement et de redynamisation de la rive gauche**, et plus particulièrement du quartier Saint-Sever. Les aménagements en cours s'inscrivent déjà dans la **dynamique de transformation engagée**, tels que ceux du boulevard d'Orléans, du cours Clemenceau, le T5 et de la rue Saint-Sever, en sont des exemples concrets, même si les travaux ne sont pas encore finalisés.

Il rappelle que **Saint-Sever constitue le premier quartier économique de Rouen et de l'agglomération**, en termes d'emplois, d'activités et de potentiels, renforcé par la perspective de la future gare. Toutefois, le quartier présente également des fragilités et des difficultés, d'où l'importance d'une approche de long terme, par étapes successives. Nicolas Mayer-Rossignol insiste sur la nécessité de **co-construire cette vision** non seulement avec les habitants, mais aussi avec l'ensemble des acteurs concernés : commerçants, artisans, salariés, usagers du quartier, associations et représentants des enjeux économiques, de mobilité ou d'environnement.

Il précise que la réunion doit permettre d'aborder les perspectives à long terme, tout en laissant la possibilité d'évoquer des sujets plus immédiats comme la sécurité ou la propreté.

En conclusion, il réaffirme qu'il s'agit d'un **projet de long terme**, non finalisé, construit avec les habitants, les usagers et les acteurs du territoire. La réunion doit donc permettre l'écoute et l'échange autour de cette démarche.

2.2 Les ambitions de la Métropole pour le quartier Saint-Sever et le secteur de la Nouvelle Gare

Bertrand Masson commence par rappeler le point de départ du diagnostic sur le quartier Saint-Sever. Il le décrit comme **un quartier au tissu urbain « patchwork »**, marqué par des fragilités mais également doté de nombreux atouts solides sur lesquels s'appuyer pour envisager son développement.

Parmi ces points d'appui, il cite :

- une bonne desserte en transports en commun, actuelle et future ;
- la présence d'équipements structurants tels que la bibliothèque, le centre commercial Saint-Sever (dont la clientèle dépasse largement le quartier), la maison Saint-Sever et la MJC ;
- un paysage urbain singulier avec notamment le lien des quais et des berges de Seine renforcé par un travail de reconnexion en cours ;
- la place des Emmurées, espace central de vie et d'animation (marché, événements culturels, rencontres entre populations).

Il rappelle également que Saint-Sever constitue **le premier quartier d'affaires de la Métropole et de Normandie**, jouant un rôle de poumon économique essentiel. Enfin, il insiste sur le rôle fondamental des habitants et usagers du quartier, qui en font la vitalité et la richesse.

Bertrand Masson évoque ensuite les fragilités actuelles du quartier, que la Métropole et la Ville cherchent à pallier.

Parmi les principales difficultés, il cite :

- la vacance commerciale, avec des locaux vides nécessitant un travail de réimplantation d'activités, après travaux ;
- un tissu faubourien vivant mais parfois déconnecté du cœur du quartier, marqué par un habitat dégradé ou inadapté, en raison notamment de problèmes thermiques ou de qualité du bâti ;
- des espaces publics sous-exploités, au potentiel insuffisamment valorisé, comme l'allée Marcel Dupré, où l'absence de vie urbaine favorise certains mésusages.

Face à ce constat, il souligne la volonté de la Métropole, de la Ville et de leurs partenaires d'enclencher dès à présent une dynamique de transformation, dans une perspective de long terme.

Bertrand Masson décrit les actions déjà engagées pour amorcer la transformation du quartier Saint-Sever. Elles concernent :

- **l'espace public**, avec des réalisations comme le jardin Saint-Sever ou la place Henri Gadeau de Kerville, ainsi que des interventions plus légères mais symboliques, comme l'installation artistique sous la voûte reliant la station de métro à la place Henri Gadeau de Kerville, permettant de décloisonner et de mieux connecter les espaces ;
- **le bâti tertiaire et économique**, en lien avec les entreprises et propriétaires qui engagent des opérations de reconversion importantes ;
- **les mobilités**, à travers le développement des transports lourds mais aussi de la mobilité active (piétons et vélos), considérée comme essentielle pour la qualité de vie locale et pour renforcer les liens de proximité (habitants, commerçants, usagers du quartier).

Bertrand Masson insiste sur l'importance **des actions dites « soft »**, visant à mettre en vie le quartier. Dès le lancement de la démarche, la Ville et la Métropole ont veillé à développer ce type d'initiatives en complément des aménagements urbains.

Ces interventions comprennent notamment :

- les Terrasses du jeudi,
- la Rue aux enfants,
- Rouen Givrée,

- des animations culturelles comme l'installation d'un élément de la Forêt monumentale rue Saint-Sever, habituellement présenté en milieu forestier.

Ces événements contribuent à animer l'espace public, à renforcer l'appropriation par les habitants et à donner une identité vivante au quartier.

Bertrand Masson évoque ensuite **le rôle central des commerces** dans la vitalité du quartier. Une étude spécifique a été conduite pour les accompagner et renforcer leur présence, facteur clé d'animation urbaine.

