

SYNTHÈSE DE L'ATELIER PROFESSIONNEL

Vision prospective de l'environnement urbain des deux gares de Rouen dans le cadre du projet Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)



Léa ABATE
Inès DELÉPINE
Pauline DUPUIS
Alice HAMELIN
Victor MOINET

Encadrant :
Jean DEBRIE

Master 2 et Magistère d'urbanisme et
d'aménagement de l'Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne

2020-2021

UNIVERSITÉ PARIS 1
PANTHÉON SORBONNE

Sommaire

Contexte et objectifs de l'atelier	3
D'un état de l'art sur l'intégration urbaine des gares à un état de l'art centré sur le projet urbain de gare de Rouen Saint-Sever	5
Une méthodologie qui permet d'articuler les différents livrables entre eux	6
Résultats 1 : <i>Benchmark</i> de l'intégration urbaine des binômes de gares	8
Résultats 2 : Diagnostic prospectif de l'environnement urbain du binôme de gares rouennais	10
Résultats 3 : Ouverture prospective, le binôme de gares rouennais en 2040 entre mobilités et continuités ?	13
Conclusion, apports et perspectives	14
Références de l'atelier	
Bibliographie principale	15

Contextes et objectifs de l'atelier

Cette étude s'est déroulée dans le cadre d'un atelier professionnel mené par des étudiants du Master Urbanisme et Aménagement de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Elle a été réalisée pour le compte de la filiale SNCF Gares & Connexions et plus spécialement pour le pôle Master Planning et de la direction du développement et des projets. L'atelier professionnel s'est déroulé de novembre 2020 à mars 2021. Cette filiale de SNCF Réseau est notamment responsable depuis le 1er janvier 2020 de la maîtrise d'ouvrage des projets de gare nouvelle

Face à l'impossibilité d'agrandir l'actuelle gare de Rouen Rive Droite et dans le cadre du développement de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) à l'horizon 2030, la Métropole de Rouen souhaite se doter d'une nouvelle gare pour optimiser son réseau ferroviaire et lui donner une efficacité à la hauteur de ses ambitions métropolitaines (obtention du statut de Métropole en janvier 2015 conformément à l'approbation de la loi MAPTAM). Présente depuis le début des années 1990, l'idée d'implanter une seconde gare à Rouen s'est concrétisée au cours de la dernière décennie, sans que la Métropole Rouen Normandie n'en soit la seule décisionnaire. En effet, la maîtrise d'ouvrage de ce projet revient à SNCF Réseau (pour la conduite des études, l'organisation et la concertation) et à SNCF Gares & Connexions pour la maîtrise d'ouvrage de cette nouvelle gare, qui consiste en un projet structurant, technique et constitutif de la réalisation de la LNPN. Après avoir mené de nombreuses études et concertations impliquant notamment acteurs sectoriels et riverains, il a été décidé d'implanter cette nouvelle gare sur le site de l'une des anciennes gares de la ville, actuellement en friche (figure 3). Cette friche est située sur la rive gauche de la Seine, à Saint-Sever, quartier historiquement populaire et peu intégré au centre-ville rouennais historique, qui est lui

situé sur la rive droite (voir la figure n°1). En plus d'offrir une situation centrale à cette gare, son implantation sur la friche Saint-Sever permettrait de redynamiser le quartier environnant. La Métropole de Rouen mène à cet effet un projet urbain de gare dénommé "Saint-Sever Nouvelle Gare" depuis 2005, qui concrétise pour partie le projet urbain métropolitain intitulé Seine Cité. Par ailleurs, le projet de nouvelle gare s'inscrit dans le temps long puisqu'il a été mentionné pour la première fois en 1992 dans le schéma directeur des liaisons à grandes vitesses - adopté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire. À partir de 2010, le projet de faire une ligne TGV est délaissé au profit d'une ligne nouvelle, la LNPN.

La construction de cette gare étant programmée pour 2030, la SNCF, à travers sa filiale Gares & Connexions, a fait appel au Master 2 d'Urbanisme et d'Aménagement de Paris 1 Panthéon-Sorbonne afin de mettre en place un atelier professionnel. L'objectif principal de ce dernier était d'obtenir une vision prospective de l'environnement urbain des deux gares de Rouen (ancienne et nouvelle). Il s'agissait donc de comprendre les enjeux de l'insertion urbaine de ce futur binôme de gares. Cet atelier répondait à trois grands objectifs qui correspondent aux trois principaux livrables que nous avons proposés à SNCF Gares & Connexions.

Le premier de ces objectifs a été de proposer à nos commanditaires une lecture actualisée des réflexions sur les thématiques d'intégration urbaine des gares. Nous avons proposé en complément, à SNCF Gares & Connexions, une synthèse des études existantes concernant le projet Saint-Sever Nouvelle Gare. Notre premier livrable constitue donc un état de l'art des études, tant générales, en matière d'insertion urbaine de gares, que particulières, sur le projet urbain de la future gare de Rouen.

Le deuxième objectif était de proposer à SNCF Gares & Connexions, des exemples d'insertion urbaine de gares et de systèmes ferroviaires semblables à ceux envisagés par la Métropole de Rouen. À cet effet, nous avons veillé à mettre en

