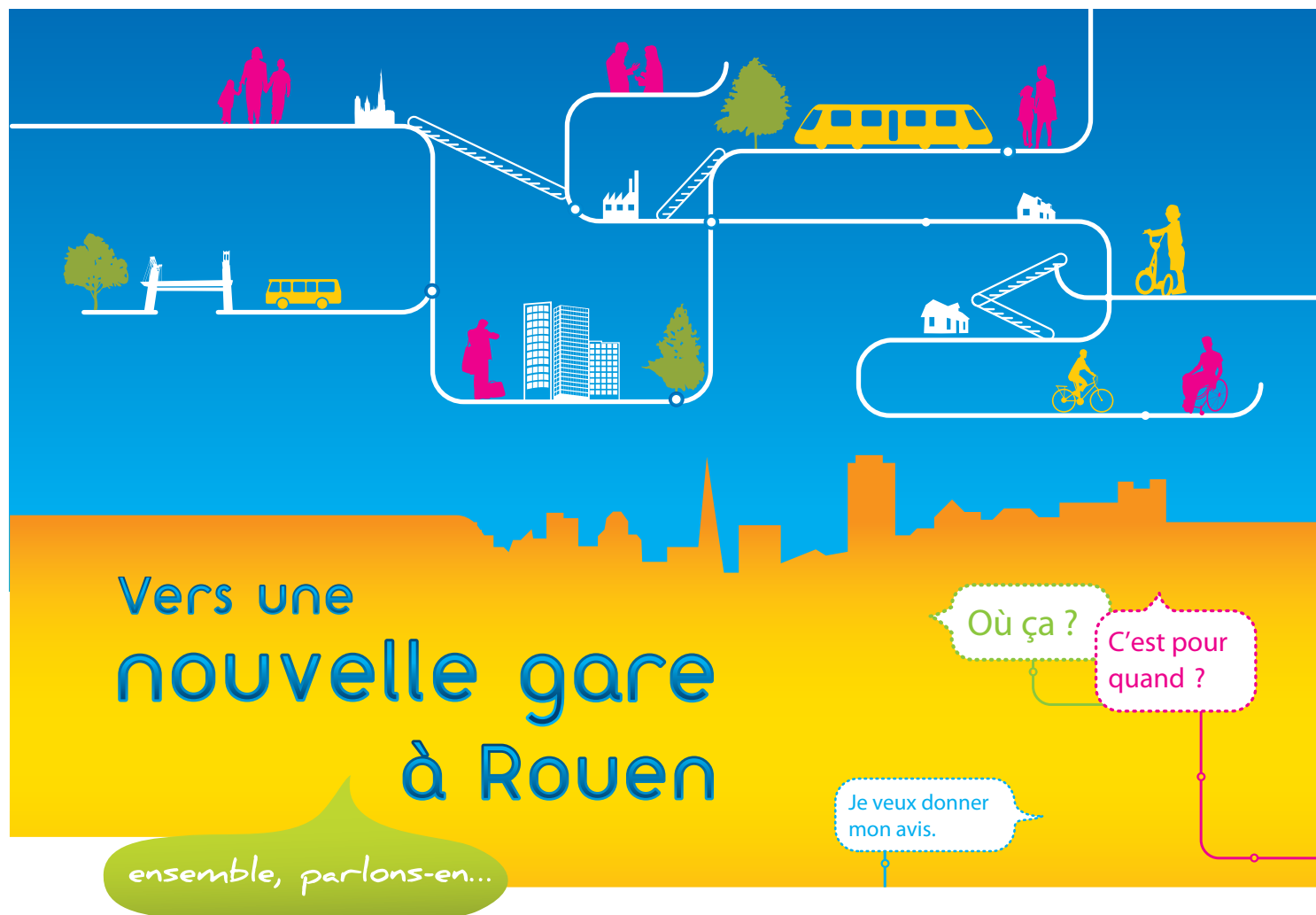




Concertation sur le projet de la nouvelle gare à Rouen 2008 - 2009

Bilan global de la concertation

septembre 2010

Organisateurs



Partenaires



www.nouvelle-gare-rouen.fr

**BILAN GLOBAL DE LA CONCERTATION
2008 – 2009**

**Acteurs socio-économiques et institutionnels
Associations et conseils de quartier
Grand public**

VERS UNE NOUVELLE GARE À ROUEN

Septembre 2010

1	CONTEXTE ET OBJECTIFS	5
1.1	INTRODUCTION.....	5
1.2	LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	6
1.2.1	<i>Un objectif pédagogique</i>	6
1.2.2	<i>Un objectif stratégique.....</i>	7
1.2.3	<i>Un objectif de co-construction.....</i>	7
1.3	LES MODALITES DE LA CONCERTATION	8
2	BILAN QUANTITATIF DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION.....	9
2.1	1 ^E PHASE : CONCERTATION AVEC LES ACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES ET INSTITUTIONNELS.....	9
2.1.1	<i>Une réunion générale de présentation du projet</i>	9
2.1.2	<i>Six ateliers de concertation thématique.....</i>	9
2.1.3	<i>Une séance conclusive.....</i>	13
2.2	2 ^E PHASE : CONCERTATION AVEC LES ASSOCIATIONS ET LES CONSEILLERS DE QUARTIER	13
2.2.1	<i>Trois réunions de présentation générale.....</i>	13
2.2.2	<i>Douze séances de travail thématiques.....</i>	14
2.2.3	<i>Une réunion de restitution</i>	17
2.2.4	<i>Des ateliers urbains</i>	17
2.3	3 ^E PHASE : CONCERTATION AVEC LE GRAND PUBLIC	17
2.3.1	<i>Des réunions publiques.....</i>	17
2.3.2	<i>Des visites thématiques.....</i>	18
2.3.3	<i>Des expositions itinérantes.....</i>	19
2.3.4	<i>Un site internet dédié</i>	19

2.4	LES RETOMBÉES DE LA CONCERTATION DANS LA PRESSE ET SUR INTERNET	20
3	BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION : LES THEMES DEBATTUS	21
3.1	UNE NOUVELLE GARE ET SON RESEAU FERRE	21
3.1.1	Le projet proposé.....	21
3.1.2	Les questions en débat	22
▪	Des liaisons qui permettent de se déplacer en France sans passer par Paris	23
▪	Des accès directs vers des lieux importants d'Île-de-France : La Défense, Cergy-Pontoise	23
▪	Une desserte efficace des aéroports : Le Havre, Deauville, Beauvais et les aéroports parisiens.	23
▪	La réactivation d'anciennes lignes ou le renforcement de lignes intra-régionales	24
3.1.3	Les pistes pour poursuivre	27
3.2	NOUVELLE GARE ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	27
3.2.1	Le projet proposé.....	27
3.2.2	Les questions en débat	28
▪	Un constat : un potentiel à valoriser pour l'agglomération rouennaise	29
▪	Des pistes d'action, des suggestions	29
▪	Des interrogations.....	30
▪	L'implantation de la gare et du pôle multimodal.....	30
▪	Un souci de qualité de vie dans un quartier à visage « humain »	31
▪	Un souhait de qualité architecturale et urbanistique	32
▪	Un objectif de performance environnementale	32
▪	L'impact du projet sur les riverains	33
3.2.3	Les pistes pour poursuivre	33
3.3	L'AVENIR DE LA GARE ACTUELLE ET DE SON QUARTIER.....	33
3.3.1	Le projet proposé.....	33
3.3.2	Les questions en débat	34
▪	L'éloignement de la gare.....	34
▪	Les prix de l'immobilier	35
▪	Les activités commerciales.....	35
▪	Un nouveau visage pour le quartier.....	35
3.3.3	Les pistes pour poursuivre	36
3.4	LES ACCES A LA NOUVELLE GARE.....	37
3.4.1	Le projet proposé.....	37



3.4.2	<i>Les questions en débat</i>	37
3.4.3	<i>Les pistes pour poursuivre</i>	41
3.5	LE TRAM-TRAIN	43
3.5.1	<i>Le projet proposé.....</i>	43
3.5.2	<i>Les questions en débat</i>	43
3.5.3	<i>Les pistes pour poursuivre</i>	45
3.6	LE FINANCEMENT	46
3.6.1	<i>Le projet proposé.....</i>	46
4	LES PHASES A VENIR.....	48



1 Contexte et objectifs

1.1 Introduction

En 2003, les collectivités, 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.

Après des études d'opportunité et de faisabilité (2003-2005), le projet a fait l'objet de pré-études fonctionnelles (2006-2010) afin d'asseoir la faisabilité du projet et d'en définir le contenu. Les études ont permis de définir un projet comportant plusieurs volets interdépendants :

Une nouvelle gare située rive gauche dans le centre-ville ainsi que des infrastructures ferroviaires capables d'absorber une forte augmentation des besoins en transport ferroviaire,

- Un nouveau quartier autour de la nouvelle gare, accueillant de l'habitat et un quartier d'affaires, capable de créer une dynamique économique forte pour la métropole et la région,
- Un système de transports périurbain, incluant une liaison entre Barentin, Rouen et Elbeuf,
- Une anticipation des évolutions de l'agglomération induites par le projet, notamment le devenir de la gare rive droite et son quartier.

En parallèle, les acteurs du projet ont choisi d'accompagner le processus d'études à partir de 2008 d'actions de concertation en trois étapes :

- avec les acteurs socio-économiques et institutionnels
- avec les acteurs associatifs
- avec le grand public.



Depuis 2003, la Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération de Rouen-Elbeuf ont été chargés par le Comité de Pilotage de la co-maîtrise d'ouvrage des études et de la concertation sur ce projet de la nouvelle gare d'agglomération de Rouen.

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. Ces scénarios seront présentés dans un Débat Public pour l'ensemble de la ligne nouvelle en 2011, qui pourra utilement tenir compte de la concertation approfondie menée sur le sujet de la gare de Rouen.