L'ensemble de ces études s'inscrivent dans le cadre d'un projet partenarial d'aménagement (PPA), réunissant de nombreux acteurs publics aux cotés de la Ville et de la Métropole :

- la Région et l'État,
- les entités du groupe SNCF, impliquées dans le cadre du projet ferroviaire : SNCF réseau, SNCF immobilier, SNCF gares et connexions,
- des opérateurs techniques comme Voies navigables de France (pour les enjeux liés à la Seine) ou l'Établissement public foncier, qui intervient pour faciliter l'acquisition et la reconversion de terrains nécessitant des opérations lourdes.

Il précise que des acteurs privés, bien que non directement inclus dans le PPA, restent des partenaires essentiels pour la réussite de la transformation du quartier.

Bertrand Masson conclut en présentant la double dimension du projet.

D'une part, il repose sur des ambitions structurantes définies dès le départ :

- faire de Saint-Sever un quartier solidaire et attractif,
- engager une transformation sobre et pionnière en matière de transition écologique, inscrite dans une trajectoire soutenable,
- concevoir un projet qui s'intègre dans son site et dans la durée, en tenant compte du temps long nécessaire à la transformation urbaine.

D'autre part, il distingue deux périmètres d'intervention :

- la zone située à proximité de la future gare, qui fera l'objet de la présentation à venir ;
- la partie déjà existante du quartier, où vivent, travaillent et circulent les habitants et usagers, et sur laquelle des transformations sont déjà engagées.

■ Échanges

Une participante (habitante du quartier) a bien entendu que la future gare ne dépend pas directement de la Ville ni de la Métropole, mais elle souhaite néanmoins obtenir des précisions sur les aménagements prévus pour son accessibilité. Elle interroge sur la configuration à venir (tunnel, pont, autres solutions) et sur les moyens de correspondance envisagés, notamment via le T5 ou le F1, afin de savoir comment les voyageurs pourront sortir de la gare et se connecter à d'autres destinations que Saint-Sever.

Cyrille Moreau rappelle que plusieurs niveaux d'accessibilité sont pris en compte dans la conception de la nouvelle gare :

- À proximité immédiate, la priorité sera donnée aux piétons et aux cyclistes.
- À moyenne distance, le renforcement des transports en commun est prévu, avec la création d'une liaison directe en tramway entre la gare Rive-Gauche et la gare Rive-Droite.

Des scénarios d'ajustements du réseau existant de transports en commun sont aussi envisagés et à l'étude :

- renforcement important de la ligne F1 (axe nord-sud),
- évolution de certaines lignes de tramway,

- adaptation des tracés de certaines lignes de TEOR (notamment celle en provenance de Darnétal) pour une connexion directe avec la nouvelle gare.

Il précise que la SNCF est maître d'ouvrage du projet de gare, mais que les besoins en accessibilité entraînent aussi des évolutions pour le réseau de la Métropole. Un parking en silo est prévu pour les automobilistes, l'option souterraine étant écartée en raison de la présence de la nappe fluviale.

Enfin, il mentionne que le projet ferroviaire réutilise la tranchée ferroviaire située sous les quais haut rive gauche et inclut également un tunnel sous-fluvial, dont le percement aurait lieu vers le quartier Rouen Flaubert, permettant de relier Barentin.

Nicolas Mayer-Rossignol souligne que, compte tenu du volume important de voyageurs attendus, la future gare constituera très probablement le nœud de transport le mieux connecté de l'agglomération. Il précise que les futurs élus devront se prononcer sur l'opportunité de développer un nouvel axe structurant de transport en commun, qui pourrait prendre la forme d'un nouveau tramway.

Une participante (habitante du quartier depuis de nombreuses années) souligne que de nombreux habitants et commerçants s'interrogent sur l'avenir du commerce dans le quartier, qui constitue une dimension essentielle de son identité. Elle demande quelle est la capacité réelle de la municipalité et de la Métropole à faire évoluer le caractère actuel de l'offre commerciale.

Nicolas Mayer-Rossignol reconnaît que la question de l'avenir du commerce est centrale mais complexe, car elle relève avant tout d'une économie privée, échappant à une gestion totalement publique. Toutefois, la Ville et la Métropole disposent de leviers d'action, à la fois de court terme et de long terme.

Il détaille les actions de court terme :

Le dispositif de préemption qui permet à la collectivité de racheter certains fonds de commerce stratégiques afin d'orienter leur devenir. Il présente plusieurs exemples :

- La boulangerie de la place des Emmurés, installée grâce à une préemption, en lieu et place d'un commerce jugé inadapté.
- Les « Chrysanthèmes », restés fermés car le propriétaire refuse la préemption, empêchant l'installation d'un commerce jugé plus approprié.
- Une boîte de nuit près de la place des Emmurées, rachetée puis fermée pour des raisons de tranquillité publique.

Le soutien à l'animation commercante avec la mise en valeur du travail des commerçants du centre Saint-Sever et de la rue Saint-Sever, appuyés par la Ville et la Métropole : la rue aux enfants (désormais installée rive gauche, rue Lafayette), les foires à tout, ou encore les animations régulières place Saint-Sever.

Concernant, les actions sur le long terme, il évoque :

Les aménagements urbains structurants pour l'amélioration des espaces publics et comme un levier essentiel de transformation du commerce.

