

Etude du devenir de la gare Rive Droite et de son quartier

Synthèse septembre 2010









INTRODUCTION	3
1 – LA GARE RIVE DROITE ET SON QUARTIER	### SON QUARTIER ### 5 MENT
1-1 L'HABITAT ET LE PEUPLEMENT	5
1-2 LES ACTIVITES	6
1-3 L'URBANISME	7
2- HYPOTHESES POUR TRAVAILLER SUR UNE TRANSFORMATION DU QUARTIER	9
2-1 LE DEVENIR FERROVIAIRE DE LA GARE RD	9
2-2 LES PROJETS URBAINS IMPACTANT OU LIES	10
2-3 PERSPECTIVES POUR L'EVOLUTION DU QUARTIER	11
3- LES FUTURS POSSIBLES	13
3-1 « L'AGI »	14
3-2 L'EQUIPEMENT PLURIEL	15
3-3 Habitons la gare	16
4- LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	17
4-1 Une preference pour un scenario qui donne une nouvelle dynamique au quartier	17
4-2 LES FONCTIONS FUTURES DE LA GARE RIVE DROITE	17
4-3 LA LIAISON DU QUARTIER AVEC LA NOUVELLE GARE	18
4-4 PISTES PROPOSEES PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE	18
CONCLUSION : POUR POURSUIVRE	19
ACCOMPAGNER LES ETUDES MENEES PAR RFF	19
AFFINER LE PROGRAMME DE TRANSFORMATION DE LA GARE ET DU QUARTIER	19
DES ACTIONS A MENER AVANT LE DEMENAGEMENT DE LA GARE	19

Introduction

Mettre Rouen et la région Haute-Normandie en position de relever les défis du XXIème siècle, tel est l'objectif du projet de nouvelle gare d'agglomération à Rouen. Il s'agit en effet de répondre aux enjeux cruciaux du transport de demain, de dynamiser le territoire pour attirer de nouveaux emplois, notamment dans le secteur tertiaire, et de hisser Rouen au rang des principales métropoles françaises.

Face à l'ampleur de la tache, les collectivités locales, l'Etat et les acteurs du monde ferroviaire se sont mobilisés collectivement pour dégager les grandes lignes d'un projet de réorganisation ferroviaire à forte valeur ajoutée pour l'économie du territoire et la qualité de vie de ses habitants.

En 2003-2005, une première étape de la réflexion (études d'opportunité et de faisabilité) a consisté à envisager les différentes possibilités de valorisation du réseau ferré de l'aire de Rouen-Elbeuf. A l'issue de cette première étape, un site de gare d'agglomération avec un nouveau franchissement de la Seine a été retenu sur la rive gauche de Rouen (gare Saint-Sever) pour être approfondi.

A partir de 2006 a été engagée une deuxième étape, les pré-études fonctionnelles, qui visent à asseoir la faisabilité du projet dans ses différentes composantes et à en assurer une définition précise permettant l'inscription du projet dans les documents de planification et la réalisation, à l'étape suivante, des avant-projets. Ces études comprennent quatre approches partielles qui alimentent la réflexion globale :

- La nouvelle gare et le projet économique et urbain,
- Les infrastructures ferroviaires
- L'évaluation socio-économique du projet et l'anticipation de l'évolution de l'agglomération
- Les transports collectifs, incluant la liaison périurbaine Barentin-Rouen-Elbeuf et les transports urbains.

En 2008 et 2009, une large concertation a été menée par la Région et le Syndicat Mixte pour le SCOT en 3 étapes :

- Avec les acteurs socio-économiques et institutionnels,
- Avec les conseillers de quartiers de Rouen et les associations,
- Avec le grand public.

Elle a confirmé l'intérêt de la population et des différents acteurs pour le projet, ainsi que la nécessité de positionner la nouvelle gare dans le centre de l'agglomération, afin de répondre au besoin d'une accessibilité la meilleure possible. Concernant le tram-train, les attentes sur la desserte périurbaine ont été exprimées. Différents scénarios de tracés restent ouverts à ce stade.