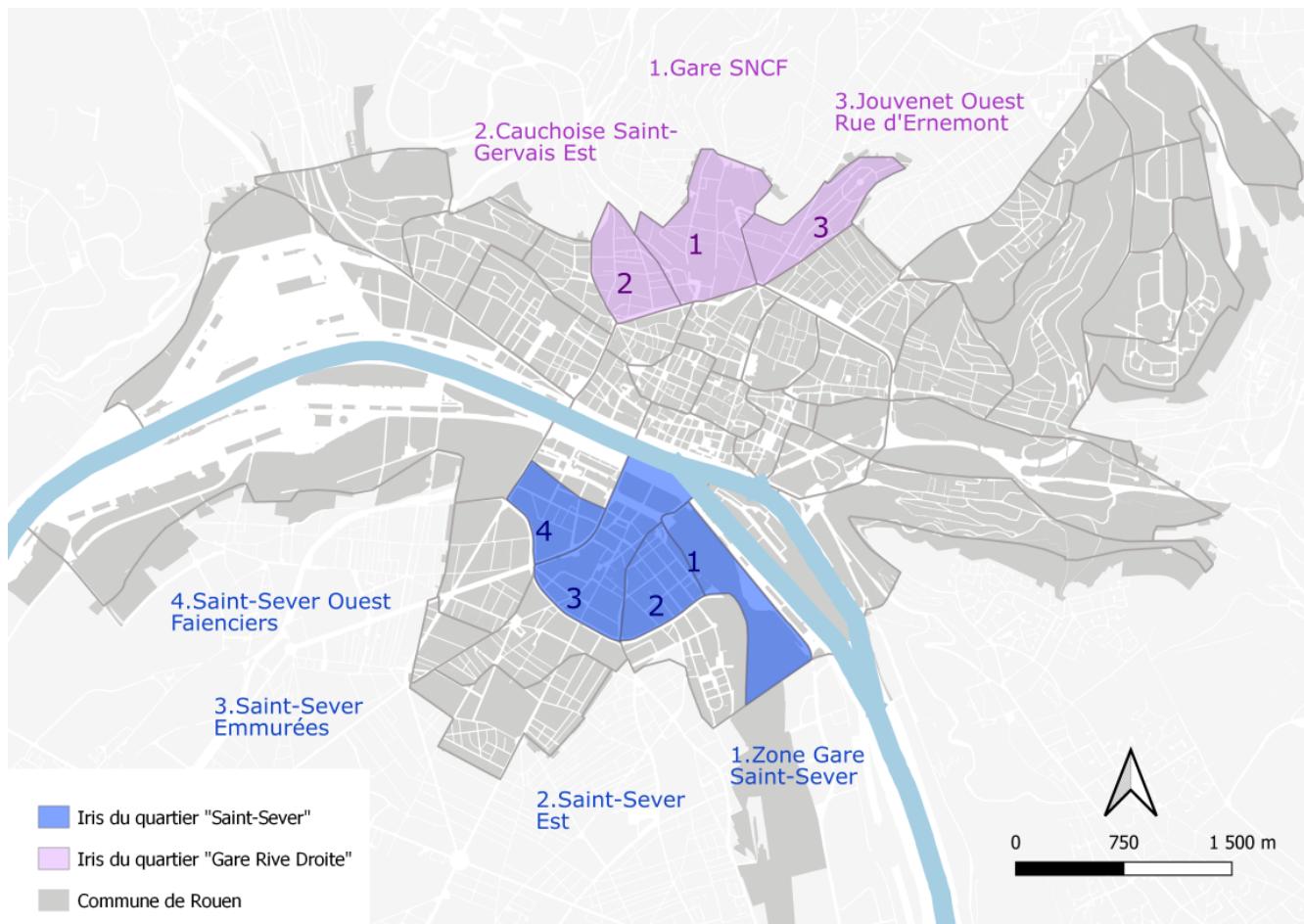
évidence des indicateurs d'intégration urbaine de gares. Notre second livrable a ainsi pris la forme d'un *benchmark*, permettant de souligner le fonctionnement et l'intégration urbaine de binôme de gares de quatre villes françaises et européennes.

Le troisième objectif était de réaliser un diagnostic prospectif permettant de détailler le contexte urbain et ferroviaire dans lequel le site de la future gare Saint-Sever s'inscrit.

Enfin, ces trois livrables s'accompagnaient d'un dernier document, un abécédaire, qui regroupait l'ensemble des termes et des concepts clés de notre étude et qui en éclairait les enjeux intrinsèques aux gares et à leurs quartiers.

Figure n°1. Délimitations des deux quartiers de gare retenus lors de l'Atelier Professionnel

© Atelier Professionnel Master Urbanisme Paris 1, 2020-2021



D'un état de l'art sur l'intégration urbaine des gares à un état de l'art centré sur le projet urbain de gare de Rouen Saint-Sever

Deux états de l'art ont été nécessaires avant de commencer le travail de *benchmark* et de diagnostic. Le premier était consacré à l'état d'avancement des projets LNPN et Saint-Sever Nouvelle Gare. Cet état de l'art portait ainsi principalement sur les documents d'urbanisme et les études produites sur le sujet par les différents acteurs concernés (SNCF Réseau, Métropole de Rouen, Région Normandie...). Il nous a permis d'acquérir une connaissance solide du projet, de son historique et des différents enjeux ferroviaires et urbains associés.

Le second état de l'art portait, quant à lui, sur l'état actuel de la recherche scientifique en matière de gare et d'intégration urbaine des gares dans leurs quartiers. Dans le cadre de cet état de l'art, nous nous sommes ainsi intéressés à de nombreux aspects de la gare en tant qu'objet à la fois ferroviaire et urbain. Notre attention s'est donc portée tant sur l'intégration paysagère des gares, que sur les services et commerces présents au sein des bâtiments voyageurs ainsi qu'aux abords des gares. Il a également été nécessaire de se pencher sur les questions de coupures urbaines engendrées par l'objet gare et par toutes les infrastructures associées (en particulier le faisceau ferroviaire).

Par ailleurs, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare n'étant pas seulement un projet ferroviaire, mais aussi un vaste projet de renouvellement urbain à l'échelle du quartier Saint-Sever, il nous a également fallu nous intéresser aux quartiers de gare. Nous avons ainsi étudié les dynamiques urbaines particulières qui sont à l'œuvre dans ces

quartiers, ainsi que les fonctions qu'occupent ces espaces, tant aux échelles urbaines que régionales (à travers par exemple les pôles d'échanges multimodaux). Cette réflexion nous a également permis de mieux définir ce que peut être un quartier de gare, sachant qu'il n'en existe pas de définition institutionnelle ou consensuelle. Nous avons ainsi identifié trois délimitations du quartier de gare, correspondant à trois échelles d'analyse : du simple parvis de gare (proximité immédiate de la gare), à un périmètre de marchabilité en passant par un périmètre fonctionnel élargi, comprenant parfois, en zone dense, des centres commerciaux ou des centres d'affaires.