- Par exemple, le boulevard d'Orléans, qui a connu une profonde rénovation. Là où les commerces paraissaient « un peu glauque » il y a quelques années, l'aménagement a permis d'ouvrir et d'aérer l'espace, le rendant plus attractif.

La requalification immobilière : rachat et réutilisation de bâtiments pour installer de nouveaux usages, accueillir à terme des services publics et des commerces, en complément d'un traitement de l'habitat dégradé. Par exemple, le grand bâtiment rue Lafayette des Aubaines, a été acquis depuis peu.

Nicolas Mayer-Rossignol conclut en rappelant que cette transformation du commerce et de l'espace urbain représente un travail considérable, identifié comme une priorité urbaine de la municipalité et de la Métropole.

Eric Tabouelle (chef d'entreprise et propriétaire de l'immeuble de bureaux rénovés Normandie 1) demande quel est l'impact de la suspension du tracé de la nouvelle ligne ferroviaire Paris–Normandie sur les investissements prévus par la Métropole dans le quartier Saint-Sever. Sa question porte à la fois sur le contenu des aménagements envisagés et sur les délais de réalisation.

Nicolas Mayer-Rossignol précise que la décision évoquée en juin dernier par la Région Île-de-France ne constitue pas un abandon du projet, même si elle peut donner cette impression. Le projet reste d'actualité.

Cependant, il reconnaît un **contexte politique tendu** :

- La Région Île-de-France, et particulièrement les élus des Yvelines emmenés par Valérie Pécresse, s'opposent au projet, qu'ils perçoivent comme un chantier subi au bénéfice d'autres territoires (Rouen, Le Havre).
- Cette opposition ne relève pas de clivages gauche-droite mais de tensions territoriales entre l'Île-de-France et la Normandie.
- En face, les élus normands, toutes tendances confondues, apparaissent unis pour défendre le projet.

Nicolas Mayer-Rossignol insiste sur le rôle clé de l'État et du gouvernement comme arbitre. Un préfet, M. Castel, a été nommé pour piloter le projet et relancer les concertations, malgré des échanges parfois tendus avec la Région Île-de-France.

Il défend la ligne nouvelle comme un projet gagnant-gagnant, bénéfique aux Normands comme aux Franciliens :

- elle permet de réduire l'usage de la voiture pour se rendre à Paris, limitant ainsi les nuisances pour les Franciliens eux-mêmes ;
- elle est nécessaire à l'accroissement de l'offre de transport prévue par EOLE ;
- elle est stratégique aussi pour le fret ferroviaire.

Enfin, il rappelle que ce projet fait partie des quatre grands projets ferroviaires prioritaires en France (avec Nice–Marseille, Toulouse–Bordeaux, Perpignan–Montpellier). Dans un contexte budgétaire restreint, il insiste sur la nécessité de maintenir une union forte des acteurs normands et un lobbying constant, faute de quoi le projet risquerait de passer après d'autres.

En conclusion, le Nicolas Mayer-Rossignol reste prudent : le projet n'est ni arrêté ni annulé, mais son avenir dépendra du contexte politique et budgétaire national et de la capacité des élus normands à rester unis et mobilisés.

2.3 La concertation

Sylvie Nicq Croizat se félicite de la forte participation à la réunion, marquée notamment par la présence de nombreux jeunes, signe de l'intérêt suscité par la démarche. Elle rappelle que la réunion constitue la restitution de la troisième phase de concertation sur le projet Saint-Sever Nouvelle-Gare, une démarche entamée il y a près de dix ans et pensée sur le temps long, au regard de l'ampleur et de l'ambition du projet.

Cette troisième phase, conduite sur deux ans, visait à approfondir la concertation sur le quartier de la nouvelle gare. Elle a permis de recueillir **plus de 1 800 contributions**, à la fois nombreuses et qualitatives, venant enrichir le plan-guide du projet.

Elle insiste sur deux points essentiels :

- le quartier Saint-Sever est déjà un quartier habité, travaillé et commerçant ; il s'agit donc de le transformer avec ses habitants, ses acteurs économiques et associatifs, et non sans eux ;
- pour cela, la Métropole a déployé des méthodes diversifiées pour toucher tous les publics : enquêtes de terrain, phase d'écoute dans l'espace public, ateliers thématiques, panel citoyen réuni à trois reprises, workshop de jeunes adolescents, implication des enfants via la Rue des enfants notamment, et contributions du Conseil de développement durable.

Elle souligne que ces démarches ont fait émerger de fortes attentes citoyennes, qui seront détaillées dans la suite de la réunion et intégrées au projet. Elle réaffirme la conviction que **la participation citoyenne améliore la qualité et**

L'efficacité des projets, bien plus que s'ils étaient décidés uniquement entre élus.

En conclusion, elle remercie chaleureusement l'ensemble des participants, en particulier les membres du panel citoyen, les jeunes impliqués dans le workshop et les membres du Conseil de développement, dont les idées et l'engagement contribueront directement à l'amélioration du projet.

Théo Desgardin (Etat d'Esprit) présente les principaux enseignements issus de la troisième phase de concertation, en rappelant qu'il s'agit d'une synthèse, le bilan complet sera disponible sur la plateforme jeparticipe de la Métropole.

