

Repensons le quartier Rouen-Flaubert – Concertation phase 2

TRAVAUX DU PANEL CITOYEN

1^{er} atelier participatif « Mobilité » (présentiel)

Jeudi 5 mai 2022 de 18h à 21h – Le COCORICO

Nombre de participant-es : 25

Animation :

Hassan EL MACHKOURI et Lotha MARTOT, Service participation et citoyenneté, Métropole Rouen Normandie

Intervention :

Loïc BONNIN – AJOA (représentant du groupement de maîtrise d'œuvre)

Emilie RAMBOUT et Victor LEDUEY, Rouen Normandie Aménagement

Noemie HINFRAY, Responsable du projet Flaubert, Métropole Rouen Normandie

En introduction de séance, les différents représentants de la Métropole, de Rouen Normandie Aménagement et d'AJOA se sont présentés aux participants, à la suite de quoi une première étape de brise-glace a été organisée. Il s'agissait alors de faire connaissance et faciliter les échanges entre individus qui se rencontraient pour la première fois ou se retrouvaient après plusieurs mois. L'exercice consistait à écrire, en 3 mots sur un post-it, son prénom, son humeur du jour et ses attentes pour l'atelier du jour, à aller poser le post-it sur le mur de l'humeur et, pour celles et ceux qui le souhaitaient, à s'exprimer à voix haute.

Voici un condensé des attentes exprimées :

- Rêve, réalisme, pragmatisme, concret, perspectives ;
- Innovation, créativité, renouveau, amélioration ;
- Frugalité, écologie ;
- Apprendre, curiosité, information, motivation, impatience, comprendre, participer au projet, produire ;
- Contribuer, partager ;

Présentation des éléments de contexte

Une étape de présentation générale du projet a été proposée par la Métropole, Rouen Normandie Aménagement (RNA) et la maîtrise d'œuvre.

Dialogue citoyen Quartier Flaubert

Compte-rendu de l'atelier participatif Mobilité du 05 mai 2022

Réalisé par Rouen Normandie Aménagement et le Service participation et citoyenneté



Ensuite, se sont succédées :

- Une présentation rapide du quartier ;
- La synthèse des résultats du questionnaire publié sur [Jeparticipe](#) du 1^{er} au 29 mars 2022 ainsi que les différents axes de cette nouvelle phase de concertation ;
- La présentation des invariants (sujets non soumis à concertation en raison de diverses contraintes) liés au thème de la mobilité ;
- Présentation des mobilités actives prévues sur le quartier ;

Premier temps d'échanges avec les participants :

Au cours de cette présentation, les participants ont partagé les interrogations suivantes :

1. « D'où provient l'argent investi dans le quartier ? »

Réponse : La vente des terrains finance la viabilisation du projet et les équipements publics structurants sont financés par la collectivité.

2. « Les odeurs provenant de la zone industrielle sont très gênantes. Des choses sont-elles prévues pour gérer ce problème ? »

Réponse : D'abord, il a été rappelé que la prise en compte et la maîtrise des risques naturels et industriels a été traitée lors de la première phase de concertation l'année dernière (toutes les informations sont accessibles : [ici](#)). En outre, les participants ont été informés qu'[ATMO Normandie](#) a mis en place des séances de sensibilisation pour former les citoyens à reconnaître, par leur odorat, les potentiels dangers de l'air. Il a enfin été rappelé que la responsabilité des fréquentes odeurs est portée par les industriels.

3. « La Métropole réalise-t-elle des relevés pour analyser le contenu et le risque lié à ces odeurs ? »

Réponse : La Métropole a expliqué réaliser des relevés de la qualité de l'air par le biais d'ATMO Normandie. La qualité de l'air a été analysée à plusieurs reprises, et les résultats montrent qu'elle n'est pas plus mauvaise que dans un centre-ville classique.

Par la suite, un échange s'est poursuivi sur place de *la voiture dans le quartier actuel et à venir*. D'abord, au sujet de la fermeture des trémies et du redressement du boulevard de l'Europe vers le centre du quartier. Si la Métropole a bien pris note des avis formulés, les intervenants ont rappelé que ces éléments ont été présentés comme des invariants du projet, c'est-à-dire des données entrantes lors de la conception du quartier, issues des études de faisabilité réalisées par l'Etat pour le raccordement autoroutier.