1.2 Les objectifs de la concertation

Affectant le territoire de façon significative, le projet nécessite une forte concertation avec les populations concernées. Les échanges avec les usagers, les riverains et les acteurs associatifs et institutionnels locaux ont permis à chacun de s'approprier le projet et de l'adapter aux besoins réels.

Cette concertation visait trois objectifs : pédagogique, stratégique et de co-construction.

1.2.1 Un objectif pédagogique

- faire connaître le projet dans toutes ses composantes,
- diffuser un maximum de connaissances techniques permettant de saisir les enjeux,
- apporter des réponses aux interrogations.



1.2.2 Un objectif stratégique

- écouter les attentes des acteurs locaux et des habitants,
- donner aux décideurs un éclairage pour évaluer l'opportunité et l'acceptabilité du projet,
- permettre aux acteurs locaux de s'approprier le projet et de mener en cohérence des politiques ou actions qui accompagnent le projet.

1.2.3 Un objectif de co-construction

- faire participer en amont les acteurs et les habitants à la construction du projet,
- proposer au Comité de Pilotage d'adapter le projet à des attentes qui pourraient émerger.

La Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération de Rouen – Elbeuf ont décidé l'organisation de cette concertation en trois temps avec :

- les acteurs socio-économiques et institutionnels ;
- les associations et les conseils de quartier de Rouen ;
- la population, avec en parallèle un site Internet dédié au projet et une exposition.

D'un point de vue juridique, la concertation sur le projet de la nouvelle gare d'agglomération a été ouverte conformément aux articles L300-1 et L300-2 du Code de l'Urbanisme pour les étapes avec les associations et les conseillers de quartiers de Rouen et le grand public. Du fait des montants à engager sur les projets ferroviaires, la Commission Nationale du Débat Public devait être ensuite saisie afin qu'elle puisse examiner si la participation du public au processus d'élaboration du projet a été satisfaisante. Dans l'intervalle, un débat public a été annoncé par le Ministre des Transports en 2011. Ce débat portera sur l'ensemble de la ligne Paris-Rouen-Le Havre.



1.3 Les modalités de la concertation

L'ensemble de la concertation s'est déroulé de janvier 2008 à novembre 2009 de la façon suivante :

- 1^{ère} phase : des ateliers de travail avec les acteurs socio-économiques et institutionnels, du 9 janvier au 3 juillet 2008,
- 2^{ème} phase : des séances de travail thématiques avec les associations et les conseils de quartier, du 21 octobre 2008 au 23 juin 2009,
- 3^{ème} phase : exposition, site internet, réunions publiques, visites thématiques, de début septembre au fin novembre 2009.



2 Bilan quantitatif de la démarche de concertation

2.1 1e phase : concertation avec les acteurs socio-économiques et institutionnels

La phase de concertation avec les acteurs socio-économiques et institutionnels s'est déroulée sous la forme d'ateliers de travail, répartis de la façon suivante :

2.1.1 Une réunion générale de présentation du projet

Une réunion générale de présentation du projet a été proposée sur 5 créneaux horaires les 9 et 10 janvier 2008 et 5 février afin d'établir un socle commun de connaissances pour tous les acteurs invités et de définir les problématiques à approfondir dans les six ateliers de travail.

2.1.2 Six ateliers de concertation thématique

De janvier à juin 2008, six ateliers de travail ont permis aux acteurs socio-économiques et institutionnels de réfléchir sur les thématiques suivantes. Tous les participants ont été invités à participer à tous les thèmes :

- les services et infrastructures ferroviaires,
- la gare et le développement économique,
- le projet urbain autour de la nouvelle gare,
- l'accessibilité autour de la nouvelle gare,
- le devenir de la gare Rive Droite,
- le tram-train.

Plus de 70 acteurs, répartis en quatre groupes, ont participé à ces ateliers. Ces réunions de travail ont représenté au total près de 70 heures d'échanges dans les locaux du Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen – Elbeuf et dans les locaux de la Région.

Les participants ont travaillé à partir de diaporamas, de cartographies, d'enquêtes, de comparaisons avec d'autres métropoles de taille comparable.

	NOM	FONCTION	ORGANISME
Groupe 1	BELLOMO Fabrice	Chargé Environnement Industriel	Port Autonome de Rouen
	BOQUET Dominique	Directeur général des services	Grand-Couronne
	CLERET Jean-Luc	Directeur des transports	Conseil Général de Seine-Maritime
	CORGNE Murielle	Agent de développement économique	Syndicat d'aménagement du Roumois (SYDAR)
	EMONOT Hugues	Directeur général des services	Elbeuf
	FORTIN Camille	Maire-adjoint	Bonsecours
	FUSSIEN Laurent	Directeur général des services	Malaunay
	JOLIVET Brigitte	Conseillère municipale	Bonsecours
	JOUHAULT Denis	Responsable Service revitalisation économique	Chambre de commerce et de l'industrie d'Elbeuf
	LAHOUCHE Guillaume	Directeur général des services	Sotteville-lès-Rouen
	LEPRINCE Michel	Directeur Service territorial	Port Autonome de Rouen
	MARTINE Alain	Maire-adjoint	Malaunay
	RICHARD Alain	Directeur des travaux et des services techniques	CHU Rouen
	ZACHARIASEN Francis	Vice-Président	Ordre des architectes
Groupe 2	AUTRET Hervé	Directeur des travaux et des services techniques	Petit-Couronne
	AUVRAY Denis	Directeur des services d'urbanisme	Sotteville-lès-Rouen
	CELLIER Thomas	Directeur général des services	Canteleu
	DELAMARE Alain	Directeur général des services	Le Mesnil-Esnard
	DOUCIN Gérard	Maire-adjoint	Moulineaux
	DUREAU Stéphanie	Déléguée régionale	Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)
	DUVAL Daniel	Maire-adjoint	Darnétal
	FLEURY Sylvie	Chargée de missions	Comité d'expansion et de développement économique de la région d'Elbeuf (CEDRE)
	GAL Gilles	Directeur général adjoint	Établissement public foncier (EPF) de Normandie
	GALERNEAU Hervé	Directeur général	Rouen Seine Aménagement
	GOHIER Jean-Marc	Délégué régional	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie de Haute-Normandie

GUEST Yves	Maire-adjoint	Le Houlme
HENRY Joël	Directeur des services techniques	Saint-Étienne-du-Rouvray
JOT Stéphane	Agent de développement local	Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray
LABOULLE Guillaume	Directeur du service urbanisme	Déville-lès-Rouen
LANGLOIS Brigitte	Présidente	Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray
LASCOUX Laurent	Service urbanisme (stage)	Ville du Havre
RICHON Sylvain	Directeur général	Aéroport Rouen Vallée de la Seine
ROUSSEAU Thomas	Chargé d'études	Agence d'Urbanisme du Havre (A.U.R.H)
ROUSSEL Bertrand	Département Commerces	Chambre de commerce et d'industrie de Rouen
SILVESTRI Ubald	Directeur général	Chambre de commerce et d'industrie de Rouen
TURQUOIS Benoît	Chargé de missions	Syndicat d'aménagement du Roumois (SYDAR)

Groupe 3	AUCLAIR Aude	Responsable du service urbanisme	Oissel
	BESNEHARD Benoît	Responsable Transports	Communauté d'agglomération Seine Eure (CASE)
	BISSON-DUVALLET Marie-Hélène	Secrétaire de mairie	Orival
	COUSIN Annie	Responsable du service urbanisme	Notre-Dame-de-Bondeville
	DANTAN Gérard	Maire-adjoint	Bihorel
	DECLERCQ Denys		Conseil économique et social de la région Haute-Normandie (CESR)
	DELAHAYE Marie-Françoise		Conseil économique et social de la région Haute-Normandie (CESR)
	ERNIS Jean Louis		Conseil économique et social de la région Haute-Normandie (CESR)
	FERRES Jean-Pierre	Maire-adjoint	Bihorel
	HEBERT Fabienne	Directrice des services techniques	Le Grand-Quevilly
	JOIN-LAMBERT Emmanuel	Président de la 2e commission	Conseil économique et social de la région Haute-Normandie (CESR)
	LAURETOU Brigitte	Directeur des services techniques	Darnétal
	LEDIEU Guy	Directeur général des services	Notre-Dame-de-Bondeville
	LEMOINE Dominique	Chargé du Développement Technique	Agence de développement économique de l'agglomération rouennaise (ADEAR)
	MONTES Florian	Chargé d'études	Conseil économique et social de la région Haute-Normandie (CESR)
	PELAPRAT Fabien	Chargé de missions	Communauté d'agglomération Seine Eure (CASE)
	PEROL Jean-Michel	Directeur général des services	Saint-Aubin-lès-Elbeuf

	THOUVIGNON Jean-Michel		Conseil économique et social de la région Haute-Normandie (CESR)
	VIGNALE Alain		Conseil économique et social de la région Haute-Normandie (CESR)
Groupe 4	AMELINE Antoine	Directeur général des services	Bois-Guillaume
	AUBREE Dominique	Directeur général des services	Mont-Saint-Aignan
	BERNIER Hélène	Service Urbanisme	Oissel
	BILYK Muriel	Maire-adjointe	Elbeuf
	BOUDEVILLE Olivier	Notaire	Chambre des Notaires
	CHABERT Olivier	Chargé de missions	Agence d'urbanisme de la région du Havre (AURH)
	COURTIER Hervé		Usagers du Port de Rouen
	DONNET Anne-Michèle	Directeur général	Agence d'urbanisme de la région du Havre (AURH)
	DUREAU Stéphanie	Déléguée régionale	Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)
	GRIMAUD Aurélia	Juriste	Mont-Saint-Aignan
	GUENTCHEFF Florence	Chargée de missions logistique	Chambre de commerce et d'industrie de Rouen
	HAREL Julie		Conseil économique et social de la région Haute-Normandie (CESR)
	HERAIL Christian	Président	Chambre de commerce et d'industrie de Rouen
	MAFFEI Nadia	Conseillère en développement du commerce	Chambre de commerce et d'industrie de Rouen
	ROCHE Philippe	Directeur général adjoint des services	Mont-Saint-Aignan
	SILVESTRI Ubald	Directeur général	Chambre de commerce et d'industrie de Rouen
Animateurs	ADAM Philippe	Chef de projet - Transports	Région Haute-Normandie
	GRANDOU Agnès	Chef de projet	Syndicat Mixte pour le SCoT de Rouen-Elbeuf
	LARMARAUD Geneviève	Directrice	Syndicat Mixte pour le SCoT de Rouen-Elbeuf
	VANBESIEN Sandra	Chargée de missions	Région Haute-Normandie
Acteurs ferroviaires et fret	BLANGERO Tristan	Chargé de missions Fret	Direction régionale RFF haute et Basse Normandie
	FEUVRE Christian	Directeur adjoint au développement	Port Autonome du Havre
	MORIN Patrick	Service Exploitation	Port Autonome de Rouen
	PETIT Christian	Directeur régional	Direction régionale RFF haute et Basse Normandie