Les participants ont exprimé une attente forte concernant la qualité du cadre de vie. Ils souhaitent des espaces publics ouverts, accessibles et apaisés, favorisant la convivialité, le confort, la végétalisation et la sécurité. L'identité faubourienne du quartier doit être préservée et valorisée. Sur l'habitat, les habitants mettent en avant la nécessité d'une mixité sociale et générationnelle, avec une cohabitation entre familles, jeunes actifs, étudiants et personnes âgées. Ils demandent des formes d'habitat diversifiées mais adaptées à l'échelle humaine : petits collectifs plutôt que tours, respectueux du bâti existant tout en intégrant davantage de confort moderne.

En matière de mobilité, la priorité est donnée à la marche et au vélo. Les habitants attendent également des transports collectifs performants, bien interconnectés, et une gare insérée dans le quartier, facilitant l'intermodalité entre différents modes de transport. L'organisation des espaces de mobilité doit être repensée, avec notamment des parkings mutualisés et une utilisation de l'espace priorisant les modes actifs.

Les attentes portent aussi sur des équipements de proximité utiles à la vie quotidienne : écoles, crèches, services publics, mais aussi des lieux favorisant les liens sociaux et la convivialité, comme des équipements sportifs, culturels ou ludiques. La présence de la Seine, en bordure du futur secteur, suscite de nombreuses attentes : les habitants souhaitent reconnecter le quartier au fleuve, grâce à un aménagement paysager soigné qui concilie nature, loisirs et convivialité, à l'image de la prairie Saint-Sever.

Le commerce constitue un autre enjeu important. Les habitants demandent une offre diversifiée de proximité, intégrée au tissu urbain, et complémentaire de l'offre centrale de la rue Saint-Sever mais aussi des lieux hybrides mêlant activités économiques et vie sociale.

Enfin, **la transition écologique apparaît comme un fil rouge transversal**. Les participants souhaitent un quartier adapté aux effets du changement climatique, avec une végétation abondante pour offrir ombre et fraîcheur, des sols perméables, ainsi qu'une gestion durable de l'eau et des déchets. L'ambition est de faire de Saint-Sever Nouvelle-Gare un quartier résilient et attractif, conjuguant dynamisme urbain, qualité de vie et transition écologique.

2.4 Le projet de quartier autour de la nouvelle gare

Philippe Coignet, paysagiste-urbaniste, responsable de l'agence OLM, mandataire de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère, qui conçoit ce quartier depuis plus de deux ans avec les équipes de Michel Gutmann, architecte-urbaniste, ainsi que des bureaux d'études INGETEC, Une Autre Ville et Alphaville, rappelle que le projet est le fruit d'un processus long, nourri par la concertation, le programme et l'analyse du site. Il insiste sur l'importance de partir de l'écoute et de la lecture du territoire, plutôt que d'arriver avec des idées préconçues.

Il décrit le site de la future gare comme un espace vaste, plat, lumineux et aujourd'hui partiellement inaccessible, mais doté de potentiels exceptionnels : proximité immédiate de la Seine, horizon dégagé sur le centre-historique, l'île Lacroix et la côte Sainte-Catherine, qualité de lumière. **L'enjeu est d'assurer une « greffe en douceur » de la gare**, en créant des continuités entre le faisceau ferroviaire, la Seine, l'avenue Champlain, l'îlot Champlain et le faubourg.

La gare, conçue par la SNCF, constitue un invariant. L'équipe de conception se concentre sur les articulations : facilité

d'accès à la Seine, renaturation des berges, valorisation de l'avenue Champlain comme porte d'entrée du quartier, requalification de la place Carnot en véritable espace public confortable et généreux. L'objectif est de préserver l'existant (formes urbaines, matériaux, tissu faubourien) tout en créant des ouvertures vers la côte Sainte-Catherine et la rive droite.

Le projet s'appuie sur trois dimensions :

- l'écoute des habitants et des usagers et des contributions de la concertation,
- la lecture du site et de son identité rouennaise,
- la programmation urbaine, encore en cours de définition.

Sur cette base, plusieurs perspectives sont esquissées :

- 600 à 900 habitants, soit environ 300 à 500 logements, selon la densité et la taille des logements
- un ou plusieurs équipements publics à définir (bibliothèque, gymnase, école)
- une programmation mixte intégrant logements, commerces, bureaux et permettant d'accueillir 2 000 à 2 200 emplois
- un développement commercial conçu pour compléter l'offre existante sans la dénaturer.

Un schéma directeur a été présenté pour articuler ces composantes :

- le faisceau ferroviaire, avec 14 voies voyageurs et 2 voies fret ;
- le bâtiment voyageurs conçu par la SNCF, au cœur du dispositif ;
- la renaturation et l'accessibilité des berges de Seine, en continuité avec la prairie Saint-Sever ;
- un grand parvis élargi, allant au-delà de l'entrée de la gare pour relier la place Carnot, la Seine et l'ensemble du quartier, avec des enjeux de mobilité, d'ombrage et de perméabilité ;
- la prolongation du cours Clemenceau vers le parc Grammont, permettant une meilleure desserte de ce parc encore méconnu et riche en qualités ;
- une nouvelle ligne de tramway desservant la gare et le faubourg, avec un possible franchissement de la Seine via un nouveau pont adapté au tramway ;
- l'étude d'implantation d'une gare routière de 3 à 6 bus, avec deux options : près de la cité administrative ou au sud de la gare.