Le présent document fait la synthèse des études relatives au devenir de la gare Rive Droite et son quartier. L'objectif de ces études était d'envisager l'évolution possible du quartier de la gare rive droite du fait du déplacement d'une partie des activités de la gare, de façon à éviter une dévalorisation du quartier. Dans cette perspective, la compréhension et l'évaluation du lien de dépendance entre le quartier et la gare constitue un élément essentiel d'analyse.

Les études menées ont été les suivantes :

- Une étude de définition urbaine a été réalisée entre octobre 2008 et juin 2009 par Territoires Sites et Cités. L'objectif était d'envisager l'avenir de la gare de Rouen rive droite, en déterminant un projet capable de répondre aux différents enjeux :
 - sur le site de la gare de Rouen rive droite, pour en déterminer un nouvel usage pérenne et attractif,
 - et sur le quartier environnant, pour définir les aménagements urbains nécessaires pour accompagner et promouvoir la mutation du site.

L'étude s'est organisée en 3 étapes :

- Diagnostic
- Hypothèses de reconversion
- Scénarios de développement

Elle a donné lieu à un travail interactif de concertation avec les conseillers de quartier de Rouen et les associations, à mesure de l'avancement de l'étude.

• Une étude réalisée par Sébastien Argoullon, stagiaire au Syndicat mixte pour le SCOT, entre juin et septembre 2009, sur la dépendance à la gare des établissements scolaires, des commerces et des autres activités proches de la gare. L'objectif était d'analyser le degré de dépendance des activités du quartier de la gare rive droite avec le flux des voyageurs en vue de mieux cerner les impacts du projet de nouvelle gare sur le quartier de la gare actuelle.

Cette étude a consisté à réaliser un travail statistique sur l'emploi et trois enquêtes auprès :

- des établissements scolaires (7 établissements enquêtés)
- des commerçants (60 ont répondu sur 76)
- des clients des commerces (500 clients interrogés)

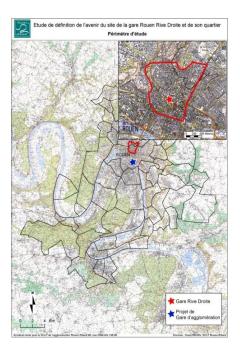
1 – La gare Rive Droite et son quartier

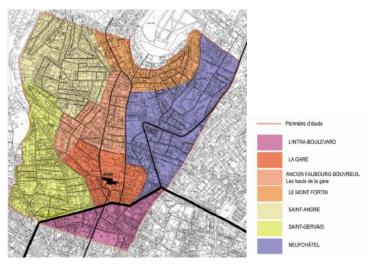
La gare de la Rive Droite que nous connaissons a été inaugurée en 1928. Elle est venue remplacer une première gare construite en 1905, devenue rapidement trop exigüe.



Porte d'entrée dans la ville, la gare constitue un équipement structurant de l'espace vécu et de l'organisation urbaine, au point que l'on parle d'un quartier de la gare. Mais derrière cette appellation, la perception de ce quartier est fort variable et l'homogénéité de l'espace peu évidente. Il en résulte des enjeux de devenir du quartier de la gare variés.

Le périmètre du quartier de la gare pris en référence pour les études comprend un vaste secteur sur les communes de Rouen, Mont-Saint-Aignan et Bois-Guillaume, au sein duquel sept sous-secteurs ont été identifiés.





1-1 L'habitat et le peuplement

Le quartier de la gare regroupe 16 400 habitants. C'est un quartier où la taille des ménages est élevée (plus de deux personnes par ménage) et où les revenus sont plus élevés que dans le reste de la ville de Rouen : 24 670 euros par unité de consommation (UCM) en 2007, contre 17 117 euros par UCM pour la ville de Rouen.