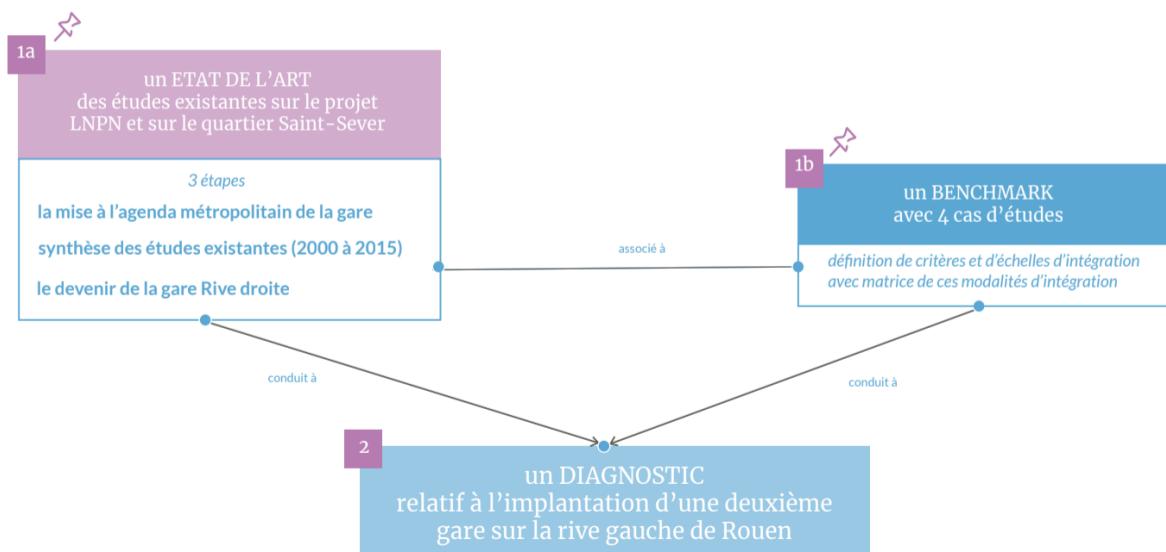
L'étude croisée des travaux réalisés tant sur la gare que sur les quartiers de gare nous a permis d'appréhender ces deux objets urbains de manière conjointe. L'état de l'art des études existantes sur le projet Saint-Sever Nouvelle Gare nous a également amené, dans notre état de l'art universitaire, à nous intéresser plus particulièrement aux binômes de gares et à leur fonctionnement. Nous avons tenté de proposer une synthèse d'une part des jeux d'acteurs, de la temporalité du projet ou encore du contexte ferroviaire rouennais et d'autre part de mettre en valeur les dynamiques d'intégration urbaine, commerciale ou servicielle des gares de manière générale. En cela, la réalisation concomitante de ces deux états de l'art nous a permis d'apprécier l'avancée des études existantes sur le sujet, tant universitaires que métropolitaines, et que nous avons pu re-mobiliser dans la suite de notre atelier.

Une méthodologie qui permet d'articuler les différents livrables entre eux

Comme détaillé ci-dessous, notre méthode de travail s'est divisée en trois temps clés, associés à trois livrables (et un abécédaire). Loin d'être trois exercices dissociés, l'état de l'art, le *benchmark* et le diagnostic prospectif ont été pensés dans la continuité l'un de l'autre, chaque exercice nourrissant le suivant (figure n°2).

Figure n°2. Synthèse de la méthode employée au cours de l'atelier professionnel

© Atelier Professionnel Master Urbanisme Paris 1, 2020-2021



Les deux premiers exercices nous ont permis de constituer une matrice d'intégration urbaine, constituée de deux entrées : une entrée scalaire - définie par les échelles politiques et fonctionnelles identifiées -, et une entrée thématique. Ces thématiques



correspondent aux critères d'intégration urbaine que nous avons préalablement définis, soit "l'accessibilité", "le projet urbain de gare" et "la gare dans son environnement urbain". Cette matrice a été la pierre angulaire de notre travail tout au long de cet atelier, et nous a permis d'entrer dans le diagnostic à travers une grille de lecture problématisée (figure n°4)

Figure n°3. Site de la future gare Saint-Sever

© Métropole Rouen Normandie, 2016

Figure n°4. Matrice : degrés d'exploration des croisements pertinents pour comprendre l'intégration urbaine des binômes de gares

© Atelier Professionnel Master Urbanisme Paris 1, 2020-2021

Niveaux d'accessibilité					Projet Urbain - Quartier de Gare			Continuités - Coupures Passerelles urbaines		
	Accessibilité en transports urbain en commun	Accessibilité piétonne et cyclable	Accessibilité routière	Structuration d'un PEM	Mixité fonctionnelle du quartier	Quartier "gare signal"	Centralités existantes dans le quartier	Ouverture sur la ville	Intégration paysagère	Centralité commerciale/ servicielle
× Degré d'exploration fort										
× Degré d'exploration modéré										
Région Normandie			×	×	×				×	
Métropole de Rouen	×	×	×	×		×				×
Ville de Rouen	×	×	×	×		×	×	×	×	×
Quartier de Gare		×			×	×	×	×	×	×

Afin d'appréhender le sujet dans toute sa complexité, le diagnostic prospectif du binôme de gares rouennais a nécessité une pluralité d'outils. En effet, après une analyse documentaire fine des documents existants sur le projet, des travaux relatifs aux binômes de gares et à l'analyse de l'insertion urbaine des gares (états de l'art), nous avons complété notre connaissance du sujet par une étude des documents relevant de la stratégie métropolitaine (PLUi, SRADETT). Les entretiens semi-directifs avec des acteurs institutionnels, sectoriels, associatifs et universitaires (9 entretiens en tout) et un

travail de terrain poussé ont quant à eux permis de comprendre la complexité, les enjeux et les implications urbaines du projet. Dans une moindre mesure, nous avons également eu recours à des outils quantitatifs, notamment fournis par SNCF Gares & Connexions concernant les usagers de la gare Rouen Rive Droite. Nous avons également analysé des données relatives aux quartiers de gares et aux données démographiques et socio-économiques de la population issues des recensements de l'INSEE.

Résultats 1 : *Benchmark de l'intégration urbaine des binômes de gares*

Les deux états de l'art préalablement réalisés nous ont donné l'occasion de nourrir directement le travail de *benchmark*. L'étude que nous avons menée sur les projets de Saint-Sever Nouvelle Gare et de la LNPN nous a en effet permis de mieux appréhender les enjeux qui concernent l'intégration de la future gare sur la rive gauche. Cette connaissance des enjeux spécifiques du cas rouennais, à savoir par exemple la mise en place future d'un binôme de gares, ou bien la volonté de faire de la gare Saint-Sever une couture entre le quartier existant, la Seine et la rive droite, nous a amené à orienter la sélection des villes et des gares pertinentes à étudier. Nous avons ainsi principalement choisi des villes dotées de binôme de gares. Nous nous sommes néanmoins autorisés une exception : la gare de Nantes, qui ne fonctionne pas en binôme, mais qui illustre le cas d'une gare-passerelle, en partie similaire à ce qui est envisagée à Rouen. En plus du cas nantais, nous avons ainsi retenu les binômes de gares de Lille, d'Orléans et de Bâle (en Suisse). En outre, l'analyse préalable des études existantes en matière d'insertion urbaine des gares nous a conduit à mettre en évidence les différentes modalités d'intégration urbaine que nous souhaitons étudier lors de ce travail de *benchmark*.