Enfin, deux hypothèses de franchissement supplémentaires de la Seine et des voies ferrées sont mentionnées : une passerelle pour les modes actifs reliant le quartier à l'île Lacroix à l'aval du pont Mathilde (dessinée sur les vues présentées) ou une autre option à l'amont de l'échangeur Mathilde reliant Grammont à la partie équipée de l'île Lacroix.

Philippe Coignet conclut en soulignant que le projet vise à conjuguer renaturation, qualité urbaine, mixité fonctionnelle et interconnexions de transport, afin de construire un quartier résilient, habité, animé et relié à la Seine et au quartier Saint-Sever existant.

Michel Gutmann présente plusieurs illustrations du projet afin de donner une vision concrète de ses impacts et de son intégration dans le quartier.

Le premier axe concerne le rapport à la Seine. Depuis le quai Jacques Anquetil, la construction de la gare doit permettre de requalifier le quai et de l'ouvrir aux habitants, en continuité avec les aménagements de la prairie Saint-Sever. L'objectif est de faciliter l'accès au fleuve, avec des cheminements adaptés à tous (escaliers, rampes accessibles), et de valoriser les usages existants ou à venir (réhabilitation de bâtiments, maintien d'activités comme Arkose, éventuelles péniches). L'idée est que sortir de la gare permette de profiter directement de la Seine.

Le deuxième axe concerne l'avenue Champlain et les parvis. Le bâtiment voyageurs, implanté en retrait, donnera lieu à une restructuration des bâtiments environnants, notamment de l'îlot Champlain (aujourd'hui occupé en partie par la Matmut). Certains bâtiments seront démolis (notamment en raison de l'élargissement de la tranchée

ferroviaire), d'autres transformés ou remplacés. À la sortie de la gare, cet espace constituera une véritable porte d'entrée dans Rouen, accueillant services et commerces en rez-de-chaussée, activités dans les étages. Deux parvis sont prévus :

- un parvis haut côté Seine, ouvert, spectaculaire, vitrine de la ville et du territoire;
- un parvis bas côté faubourg, en continuité avec le quartier habité, marqué par l'intermodalité (piétons, vélos, tram, bus).

Un soin particulier sera apporté à la mémoire du lieu, en conservant certains bâtiments emblématiques pour assurer une continuité historique dans un quartier en pleine transformation.

Le troisième axe concerne le quartier résidentiel. Situé dans le prolongement du faubourg et des rues existantes, il accueillera quelques centaines de logements. En raison de la nappe d'eau souterraine, il ne sera pas possible de construire de parkings souterrains. Cela implique de mettre les voitures à distance, mais permet en contrepartie de concevoir un quartier largement végétalisé, avec des venelles, des espaces sécurisés pour les enfants et les seniors, favorisant la convivialité et la mixité intergénérationnelle. L'installation probable d'un groupe scolaire accompagnera cette nouvelle population.

Enfin, l'organisation urbaine tiendra compte de la proximité du faisceau ferroviaire : aucun logement ne sera construit en bordure des voies ferrées. Ces espaces accueilleront plutôt des bureaux, des parkings, des hôtels ou auberges de jeunesse, jouant un rôle de protection contre les nuisances sonores et visuelles du trafic ferroviaire.

En conclusion, **Michel Gutmann** décrit un projet qui cherche à conjuguer ouverture sur la Seine, continuité avec le faubourg, végétalisation, mixité sociale et intermodalité, tout en intégrant les contraintes techniques et en préservant la mémoire urbaine.

■ Échanges

Un habitant de l'île Lacroix s'étonne que le projet privilégie la construction en retrait (rue Desseaux, îlot Champlain) plutôt qu'en bord de Seine, qu'il juge plus valorisant malgré les contraintes du PPRI. Il s'inquiète aussi des coûts et impacts liés à la restructuration de l'îlot Champlain.

Nicolas Mayer-Rossignol explique que le faisceau ferroviaire doit rester côté Seine pour des raisons techniques liées au tunnel sous-fluvial et aux courbures des rails, rendant impossible l'inversion proposée. L'avenir de l'îlot Champlain reste ouvert (conservation, démolition partielle ou totale), avec l'ambition d'en faire un espace pivot au service du quartier. Il rappelle que la zone en bord de Seine est fortement exposée au risque d'inondation, limitant les constructions. L'ambition du projet est de créer une continuité paysagère et piétonne le long de la Seine, permettant à la fois de s'y promener, d'habiter à proximité et de profiter d'un cadre agréable.

Il élargit la perspective en évoquant deux autres continuités : une trame verte est-ouest (depuis les berges jusqu'au faubourg), déjà amorcée avec les travaux actuels sous les arbres du cours Clémenceau, offrant bancs, jeux pour enfants et une vraie promenade de quartier ; une liaison sud-nord via la rue Saint-Sever, reliant le faubourg jusqu'au pont Boieldieu, pour renforcer les connexions du quartier.