Membres du Comité de Pilotage	BARATE Thierry	Responsable Service Gestion réseau	Réseau Ferré de France (R.F.F)
	DELMER Sébastien	Chargé de missions	Ville de Rouen
	FERRIOL Jean-Claude	Directeur général adjoint	Communauté d'agglomération de Rouen
	GONIOT Catherine	Directrice du Pôle transports	Communauté d'agglomération de Rouen
	LESUEUR Michel	Chargé de projet	S.N.C.F
	MARION Christian	Directeur de l'aménagement urbain et de l'habitat	Ville de Rouen
	ONNO Emmanuelle	Chargée de missions	Conseil Général de Seine-Maritime
	SAINT-ELOI Jean-Pierre	Chef de service Mission Intermodalité et Grands Projets	Direction Régionale de l'Equipement de Haute-Normandie
Bureau d'études	GURDON Carole	Architecte DPLG	Cabinet d'études Dubus-Richez

2.1.3 Une séance conclusive

Une séance de conclusion, le 3 juillet 2008, a permis à l'ensemble des participants de restituer les propositions issues des ateliers de travail, en présence des présidents du Syndicat Mixte pour le SCOT et de la Région Haute-Normandie.

2.2 2^e phase : concertation avec les associations et les conseillers de quartier

2.2.1 Trois réunions de présentation générale

Trois réunions de présentation générale ont permis de présenter le projet dans sa globalité :

- aux associations : deux réunions le 21 octobre 2008 dans les locaux du Syndicat mixte pour le SCoT,
- aux conseillers de quartier : réunion le 13 novembre 2008 à l'auditorium du musée des Beaux-Arts de Rouen, présidée par Valérie Fourneyron, maire de Rouen, et Jean-Michel Bérégovoy, adjoint.

37 associations couvrant des domaines variés ont été invitées (urbanisme, environnement, transport, économie, culture et patrimoine, habitat, éducation, accessibilité). 21 participants, représentant 16 associations, ont assisté aux deux réunions de présentation du 21 octobre 2008. Par ailleurs, 70 participants représentant 14 conseils de quartiers ont assisté à la réunion de présentation du 13 novembre 2008.

2.2.2 Douze séances de travail thématiques

Les associations et les conseillers de quartier de Rouen ont été conviés à participer à 12 séances de travail sur cinq thèmes différents, du 21 octobre 2008 au 6 janvier 2009 :

- services et infrastructures ferroviaires (4 créneaux horaires proposés) le 21 octobre et le 13 novembre 2008,
- le projet urbain et économique (2 créneaux horaires proposés) le 20 novembre 2008,
- l'accessibilité à la nouvelle gare (2 créneaux horaires proposés) le 25 novembre 2008,
- le tram-train (2 créneaux horaires proposés) le 9 décembre 2008,
- le devenir de la gare Rive Droite et de son quartier (2 créneaux horaires proposés) le 6 janvier 2009.

Ces séances de travail ont réuni 15 associations (24 représentants) et 34 conseillers de quartier. Des membres du comité technique et une représentante d'un bureau d'études étaient présents à certaines réunions.

	NOM	ORGANISME	FONCTION
Associations	BARCQ Jérémy	Comité de coordination des associations de handicapés de Haute-Normandie (CCAH-HN)	
	BENOIST Michel CHALINE Jean-Pierre	Amis des monuments rouennais (AMR)	
	BOUFFET Jean-Yves	Fac Verte Rouen	
	CAILLET Daniel	P'tit Pat' rouennais	
	FARCIS Olivier	Comité commercial de la gare	

HAMELIN Colette	Association des voyageurs usagers du chemin de fer (AVUC de Dieppe)	
PAULI-RIERE Annie	Fédération des familles de France de Seine-Maritime	
BIA Francis GANACHAUD Jean-Charles	Haute-Normandie nature environnement (HNNE)	
DUPRAY Catherine BIED Dominique BOURHIS Pierre SARRAZIN Thibaut	Société amicale de la bicyclette en Normandie (SABINE)	
CAMBERLIN Jean-Paul	Rue de l'avenir	
CHAMPEAUX Bernard	Comité pour les transports en commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC)	
LEVEQUE Catherine	Jeune chambre économique de Rouen (JCE)	
VARIN Philippe PAIS Nelly	Centre commercial Saint-Sever et Docks 76	
THILLAY Philippe SCHIETTECATTE Delphine	Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire	
SCHAPMAN Philippe BORDET Eliane HEROUARD Claude	UFC Que choisir ? de Rouen	

Membres des conseils de quartier	BRISELET Réjane LECOMTE Liliane LEFEBVRE Patrick LERENARD Régis MARIE Gérard VACHE-PICAT Mireille	Centre-ville Rive Gauche	
	COMBES Michel GUERET Marcel PECOU Marie-José et Christian	Gare	
	BLISEZ Marie CHAIGNON Marie-Françoise DEPORTE Monique HOUOT Annie ROGER Caroline	Pasteur	

FAVRE Anne-Marie GUIBEY Jean-Louis MORET Marc THUILLIER Jacques	Grieu, Vallon suisse, Saint-Hilaire	
HUREL Jean-Pierre	Saint-Clément, Jardin des Plantes	
SAMSON Dominique	Mont-Gargan	
BRIENT Evelyne et Jacques MANGANE Emmanuel REVERT Claude	Coteaux Ouest	
LEFAUCHEUR Jean-Pierre QUEVILLON Gérard RENON Félicie	Saint-Marc, Croix-de-Pierre, Saint-Nicaise	
CLEMENCEAU Jean-Michel LEBRASSEUR Patricia LEDUC Josette QUENEDEY Monique	Vieux-Marché, Cathédrale	
HAINIGUE François	Jouvenet	
PAULI-RIERE Annie	Fédération des familles de France de Seine-Maritime	

Membres du comité technique	BARATE Thierry	Réseau ferré de France (RFF)	Chef de service Gestion du réseau
	GODEFROY Joël	Société nationale des chemins de fer (SNCF)	
	HONDO Laurent	Société nationale des chemins de fer (SNCF)	Responsable Emergence des projets
	LARMARAUD Geneviève	Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf	Directrice
	SAINT-ELOI Jean-Pierre	Direction Régionale de l'Équipement de Seine-Maritime	Chef de service Intermodalité et grands projets
Bureau d'études	GILLES Karine	Territoires Sites et Cités	Directrice de l'urbanisme



2.2.3 Une réunion de restitution

Une réunion de bilan de la concertation, le 3 avril 2009 à l'auditorium du musée des Beaux-Arts de Rouen, a permis de restituer les travaux effectués lors des séances de travail thématiques, en présence des présidents du Syndicat Mixte pour le SCOT et de la Région Haute-Normandie, du maire de Rouen et de plusieurs adjoints.

2.2.4 Des ateliers urbains

Parallèlement aux séances de travail thématiques, un atelier urbain a été constitué avec des conseillers de quartier et des associations afin de travailler sur l'évolution du quartier de la gare Rive Droite. Il s'est réuni à 3 reprises :

- 10 février 2009
- 9 avril 2009
- 23 juin 2009

Conçu dans une logique très participative, il a accompagné et alimenté l'avancement de l'étude qui était en cours sur le devenir de la gare rive droite et son quartier.

2.3 3^e phase : concertation avec le grand public

2.3.1 Des réunions publiques

Dix réunions publiques se sont tenues du 28 septembre au 24 novembre 2009, afin de permettre à chacun de s'informer et de débattre sur les modalités du projet. Chacune des réunions a été co-présidée par Alain Le Vern, Président de la Région Haute-Normandie, et par Pierre Bourguignon, Président du syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen – Elbeuf.

Sept réunions publiques ont eu lieu sur l'ensemble du territoire de la grande agglomération de Rouen et au Havre. Une réunion de bilan a permis de restituer les réactions et propositions issues de cette concertation. Devant l'intérêt suscité par le projet, et à la demande des élus, deux réunions supplémentaires ont été organisées à Val-de-Reuil et à Sotteville-lès-Rouen.

Rouen	CCI de Rouen	28 septembre 2009	180 participants
Elbeuf-sur-Seine	Salle Franklin	5 octobre 2009	34 participants
Malaunay	Centre socio-culturel Boris Vian	9 octobre 2009	19 participants
Saint-Étienne-du-Rouvray	INSA	10 octobre 2009	32 participants
Le Havre	Salle René Cassin	16 octobre 2009	37 participants
Bois-Guillaume	Espace Guillaume le Conquérant	17 octobre 2009	140 participants
Barentin	Théâtre Montdory	19 octobre 2009	50 participants
Réunion de bilan à Rouen	CCI de Rouen	21 octobre 2009	140 participants
Val-de-Reuil	Auditorium de l'école de musique et de danse	23 novembre 2009	Environ 100 participants
Sotteville-lès-Rouen	Mairie	24 novembre 2009	35 participants

Les réunions de concertation ont réuni **767 participants** au total.