Les différents critères retenus ont été divisés en trois catégories dont la première est l'accessibilité, soit l'intégration des gares dans le réseau de transports urbains ainsi que dans le réseau ferroviaire. La seconde catégorie traite de la gare dans son environnement urbain, avec des critères

d'insertion paysagère et de coupure urbaine. Enfin la dernière catégorie est relative au projet urbain de gare, avec notamment une analyse des centralités (commerciales, servicielles, culturelles) présentes aux abords de la gare et au sein des quartiers de gares.

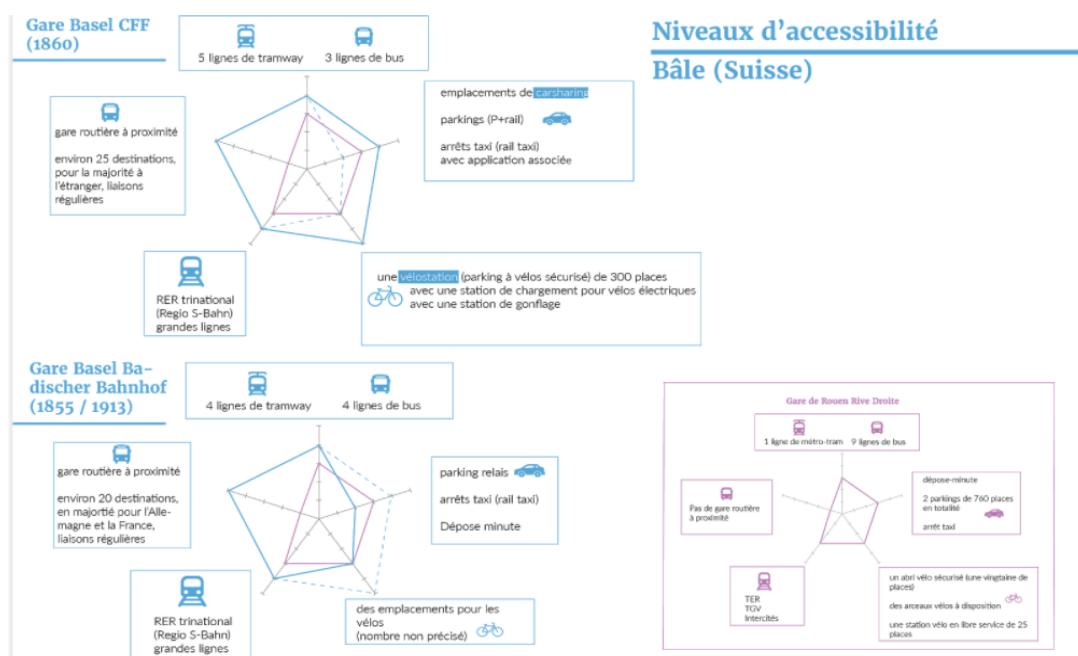
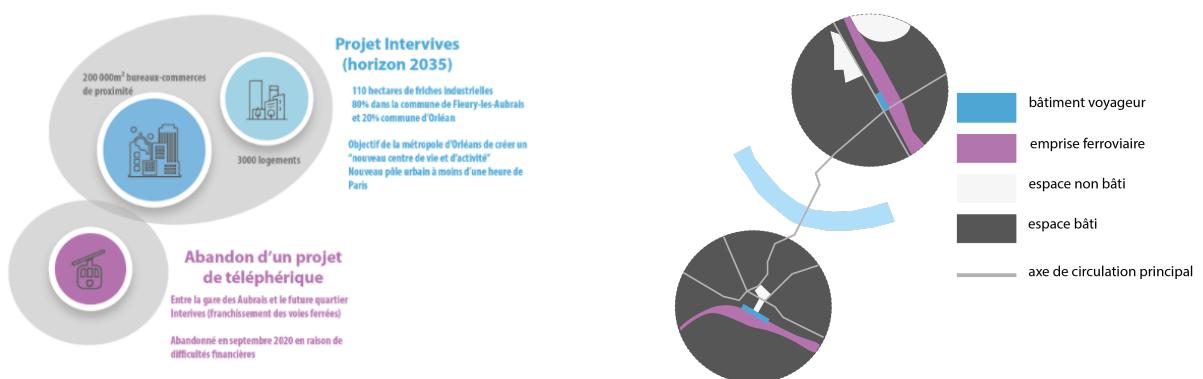
L'analyse de chacun de ces critères, à l'aune des gares étudiées, nous a permis d'identifier les modalités d'intégration urbaine qui œuvrent dans le sens d'un bon fonctionnement d'un binôme de gares et qui permettent à la gare de s'insérer au mieux dans son environnement urbain. Nous avons ainsi pu retenir l'efficacité ferroviaire du binôme de gares lillois, marquée par une grande proximité spatiale entre les deux gares et par une répartition des flux nationaux et régionaux d'une gare à l'autre. L'intégration urbaine du binôme de gares lillois est aussi éclairante puisque les deux gares partagent un seul et même quartier de gare, à l'intérieur duquel se trouvent des centralités tertiaires et commerciales structurantes à l'échelle de la ville de Lille. De même, l'exemple offert par le binôme de gares de Bâle démontre l'efficacité du modèle suisse de la "gare de rendez-vous" (horaires de départ et d'arrivée des trains cadencés afin de favoriser les correspondances), et ce, dans une disposition spatiale très similaire au cas rouennais : une gare sur chaque rive d'un fleuve (ici le Rhin). La gare de Nantes, comme évoqué plus haut, a principalement été retenue au regard des critères d'intégration urbaine, pour partie similaires au cas rouennais. Elle prend en effet la forme d'une gare-mezzanine qui joue un rôle de passerelle

urbaine et ferroviaire au-dessus d'un faisceau ferroviaire qui sépare précédemment deux parties de la ville. Ce bâtiment voyageur à l'architecture remarquable permet aussi de jouer le rôle de "gare-signal", autrement dit de repère au sein de la ville. Enfin, c'est surtout la démarche dans laquelle s'inscrit la construction du bâtiment voyageur de la gare d'Orléans centre inauguré en 2008 et qui s'est avérée intéressante et proche du cas rouennais, notamment en termes de taille urbaine. La gare d'Orléans centre fonctionne en effet en binôme avec la gare des Aubrais qui s'inscrit actuellement dans un projet urbain important (un nouveau quartier de gare) visant à répondre aux ambitions métropolitaines de la ville, à l'image de ce que

Rouen souhaite faire avec le projet Saint-Sever Nouvelle Gare. L'étude de ces différents exemples a donné lieu à la réalisation d'une matrice d'intégration urbaine des gares et binôme de gares, à différentes échelles. Cette dernière constitue une grille d'analyse préliminaire pour le diagnostic prospectif.