Jean-Michel Bérégovoy, adjoint au maire en charge de la ville résiliente et de la transition énergétique, complète en soulignant que la renaturation est une réponse technique au changement climatique : déminéralisation des sols, absorption des eaux pluviales, zones d'expansion des crues. Les aménagements des quais et du cours Clémenceau illustrent cette approche, conciliant embellissement, gestion hydraulique et résilience urbaine.

Bernard Champeau, représentant du comité pour les transports en commun, membre du conseil de développement, salue la qualité du processus de concertation mené par la Métropole et la bonne prise en compte des enjeux de mobilité dans le projet (mobilités actives, tramways, bus, services associés). Il salue le sérieux de l'écoute et l'intégration des contributions citoyennes, qu'il juge remarquable et pas forcément répandue ailleurs en

France.

Il formule deux suggestions :

- Accessibilité gare–parvis Carnot : assurer une continuité horizontale parfaite entre les quais terminus et la place Carnot, pour faciliter les correspondances train–tram sans obstacle, à l'image des gares de Caen et du Havre.
- Valorisation des cheminements piétons : mettre en avant un véritable « plan de marchabilité » structuré autour de deux grandes magistrales piétonnes (axe Nord-Sud Beauvoisine–Saint-Sever et axe Est-Ouest Grammont–Flaubert), se rejoignant près de la gare.

Nicolas Mayer-Rossignol note la suggestion formulée sur la valorisation des cheminements piétons et paysagers, en reconnaissant sa pertinence, et souligne que la Métropole avance progressivement, en conciliant vision d'ensemble et contraintes de chantier, tout en confirmant l'importance de l'accessibilité piétonne et de la qualité paysagère dans la conception du projet.

Yves Vernon, représentant de l'association Média Formation implantée à Saint-Sever et sur l'Île Lacroix, remercie les intervenants et souligne l'attrait des perspectives présentées pour le quartier. Il demande des précisions sur le pont évoqué pour le passage d'une ligne de tra.

Cyrille Moreau répond que le pont actuel ne sera pas modifié : des travaux de sécurisation et d'étanchéité étaient prioritaires et le pont ne peut accueillir de rails pour des raisons techniques. La solution étudiée est la construction d'un pont parallèle au pont Corneille actuel, visuellement similaire, destiné à accueillir tramway et trafic ferroviaire (une ligne de tram-train, imaginée dans le cadre du projet de RER métropolitain - le SERM, Services Express Régionaux Métropolitain - pourrait emprunter ce tracé), sans surcharger l'ouvrage existant. Il rassure les habitants : aucun pont ne passera directement au-dessus de l'île Lacroix.

Nicolas Mayer-Rossignol rappelle l'accident du travail malheureusement survenu sur le chantier du pont Corneille, qui a engendré des retards, mais précise que les travaux ont repris et se poursuivent normalement. Il insiste sur l'importance de l'île Lacroix dans le projet Saint-Sever Nouvelle Gare : véritable atout paysager et urbain, déjà valorisé par des jardins et bientôt par un projet de promenade autour de l'île, renforçant son rôle dans l'attractivité du territoire.

Un participant demande si la passerelle prévue entre Saint-Sever et l'île Lacroix pourrait être prolongée jusqu'à la rive droite.

Nicolas Mayer-Rossignol reconnaît que ce serait idéal mais souligne de fortes contraintes : pente nécessaire pour un accessibilité universelle, navigation fluviale à préserver et coût élevé (plusieurs dizaines de millions d'euros). Il rappelle néanmoins l'intérêt majeur de telles infrastructures pour la mobilité urbaine et les liaisons urbaines, tout en plaident pour une réflexion progressive.

Un habitant du cours Clémenceau évoque les nuisances sonores et olfactives du secteur, craignant que les futurs aménagements (jeux pour enfants, animations) aggravent la situation. Le Maire confirme l'installation de deux toilettes publiques pour limiter les désagréments et précise que les jeux seront implantés de manière limitée afin de préserver une ambiance apaisée. Le projet cherche à équilibrer animation et tranquillité.

Jean-Michel Bérégovoy complète en rappelant que les passerelles, malgré leur coût, sont des atouts majeurs pour la marchabilité et l'attractivité urbaine, citant l'exemple de Bilbao où elles ont contribué à transformer l'image et le dynamisme de la ville.

Un habitant de l'agglomération interroge les intervenants sur la possibilité de couvrir et végétaliser la plateforme

ferroviaire. Son objectif serait d'éviter une rupture paysagère dans la ville et de mieux intégrer la future infrastructure dans l'environnement urbain.

Bertrand Masson explique que, si techniquement possible, cette option serait très coûteuse et peu adaptée : la couverture impliquerait des constructions supplémentaires, risquant de créer un effet oppressant, tandis qu'une végétalisation sur dalle resterait limitée (petits végétaux, pas d'arbres). Le choix retenu est de préserver un espace ouvert, offrant des vues remarquables sur la cathédrale et la côte Sainte-Catherine. **Jean-Michel Bérégovoy** ajoute que la végétalisation est déjà intégrée dans des aménagements quotidiens (abribus, quais) et que l'arrivée à la gare doit valoriser le paysage rouennais.

Un autre participant souligne le manque d'équipements sportifs, notamment pour les sports de raquette.