2.3.2 Des visites thématiques

Des visites thématiques par petits groupes ont été proposées au public afin d'appréhender le projet sur le terrain. Six visites au total ont été organisées :

- Trois visites en gare de Rouen Rive Droite et dans son quartier les 13 et 28 octobre 2009
- Trois visites dans le quartier Saint-Sever les 14 et 29 octobre 2009.



Au total, **63 personnes** ont participé à ces visites.

2.3.3 Des expositions itinérantes

Trois jeux d'exposition itinérante ont permis de présenter le projet et ses enjeux dans près de 15 lieux publics, du 31 août au 24 novembre 2009 :

- gares de Rouen Rive Droite, du Havre et de Dieppe
- centres commerciaux : Saint-Sever et La Vatine
- locaux des collectivités territoriales : Hôtel de Région, mairie du Grand-Quevilly, mairie de Rouen, Point Info Énergie de la Communauté d'agglomération de Rouen, espace Guillaume le Conquérant de Bois-Guillaume, théâtre Montdory de Barentin, Auditorium de l'école de musique et de danse de Val-de-Reuil, mairie de Sotteville-lès-Rouen.

Des registres mis à la disposition du public dans les lieux d'exposition ont permis de recueillir 190 réactions et avis.

2.3.4 Un site internet dédié

Un site internet dédié à la concertation (<http://www.nouvelle-gare-rouen.fr/>) a permis au grand public de se renseigner sur le projet et de réagir en ligne (rubrique questions – réponses).

Du 1^{er} septembre au 7 décembre 2009, le site a attiré 6 234 visites et 34 180 pages ont été consultées. Sur la même période, **54 questions** ont été posées sur le site.



2.4 Les retombées de la concertation dans la presse et sur internet

La concertation a généré de nombreuses retombées dans la presse et sur le web, en particulier lors de la troisième phase de la concertation, ouverte au grand public.

Ces retombées représentent :

- 101 articles en presse écrite,
- 35 articles en presse web,
- 11 articles parus à la fois en presse écrite et web,
- 1 sujet sur France 3 Normandie.



3 Bilan qualitatif de la concertation : les thèmes débattus

Les trois phases de la concertation se sont avérées très constructives. Les participants ont fait part de leurs inquiétudes et de leurs questions, mais aussi de nombreuses propositions et suggestions pour améliorer le projet soumis à leur avis.

Dans l'ensemble la concertation a confirmé l'intérêt de la population et des acteurs locaux pour le projet, tant par l'attente d'une amélioration notable des services ferroviaires que par la dynamique du projet économique et urbain. Elle a montré la nécessité d'une gare centrale qui offre la meilleure accessibilité pour le plus grand nombre. Enfin, le principe d'un réseau périurbain a suscité un vif intérêt.

3.1 Une nouvelle gare et son réseau ferré

Les participants à la concertation ont été unanimes à exprimer leur **attente d'une amélioration rapide** du réseau ferré, en particulier sur la ligne Le Havre – Paris. La majorité des participants a convenu de la nécessité de créer une nouvelle gare pour développer les services et les dessertes ferroviaires. On a pu observer un consensus sur la nécessité de développer le fret pour les besoins futurs. Le choix du site de Saint-Sever a rarement été remis en cause, à la condition d'une bonne desserte par les transports en commun.

3.1.1 Le projet proposé

Le projet prévoit la création d'une gare plus vaste, moderne et performante pour :

- offrir des trains plus réguliers et plus fréquents,
- transporter davantage de voyageurs,
- desservir de nouvelles destinations,

- 
- créer un « *hub* » ferroviaire permettant un maximum de correspondances vers des destinations proches (agglomération) et plus lointaines (liaisons régionales et interrégionales),
 - offrir de nouveaux sillons pour le fret et éviter un engorgement routier.

3.1.2 Les questions en débat

Une demande forte d'amélioration des services ferroviaires

Les usagers souhaitent des services ferroviaires plus attractifs. Les éléments suivants doivent être pris en compte dans la conception de la nouvelle gare :

- confort : des trains modernes, confortables et de capacité suffisante pour ne pas voyager debout,
- propreté,
- ponctualité des trains,
- une bonne accessibilité pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite,
- une meilleure fréquence, notamment pendant les heures creuses et les week-ends,
- une meilleure information sur l'offre ferroviaire,
- une signalétique claire, des bornes d'information et des tableaux d'affichage synchronisés,
- une billettique unique et une tarification intégrée pour faciliter les correspondances avec les transports en commun,
- une offre de services complémentaires pour valoriser le temps de transport et assurer la continuité de la connexion à internet : prises électriques, wifi...

Des usagers ont voulu s'assurer que la création de la nouvelle gare permettrait toujours d'avoir des correspondances sans changer de gare.

De la souplesse et des tarifs compétitifs

Plusieurs personnes ont fait remarquer que le TGV n'est utile que sur les grandes distances et comporte plusieurs inconvénients : un prix élevé des billets et la nécessité de réserver à l'avance. Dans l'ensemble, on a pu constater le souhait de garder la même



souplesse dans l'achat des billets et des tarifs compétitifs, capables de concurrencer la voiture même lorsque l'on voyage à plusieurs.

Des destinations plus nombreuses

Les participants ont largement exprimé leur souhait d'amélioration des dessertes actuelles et de création de nouvelles destinations.

- **Des liaisons qui permettent de se déplacer en France sans passer par Paris**

- le Sud-Ouest (Tours, Bordeaux, Toulouse),
- le Sud-Est hors Marseille (Nice, Perpignan),
- une liaison Rouen – Le Mans – Tours permettant des correspondances depuis Le Mans (vers la Bretagne et les Pays de la Loire) et depuis Tours (vers le Sud-Ouest),
- le renforcement de la liaison vers Caen,
- le renforcement de la desserte vers Amiens, Lille,
- un lien vers Beauvais,
- la création d'une ligne Rouen – Évreux – Chartres – Tours (voyageurs) et une ligne Rouen – Évreux – Chartres – Orléans (fret).

- **Des accès directs vers des lieux importants d'Île-de-France : La Défense, Cergy-Pontoise**

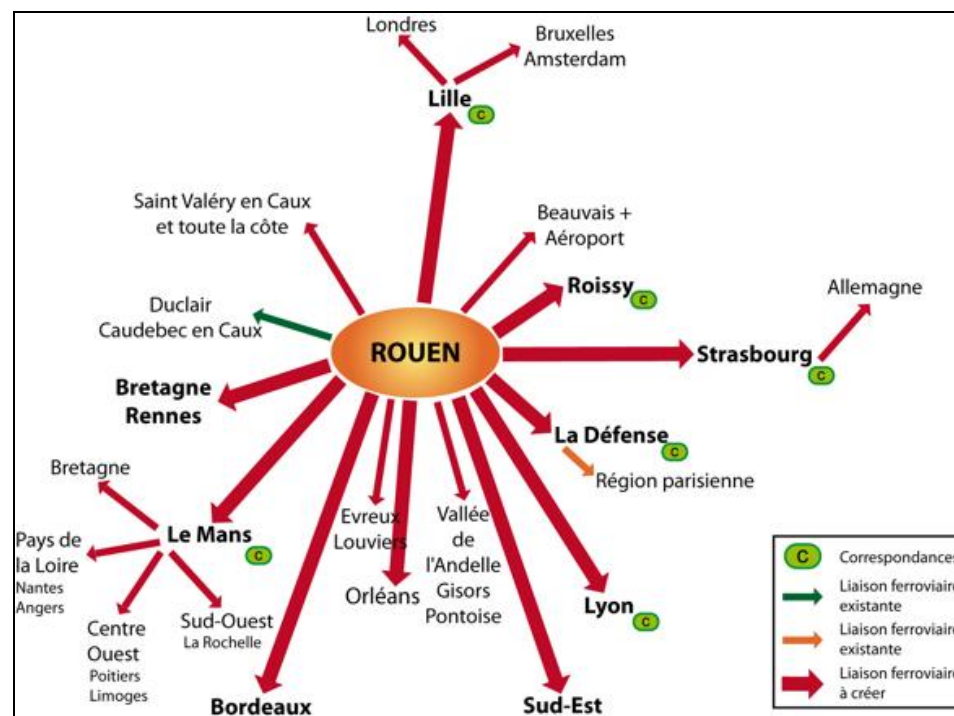
Plusieurs personnes ont exprimé leur crainte que la circulation des trains de la banlieue parisienne soit prioritaire par rapport à celle des trains en provenance de Normandie.

- **Une desserte efficace des aéroports : Le Havre, Deauville, Beauvais et les aéroports parisiens.**

- **La réactivation d'anciennes lignes ou le renforcement de lignes intra-régionales**

- Rouen – Évreux,
- une liaison Rouen – Serqueux qui permettrait également de desservir les plateaux Est et Nord de Rouen par rabattement,
- la vallée de l'Andelle et au-delà vers Gisors,
- Rouen – Barentin – Duclair – Caudebec-en-Caux,
- une liaison entre Rouen et le Roumois (Thuit-Hébert),
- Rolleville – Fécamp,
- la vallée du Commerce...

C'est la réouverture de la ligne entre Rouen et Évreux qui a été le plus souvent évoquée, avec la difficulté de la suppression de près de 60 passages à niveau. À défaut de la remise en service immédiate de l'ensemble de ces lignes, plusieurs participants ont demandé que l'on conserve les emprises ferroviaires, en prévision d'une éventuelle extension du réseau ferré.



Carte synthétisant les attentes de création de desserte ferroviaire des participants

Des préoccupations concernant les points faibles du réseau

Des participants ont demandé la suppression de passages à niveau dangereux ou gênants (comme à Barentin). L'électrification de la ligne Rouen – Dieppe ainsi que du tronçon Oissel – Saint-Aubin-lès-Elbeuf a été évoquée.