4. « Le raccordement du quartier à l'autoroute ne représente-t-il pas un risque de surcharge de voitures dans le quartier ? »

Réponse : La maîtrise d'œuvre a indiqué qu'il y aurait effectivement des risques de retenues, mais que cela ne devrait pas créer de problème majeur. De plus, la congestion a vocation à favoriser le report modal vers la nouvelle ligne T5, dont la mise en service est prévue en 2026 avec une fréquence de 8 minutes en heures de pointe, répondant ainsi, en partie, à cette problématique.

5. « Les véhicules qui arrivent par le boulevard de l'Europe vont-ils devoir passer dans le quartier pour rejoindre l'autoroute ? »
6. « Pourquoi ne pas maintenir la trémie souterraine au sud du quartier ? »

Si la Métropole a expliqué que le principe de circulation s'impose ici par le [projet de raccordement du Pont Flaubert](#) porté par l'Etat, il a également été indiqué que les projections réalisées prévoyaient 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.

- Les services de l'Etat concernés par le raccordement du Pont Flaubert évoqué précédemment ont été sollicités afin d'apporter une réponse complète au panel citoyen Flaubert.

7. « Pourquoi ne pas enfouir les rails qui défigurent le quartier ? »

Réponse : Il a été proposé par la maîtrise d'œuvre de voir les rails comme un espace de vide qui traverse le quartier. Les rails sont en contrebas des aménagements, créant ainsi des espaces de nature, des promenades surélevées, protégées de la circulation des voitures. De plus, il est important de noter que ces voies ne concernent que le fret et n'accueillent qu'une dizaine de trains par jour maximum.

8. « Quels types de personnes vont habiter le quartier ? »

Réponse : Il a été expliqué que Rouen-Flaubert à vocation à devenir un quartier mixte composé de logements autant que de bureaux/activités (50/50). Le projet de quartier regroupe tout type de logements (social, en accession libre, en accession maîtrisée...).

9. « Y aura-t-il des équipements pour les personnes âgées ? »

La Métropole a indiqué qu'une résidence pour personnes âgées est en cours de construction dans l'îlot Rondeaux et a annoncé que la programmation ultérieure d'un EHPAD serait envisageable si le besoin était identifié.

10. « Les rez-de-chaussée seront-ils actifs ? »

Réponse : La Métropole a répondu que le projet prévoyait en effet que les rez-de-chaussée soient actifs. Des commerces de proximité pourront ainsi investir certains de ces espaces, notamment autour de la place centrale, d'autant plus qu'il n'est pas question de créer des centres commerciaux au sein du quartier.

11. « Le quartier doit être futuriste, pourquoi la voiture garde une place prépondérante ? »

Réponse : Il a été expliqué que le projet s'inscrit dans l'objectif long-termiste de la Métropole de participer à faire évoluer les mentalités et les usages sur la question de la mobilité, notamment par l'accompagnement au changement et l'aménagement. Il a aussi été rappelé que le quartier Rouen-Flaubert demeure une entrée

d'agglomération ou, même si à terme la grande majorité des axes de circulation sont réservés aux piétons et aux vélos, la place de la voiture individuelle ne pourra à court-terme pas être bannie.

12. « Y a-t-il une voie propre pour le TEOR ? »

Réponse : Il a été expliqué que T5 bénéficiera d'une voie propre au sein du quartier.

Atelier participatif

Cette réunion de concertation avait pour objectif de faire émerger des idées, les catégoriser et mettre en lumière l'étendue des éléments à creuser en matière de mobilité. Ainsi, à la suite de la présentation et grâce à la méthode de l'étoile du changement, les participants ont pu s'exprimer, en binôme, sur les éléments qui selon eux doivent être éliminés, diminués, protégés, amplifier ou initier dans le cadre du projet quartier Flaubert. Voici les différentes propositions formulées par les équipes :

Cesser/Éliminer

Les participants étaient invités à réfléchir à : *Qu'est-ce qui a déjà été pertinent dans le passé, mais qui ne l'est plus aujourd'hui et qu'il faut laisser aller pour faire de la place à autre chose ?*

De cette catégorie ressort principalement le souhait d'une diminution de la place de la voiture (circulation et stationnement), pour laisser plus de place aux mobilités douces.

Les participants proposent notamment de cesser :

- 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.

Réduire/Diminuer

Les participants étaient invités à réfléchir à : *Qu'est-ce qui est là et qui demeure pertinent, mais à quoi on devrait accorder moins de temps, d'énergie ou de ressources ?*

Les contributions sur la réduction concernent ici plusieurs catégories :

Les différentes formes de pollution (visuelle, sonores, odorante, ...) :

- Pollution visuelle sonore ;
- Place de la voiture en surface (circulation et stationnement) ;
- Le trafic automobile.

