

SAINT-SEVER NOUVELLE GARE

COMPTE-RENDU DU COMITE CITOYEN

1 LE CONTEXTE ET OBJECTIFS DU COMITE CITOYEN

Dans le cadre du projet de la future gare de Saint-Sever, la Métropole Rouen Normandie a mis en place un comité citoyen afin d'impliquer les habitants et usagers dans la réflexion sur l'aménagement du quartier. Ce comité s'inscrit dans une démarche plus large de concertation publique visant à assurer une co-construction du projet en intégrant les attentes et préoccupations des citoyens dès les premières étapes de conception.

La création de ce comité répond à plusieurs enjeux majeurs :

- **Favoriser une approche participative** et donner la parole aux habitants et usagers du quartier afin qu'ils puissent exprimer leurs besoins et attentes concernant l'aménagement de la future gare et ses abords.
- **Créer une vision commune du projet** en associant les citoyens à la conception du quartier et en structurant leurs idées autour de scénarios d'aménagement réalistes et réalisables.
- **Articuler le projet avec les dynamiques locales.** La transformation du quartier doit s'inscrire dans une logique de développement durable et de transition écologique, tout en tenant compte des contraintes et des atouts existants.
- **Renforcer l'adhésion au projet**, en impliquant les citoyens dans les choix d'aménagements, le comité citoyen contribue à une meilleure appropriation du projet par les habitants et usagers.

Le comité citoyen s'est articulé autour de trois sessions de travail, permettant d'explorer les attentes et besoins en matière de mobilité, d'espaces publics et d'intégration environnementale.

Pour **les modalités de recrutement**, plusieurs moyens ont été mobilisés :

- Un appel à participation a été diffusé sur le site « je participe » de la Métropole et en dernière partie du questionnaire diffusé en novembre
- Une présentation de la démarche dans le cadre des 2 ateliers flashes
- Une affiche en gare pendant 2 semaines
- Une proposition aux personnes engagées dans un CTAI (contrat territorial d'accueil et d'intégration) avec la Métropole (5 participants au comité)
- Au total une 60^{ème} de personnes ont manifesté un intérêt pour participer à la démarche

Note d'ambiance générale

Toutes les personnes présentes ont participé activement aux ateliers, que ce soit lors de la phase idéative que lors de la mise en commun et du débat. Les participants ont l'habitude de participer à des temps de concertation (déjà présent à d'autres temps autour du projet SSNG).

2 LE CADRE ET LE DEROULE DE CHAQUE SESSION

■ Session 1 - Introduction et présentation du projet (28 novembre 2024)

Objectifs :

- Présenter les enjeux du comité citoyen et du projet Saint-Sever Nouvelle Gare.
- Recueillir les premières attentes des participants sur les aménagements des berges et du parvis.
- Engager les citoyens pour les sessions suivantes.

Participants : 32 inscrit.es

Enseignements clés :

- Importance d'un parvis à la fois fonctionnel et attractif.
- Volonté d'espaces végétalisés sur les berges.
- Besoin d'améliorer la signalétique et les connexions intermodales.

■ Session 2 - Construction des scénarios d'aménagement (7 décembre 2024)

Objectifs :

- Visiter le site et mieux comprendre ses spécificités.
- Concevoir des scénarios d'aménagement pour les berges et le parvis au travers de trois identités de projet : **Ville verte**, **Ville conviviale**, **Ville accessible**.