Il convient toutefois de distinguer deux parties dans le quartier :

- Une partie située au nord de la gare, caractérisée par une part importante de logements individuels, regroupe un tiers des logements. On y trouve une population de familles avec des revenus élevés, qui sont le plus souvent des propriétaires occupant leur logement. Dans cette partie, les logements sont de grande taille et de qualité.
- Une partie située au sud, plus urbaine, comprend plus de 6 000 logements, collectifs pour plus des trois quarts. La population qui y réside est plus jeune, composée de plus petits ménages, moins aisée. Il s'agit principalement de locataires.
- Dans une perspective de déplacement de la gare, il en ressort des enjeux assez différenciés entre les secteurs. Au nord, la qualité de l'habitat et la stabilité de la population laissent penser que ce quartier conservera l'essentiel de ses qualités attractives. La question d'une dépréciation des biens du fait de l'éloignement de la gare reste toutefois posée.

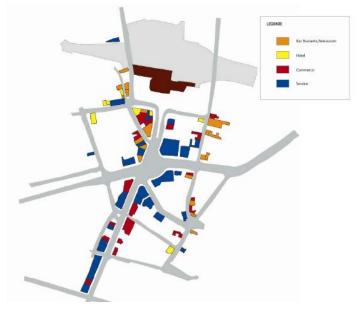
Au sud, le parc de logement et le peuplement peuvent être plus sensibles au déplacement de la gare. Néanmoins la proximité du centre-ville reste un atout fort. La partie la plus sensible sur laquelle il conviendra d'être vigilant concerne le secteur immédiatement proche de la gare, qui est le plus éloigné du centre, entre la gare et le boulevard.

1-2 Les activités

En termes d'activités, le quartier de la gare se caractérise par une offre commerciale, un nombre important d'établissements scolaires et des emplois en nombre significatif.

Commerce

Le quartier de la gare est un site commercial à la périphérie du centre-ville. Il bénéficie d'une offre historique, mais dont le niveau d'attractivité et de qualité est hétérogène. Les commerces sont groupés sur quelques rues au sud de la gare, sur les lieux de passage principaux.



Parmi les clients, la moitié sont des utilisateurs du train (26% seulement sont des utilisateurs réguliers). En revanche, 60% de la clientèle habite ou travaille ou étudie à proximité de la gare. Cela signifie que les commerces de la gare fonctionnent pour partie avec le passage directement lié à la gare, mais surtout avec le quartier qui vit autour aussi bien en termes d'habitat que d'emploi.

⇒ La déstabilisation de cette mixité fonctionnelle pourrait elle être un élément très fragilisant pour les commerces.

Emplois

Le quartier regroupe plus de 3 000 emplois. Ce sont des emplois publics pour près de la moitié. On trouve plusieurs gros employeurs, dont la SNCF.

⇒ Le déplacement de la gare, mais aussi le départ éventuel d'un ou plusieurs autres employeurs peut avoir des conséquences lourdes sur le quartier.

Etablissements scolaires

On ne trouve pas moins de 19 établissements scolaires dans le quartier, dont 10 sont des établissements privés. Au total, cela représente environ 7 000 élèves dans le quartier de la gare.

Ainsi, en plus de 200 emplois publics pour les écoles et collèges, on trouve 14% des emplois du quartier dans les établissements de formation. Ceux-ci contribuent fortement à l'animation du quartier.

⇒ Le déménagement de certains établissements privés ces dernières années incite à être vigilant sur le maintien de cette activité propre au quartier.

1-3 L'urbanisme

Située en perspective de la rue Jeanne d'Arc et implanté le long des boulevards de Rouen, la gare est bien perceptible et fortement rattachée à des éléments de composition de la ville :

- Sur l'un des axes nord-sud majeurs (axe doublé du métro), l'édifice de la gare se trouve en lien physique étroit avec des équipements emblématiques de l'animation patrimoniale et culturelle : musée des Beaux-Arts et square Verdrel, Palais de Justice, Théâtre des Arts, la Seine et au-delà le centre Saint-Sever,
- Sur la ceinture de l'hypercentre, la gare est l'un des équipements qui jalonnent les boulevards : le CHU, les cliniques Saint-Hilaire, Europe et Mathilde, la cité des métiers...

Au-delà du bâtiment de la gare, construit par Adolphe Dervaux, l'architecture du quartier est également notable. Plus de la moitié des maisons présentes dans le quartier ont été construites avant 1915. C'est un quartier unitaire et représentatif de l'architecture et de l'urbanisme du début du XXème siècle.

