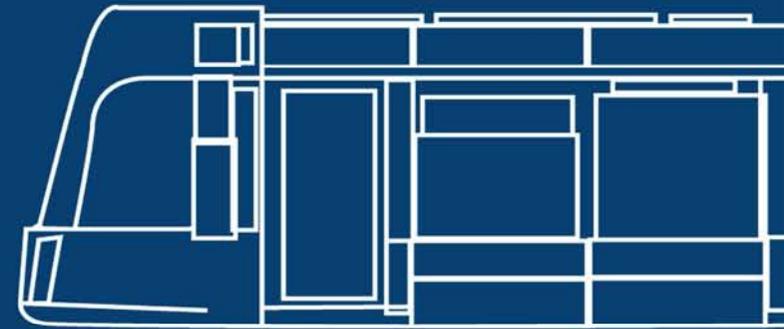




avril 2009



DOCUMENT DE TRAVAIL



Vers une nouvelle gare à Rouen :  
un projet pluriel pour la métropole.

# Bilan CONCERTATION

avec les associations  
et les conseils de quartier





## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Contexte et objectifs</b>	<b>4</b>
1.1	Introduction	4
1.2	Les objectifs de la concertation	4
1.3	Les modalités, les outils de la concertation et leur mise en œuvre	6
1.4	Documents de la concertation	7
<b>2</b>	<b>Bilan quantitatif de la 2<sup>ème</sup> phase de la concertation</b>	<b>8</b>
2.1	Les réunions de présentation générale	10
2.2	Les séances de travail	11
2.3	La réunion de restitution	17
2.4	Les ateliers urbains	17
<b>3</b>	<b>Synthèse thématique de la concertation</b>	<b>18</b>
3.1	Services et infrastructures ferroviaires	18
3.2	Le projet urbain et économique	24
3.3	Le devenir de la gare Rive Droite	29
3.4	Les modes d'accès à la future gare	34
3.5	Le tram-train	39
<b>4</b>	<b>Evaluation de la concertation</b>	<b>42</b>
4.1	Séances de travail	43
4.2	Les impressions sur la concertation	44
<b>5</b>	<b>Les phases à venir</b>	<b>49</b>
<b>6</b>	<b>Lexique</b>	<b>50</b>
<b>7</b>	<b>Annexe</b>	<b>56</b>



## 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, le projet fait actuellement l'objet de pré-études fonctionnelles afin d'asseoir la faisabilité du projet et d'en définir le contenu. Il comprend à ce stade :

- une nouvelle gare d'agglomération située sur la rive gauche de Rouen et
- un projet de développement urbain autour de la nouvelle gare accueillant un pôle d'emplois tertiaires à forte valeur ajoutée.

La gare et son quartier s'intégreront parfaitement dans un réseau de transports périurbain et urbain réorganisé pour les desservir, et notamment un système de transport public efficace entre Barentin, Rouen et Elbeuf, de type tram-train.

En parallèle, une large concertation est menée afin d'appréhender l'opportunité du projet.

La Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération de Rouen-Elbeuf sont les deux co-maîtres d'ouvrage d'études de ce projet de la nouvelle gare d'agglomération de Rouen.

### 1.2 Les objectifs de la concertation

Affectant le territoire de façon significative, le projet nécessite une forte concertation avec les usagers, les riverains et les acteurs locaux.



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

- **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.
- **Un objectif stratégique :**
  - écouter les attentes et comprendre le positionnement des acteurs ;
  - donner aux décideurs un éclairage pour évaluer l'opportunité et l'acceptabilité du projet ;
  - permettre aux acteurs locaux de s'appropriier le projet et de mener en cohérence des politiques ou actions qui accompagnent le projet.
- **Un objectif de co-construction :**
  - faire participer les acteurs en amont à la construction du projet ;
  - proposer au Comité de Pilotage d'adapter le projet à des attentes qui pourraient émerger.

Ainsi en janvier 2008, lors d'une conférence de presse, le président de la Région Haute-Normandie et le président du Syndicat Mixte pour le SCoT de l'agglomération de Rouen-Elbeuf ont annoncé le lancement de la concertation.

Par délibérations du 20 octobre 2008, la Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération de Rouen-Elbeuf ont confirmé l'organisation de cette concertation en 3 temps avec :

- les acteurs socio-économiques et institutionnels
- les associations et les conseils de quartier
- 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**. Du fait des montants à engager sur les projets ferroviaires, la Commission Nationale du Débat Public sera ensuite saisie afin qu'elle puisse examiner si la participation du public au processus d'élaboration du projet a été satisfaisante.

La phase 2 de concertation a pour objectif de consulter les associations et les conseils de quartier sur les différentes composantes de ce projet et de les informer du contenu des études et d'exprimer leur avis sur l'opportunité du projet et sur les variantes d'implantation de la gare sur le site de Saint-Sever ainsi que sur les variantes de tracés du tram-train proposées.