Participants : 21 participant.es

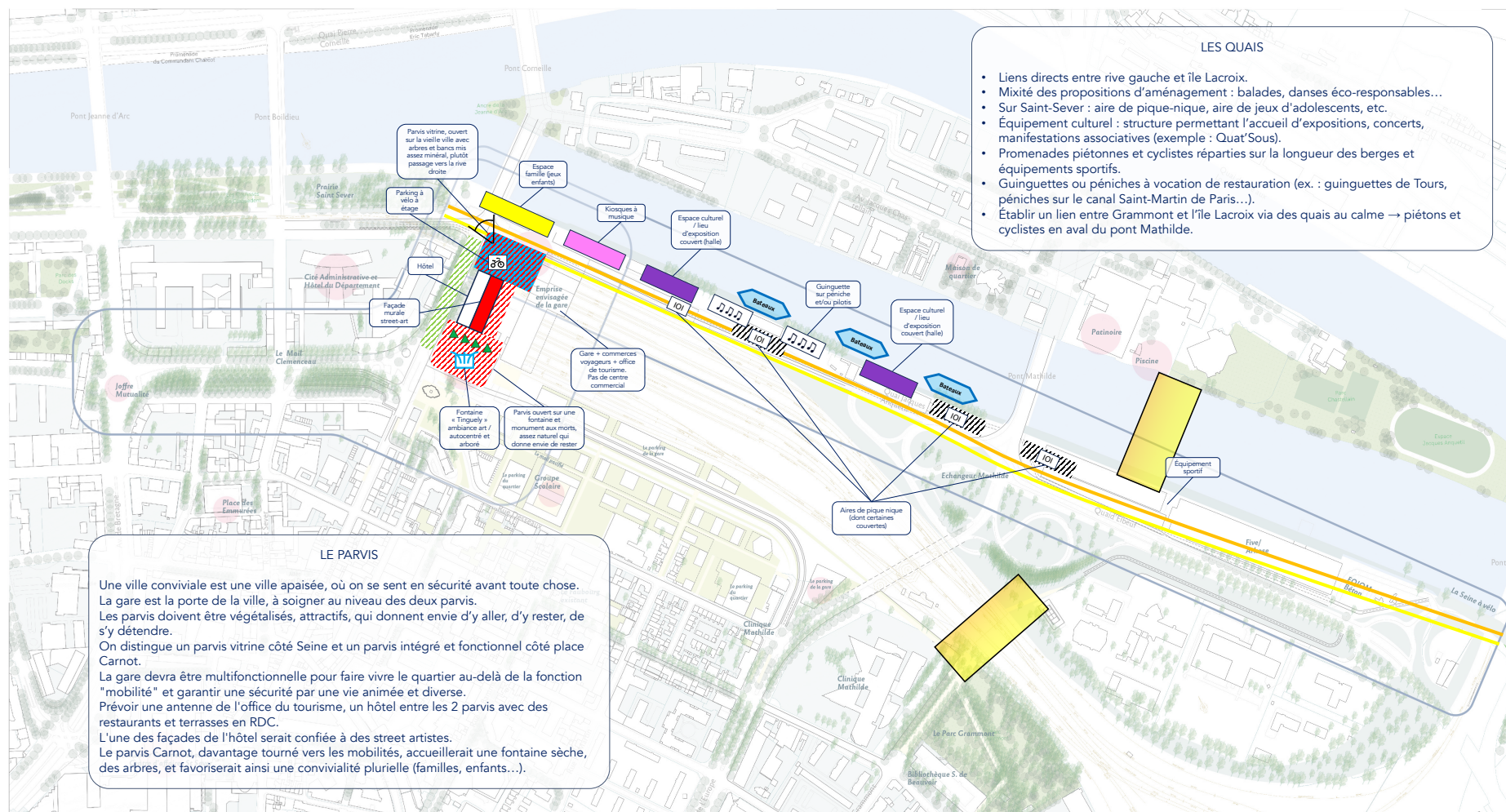
Principaux enseignements :

- **Ville verte** : mise en place d'une forte végétalisation des berges et création d'espaces de respiration (aires de pique-nique, prairies).
- **Ville conviviale** : parvis animé avec hôtel, restaurants, guinguettes sur l'eau et espaces culturels.
- **Ville accessible** : meilleure connexion entre les modes de transport, station de métro proche, réduction de la circulation automobile sur le parvis.



Cartographies issues de la deuxième session (pages suivantes) :

Ville conviviale



LES BERGES

• **Projet en 2 parties :**

• **Du pont Corneille au pont Mathilde :**

- Ouvrir la berge.
- Détruire les bâtiments existants pour apporter plus de verdure.
- Planter de la végétation pour cacher la route et séparer de l'espace piéton.
- Créer des accès depuis la route pour le passage de food-trucks, et investir la prairie Saint-Sever.
- La voie piétonne se fait côté Seine, avec aire de pique-nique.