Figure n°5. Quatre cas d'études sélectionnés : Lille, Orléans, Nantes et Bâle. Quelques exemples d'exploration

© Atelier Professionnel Master Urbanisme Paris 1, 2020-2021



Résultats 2 : Diagnostic prospectif de l'environnement urbain du binôme de gares rouennais

Le diagnostic prospectif s'articule en trois temps majeurs : chacune de ses parties correspond en effet à une temporalité spécifique. D'abord, nous nous sommes intéressés à l'existant, soit à ce qui fait l'environnement urbain de la future gare et de la gare actuelle (Rouen Rive Droite). Puis, nous avons exploré ce qui est projeté sur le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare, notamment dans la stratégie métropolitaine en matière de programmation urbaine (nouveau quartier) et de réalisation d'un pôle d'échanges multimodal. Enfin, la dernière partie porte sur la phase de transition actuelle dans laquelle le projet et la friche - lieu d'implantation de la future gare - s'inscrivent : le projet est lancé, mais il n'est pas concrètement visible. Pourtant, des dynamiques urbaines sont d'ores et déjà initiées ; l'espace commence à être dessiné dans les représentations. C'est le sens de l'expression "sans attendre la gare".

Dans notre première partie portant sur l'existant, nous avons tout d'abord effectué une analyse socio-économique des deux quartiers des gares, analyse qui a révélé d'importantes inégalités entre les deux rives de Rouen, ainsi que de nombreuses fragilités sociales et économiques dans le quartier Saint-Sever. Ce constat s'est prolongé lors de l'analyse morphologique des deux quartiers, et notamment dans notre étude des équipements publics présents dans le quartier, des dynamiques commerciales et des types de logements présents à Saint-Sever. Une étude des coupures urbaines du futur quartier de gare clôt cette analyse morphologique. En effet, les coupures

urbaines sont nombreuses et protéiformes (surfaciques, linéaires) au sein du quartier Saint-Sever. Elles jouent un rôle déterminant à plusieurs échelles, pour la redynamisation du quartier ainsi que pour la réussite du projet urbain de gare. Enfin, l'analyse des mobilités actuelles a permis de faire émerger plusieurs résultats, à la fois au niveau de l'offre de mobilités au sein du quartier Saint-Sever ainsi qu'au niveau de l'offre ferroviaire actuelle en gare Rive Droite, avec une analyse de la zone de chalandise et des usagers de la gare.

La seconde partie de notre diagnostic est consacrée à l'inscription du quartier de gare dans les dynamiques métropolitaines et à ce qui est projeté au sein de ce quartier. À cet effet, nous avons porté une attention particulière aux orientations d'aménagement et de programmation (OAP) concernant le futur quartier Saint-Sever Nouvelle Gare, formulés dans le Plan local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de la Métropole de Rouen, approuvé en 2020. En effet, ce qui est projeté est en partie conditionné par des enjeux liés au foncier et par un jeu d'acteurs complexe, qui se décline à différentes échelles. Par exemple, les relations des acteurs autour d'autres projets en cours, comme les tensions actuelles (début 2021) entre la Région et la Métropole pour le contournement Est, peuvent avoir des conséquences sur ce projet de deuxième gare. De plus, les entretiens que nous avons menés ont mis en évidence un fort enjeu de circulation des informations entre les acteurs impliqués, dont le niveau de connaissances sur le projet peut être variable. Bien qu'il soit

encore tôt pour qu'une programmation du futur bâtiment de la gare Saint-Sever soit aboutie, la Métropole Rouen a d'ores et déjà retenu plusieurs grandes orientations. Ces propositions découlent d'un principe de programmation clé qui est celui d'une gare quadriface. La Métropole de Rouen envisage ainsi une gare dont tous les côtés seraient travaillés - chacun ayant une fonction paysagère, urbaine ou modale bien

particulière - et accessibles. De ce principe de programmation découlent plusieurs enjeux forts en matière d'intégration urbaine (figure n°5), mais aussi de logistique et de sécurité au niveau du bâtiment voyageurs pour *SNCF Gares & Connexions*. Nous avons ainsi accordé une attention plus particulière aux enjeux intermodaux et aux éléments programmatiques du pôle d'échanges multimodal prévu sur le site (figure n°7).

Figure n°6 : Éléments de programmation proposés par la Métropole Rouen Normandie et issus des études Egis et l'Agence François Leclercq, Alphaville, Bérénice, Ingetec de 2016 et 2018

© Atelier Professionnel Master Urbanisme Paris 1, 2020-2021

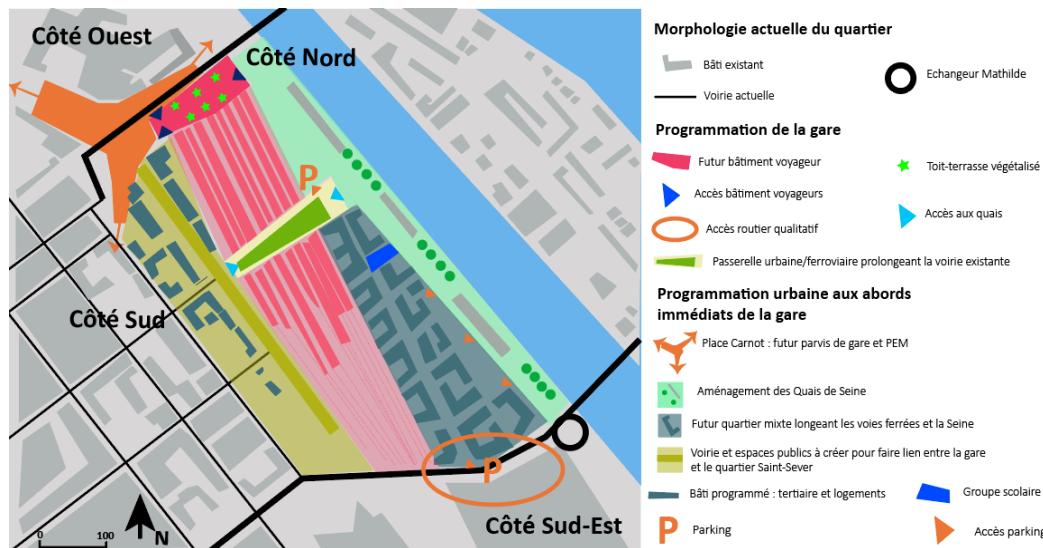


Figure n°7. Enjeux du pôle d'échanges multimodal d'après les plans issus des études Egis et l'Agence François Leclercq, Alphaville, Bérénice, Ingetec de 2016 et 2018