Les maisons réalisées avant 1915 marquent fortement le paysage urbain avec une forte présence de la brique. Le quartier est également caractérisé par une végétation de plus en plus prégnante du sud vers le nord. Cette végétation est le fait des parcelles privées. Au niveau des boulevards, en revanche, malgré les alignements de platanes, le paysage se minéralise.

Enfin la topographie fait du quartier un site en belvédère caractérisé par :

- l'image d'un quartier en amphithéâtre de verdure,
- un réseau viaire principal convergeant vers les boulevards et où les circulations transversales sont compliquées,
- un site où s'appréhende la silhouette de la cathédrale, avec des belles vues sur la ville.
 - ➡ Même avec le déplacement d'une partie des activités de la gare, le site de la gare rive droite semble pouvoir rester stratégique et attractif grâce à plusieurs atouts :
 - la proximité du centre-ville,
 - la qualité du site et de l'habitat,
 - la desserte par les transports en commun et la présence des axes structurants que sont la rue Jeanne d'Arc et le boulevard.



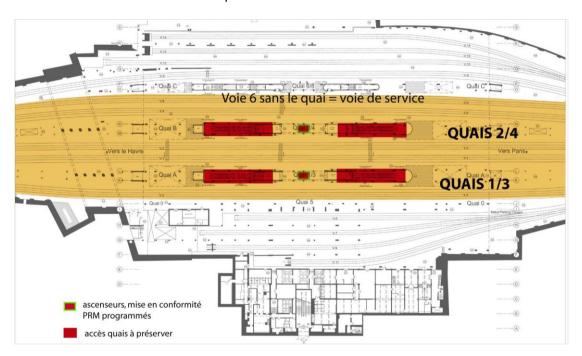
2- Hypothèses pour travailler sur une transformation du quartier

2-1 Le devenir ferroviaire de la gare RD

La nouvelle gare sur la rive gauche a vocation à être le lieu où s'arrêtent tous les trains et où l'on peut faire toutes les correspondances. Dans cette configuration, la gare Rive Droite devient une station urbaine pour des trains omnibus (notamment des trains de Dieppe et des tram-trains).

Plus précisément, les hypothèses de travail définies avec RFF et la SNCF sont les suivantes :

 La gare de la Rive Droite deviendra une station d'arrêt où sont préservés les quais 1 à 4. La voie 6 devient une voie de service sans quais.



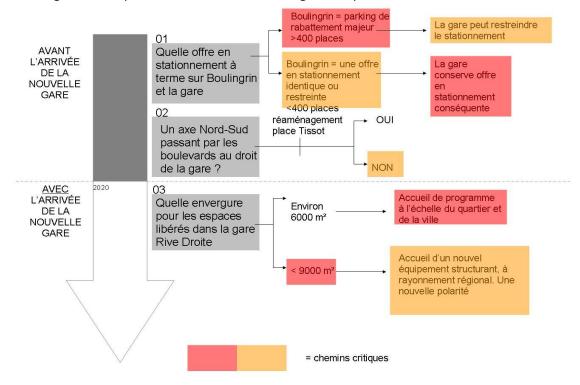
- Lors des situations dégradées (sur la gare de la Rive gauche), la gare de la rive droite ne constitue pas une gare de sauvetage, ce qui serait trop coûteux pour des situations exceptionnelles.
- Le fret est préservé et transite par l'itinéraire sur la rive droite. Aujourd'hui, le fret utilise hors heure de pointe 12 sillons par heure/par sens. A terme, le trafic fret est susceptible d'évoluer. La question de l'incidence en termes de bruit et de vibration est posée.
- Un besoin de locaux techniques sur place pour les gestionnaires de plateforme avec 3 à 4 bureaux, soit environ 200m². Ils devront être localisés au plus près des voyageurs et des accès.
- ⇒ Cette évolution permet d'envisager différentes possibilités de réorganisation de l'espace de la gare lui-même :
 - La halle historique : quel programme ? quel accès ? reste-t-elle un espace traversé ?