Plusieurs participants ont fait remarquer que le pont de franchissement de la Seine à Oissel ne comportait que deux voies. Des travaux sont donc nécessaires pour augmenter le trafic sur le réseau. D'autres personnes ont émis des doutes sur la possibilité d'augmenter les capacités de trafic entre Mantes et Oissel (nombreux tunnels).



Par ailleurs, il a été souligné que si les quais de la gare actuelle de Rouen sont trop courts, c'est aussi le cas en gare Saint-Lazare. Il faut donc harmoniser la longueur des quais sur toute la ligne.

La question du fret

Une part importante du projet est consacrée au fret. La création d'une nouvelle gare à Rouen va permettre d'augmenter le nombre de sillons afin de répondre à la hausse du trafic de conteneurs, en forte augmentation avec Port 2000. La ligne Motteville – Montérolier qui vient d'être rénovée participe à la hausse de la part modale du fret dans le transport de marchandises. La réouverture prochaine de la ligne de Serqueux permettra à une partie des trains en provenance du Havre de ne pas passer par les tunnels de la gare de Rouen Rive Droite.

De nombreuses questions ont été posées sur le fret, en particulier par les participants havrais :

- la saturation du trafic ferroviaire qui touche notamment le fret,
- les prévisions de quantité et de nature du fret que l'on pense faire passer dans une gare souterraine et les enjeux en termes de développement durable,
- le transport de matières dangereuses par le train,
- la zone d'implantation d'une plateforme trimodale (route, rail, voie d'eau) du côté d'Oissel.

Un cheminot a fait part des résultats d'une étude selon laquelle la réouverture de la ligne Rouen – Évreux permettrait de libérer des sillons pour le fret vers le sud.

Des préoccupations environnementales

Certains participants ont posé la question de l'évolution de la mobilité : faut-il aller à tout prix vers davantage de mobilité ou faut-il maîtriser cette mobilité en travaillant sur les zones d'emploi et d'habitat, notamment par le biais de la planification territoriale ? Il semble acquis cependant que le transport ferroviaire sera amené à croître. En ce sens, la promotion du ferroutage et la création d'un auto-train ont été proposées.



Les participants ont souligné la nécessité de porter une attention particulière aux points suivants :

- une prise en compte des scénarios de crues et de changement de niveau de la Seine dans la définition du projet,
- une anticipation des nuisances pendant les travaux,
- une limitation du bruit des trains et des vibrations sur le futur tracé et les voies existantes (en particulier le bruit lié aux trains de marchandises).

3.1.3 Les pistes pour poursuivre

- la définition d'un plan stratégique global afin d'assurer un développement cohérent de l'ensemble du réseau ferroviaire haut-normand,
- la prise en compte des souhaits exprimés par les usagers haut-normands dans les études sur la liaison Paris – Le Havre,
- l'étude de nouvelles dessertes,
- la réflexion sur les lignes dans le cadre du comité de bassin.

3.2 Nouvelle gare et développement économique

3.2.1 Le projet proposé

La création de la nouvelle gare est indissociable de celle d'un nouveau quartier de vie et d'affaires. La concertation a permis de proposer le projet suivant :

- un quartier de vie emblématique et agréable,
- de nouveaux bureaux pour accueillir de 5 000 à 8 000 emplois / 100 à 150 000 m² de bureaux,
- de nouveaux logements pour accueillir 4 000 à 5 000 habitants,
- deux scénarii d'organisation du quartier.

3.2.2 Les questions en débat

L'emplacement de la nouvelle gare

Sept sites potentiels ont été étudiés pour implanter la nouvelle gare. Afin de construire une gare centrale accessible au maximum d'usagers, le site de Saint-Sever a été retenu pour des études plus poussées. Au sein de ce quartier, plusieurs hypothèses d'implantation de la gare et du pôle multimodal ont été envisagées. Trois scénarios, puis deux ont été soumis à la concertation. En effet, l'hypothèse d'implanter la nouvelle gare en bordure immédiate du fleuve a été écartée car elle comportait de très importantes contraintes techniques. Les deux emplacements possibles se situent sur le site de l'ex-SERNAM et sous le cours Clemenceau.

Le choix de cet emplacement a suscité diverses réactions :

- l'annonce d'une gare TGV sur les plateaux Nord par le Président de la République en avril 2009 a suscité de nombreuses interrogations. Ce scénario semble abandonné aujourd'hui,
- plusieurs participants ont exprimé leur préférence pour une gare à Sotteville, principalement pour des raisons de coût,
- la nature du sol sur la rive gauche suscite des interrogations sur la stabilité de la future gare,
- le creusement du tunnel sous la Seine, qui accompagne le projet de gare à Saint-Sever, suscite des inquiétudes : quelle faisabilité, notamment financière ? Le tunnel va-t-il générer des nuisances sonores et des vibrations ?
- les habitants qui vivent à proximité de ce futur tunnel souhaitent être informés au plus tôt de la date et de l'impact des travaux.

Au final, on a pu observer un consensus clair sur la nécessité de créer une nouvelle gare centrale, qui soit proche d'un maximum d'habitants et d'emplois.

Entre les deux sites proposés dans le quartier Saint-Sever, la concertation a permis de mettre en évidence une nette préférence pour le site de l'ex-SERNAM. Cette solution aurait en effet un impact beaucoup plus faible en termes d'expropriations et de nuisances pendant les travaux.



Le quartier d'affaires dans sa dimension économique

Les participants ont alimenté un débat très constructif sur les conditions de réussite de la création du nouveau quartier d'affaires. Ils ont identifié des atouts ainsi que des pistes d'évolution.

▪ Un constat : un potentiel à valoriser pour l'agglomération rouennaise

- des domaines de compétences (assurances, santé, informatique, logistique et transports (pôle de compétitivité Moveo), industrie, activités portuaires), mais pas de spécialisation économique évidente. La mise en valeur de filières logistiques et fluviales a été évoquée,
- une position à valoriser : proximité et desserte de Paris et de La Défense,
- des coûts immobiliers intéressants,
- la grande qualité du cadre de vie est identifiée comme l'un des atouts majeurs de Rouen. Celle-ci doit être davantage mise en valeur pour attirer de nouvelles populations.

▪ Des pistes d'action, des suggestions

- anticiper le projet : prévoir une offre immobilière suffisante et une politique foncière adaptée,
- travailler les complémentarités et les synergies entre les activités du tertiaire supérieur avec les autres secteurs (industrie, autre tertiaire),
- renforcer les liens entre l'Université, la recherche et les milieux économiques,
- « vendre » un ensemble « bords de Seine » composé de plusieurs projets (gare, Seine Ouest, Sotteville, Seine Sud...),
- travailler avec Le Havre et Caen pour gagner en visibilité,
- créer des relations ferroviaires performantes vers d'autres métropoles : Lille, Rennes, Nantes, Bordeaux, Marseille, Lyon, Strasbourg,

- 
- valoriser la qualité de vie à Rouen par le développement de l'offre culturelle et l'amélioration des déplacements (transports en commun et modes doux),
 - prévoir des équipements qui renforcent la stature métropolitaine de Rouen : salles de réunions, hôtellerie, restauration, palais des congrès, salles de vidéo-conférence, zones de détente...

À noter que des participants se sont exprimés pour que le chantier profite aux entreprises locales et aux jeunes de la région.

▪ **Des interrogations**

Les participants ont émis plusieurs types d'interrogations, parfois contradictoires. Beaucoup voient dans ce projet l'opportunité d'un projet ambitieux de nature à créer une dynamique pour Rouen et l'ensemble de la Région. Certains se demandent si la proximité de Paris reste un handicap, notamment pour attirer des emplois tertiaires stratégiques. Pour cette raison, la programmation de bureaux dans le nouveau quartier leur paraît trop ambitieuse. D'autres participants se demandent si les acteurs publics doivent porter une offre de bureaux en blanc. Au contraire, certaines personnes se demandent si le site de Saint-Sever peut accueillir la surface de bureaux annoncée dans le projet.

Un nouveau quartier de vie

Les participants aux ateliers de travail ont fait part de leur perception de l'actuel quartier Saint-Sever en des termes globalement négatifs : déstructuré, délaissé de l'action publique, marqué par un urbanisme « sans âme ». La concertation a permis de recueillir des avis sur le visage que doit avoir le nouveau quartier. Elle a également permis aux habitants et commerçants du quartier Saint-Sever d'exprimer leurs craintes et leurs attentes en matière d'information et d'accompagnement.

▪ **L'implantation de la gare et du pôle multimodal**

La concertation a permis de mettre en valeur divers éléments à prendre en compte lors de la réalisation du nouveau quartier :

- 
- une desserte de la nouvelle gare par le métro et les transports en commun. Il ne s'agit pas nécessairement d'implanter la gare à côté du métro ; il s'agit si besoin d' « apporter » le métro vers la nouvelle gare,
 - la proximité immédiate de la nouvelle gare et du quartier d'affaires,
 - la possibilité de créer des aménagements ultérieurs (extension foncière et ferroviaire).

Au regard de ces exigences, il est apparu que le site de l'ex-SERNAM semble le plus adapté et permet une réalisation plus simple. Il limite l'impact sur les habitations et permet une meilleure refonte des transports en commun.

▪ **Un souci de qualité de vie dans un quartier à visage « humain »**

Les participants ont fortement exprimé leur souhait que le nouveau quartier soit agréable à vivre. Diverses attentes traduisent ce souhait :

- des logements de types variés pour une plus grande mixité sociale : des HLM, mais aussi des logements accessibles aux publics dont les revenus se situent juste au-dessus du plafond des aides sociales,
- la création de logements grands, lumineux et bien conçus pour accueillir des familles,
- une mixité des fonctions : logements, mais aussi activités (services...) qui permettent d'animer le quartier le soir et le week-end,
- des normes de sécurité exigeantes et des dispositifs de protection acoustique dans les bâtiments à proximité de la gare,
- des équipements de proximité : crèches, écoles, centres médicaux, salles de sport et centres de loisirs, commerces et services, équipements culturels.