© Atelier Professionnel Master Urbanisme Paris 1, 2020-2021

3. Enjeu d'équilibre entre le stationnement automobile et vélo

-Le dimensionnement préconisé pour le stationnement est de 2 200 places : 800 places privées pour les logements et environ 1 400 places publiques mutualisant la demande de la Gare et des bureaux. Il n'y a pas de places privées associées aux bureaux. (études Egis, phase 4, 2018)

-Egis recommande de réaliser 1500 places de stationnement vélo afin de répondre aux objectifs ambitieux et à la stratégie de la Métropole en matière de déplacements.

Les modes de stationnement (pour les vélos et voitures) sont envisagés en surface et en souterrain (R-1 ou R-2)

3. Enjeu de la prise en compte des nouvelles mobilités

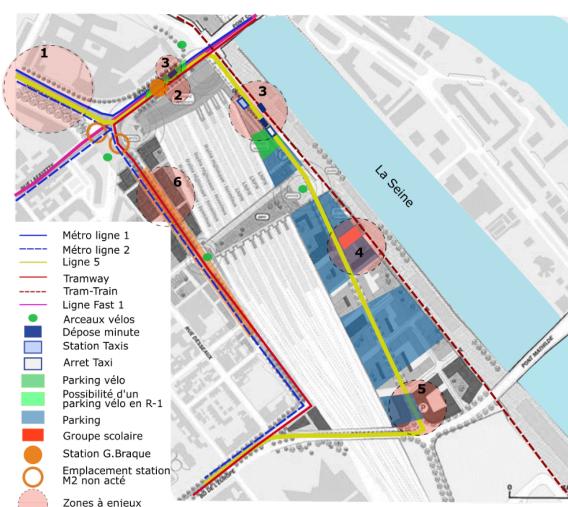
Le free-floating, les trottinettes électriques, les véhicules partagés sont des modes peu pris en compte dans les études existantes et la programmation.

2. Enjeu de rupture de charge

Une accessibilité directe au tramway depuis le parvis ?

1. Enjeux de stationnement

-Risque de report du stationnement le long du Cours Clémenceau
-Quelles modalités de stationnement pour cet axe ? (tarification et durée)
-A noter que la station de métro Joffre Mutualité se situe dans le prolongement du Cours Clémenceau et pourraient s'avérer être un noeud dans les transports rouennais, avec la possible arrivée de la ligne 2 du métro



4. Enjeu de pacification et de sécurité

Un groupe scolaire est envisagé à proximité de la gare ainsi que des entrées des parkings et de la voie desservant les dépose minutes et les stations de taxis

5. Enjeu de rabattement

Parcs de stationnement relativement éloignés des accès aux quais

6. Enjeu de dimensionnement et d'organisation de la gare routière

-Une vingtaine de quais est envisagée pour les cars régionaux, interurbains, touristiques, SNCF et de longues durées. Actuellement, la gare routière possède 13 quais, la friche abrite une aire de stationnement de 18 places de cars touristiques, l'Avenue Champlain compte 5 arrêts de cars longue distance

-Des espaces de maintenance et de stockage des bus ne sont à ce jour pas encore statués. De tels espaces seront-ils programmés au niveau de la gare routière ?

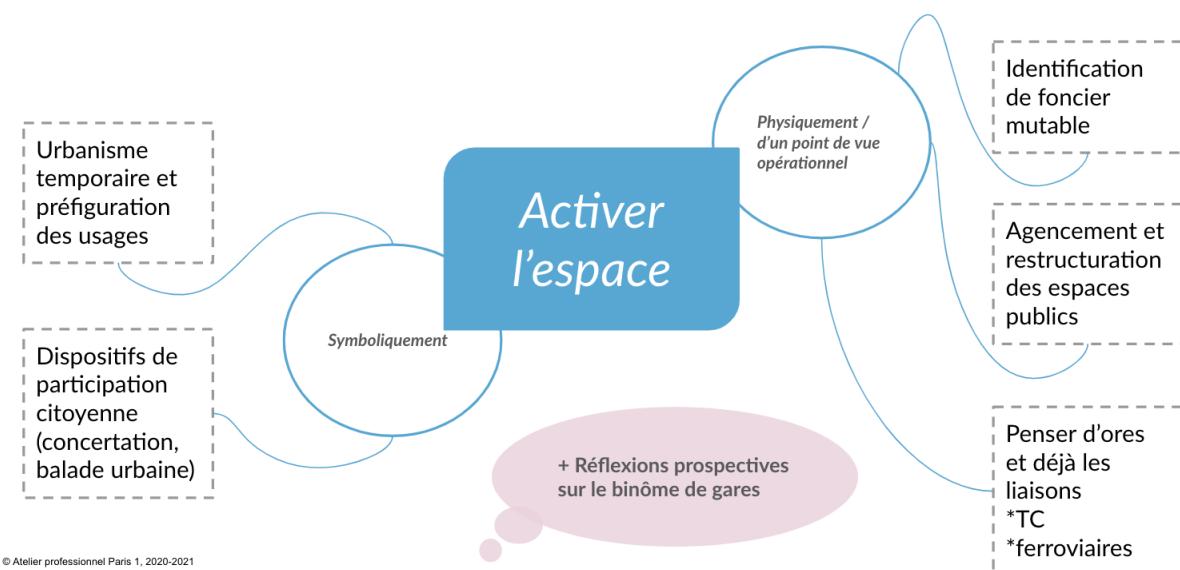
-Quels plans de circulation envisagés pour les cars aux abords de la gare et au sein de la gare routière (espace de circulation des bus, double sens de circulation) ?