Nicolas Mayer-Rossignol reconnaît l'importance d'intégrer les équipements publics dès la conception du projet et rappelle l'offre existante (paddle sur les quais, tennis à Saint-Étienne et Sotteville, squash à Isneauville et projet à Amfreville). Il mentionne aussi les investissements en cours sur Grammont et Flaubert. **Fatima El Khili** précise que certains équipements, comme le gymnase prévu dans le quartier Rouen Flaubert, seront accessibles avant les aménagements du quartier de la nouvelle gare, renforçant la logique de proximité et de marchabilité.

Enfin, une habitante de la rue de Lessard près de la place des Emmurées demande si des aménagements sont prévus rue Lafayette.

Nicolas Mayer-Rossignol confirme que ce secteur sera requalifié, dans la continuité des projets déjà réalisés ou en cours (marché des Emmurées, rue Saint-Sever, jardin Saint-Sever, boulevards d'Orléans et Clémenceau). La rue Lafayette constitue la prochaine étape, avec une jonction déjà réalisée vers le Jardin des Plantes.

2.5 L'opération de renouvellement urbain, Cœur Saint-Sever

Aude Peyralbes salue la forte participation du public et rappelle que les habitants suivent depuis neuf ans les concertations préalables, étapes essentielles dans la définition des projets urbains. Elle insiste sur le fait que ces concertations ne marquent pas la fin des échanges, mais qu'elles ouvrent au contraire la voie à de nouveaux moments de discussion, notamment autour de l'opération Cœur Saint-Sever.

Cette opération vise à renouveler et redonner de la qualité au cœur vivant du quartier, situé entre les rues Saint-Sever et Lafayette. Les habitants se sont déjà beaucoup exprimés sur ce secteur, en évoquant la qualité de l'habitat, la situation des commerces, les activités et les équipements. Des réunions spécifiques ont d'ailleurs été organisées, par exemple avec des commerçants et usagers, pour analyser les dynamiques actuelles, parfois négatives.

L'opération a trois objectifs principaux :

- requalifier l'habitat, marqué par des situations de dégradation, d'insalubrité, voire de péril,
- réorganiser les commerces et les rez-de-chaussée actifs,
- améliorer le cadre de vie, notamment par le réaménagement des espaces publics, déjà largement débattus avec les habitants

La rue Lafayette reste à traiter, en attente des décisions concernant les mobilités (tram, TEOR, ligne F1). Désormais, les perspectives se précisent, ouvrant la voie à de nouvelles discussions. Enfin, elle mentionne l'allée Marcel Dupré, espace reliant la rue Saint-Sever à la rue Lafayette, aujourd'hui indéfini (entre place, allée ou rue). L'ambition est de le réaménager dans le cadre du prochain mandat.

Aude Peyralbes explique que, si beaucoup d'échanges avaient déjà eu lieu avec les habitants au sujet du quartier, aucune réunion spécifique n'avait encore permis de discuter directement des types de logements souhaités ou des

commerces à privilégier dans les réaménagements à venir le long des rues Saint-Sever et Lafayette. Une réunion de concertation préalable, organisée le 9 octobre prochain abordera précisément ces thématiques.

L'objectif est d'accompagner les habitants et les porteurs de projets, sans nécessairement recourir systématiquement à des moyens lourds et coûteux comme l'expropriation ou la démolition. Des dispositifs existent déjà pour soutenir la modernisation du quartier :

- aides aux commerces, via la Métropole et le service commerce de la Ville, pour financer des travaux dans les locaux ou les premiers mois de loyers pour les nouveaux commerces,
- Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), permettant aux copropriétés et propriétaires de bénéficier d'aides (notamment de l'ANAH) pour améliorer la qualité de l'habitat, notamment en matière de rénovation énergétique,
- soutien au ravalement de façades, avec un dispositif d'aide qui concerne d'abord la rue Saint-Sever, puis peut-être la rue Lafayette.

Elle revient sur la vigilance de la Ville et la Métropole depuis plusieurs années concernant la transformation du tissu commercial et immobilier. Concrètement, la Ville et la Métropole ont déjà procédé à des acquisitions (murs de commerces, baux commerciaux via les droits de préemption) pour orienter l'évolution des activités dans un sens jugé plus favorable à l'animation du quartier.

Enfin, elle souligne la nécessité de renforcer l'animation culturelle et sociale, en rappelant que le secteur concerné par l'opération Cœur Saint-Sever est inscrit dans la géographie des quartiers prioritaires de la politique de la Ville (QPV), au même titre que Grammont et Orléans. Il concentre une part importante de ménages en situation de pauvreté et de difficultés. Des dispositifs spécifiques vont donc être mis en place pour soutenir les habitants, avec la mobilisation d'acteurs comme la MJC Rive gauche et d'autres structures locales.

Aude Peyralbes précise que l'opération Cœur Saint-Sever s'articulera autour de trois axes prioritaires :

- les rez de chaussées actifs pour les commerces et activités,
- la réhabilitation du bâti existant,
- et, lorsque nécessaire, la démolition et reconstruction.

Pour rendre cela possible, la Métropole mobilise un outil spécifique opérationnel, la concession d'aménagement, qui devrait être confiée à l'aménageur de la Métropole, la Société Publique Locale Rouen Normandie Aménagement. Cet outil doit permettre d'intervenir plus directement lorsque certains propriétaires ne peuvent pas, ne veulent pas ou n'ont pas les moyens de réaliser les travaux.