• **Du pont Mathilde au pont d'Eauplet :**

- Garder les bâtiments pour implanter plus d'activités.
- Prolonger la voie piétonne vers un bassin.

• **Sous le pont Mathilde :**

- Zone de biodiversité car déjà naturelle.

Ville inclusive = Une ville pour tous !

Nos priorités :

- Une station de métro dans la gare ou au plus proche
- Libérer l'îlot Champlain pour plus d'accessibilité et une mise en valeur de l'architecture de la gare
- De la signalisation !

■ Session 3 - Synthèse et plan-guide (16 janvier 2025)

Objectifs :

- Mettre en commun les scénarios d'aménagement issus de la session #2.
- Réaliser un vote pour prioriser les idées.
- Coconstruire un plan-guide global et représentatif du comité.

Participants : 25 participant.es.

Principaux résultats :

- **Une passerelle** reliant les berges à l'Île Lacroix apparaît comme un aménagement structurant majeur.
- **Le parvis Carnot** : fonctionnel et végétalisé, il doit offrir des espaces permettant de se poser, dans un cadre où la nature prime sur la pierre. La végétation est un élément central, tout comme des aménagements ombragés et apaisés.
- **Le parvis Seine** : vitrine ouverte sur la ville, il devra également intégrer des commerces et des lieux de restauration pour animer le quartier.
- **Des berges rinnovées** avec des zones de loisirs, espaces verts et une passerelle piétonne/cyclable vers l'Île Lacroix.
- **Des mobilités** favorisant les déplacements doux, centralisant les arrêts de transports en commun et réduisant la circulation automobile.
- **La question des hangars** : conservation réhabilitée ou démolition partielle.



Cartographie issue de la troisième session (page suivante)



3 RESUME DES ECHANGES

■ Mobilité et accessibilité

Intermodalité et connexions entre modes de transport :

Les participants ont insisté sur la nécessité d'une **signalétique claire** pour faciliter la connexion entre les différents modes de transport (bus, tram, train, vélos, piétons).

- Un **accès fluide au métro et au T5** a été jugé essentiel, avec des interrogations sur la proximité des stations avec la gare.
- La question de **l'éclatement des arrêts de transport** sur le site a été soulevée : plusieurs participants ont suggéré une **centralisation** pour éviter la dispersion et favoriser l'intermodalité.

Aménagement du double parvis de la gare :

- Un **parvis dégagé et lisible**, qui facilite les déplacements piétons et vélos.
- Des **perspectives ouvertes vers la rive droite** pour mettre en valeur la vue sur la cathédrale.
- Proposition d'une **fontaine et de bancs** pour faire du parvis un lieu de pause et de convivialité.

Passerelle piétonne et cyclable vers l'Île Lacroix et l'hôpital Louis-la-Croix :

- Trois emplacements possibles ont été identifiés, avec une préférence pour un positionnement **stratégique près du stade de foot** pour faciliter son usage.
- L'usage réservé aux **piétons et vélos** est encore à arbitrer, certains estimant que la passerelle doit être exclusivement piétonne pour éviter des conflits d'usage.

Circulation automobile et stationnement :

- Réduction des flux automobiles dans la zone de la gare, mais maintien d'espaces de **dépose-minute et de stationnement** pour taxis et VTC.
- Questionnement sur la **possibilité de créer un parking souterrain** sous la gare, bien que des risques d'inondation aient été mentionnés.

■ Aménagement des berges et continuité paysagère

Réaménagement des berges de la Seine :

- Volonté partagée de **renaturer** une partie des berges et de favoriser la biodiversité.
- Les participants souhaitent éviter un aménagement trop minéral et demandent **des espaces ombragés et végétalisés**.

Conservation ou destruction des hangars existants ?

- **Débat central** : faut-il démolir les hangars pour libérer la vue sur la Seine, ou les réhabiliter pour y créer des lieux de vie (bars, espaces culturels, bureaux) ?