Enfin, la troisième partie de notre diagnostic porte sur l'activation progressive de l'espace sur lequel s'implantera la future gare. Cette activation peut être physique et/ou symbolique. Tout d'abord, l'espace change de statut, au sens où il passe du statut de friche à celui de site d'un projet urbain de gare. Ensuite, le site est activé symboliquement par la préfiguration des usages, ce qui conduit à ce que l'espace soit intégré dans la carte mentale des usagers, des habitants et des riverains du quartier. Il s'agit donc de ne pas attendre la gare pour commencer à activer l'espace, mais également de ne pas attendre que le futur binôme de gares soit effectif afin d'entamer une réflexion sur les liaisons (piétonnes, en transports en commun) entre les deux objets urbains. Dans cette dernière partie, une attention particulière a été portée à l'intégration urbaine de la gare Rive Droite via l'analyse de

la restructuration de son pôle d'échanges multimodal et des espaces intérieurs situés dans le bâtiment voyageur. Ces deux restructurations ont en partie été en partie envisagées en prévision de l'arrivée de la nouvelle gare Saint-Sever. La reconfiguration du pôle d'échanges multimodal a également été envisagée dans la continuité des orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole de Rouen, approuvé en 2014 et a fait l'objet d'un travail étroit entre la Ville de Rouen, la Métropole et la SNCF. Ainsi, la Métropole de Rouen et la SNCF souhaitent que la gare Rive Droite puisse devenir une "gare de quartier". Pour cela, un travail de préfiguration des usages de la gare est d'ores et déjà mené par l'implantation de commerces de proximité et de nouveaux services tels qu'un supermarché ou un centre de santé.

Figure n°8. Les différentes acceptations de la notion "Activer l'espace"

© Atelier Professionnel Master Urbanisme Paris 1, 2020-2021



Résultats 3 : Ouverture prospective, le binôme de gares rouennais en 2040 entre mobilités et continuités ?

Cette ouverture prospective s'inscrit dans la continuité du diagnostic. Il s'agit en effet d'un récit prospectif à partir des signaux forts et faibles mis en avant tout au long du diagnostic. Cette ouverture consiste en l'élaboration de scenarii prospectifs, qui abordent les principaux enjeux posés à la suite de la constitution du binôme de gares à Rouen en 2040. Ces scenarii s'intéressent notamment aux mobilités futures, permettant donc de donner un aperçu des gares de demain. L'approche adoptée est tendancielle, c'est-à-dire que les scenarii visent à réfléchir aux évolutions possibles des tendances déjà amorcées (préfiguration du devenir des pôle d'échanges multimodal de la mobilité intelligente pour tous, d'un bâtiment voyageur quadriface).

Pour cela, deux entrées ont été retenue : une entrée *Mobilité* entendue au sens de mobilités ferroviaires, de mobilités douces, de nouvelles mobilités, de mobilités intégrées, de multimodalité et d'intermodalité ; et une entrée *Continuité* définie au sens de liaisons, connexions, correspondances, continuités urbaine et paysagère. Ces deux entrées ont été croisées aux trois échelles sélectionnées lors de notre diagnostic : l'échelle de la Région Normandie élargie (l'Axe Seine), l'échelle de la Métropole Rouen Normandie et l'échelle des quartiers de gares du binôme rouennais.

Le premier scénario prend place à l'échelle de la Normandie élargie et considère que Saint-Sever est devenue une gare métropolitaine régionalisée, centralité entre Paris et le Havre au sein d'une étoile ferroviaire confortée. De nouvelles offres de mobilités

ferroviaires et multimodales se sont développées, avec par exemple le *taxirail* (de petits modules autonomes de 40 places roulant sur des voies ferroviaires de fret ou des voies hors services), et la gare Saint-Sever est projetée comme un hub fluvial.

Le scénario central permet d'envisager l'insertion du binôme de gares au sein d'une métropole rouennaise devenue exemplaire en matière d'intermodalité. Le binôme de gares présente alors une complémentarité à la fois multimodale et servicielle, à travers des pôles d'échanges multimodaux qui articulent vision métropolitaine et vision sectorielle du rail, faisant de ces PEM des interfaces entre les gares et la ville, et ce par la constitution d'Espaces Multimodaux Augmentés tel qu'envisagé par *SNCF Gares & Connexions*. De fait, les PEM sont le support de mobilités alternatives à l'automobile et complémentaires entre elles. La dépendance automobile en est ainsi atténuée, et les liaisons périurbaines s'en trouvent améliorées (notamment par le développement du tram-train). De manière générale, les déplacements des rouennais sont facilités par la constitution d'une offre de mobilité intégrée. Celle-ci permet d'utiliser au cours d'un même trajet différents modes de mobilité via la souscription à un unique forfait.

Enfin, le dernier scénario est pensé à l'échelle des quartiers de gares. Dans ce scénario, cela fait maintenant cinq ans que la gare Saint-Sever a été inaugurée. Son implantation a entraîné des évolutions dans les quartiers de la rive gauche ainsi que dans celui de la gare rive droite. Toutefois, les élus locaux et les habitants

de Rouen ont le sentiment que l'insertion urbaine de ce binôme de gares est pour le moment encore partielle. En effet, si de nouveaux usages en gare et à ses abords ont été intégrés à l'image des "nouvelles mobilités" et de la logistique urbaine, il semblerait que la gare Saint-Sever ait également participé à la reconstitution de coupures urbaines et à la recomposition sociale du quartier. L'insertion

urbaine de la gare Saint-Sever au sein de son quartier et au sein du tissu économique rouennais s'est matérialisée par une attention particulière portée à la logistique urbaine : la gare est devenue un relais logistique du quartier. Néanmoins, l'implantation de la gare a également conduit à un phénomène d'enclavement et de gentrification, qui amène à considérer son intégration comme incomplète.

Conclusion, apports et perspectives

Commandé par *SNCF Gares & Connexions*, cet atelier professionnel a fait l'objet d'une réflexion multiscalaire autour de l'intégration urbaine de la future gare Saint-Sever. Cette réflexion a été conduite en différentes phases, dont les exercices sont liés les uns aux autres et structurés par une grille d'analyse commune, incarnée par la matrice des indicateurs de l'intégration urbaine des gares et binômes de gares. À cette occasion, quatre livrables principaux ont été réalisés : les états de l'art des études existantes, un *benchmark* de l'intégration urbaine des gares, un abécédaire et un diagnostic prospectif.

À l'issue de ces différents travaux, il apparaît que le défi de l'intégration urbaine de la nouvelle gare rouennaise, et plus largement du binôme de gares, à différentes échelles pourra être rendu possible si les deux principaux enjeux suivants sont pris en compte : la communication entre les acteurs et l'articulation du PEM aux enjeux en matière de mobilités métropolitaines et régionales, qui pour le moment, d'après les premiers plans proposés, se présente comme un pôle d'échanges multimodale morcelé posant des enjeux de circulations des flux de voyageurs, de coûts de gestion, de sécurité et de lisibilité de l'espace.