Elle décrit ensuite le périmètre d'intervention, situé entre les rues Saint-Sever et Lafayette, englobant plusieurs îlots stratégiques :

- des immeubles de la reconstruction, présentant une qualité architecturale mais ne répondant pas aux enjeux énergétiques actuels ;
- des bâtiments beaucoup plus anciens, parfois à colombages, dont certains sont en mauvais état structurel (poutres fragilisées notamment) ;
- un secteur reliant le centre commercial au jardin Saint-Sever, marqué par la présence d'espaces dégradés ou sans affectation (ancien magasin Envie, friches), qui souffrent d'un manque de qualité urbaine.

L'objectif affiché est d'améliorer la cohérence et la qualité de ce cœur de quartier, en travaillant à la fois sur le bâti, les rez-de-chaussée commerciaux et les liaisons urbaines.

■ Échanges

Un participant, habitant près du jardin des Plantes, explique qu'il se rend régulièrement à vélo à Saint-Sever mais constate que la circulation rue Lafayette est devenue de plus en plus compliquée et dangereuse pour les cyclistes. Il exprime le souhait que, d'ici 2035 ou 2050, cette rue puisse être entièrement dédiée aux piétons, cyclistes, transports en commun et véhicules de secours, en excluant la circulation automobile.

En complément, il propose que la gare intègre des panneaux photovoltaïques sur sa couverture, estimant préférable d'exploiter ce potentiel plutôt que d'installer des panneaux solaires sur des terres agricoles.

Une participante, habitant rue Couture, une rue très étroite qui n'est pas en sens unique. Elle propose que cette rue, ainsi que plusieurs petites rues environnantes, soient mises en sens unique, ce qui faciliterait grandement les déplacements cyclables et améliorerait la fluidité.

Nicolas Mayer-Rossignol reconnaît que la demande de mise en sens unique de certaines rues étroites est légitime et compréhensible. Toutefois, chaque modification doit être étudiée dans son ensemble, car elle peut entraîner des effets indirects non anticipés sur le plan de circulation. Il se montre donc prudent mais s'engage à examiner cette proposition.

Il rappelle que les choix de circulation impliquent souvent des intérêts divergents : les habitants, les commerçants (stationnement, livraisons), ou encore ceux qui souhaitent traverser rapidement le quartier. Le rôle des élus est donc de rechercher un équilibre au service de l'intérêt général.

Enfin, il confirme que la rue Lafayette représente la prochaine grande étape de réaménagement, après les transformations déjà menées ou en cours (rue Saint-Sever nord-sud, boulevard d'Orléans, cours Clémenceau avec une extension jusqu'à Grammont). Il cite également l'avenue des Martyrs de la Résistance, déjà dotée d'une longue piste cyclable sécurisée, qui doit encore être connectée à la rue Lafayette. La difficulté principale reste la gestion des enjeux de mobilité sur la rue Lafayette, en raison de la forte circulation de bus et de la réflexion à mener sur son avenir.

Un participant souhaite savoir ce qu'il adviendra de la friche Lucien - quartier libre de Rouen - dans le cadre des aménagements liés à la future gare.

Nicolas Mayer-Rossignol explique que le Quartier Libre, installé sur la friche de l'ancien SERNAM, continuera d'exister tant que le site restera une friche, c'est-à-dire jusqu'à la construction effective de la future gare, qui n'est pas prévue à court terme. En attendant, la collectivité reste attentive aux questions de cohabitation : il s'agit de permettre que l'activité culturelle et associative de la friche se poursuive, tout en veillant à limiter les nuisances pour les riverains proches.

Aude Peyralbes ajoute que cette préoccupation a été fréquemment émise en concertation. Le plan guide permet de retrouver des éléments de la programmation du quartier libre (tiers-lieux culturel, lieux de diffusion, lieux de vie sociale et de convivialité) dans les futurs espaces, notamment sur les berges. La forme serait en revanche différente du quartier libre actuel dont les aménagements ont été conçus pour une durée de vie limitée.

2.6 Conclusion

Nicolas Mayer-Rossignol clôture la réunion en adressant des remerciements : aux élus impliqués, aux équipes municipales et métropolitaines, aux services techniques, aux bureaux d'études et de concertation, ainsi qu'aux commerçants, artisans, entreprises, associations et surtout aux habitants et usagers. Il souligne que ce long travail collectif, mené depuis plusieurs années, a permis d'obtenir des résultats qui n'auraient pas pu être atteints sans cette mobilisation.

Il revient sur l'attachement des habitants et des usagers à la rive gauche, parfois perçue comme délaissée par rapport à la rive droite, et sur la volonté commune d'améliorer le cadre de vie malgré les difficultés. Selon lui, les nombreux projets en cours (quartier Flaubert, T5, aménagements du parc-canal, etc.) témoignent de la volonté d'« investir fortement » sur la rive gauche.

Enfin, il conclut sur une note d'optimisme en affirmant sa conviction qu'« ensemble, nous sommes sur la bonne voie », et invite à poursuivre les échanges après cette phase "officielle" de concertation.