- La couverture partielle de la trémie est-elle possible et quelle sont les opportunités ouvertes ?
- L'ensemble du stationnement est-il conservé ?
- Peut-on densifier l'espace ?
- Comment assurer une liaison lisible, performante entre le métro et les quais ?
- Quel est l'espace à gagner au niveau du rez-de-chaussée ?
- Est-il pertinent et possible de gagner des espaces au niveau des quais et pour quels programmes ?
- Si la façade monumentale ne reste pas la façade d'entrée de la station-gare, quel est le dispositif à privilégier ?

2-2 Les projets urbains impactant ou liés

Un travail avec la Ville de Rouen et la Communauté d'Agglomération de Rouen a permis de dégager trois éléments présentant une interaction avec la programmation de la transformation du quartier de la gare :

- Le réaménagement de la place Boulingrin,
- Le tracé Nord de l'axe Nord-Sud : par les boulevards Ouest ou par la rue de la République,
- L'envergure des espaces libérés dans l'actuelle gare : supérieurs ou inférieurs à 9 000 m²?



Par ailleurs, des actions communes à l'ensemble du secteur peuvent être menées indépendamment de l'arrivée de la nouvelle gare :

- Un **périmètre de préemption élargi** permettant notamment une **veille foncière** au niveau des grandes emprises des écoles privées,

- Une étude des nuisances sonores et vibrations relative au passage des trains,
- Une **redécouverte patrimoniale** : La mise en place d'itinéraires patrimoniaux et un nouveau périmètre OPAH-RU permettant de mettre en œuvre un **plan de ravalement des façades.**

La question du **réaménagement des espaces publics** (place Tissot et traversée des boulevards) pour atténuer la rupture des boulevards et reconquérir des espaces pour le piéton dès avant l'arrivée de la nouvelle gare reste ouverte. Cela suppose :

- d'avoir arbitré sur le tracé en transport en commun de l'axe Nord-Sud,
- de pouvoir réaliser un aménagement cohérent avec l'organisation future des espaces.

2-3 Perspectives pour l'évolution du quartier

Les perspectives d'évolution du quartier ont été travaillées avec les conseillers de quartier dans le cadre de 3 séances d'ateliers urbains. Les attentes exprimées ont été les suivantes :

- Une **nouvelle vocation est à envisager** à long terme pour la gare, avec une **ambition forte** sur le nouveau programme.
- Une réorganisation du stationnement attendue : tirer parti du déplacement de la station de taxi pour réinvestir un espace public et permettre une réappropriation des rues par les habitants.
- Des **attentes en terme d'espaces verts publics** : l'ouverture de nouveaux jardins, la création progressive d'un axe vert permettant d'atteindre des zones de détente, comme le Mont Fortin ?
- Des **attentes en terme de redécouverte du patrimoine** : un parcours Art Nouveau / Art Déco sur un itinéraire réaménagé ?
- Un **périmètre prioritaire** se dessine pour l'ensemble des actions qui pourraient concourir à asseoir une **vie de quartier**.
- Des **attentes à court terme** avant l'arrivée de la gare : Un nettoyage des façades, un projet de mise en lumière.

Quatre scénarios ont été travaillés avec les conseillers de quartiers :

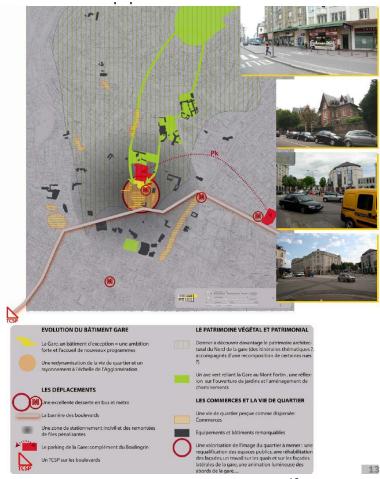
- Scénario « quartier des affaires et des écoles »
- Scénario « quartier commerçant »
- Scénario « quartier résidentiel »
- Scénario « quartier des loisirs, de la culture et du tourisme »

Trois recommandations générales ont été prises en compte dans la construction des scénarios :

- Constituer un quartier qui se suffise à lui-même, c'est-à-dire qui ait sa propre dynamique et qui attire, est apparu important pour les participants. Cela suppose :
 - qu'il dispose d'activités spécifiques qui fassent venir depuis les autres quartiers,
 - que le boulevard ne constitue plus une barrière comme c'est le cas aujourd'hui,
 - que l'on recrée un espace de rencontre : la halle, le parvis ou un espace vert.