Nos habitudes d'aménagement :

- La minéralisation des espaces publics ;
- L'éclairage (Instaurer des détecteurs de passage) ;
- Insécurité liée au partage des voies ;
- Les coupures des pistes cyclables aux abords des arrêts de transports en commun ;
- Usages polyvalents créant des « nœuds de rencontres ».

Minéralisation
poids lourds
Insécurité
éclairage
voiture
pollution sonore
pollution visuelle

La circulation

- Passage des poids lourds ;
- La vitesse de déplacement de la voiture ;
- Les besoins en déplacements auto des entreprises et administrations ;
- Zig-zag des voies de vélo ;
- Les conflits d'usage (malaise, insécurité liée aux mélanges des modes) ;
- Les moteurs thermiques au profit de l'hybride et de l'électrique.

Maintenir/Protéger

Les participants étaient invités à réfléchir à : *Qu'est-ce qui fonctionne bien maintenant et qu'il faut maintenir, voire protéger ? De quoi doit-on prendre soin ?*

L'état actuel du secteur :

- Le street-art présent sur site ;
- La nature ;

Partage de l'espace :

- La séparation entre les différentes modalités ;
- Pistes cyclables séparées des automobilistes et des piétons ;
- Diminuer la vitesse de circulation ;
- Protéger les piétons et les cyclistes ;
- Très larges passages piétons ;
- Garantir assez d'espace pour chaque mode.

Pistes cyclables
Navettes fluviales
Passages piétons
Bornes électriques
Aires de covoiturage
Espaces naturels

Equipements et services :

- Aires de covoiturage ;
- Plus de navettes fluviales qui desservent des arrêts le long des quais ;
- Le lien entre les 2 rives ;
- La navette fluviale ;
- Meilleur partage de l'espace avec des pistes cyclables dégagées ;
- Maintenir les espaces naturels existants ;
- Bornes de recharge électriques ;
- Eclairage qualitatif et sécurisant ;
- Arceaux vélo ;
- Bus d'écolier à pédale.

Aménagement :

- Le principe même du quartier apaisé ;
- Créer, entretenir et protéger les espaces verts existants ;
- Le passage des voitures sous la trémie ;
- Protéger les femmes dans l'espaces urbain ;
- Les espaces piétons et les accès PMR ;
- La trémie entre la prison Bonne Nouvelle et la Sud 3 ;
- Les perspectives visuelles historiques (coteaux, ...).

Amplifier/Magnifier

Les participants étaient invités à réfléchir à : *Qu'est-ce qui fonctionne bien et qui pourrait être amené plus loin ? Qu'est-ce qui a été amorcé, qui a du potentiel et qui mériterait qu'on y accorde plus d'efforts et d'énergie ?*

Stationnement :

- Stationnement dans les logements pour diminuer en surface ;
- Stationnements en extérieur ;

Transport en commun :

- Fréquence et amplitude des transports en commun ;
- Plus de navettes fluviales ;
- Vélo-bus ;

Vélo :

- Espaces de stationnement sécurisés pour les vélos ;
- Pistes cyclables ;
- 5 à 10 arceaux vélo par entrée de bâtiment ;
- Délimiter physiquement les voies de circulation vélo ;
- Organiser des événements sur le vélo et les mobilités douces ;



Partage de l'espace :

- Cohabitation piéton-vélo ;
- Limiter la vitesse des vélos sur les espaces partagés ;
- Création d'un périphérique piétons/vélos autour du quartier ;
- De grand trottoirs, (y compris pont Guillaume le Conquérant) ;
- Rééquilibrer la place entre les différents modes de déplacements ;
- Maintenir les voitures hors du quartier par la trémie ;
- Espaces verts ;
- Entrée de ville pas que pour les voitures (la penser aussi pour les piétons et vélo) ;

Equipement

- Bornes de recharge électrique avec effort sur la maintenance ;
- Eclairage qualitatif et sécurisant ;

Créer/Initier

Les participants étaient invités à réfléchir à : *Que faut-il inventer ou mettre sur pied qui est absent actuellement ? Quelles actions nouvelles sont à entreprendre ?*

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 ;

Equipement

- 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 ;

Aires de jeu
Bateaux bus
Bornes de recharge
Parkings relais
Aire de livraison
Bancs
Passerelle
Stationnements pmr
Poubelles
Bateaux bus
Train
Locaux vélos
Revêtement blanc
Chariots piétons