- Proposition intermédiaire : **conserver certains hangars emblématiques et détruire les moins qualitatifs.**

Activités et équipements sur les berges

- Proposition d'**espaces de convivialité** avec des zones de pique-nique, des péniches aménagées et des terrasses sur l'eau.
- Création d'un **cheminement continu** pour piétons et cyclistes tout au long des berges, en lien avec le parc Grammont.

■ Espaces publics et animation du quartier

Développement d'un pôle d'animation et de loisirs

- Intégration d'un **hôtel à proximité de la gare**, avec des espaces de restauration et de coworking.
- Présence d'**espaces de street art**, inspirés des expériences réussies sur la rive droite.
- Proposition d'un **bâtiment culturel polyvalent** (expositions, concerts, animations temporaires).

Lien entre le quartier et les équipements existants

- Améliorer l'**accessibilité du parc Grammont**, qui souffre aujourd'hui d'un manque de connexions.
- Création d'un **office du tourisme** sur le parvis pour inciter les visiteurs à explorer Rouen dès leur arrivée en gare.

■ Synthèse des choix validés

Un parvis fonctionnel et accueillant, conçu comme un espace de transition fluide et agréable.

Une passerelle piétonne et cyclable, avec une préférence pour un positionnement vers le stade et l'Île Lacroix.

Des berges renaturées, intégrant des espaces de convivialité et des équipements culturels.

Un équilibre entre conservation et démolition des hangars, avec une réflexion sur leur réhabilitation possible.

■ Points nécessitant un arbitrage

Localisation et design de la passerelle :

- Doit-elle être plus proche du centre-ville ou privilégier une connexion avec les équipements sportifs ?
- Quel design et quelle largeur pour éviter les conflits d'usage entre piétons et cyclistes ?

Avenir des hangars sur les berges :

- Quelle proportion conserver et pour quels usages (bureaux, commerces, activités culturelles) ?
- Faut-il prévoir une démolition progressive ou partielle en fonction des opportunités d'occupation ?

Organisation des flux de circulation :

- Peut-on vraiment limiter l'accès des voitures sur le parvis sans générer de congestion ailleurs ?
- Comment organiser efficacement la gare routière et le stationnement des taxis/VTC ?

Forme et animation du parvis :

- Quelle place accorder aux espaces de commerce et de restauration sur le parvis ?
- Faut-il privilégier une **dynamisation par l'événementiel (marchés, expositions) ou par des installations fixes** (restaurants, cafés, fontaine) ?

Faut-il conserver ou démolir l'îlot Champlain ? :

Trois approches ont été discutées :

- **Conserver l'îlot tel quel** et le réhabiliter pour lui donner de nouveaux usages.
- **Détruire une partie des bâtiments** pour libérer de l'espace et restructurer l'aménagement urbain.
- **Détruire totalement l'îlot** pour ouvrir le quartier et créer un espace plus aéré et ainsi assurer **une continuité avec le projet global**, notamment en termes de cheminements piétons et de connexions avec les autres espaces.

4 SYNTHÈSE GLOBALE DES ENSEIGNEMENTS

Un quartier vert et renaturée

Une forte végétalisation des berges et des parvis est attendue, avec des espaces de convivialité et de détente. L'intégration de zones ombragées et de pistes cyclables a été largement plébiscitée pour encourager une mobilité active et un cadre de vie agréable.

Un quartier convivial et inclusive

L'Animation du quartier avec des activités culturelles et des lieux de sociabilisation (marchés, expositions, guinguettes) est prioritaire. Une mixité des usages a été privilégiée pour favoriser un quartier dynamique et attractif tout au long de l'année et de la journée.

Un quartier accessible et connecté

La priorisation des mobilités active avec le renforcement des infrastructures de transport et l'amélioration de l'intermodalité. L'accessibilité universelle a également été soulignée, avec des propositions pour améliorer les cheminements piétons et garantir un accès facilité aux personnes à mobilité réduite. Une signalétique claire et inclusive doit être au cœur du quartier.