La place de la voiture à terme dans le quartier

- Certains pensent qu'il faut conserver une fonction de parking importante dans le quartier et donc une fonction de circulation forte (parking de délestage, parking pour des activités qui attirent dans le quartier, parking pour aller à pied au centre-ville, parking pour des cars de tourisme...).
- D'autres imaginent au contraire un quartier plus piéton gagnant fortement en qualité de vie, avec une fonction de stationnement mesurée et des flux de circulations détournés. Le haut de la rue Jeanne d'Arc et le parvis de la gare pourraient être piétonniers. Se pose également la question de la partie basse de la rue Verte.
- La qualité du lieu et de son aménagement ont été mis en avant comme une exigence forte à avoir. L'idée d'un concours d'architecte a été émise pour l'aménagement de la halle et de la place. L'idée aussi de positionner dans cet espace des sculptures a été proposée.
- ⇒ Les points clés d'interventions seraient ainsi les suivants :



3- Les futurs possibles

Trois scénarios ont été proposés :

	Définition	Périmètre	Contenu
Scénario « l'aGi »	La gare aGitée, la gare « interlope », l'aGi, l'aGile - Permet d'accueillir des manifestations, des fêtes, - Permet une traversée par les flux de voyageurs.	Une intervention mesurée	⇒ 6 800 m² de SHOB en équipements publics et 2 000 m² en sous-sol ⇒ Un square de 5 000 m² ⇒ Environ 240 places de stationnement préservées sur les 370 existantes
Scénario « l'équipement pluriel »	L'objectif est d'investir le maximum d'espace dans la gare pour proposer un programme pluriel tourné vers la culture et les loisirs.	Une intervention forte	⇒ 12 000 m² à 47 000 m² de SHOB en équipements publics dont 2 000 m² en sous-sol ⇒ 85 à 210 logements
Scénario « Habitons la gare »	En écho avec l'habitat de bord de fleuve en émergence, habiter autrement dans l'un des plus beaux endroits de a ville et favoriser la mixité.	Une intervention forte	 ⇒ 200 logements a minima ⇒ Un équipement de quartier, à hauteur de 5 000 m² dans les locaux réutilisés de la gare ⇒ Un square de 3 000 m² en extérieur et 1 000 m² dans la halle

3-1 « l'aGi »

L'aGi peut constituer un objectif en soi ou une étape qui prépare les scénarios ultérieurs. L'action est menée à minima, c'est-à-dire:

- Sans modification du fonctionnement aujourd'hui établi pour relier la gare, ses quais et les espaces publics,
- Sans modification effectuée au niveau des dalles de stationnement.

L'objectif est de restreindre les espaces devenus trop vastes pour la gare au regard de sa nouvelle fonction de station, et de gagner ces espaces pour l'accueil de manifestations, événements et pour renforcer l'animation et la vie du quartier.





3-2 L'équipement pluriel

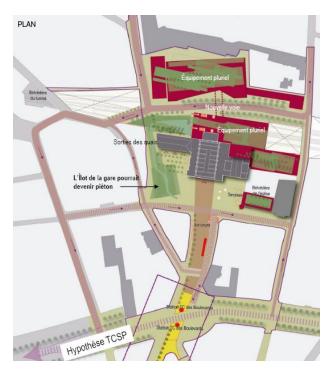
Le scénario pluriel privilégie l'accueil de nouveaux programmes mixtes et à demeure. Ainsi, alors que le scénario « l'aGi » procède par « curetage » pour gagner des espaces modulables, le scénario pluriel passe à une étape de « remplissage ». Une action d'envergure est menée avec :

- Une modification du fonctionnement actuel, notamment dans la liaison existant entre la gare, ses quais et les espaces publics: l'hypothèse de relier une partie des quais en souterrain avec le métro pourrait être approfondie.
- Une modification au niveau des dalles de stationnement avec une démolitionreconstruction permettant de densifier les terrains et accueillir éventuellement des logements. Le stationnement sera à approfondir. Il peut prendre la forme d'un silo à proximité du parking P2.