À plusieurs reprises, il a été remarqué que la réalisation de ces objectifs nécessitait d'anticiper une politique foncière efficace.



▪ Un souhait de qualité architecturale et urbanistique

La qualité architecturale et la forme urbaine du nouveau quartier ont été identifiées comme des éléments essentiels de la qualité de vie. Celle-ci suppose également une bonne insertion du quartier dans le reste de la ville. Ce projet urbain est perçu comme une **occasion d'équilibrer la ville de part et d'autre de la Seine**. Les participants à la concertation ont émis les idées suivantes :

- la présence de végétation et par exemple une prolongation de la coulée verte depuis le Mont Gargan jusque dans le nouveau quartier,
- une mise en valeur de la Seine, avec une passerelle par exemple,
- des cheminements de qualité dans le nouveau quartier,
- des rues bien dimensionnées et lumineuses,
- un soin porté à l'architecture : des repères architecturaux forts (comme un parvis pour la nouvelle gare) pour renforcer la lisibilité de l'espace, un soin porté aux espaces publics,
- une densité et des hauteurs caractéristiques d'un espace urbain, afin de tirer parti de la situation en cœur de ville,
- une gare bien insérée dans la ville : une seule gare d'agglomération, mais plusieurs entrées et des accès faciles,
- un travail sur les coutures entre le nouveau quartier et l'existant, notamment vers le parc Grammont et l'Île Lacroix,
- une atténuation des coupures dans le tissu urbain : Seine, voiries sur les quais hauts et bas, boulevard de l'Europe.

Il faut noter que certains participants ont émis l'idée que le nouveau quartier soit emblématique et de hauteur comparable à la tour des Archives. Cet avis est loin d'être unanime. Lors de la concertation avec le grand public, les participants ont exprimé le souhait que le nouveau quartier ne ressemble pas à Euralille, perçu comme froid et « inhumain ».

▪ Un objectif de performance environnementale

La concertation a mis en avant un objectif de performance environnementale du nouveau quartier : performance énergétique des nouveaux bâtiments, une circulation automobile apaisée, végétalisation, transport des déchets par le fleuve...



▪ L'impact du projet sur les riverains

Des riverains et des commerçants du quartier Saint-Sever ont fait part de leurs inquiétudes sur d'éventuelles destructions d'immeubles et expropriations. Les locataires ont demandé également si certains d'entre eux seraient obligés de quitter le quartier.

Les riverains et les commerçants ont demandé :

- une information précoce sur les préemptions et expropriations,
- le choix du scénario le plus économe en destructions,
- un accompagnement des personnes et des activités concernées par les travaux,
- la limitation des nuisances liées au chantier, et une concentration des travaux dans le temps et dans l'espace.

3.2.3 Les pistes pour poursuivre

- une politique foncière adéquate (notamment la constitution précoce de réserves foncières),
- une information précoce et régulière des riverains et des commerçants,
- une réflexion à poursuivre avec les acteurs économiques pour insérer le projet dans une stratégie globale,
- des ateliers urbains pour approfondir des questions spécifiques : l'offre de logement, le visage du nouveau quartier, la performance énergétique des bâtiments, la création de lieux pour tisser du lien social.

3.3 L'avenir de la gare actuelle et de son quartier

3.3.1 Le projet proposé

La concertation a permis aux participants de réfléchir à l'avenir de la gare Rive Droite et de son quartier, notamment sur les points suivants :

- de nouvelles fonctions pour la gare actuelle,

- 
- le réaménagement des espaces publics environnants,
 - le maintien des emplois et des commerces dans le quartier.

3.3.2 Les questions en débat

L'édifice actuel de la gare fait l'objet d'un profond attachement. C'est le cœur d'un quartier où se trouvent de nombreuses activités économiques et de nombreux établissements scolaires.

La perception du quartier est celle d'un quartier de belles maisons, avec de nombreux espaces verts privés. Il forme un ensemble d'intérêt architectural : immeubles Art nouveau, Maison Marrou, Donjon, perspective de la rue Jeanne-d'Arc. C'est un lieu agréable, mais marqué par la forte coupure des boulevards.

Les craintes des habitants et des commerçants

La perspective de la création de la nouvelle gare 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).

D'autres inconvénients ont été cités :

- la persistance de nuisances sonores en raison de la poursuite du transit de marchandises,
- une moins bonne desserte du campus universitaire de Mont-Saint-Aignan.

L'avenir du quartier

▪ L'éloignement de la gare

La question de l'éloignement de la gare est une évolution particulièrement sensible pour les habitants du quartier et ceux du plateau nord, mais les participants ont montré qu'ils avaient conscience de la nécessité d'améliorer les services ferroviaires grâce à une nouvelle gare.



Pour les habitants, la principale condition d'acceptabilité de la création d'une nouvelle gare est le **développement d'une offre de transports en commun de qualité et le maintien du quartier comme un pôle important de transports**. La liaison vers la nouvelle gare doit être particulièrement performante. La mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP) depuis Bois-Guillaume, du type TEOR, a été proposée.

Des participants ont suggéré que l'on maintienne les deux gares, comme à Tours et à Lyon, ou du moins que l'ancienne gare reste un pôle d'accueil des voyageurs complémentaire de la nouvelle gare.

- **Les prix de l'immobilier**

De nombreux propriétaires, qui ont acquis leur logement à des prix élevés dans le quartier, craignent une dépréciation de leurs biens immobiliers.

Si certaines activités risquent en effet d'être touchées par le déplacement de la gare et demandent un accompagnement spécifique, l'impact sur l'immobilier résidentiel pourrait cependant être moins sensible. En effet, la qualité architecturale du quartier, le calme et la proximité du centre-ville sont perçus comme des atouts stables dans le temps.

- **Les activités commerciales**

La concertation a fait apparaître qu'une perte de dynamisme était déjà à l'œuvre depuis plusieurs années dans le quartier. Des mesures d'accompagnement, à élaborer avec les commerçants, devront accompagner la transformation du quartier.

Des participants ont suggéré de créer un pôle de commerce de proximité et de services à la personne.

- **Un nouveau visage pour le quartier**

La transformation du quartier étant inéluctable, le moment est propice pour en faire un lieu de vie plus agréable. La concertation a fait ressortir de nombreuses suggestions :

- Une meilleure qualité de vie

L'arrière de la gare est jugé moins esthétique que l'avant. Des participants ont proposé la couverture des rails par une dalle.



Par ailleurs, le quartier est agrémenté de nombreux espaces verts, mais privés. La concertation a fait émerger l'idée d'une trame verte accompagnée de l'ouverture de certains espaces verts au public.

- Le désenclavement du quartier et une meilleure liaison avec le reste de la ville

L'idée consiste à améliorer l'accessibilité du quartier aux piétons, aux vélos, aux transports en commun ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite. Un travail pourra être mené pour réduire la coupure forte des boulevards et réorganiser la circulation et le stationnement.

- L'introduction de la mixité sociale

Les participants ont fait le constat de la faible mixité sociale du quartier. Le projet pour le quartier est une occasion de construire des logements sociaux.

La reconversion de la gare

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. Une préférence a été exprimée pour une reconversion de la gare en lieu public plutôt qu'une reconversion en logements. Plusieurs pistes ont été suggérées pour que le bâtiment devienne un équipement phare : un lieu culturel ou d'exposition (musée d'art moderne, école des Beaux-Arts), de formation ou de congrès, galerie commerciale, lieu à vocation sociale ou bien touristique, salle des ventes...

L'idée a été émise que le bâtiment fonctionne en réseau avec d'autres équipements (culturels par exemple) de l'agglomération.

3.3.3 Les pistes pour poursuivre

- approfondir les diverses pistes de réutilisation du bâtiment et leur impact sur le quartier,
- une estimation plus précise des liens entre l'activité commerciale du quartier et la gare Rive Droite afin d'établir une stratégie,
- un travail avec les commerçants sur un éventuel repositionnement de l'offre commerciale,

- 
- une mise à profit des dix ans à venir pour travailler sur l'évolution du quartier, notamment par des ateliers urbains,
 - une stratégie de transports en communs à inscrire dans le Plan de déplacements urbains (PDU) : une liaison entre l'ancienne et la nouvelle gare en tram-train, métro, bus en site propre ?

3.4 Les accès à la nouvelle gare

3.4.1 Le projet proposé

- placer la nouvelle gare et l'aménager de manière à conserver, voire améliorer la proportion d'utilisateurs utilisant la marche à pied ou à vélo,
- réorganiser le réseau de transports publics, notamment avec des lignes structurantes autour de la nouvelle gare pour permettre aux usagers d'atteindre sans correspondance les principales zones d'habitat et d'emploi actuelles et futures.

3.4.2 Les questions en débat

Les participants ont porté leur réflexion sur la promotion d'une mobilité durable dans un contexte de ressources limitées. Cette réflexion a fait émerger plusieurs points :

- l'offre de transports publics doit s'adapter à une demande de mobilité croissante,
- la promotion de nouvelles formes de déplacements doit être intégrée à la politique globale de déplacements urbains,
- la nécessité d'une **approche globale de l'accessibilité à la nouvelle gare** : diversité et complémentarité des modes d'accès, insertion des divers modes de transport dans la ville, cohérence entre offre de transport et localisation des projets urbains.



Il a été souligné également la nécessité d'une réflexion globale sur les transports en commun (correspondances, temps d'attente...) pour ne pas perdre en temps d'accès le temps gagné dans le train. L'attention est également portée vers les liaisons avec les zones d'activité tertiaire existantes (La Vatine, La Ronce) qui ne bénéficient pas aujourd'hui de desserte en métro ou TEOR.