Références de l'atelier

ABATE L., DELÉPINE I., DUPUIS P., HAMELIN A., MOINET V., "Benchmark de l'intégration urbaine des gares", Janvier 2021, 34p., sous la direction de DEBRIE J.

ABATE L., DELÉPINE I., DUPUIS P., HAMELIN A., MOINET V., "Abécédaire : gares & quartiers de gare", Janvier 2021, 16p., sous la direction de DEBRIE J.

ABATE L., DELÉPINE I., DUPUIS P., HAMELIN A., MOINET V., "État de l'art des études existantes sur le projet LNPN et le quartier Saint-Sever Nouvelle Gare", Janvier 2021, 18p., sous la direction de DEBRIE J.

ABATE L., DELÉPINE I., DUPUIS P., HAMELIN A., MOINET V., "Diagnostic prospectif de l'environnement urbain du binôme de gares rouennais, Mars 2021, 188p., sous la direction de DEBRIE J.

Bibliographie principale

Articles scientifiques

ALBERTELLI M., (2017), La gare City Booster. Mémoire de recherche, Master 2 Urbanisme et Aménagement, Paris 1 Panthéon Sorbonne, sous la direction de Jean Debrie, 126 p.

AMAR G., (2016), Homo mobilis le nouvel âge de la mobilité, fyp éditions, 155p

AUBERTEL P. (1999), "Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises". Flux, n°38, pp. 39-46.

AUPHAN E. (1975) Les nœuds ferroviaires, phénomène résiduel ou points forts de l'espace régional ?. In: *Espace géographique*, tome 4, n°2, pp. 127-140.

BARON, N. & ROSEAU, N. (2016). "Les gares au miroir de l'urbain". Flux, 1(1-2), 1-8

BOCARD H., (2008), De Paris à la Mer. La ligne de chemin de fer Paris-Rouen-Rouen-Le Havre, Ile-de-France et Haute Normandie. Lieux Dits, Images Du Patrimoine, numéro 239.

DANG VU H., JEANEAU H., (2008), Concevoir un espace de transit et de consommation : la gestion de site dans les gares parisiennes. Espaces et sociétés, 4(4), 45-62.

DEBRIE J., GUERIN A-L, (2015), "Le critère de la grande vitesse dans la planification des infrastructures ferroviaires : vers un changement de référentiel ?" Une lecture normande. RTS - Recherche Transports Sécurité, IFSTTAR, pp.25-33.

DEBRIE J., DESJARDINS X., (2021), "La Métropole performative ? Échelles de la fabrique métropolitaine rouennaise", *Autrement, Cahiers POPSU*, 52 p. Disponible en ligne.

DELAGE A., (2013), "La gare au revers des villes : des territoires en situation de réversibilité limitée ?". Scherrer F., Vanier M. (dir.), *Villes, Territoires, Réversibilités*, Éditions Hermann, Paris, pp. 111- 121., Hermann; Éditions Hermann, pp. 111-121.

DELAGE A., (2018), Gare au standard ! Les nouveaux quartiers de gare TGV, produit d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ? In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°113. La ville standardisée. pp. 150-165.

HÉRAN F., (2011) *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Economica, Collection Méthodes et Approches, Paris.

PEDRO M. (2018), Lire les quartiers de gare au prisme du projet urbain : étude croisée Lyon Part-Dieu / Rotterdam Centraal District. Mémoire de recherche de Master 2 sous la direction de Juliette Maulat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 180p.

RICHIER C., BENTAYOU G., DEPIGNY B., (2018) Les pôles d'échanges, de la gestion de l'intermodalité aux nouveaux enjeux pour l'espace public.. TI&M, Transports, Infrastructures & Mobilité, EMH, pp.18-24.

TERRIN J.-J. (2011) (sous la direction de), *Gares et dynamiques urbaines, Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille : Parenthèses, 217p.

ZELEZNY R., (2013), Insertion urbaine des pôles d'échanges : outil d'un urbanisme "orienté vers le rail" ?. Géotransports, Commission de Géographie des Transports, 1 (1-2), pp.77-90.

Documentation institutionnelle
> Métropole Rouen Normandie

Région Normandie, 2020, Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET)

Métropole de Rouen Normandie, 2014, Plan de Déplacements Urbain (PDU)

Métropole de Rouen Normandie, OAP Secteur Nouvelle Gare, PLUi, approuvé en 2020

> Études sur le projet Saint-Sever Nouvelle Gare

Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, 2011, étude d'avancement du dossier de la ligne LNPN, 40p.

Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, 2012, La Nouvelle gare d'agglomération de Rouen du socle des acquis à la formalisation d'un projet, 28p.

Agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine, 2021, "Quelle(s) Vallée(s) de la Seine en 2040?", en partenariat avec l'État et les Régions Île-de-France et Normandie

Agence François Leclercq, Alphaville, Bérénice, Ingetec, AVRIL 2016, Rapport phase 2 & 3 Stratégie Urbaine, STRATÉGIE SEINE-CITÉ ET QUARTIER DE LA NOUVELLE GARE DE ROUEN MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE, 76 p.

Coopération des agences d'urbanisme Paris, Rouen, Le Havre, Axe Seine, mai 2011, Les données essentielles, 40p.

Egis, Ingetec, 2018, Phase 4 : Programme du pôle d'Échanges Multimodal, Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la mise en oeuvre d'une stratégie d'accessibilité et la programmation du pôle d'échanges multimodal, 50p

KISIO, 2021, Rapport d'analyse de la fréquentation de la gare de Rouen Rive Droite, Premières tendances version intermédiaire, 7p

> SNCF - SNCF Gares & Connexions

Design Tank SNCF, 2016, "La mobilité augmentée en 2035, tendances et nouveaux usages", exercice de prospective de la SNCF.

SNCF, 2015, "Vers une mobilité sobre en CO² : une opportunité pour vivre mieux ?. Regards croisés pour éclairer les choix de société en matière de mobilités des voyageurs", Disponible en ligne.

SNCF Gares & Connexions, 2019, Place de la Gare. Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants, Les actes du colloque, 99p.

SNCF Gares & Connexions, 2015/2016/2017/2018, IRC (Instances régionales de Concertation), Gare de Rouen Rive Droite, Agence Manche-Nord. Disponible en ligne.