L'objectif est de profiter d'un positionnement stratégique sur la ceinture des boulevards et le long du métro pour accueillir un équipement à rayonnement supra-communal et de continuer à conforter la vie de quartier (travail sur les espaces publics et les équipements).

Selon le projet urbain, le phasage et la mixité choisie avec du logement, une nouvelle rue estouest entre la rue du Champ des Oiseaux et la rue Verte pourrait être nécessaire. Permettant d'accroître la perméabilité du secteur, elle pourrait accueillir des espaces publics qualitatifs pour le quartier et donner la possibilité de constituer un vaste îlot piéton au niveau de la gare.





3-3 Habitons la gare

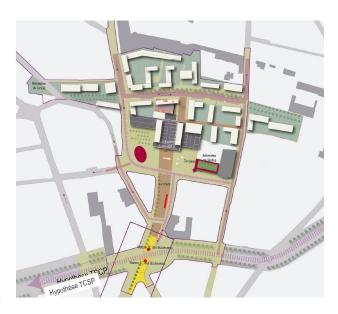
Ce scénario privilégie l'accueil de nouveaux logements participant au renouveau et à l'animation du quartier.

Une action d'envergure est menée avec :

- Une modification profonde du fonctionnement actuel : l'édifice historique devient un espace public couvert accueillant un square couvert,
- Une modification profonde effectuée au niveau des dalles de stationnement avec une démolition-reconstruction permettant de densifier les terrains. Le stationnement sera à approfondir en fonction des choix faits pour le parking du Boulingrin; il peut prendre la forme d'un silo à proximité du parking P2.

L'objectif est de mener une action conforme à des objectifs de développement durable avec une opération de renouvellement urbain proposant de nouveaux logements bien exposés, à proximité des équipements et commerces, desservis avec excellence par les transports en commun, participant à une mixité sociale nouvelle pour ce secteur. Il s'agit également de conforter la vie de quartier (travail sur les espaces publics et les équipements).





4- Les enseignements de la concertation

Le devenir de la gare Rive Droite et son quartier, lié au projet de nouvelle gare d'agglomération, a été débattu lors de chacune des étapes de la concertation :

- Avec les acteurs socio-économiques et institutionnels (1^{er} semestre 2008), une séance d'atelier a été consacrée au projet urbain dans chacun des 4 groupes de participants,
- Avec les conseillers de quartiers de Rouen et les associations (octobre 2008-juin 2009), une séance de travail a également porté sur ce thème; il a également fait l'objet de trois séances d'atelier spécifique sur le thème,
- Avec le grand public, le sujet a été débattu lors des réunions publiques ; il a également fait l'objet de questions ou de remarques sur internet ou dans les cahiers accompagnant les expositions.

Les enseignements sont les suivants :

4-1 Une préférence pour un scénario qui donne une nouvelle dynamique au quartier

La perspective de la création de la nouvelle gare sur la rive gauche suscite des craintes, dont les trois principales sont les suivantes :

- l'éloignement de la gare pour les habitants de la rive droite et une moins bonne accessibilité vers Paris,
- un impact sur l'activité commerciale du quartier (commerces, restaurants, hôtellerie),
- un impact sur les prix de l'immobilier (résidentiel et commercial).

Afin de donner une nouvelle dynamique au quartier, les participants ont exprimé le souhait que le bâtiment de la gare soit utilisé de façon emblématique et que son parvis soit mis en valeur. Dans cette perspective, une préférence a été exprimée pour une reconversion de la gare en lieu public plutôt qu'une reconversion en logements. Différentes idées ont été émises avec le souhait de maintenir un rayonnement régional voire national sur le site : musée d'art moderne, école des Beaux-Arts, pôle universitaire, lieu d'exposition sur la ville, La possibilité d'introduire plus de mixité dans le quartier, ainsi que l'opportunité de lui donner une plus grande identité ont été soulignées.