Les accès en transports en commun

Lors de toutes les phases de la concertation, les participants se sont accordés pour exprimer leur **attente très forte d'une amélioration globale des transports en commun** afin de desservir la nouvelle gare, parallèlement à l'amélioration des services ferroviaires. La nouvelle gare doit bénéficier d'une desserte directe depuis un maximum de stations grâce au métro (qui sera éventuellement dévié si la gare est implantée sur le site de l'ex-SERNAM) et à plusieurs lignes de transports en commun en site propre.

Les participants ont échangé sur les services souhaités :

- des transports en commun plus confortables, plus fréquents (5 à 10 mn) et plus rapides (10 à 15 mn),
- davantage de liaisons directes sans correspondance, et des temps de correspondance plus courts,
- davantage de lignes en site propre,
- une meilleure desserte à l'intérieur des quartiers,
- une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les poussettes,
- une offre plus fournie de transports le soir, les week-ends et pendant les heures creuses,
- une offre de services en soirée et la nuit (éventuellement sous forme de petits véhicules et la nuit),
- des services de bagagerie,
- une tarification qui distingue les trajets courts des trajets longs,
- une continuité des transports en commun avec les modes de transports doux (marche à pied, pistes cyclables).

Les participants ont également échangé sur les destinations à desservir en priorité :

- le centre-ville, rive droite et rive gauche,
- les pôles d'emploi importants,
- les pôles de consommation,

- 
- les pôles d'enseignement (collèges, lycées, grandes écoles, pôles universitaires),
 - les communes aujourd'hui desservies par le métro, qui doivent garder leur accès direct à la gare,
 - les plateaux Nord et Est de Rouen,
 - le centre hospitalier universitaire,
 - les pôles administratifs (Hôtel de Ville, Préfecture, Cité administrative),
 - les pôles culturels et de loisirs (Zénith, Parc Expo).

Des inquiétudes ont été exprimées sur une desserte efficace des plateaux Nord par les transports en commun en raison de l'engorgement routier actuel. La priorité d'un axe structurant Nord-Sud a donc été évoquée à de nombreuses reprises : ligne de bus en site propre, prolongement du métro entre Boulingrin et Saint-Sever, desserte du Zénith en tramway...

Des propositions innovantes ont été émises en matière de transports en commun, en particulier l'idée d'une navette fluviale sur un parcours Est-Ouest (Amfreville – nouvelle gare – centre rive droite – Luciline-Flaubert).

Les accès en mode de transport doux (marche à pied, vélo)

Les participants ont demandé une continuité entre des cheminements en modes doux (vélo et marche à pied) et les mesures d'aménagement mises en œuvre.

La concertation a permis de mettre en valeur l'idée que la **gare devait être facilement accessible à tous les piétons**, dont les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les voyageurs qui transportent des bagages. Il a été noté que l'accès aux piétons ne se limite pas aux trottoirs ; l'amélioration des accès suppose un travail sur les cheminements, les coupures que constituent les boulevards, la signalétique, la continuité et l'agrément des parcours...

Pour inciter les voyageurs à se rendre à la gare à pied, plusieurs idées ont été proposées :

- des cheminements qui incitent à traverser la Seine : un pont couvert ou une passerelle piétonne, une végétalisation et des aménagements sur les ponts existants,
- une liaison douce sur les quais,
- une gare ouverte à 360°, ou du moins, une gare ouverte dans plusieurs directions.



Des attentes très fortes ont été exprimées pour une bonne accessibilité de la gare à vélo. Les propositions sont les suivantes :

- des aménagements cyclables continus, en particulier dans le quartier Saint-Sever, mais aussi dans l'ensemble de l'agglomération,
- la continuité des aménagements cyclables avec les autres modes de transport afin de faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre,
- des trains qui peuvent transporter les vélos,
- des parkings à vélos sécurisés et de dimension suffisante, avec des services à proximité (réparation et entretien des vélos).

Certains participants ont émis l'idée que les accès à vélo devaient être meilleurs que les accès en voiture, afin de favoriser l'usage des modes doux. Cette idée ne fait pas l'unanimité.

Les accès en voiture

La question de l'accès des voitures à la nouvelle gare suscite des réactions opposées. Certains souhaitent que les grands axes de la rive gauche facilitent l'accès à la gare en voiture, et que des parkings de dimension suffisante permettent aux voitures de stationner.

D'autres souhaitent au contraire la mise en œuvre d'une politique volontariste qui limite la circulation automobile. Plusieurs propositions ont été avancées en ce sens :

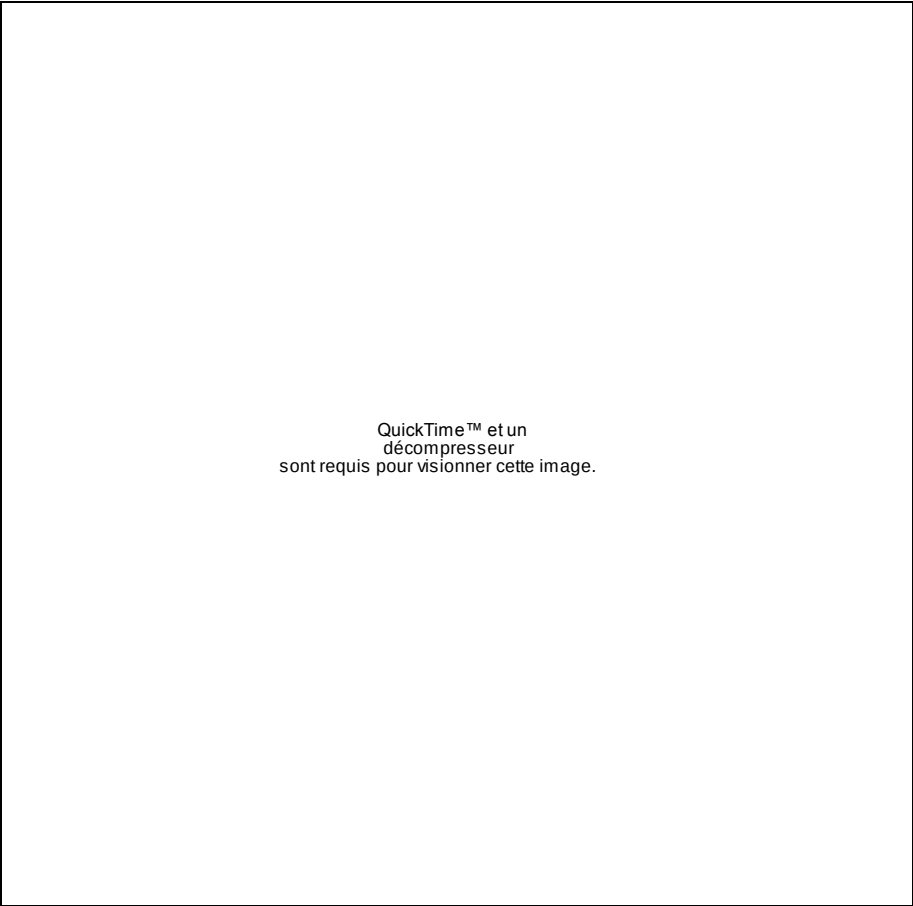
- des parkings-relais afin de pouvoir laisser son véhicule en-dehors de la ville,
- le développement de l'auto-partage,
- des navettes de bus avec un service de bagagerie,
- une organisation de la circulation automobile autour de la gare par un réseau de voies à sens unique,
- une priorité pour le passage des bus grâce aux feux et à des couloirs réservés au niveau des points noirs de circulation,
- de nouvelles lignes de transport en commun structurantes (type TEOR ?), en particulier sur l'axe Nord-Sud.

Des participants ont demandé un accès facile pour les taxis.



3.4.3 Les pistes pour poursuivre

- la réalisation en priorité d'une ligne Nord-Sud par Saint-Sever avec un délai de réalisation avant 2020 ?
- la mise en place d'une billettique unique dès 2012 par les 15 autorités organisatrices des transports (AOT) de la région,
- une étude complète de la problématique de l'accessibilité et de la desserte de la nouvelle gare à insérer dans le Plan de déplacements urbains (PDU),
- une réflexion sur la traversée de la Seine,
- l'étude d'un projet de navette fluviale.



QuickTime™ et un
décompresseur
sont requis pour visionner cette image.

Synthèse des propositions émises pendant la concertation sur l'accès à la future gare



3.5 Le tram-train

3.5.1 Le projet proposé

- en heure de pointe, un tram-train tous les 1/4 d'heure,
- une desserte du centre d'Elbeuf et une liaison avec Rouen en 25 à 30 minutes,
- une première étape vers un réseau périurbain complet,
- un accès aux stations par tous les modes de transport.

Plusieurs scénarios :

- entre Rouen et Elbeuf, 2 grandes variantes avec des trafics comparables par l'est et par l'ouest,
- à l'intérieur de Rouen : rester sur le réseau ferré ou circuler comme un tramway dans la ville.

QuickTime™ et un
décompresseur
sont requis pour visionner cette image.

3.5.2 Les questions en débat

Le tram-train est en enjeu de dimension régionale. C'est un axe structurant à inscrire dans les SCoT et les contrats de développement.

Les participants ont montré un vif intérêt pour les enjeux qui concernent la mobilité périurbaine :

- la question environnementale

La perspective d'un possible réchauffement climatique, la



raréfaction et l'augmentation du coût des ressources énergétiques posent des défis environnementaux et sociaux.

- la maîtrise de l'urbanisation

Un habitat éparé ne permet pas d'offrir une desserte satisfaisante par les transports en commun.

- un changement culturel

Étant donné que le développement périurbain s'est fondé sur l'usage massif de la voiture, le changement massif de mode de transport repose sur un véritable changement culturel.