En outre, l'édifice de la gare actuelle fait l'objet d'un profond attachement. Les participants ont souhaité que la transformation du quartier permette une mise en valeur du bâtiment. Ils ont souhaité également que l'arrière gare, aujourd'hui peu qualitative, soit valorisée, et qu'il n'y ait pas de période de vide d'utilisation.

4-2 Les fonctions futures de la gare Rive Droite

Le maintien de la gare Rive Droite comme pôle d'accueil des voyageurs suscite de nombreuses interrogations : est-ce que des trains s'y arrêteront ? Lesquels ? Y aura-t-il deux gares ? Ce maintien

d'un pôle d'accès de voyageurs, complémentaire de la nouvelle gare où s'arrêteront tous les trains a été souhaité.

Par ailleurs, le développement des trains de fret en passage dans la perspective de la nouvelle gare rive gauche est pointé par les participants comme une difficulté compte tenu des nuisances que ces trains occasionnent (bruit, vibrations).

4-3 La liaison du quartier avec la nouvelle gare

La question d'une liaison performante du quartier avec la nouvelle gare par les transports en commun a été évoquée. Elle apparaît nécessaire pour l'acceptabilité du projet pour la population qui vit aujourd'hui à proximité de la gare.

Le projet serait à cet égard l'occasion de repenser plus complètement l'offre de transports et les accès de ce quartier qui est aujourd'hui engorgé et peu agréable pour les piétons.

4-4 Pistes proposées par la maîtrise d'ouvrage

- Approfondir plusieurs pistes de réutilisation du bâtiment et leur impact pour le quartier
- Faire des propositions concrètes sur les liens en transports en commun entre la gare Rive Droite et la nouvelle gare (par exemple : tram-train, métro ou axe nord/sud)

Conclusion: pour poursuivre

Depuis fin 2009, sur la demande du Président de la République, un Comité de pilotage et une mission d'étude ont été mis en place pour étudier un projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie. Pour la traversée de Rouen, RFF, qui conduit les études, envisage plusieurs scénarios, soit par le site de Saint-Sever avec un tunnel sous-fluvial, soit sur d'autres sites afin d'évaluer la faisabilité de solutions sans nouveau tunnel.

Le devenir de la gare Rive Droite et de son quartier sont dépendants des décisions qui seront prises sur ces scénarios à l'issue de Débat Public qu'organisera RFF. Il importera alors de poursuivre le travail engagé pour anticiper et accompagner les évolutions du quartier.

Accompagner les études menées par RFF

Le travail ci-avant décrit sur le devenir de la gare Rive Droite et son quartier constitue une base nécessaire à l'analyse des scénarios que présentera RFF à l'occasion du Débat Public. Il a donc vocation à venir alimenter les travaux menés actuellement par RFF.

Affiner le programme de transformation de la gare et du quartier

Une étude de programmation d'un équipement pourrait être utilement engagée pour avancer dans la faisabilité du scénario « l'équipement pluriel ».

Différents sujets techniques doivent également être approfondis : étude d'une trémie au dessus de la gare (faisabilité, coût, impact sur la gestion des circulations ferroviaires...), étude concernant le bruit et les vibrations dans le quartier (mesure et solutions ?).

Sur ces bases pourraient être lancées des études d'urbanisme et d'aménagement incluant un appel à projet ou un concours de concepteurs sur un périmètre urbain élargi (projet urbain et de rénovation urbaine englobant les îlots et espaces publics proches.

Des actions à mener avant le déménagement de la gare

Dès avant le déménagement de la gare, des actions pourront être engagées :

- Optimisation de la gare rive droite pour augmenter encore dans la limite des possibilités les circulations ferroviaires,
- Des actions urbaines de valorisation du quartier: première tranche de réaménagement des espaces publics au niveau de la gare, valorisation du patrimoine végétal, prescriptions architecturales spécifiques pour les villas et édifices en briques...