Les tracés

En fonction de leur lieu de résidence, les participants ont manifesté leur préférence pour chacun des scénarii de l'itinéraire du tram-train. Plusieurs sujets ont suscité un intérêt particulier des participants :

- le lien entre la gare Rive Droite et Saint-Sever qui concerne un grand nombre d'usagers réguliers,
- la desserte du CHU de Rouen et de l'hôpital d'Elbeuf,
- la desserte par le tram-train du centre de Pavilly, du lycée Corneille et du LEP Jacquard à Barentin,
- la desserte des zones commerciales (Barentin et Tourville-la-Rivière),
- la question de la traversée de la Seine à Elbeuf et l'insertion dans la ville, éventuellement en site propre,
- le prolongement du corridor Ouest jusqu'à Caudebec-lès-Elbeuf (écoquartier), et Saint-Pierre-lès-Elbeuf,
- le souhait d'une insertion urbaine de qualité, qui limite les nuisances visuelles et sonores, ainsi que les effets de coupure urbaine,
- la nécessité de mettre en œuvre une planification cohérente des projets urbains et des tracés du tram-train.

Plusieurs participants se sont interrogés sur la faisabilité du tracé Sud-Ouest, étant donné que la proximité de la raffinerie Petroplus (site classé SEVESO 2) avait empêché la construction du métro.

L'emplacement et l'aménagement des stations

Des remarques ont été formulées sur :

- l'emplacement de la station de tram-train à Malaunay, à placer si possible plus près de l'embranchement ferroviaire que la gare actuelle,

- 
- l'emplacement d'une nouvelle gare entre les gares actuelles de Barentin et de Pavilly (les élus locaux ont déjà délibéré pour participer au financement de cette nouvelle gare),
 - des correspondances faciles entre le tram-train et les autres modes de transport en commun (notamment le tramway et le métro),
 - des efforts particuliers à effectuer sur l'aménagement des stations et de leurs abords (services, parkings de dimension suffisante...),
 - la question des réserves foncières à prévoir dès maintenant pour un développement des activités et de l'habitat autour des stations. Des participants ont proposé la construction de logements pour les personnes à mobilité réduite à proximité des stations.

Des étapes successives et des projets à long terme

Le projet propose d'abord une desserte du tronçon le plus chargé, c'est-à-dire l'axe Barentin – Elbeuf. Cependant, le réseau du tram-train a vocation à se développer par la suite. Plusieurs tracés et destinations ont été évoqués par les participants :

- la construction des deux tracés Est et Ouest de Rouen à Elbeuf à des périodes successives,
- la possibilité de créer un tram-train / TER qui irait de Dieppe à Val-de-Reuil et Louviers via Rouen,
- l'étude d'une desserte de l'Est de l'agglomération par Darnétal, Serqueux et Buchy,
- une liaison en tram-train entre Barentin et Caudebec-en-Caux .

La tarification

La question d'une tarification spéciale, en particulier pour les jeunes et les personnes âgées, a été évoquée. Le débat sur le tram-train a été également l'occasion pour les participants de rappeler leur souhait d'une tarification intégrée des divers modes de transport collectifs.

3.5.3 Les pistes pour poursuivre

- poursuivre la concertation sur le choix des tracés et l'emplacement des stations,

- 
- trouver un équilibre entre finesse de la desserte et rapidité du tram-train,
 - concevoir le réseau en cohérence avec l'urbanisation existante et les projets urbains,
 - concevoir un passage facile du tram-train à d'autres modes de transport,
 - étudier des branches de tram-train supplémentaires (vers Buchy – Serqueux par exemple),
 - à Elbeuf, étudier une variante supplémentaire par le pont Guynemer.

3.6 Le financement

3.6.1 Le projet proposé

Le projet est estimé à un milliard d'euros incluant la gare et le tunnel mais pas le tram-train. Compte tenu de son importance régionale, tous les acteurs doivent se mobiliser.

Les questions en débat

Sous-estimation

Certains participants considèrent que les budgets sont rarement tenus, que le prix du tunnel est peut-être sous-estimé en raison de la nature du sous-sol. Des inquiétudes sont exprimées sur le désengagement de l'État et sur l'impact du projet sur les impôts locaux. Certains rappellent que d'autres projets rouennais tardent ou ont tardé à voir le jour, en particulier le contournement Est. D'autres soulignent que la création d'une nouvelle gare à Sotteville serait peut-être moins coûteuse, de même que l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors pour faire passer davantage de fret.

Phasage

Des participants ont fait part de leur inquiétude concernant le financement du projet et s'interrogent sur sa rentabilité économique. Il a donc été demandé de réfléchir au « découpage » du projet en plusieurs phases afin de faciliter son financement.



La création d'un quartier d'affaires est l'un des enjeux principaux du projet. Sur ce point, l'agglomération participera au financement.

Par ailleurs, des partenariats public-privé permettront également de financer le projet.



4 Les phases à venir

Les prochaines phases de concertation s'inscrivent dans le nouveau contexte de la ligne nouvelle Paris-Normandie :

Le Débat Public sur l'axe Paris - Rouen - Le Havre en 2011

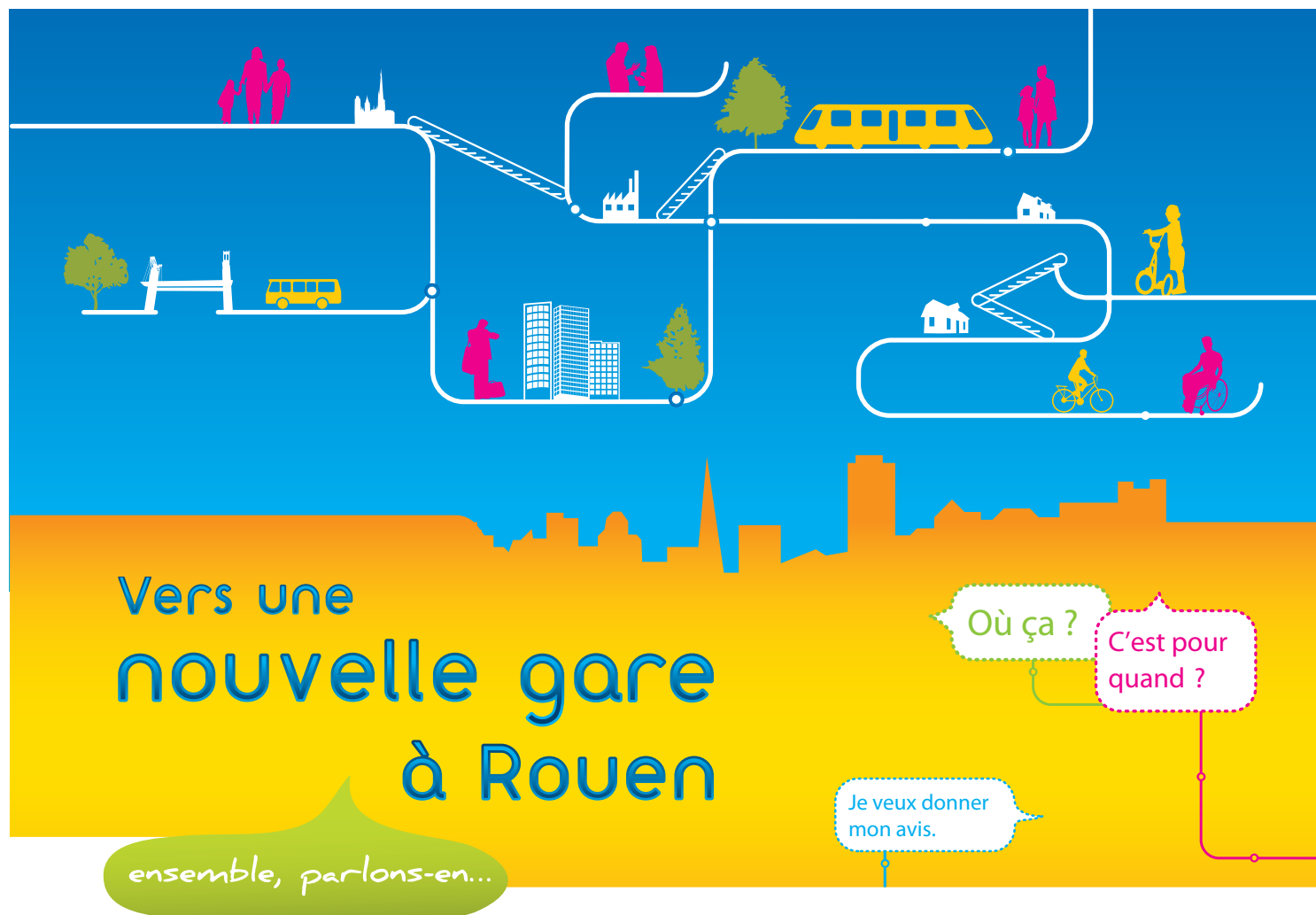
Le débat public, qui devrait avoir lieu fin 2011, ne portera pas uniquement sur le projet de nouvelle gare de Rouen, mais sur l'ensemble de l'axe Paris – Rouen – Le Havre.

L'Enquête d'Utilité Publique

Cette phase interviendra à l'issue du débat public et des études d'avant-projet.

La Région et la CREA (Communauté d'agglomération de Rouen - Elbeuf - Austreberthe qui prend aujourd'hui le relais du Syndicat mixte pour le SCoT sur ce dossier), principaux maîtres d'ouvrage, vont continuer à porter le projet de nouvelle gare dans les travaux sur l'ensemble de l'axe Paris – Rouen – Le Havre. Leurs objectifs sont les suivants :

- intégrer dans le dossier de saisine de la CNDP les conclusions et les choix de la Région et du SCoT, ainsi que les idées émises lors de la présente concertation,
- assurer un système de veille et d'analyse du dossier au niveau national et régional,
- continuer à diffuser des informations auprès de leurs divers partenaires.



Concertation sur le projet de la nouvelle gare à Rouen 2008 - 2009

Bilan global de la concertation

septembre 2010

Organisateurs



Partenaires



www.nouvelle-gare-rouen.fr