### 1.3 Les modalités, les outils de la concertation et leur mise en œuvre

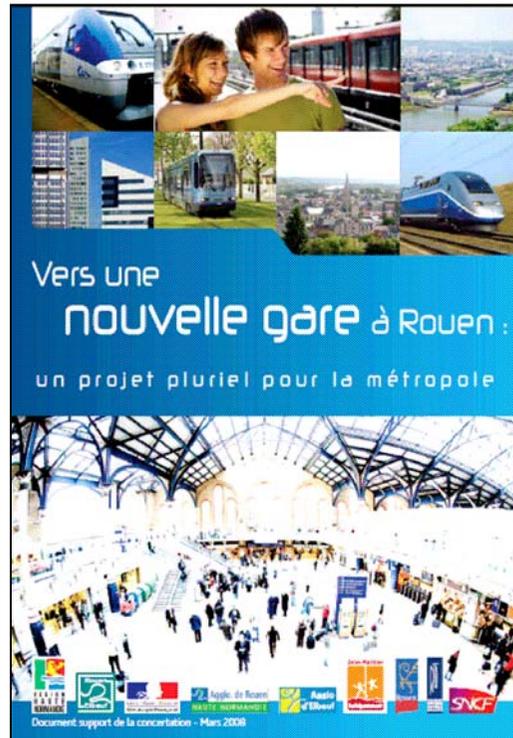
La concertation avec les associations et les conseils de quartier s'est déroulée du 21 octobre 2008 au 6 janvier 2009 de la façon suivante :

- réunion générale de présentation du projet (octobre 2008) afin d'établir un socle commun de connaissances pour les associations et les conseils de quartier et de connaître leurs attentes générales ;
- les séances de travail thématiques portant sur 5 sujets ont été programmées afin de concerter sur les différentes composantes du projet (de novembre 2008 à janvier 2009) ;
- une séance conclusive commune à l'ensemble des participants pour restituer les pistes de propositions issues de cette concertation (avril 2009).



## 1.4 Documents de la concertation

Pour permettre une large information, il a été diffusé aux participants un document pédagogique ainsi qu'un document synthétique relatifs au projet :



Ce rapport synthétise les échanges engagés lors de la deuxième phase de la concertation avec les associations et les conseils de quartier.



## 2 Bilan quantitatif de la 2<sup>ème</sup> phase de la concertation

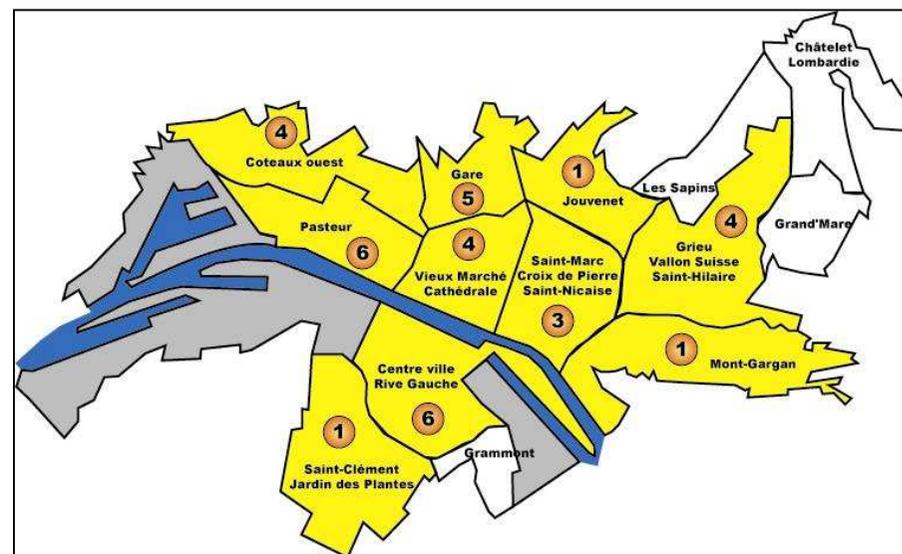
Deux publics cibles étaient visés pour mener cette seconde phase de la concertation :

- **37 associations** couvrant des domaines variés tels que l'urbanisme, l'environnement et les transports, l'économie, la culture et le patrimoine, l'habitat ou encore l'éducation et l'accessibilité furent invitées (Cf. Annexe). Les différentes réunions de concertation ont réuni **15 associations** (24 représentants) ;
- l'ensemble des conseillers de quartier de Rouen furent invités. A l'issue de la séance plénière (environ 70 participants représentant les 14 conseils de quartiers), la participation aux séances thématiques a fait l'objet d'une inscription. **35 conseillers de quartiers** ont participé aux séances thématiques.

	ASSOCIATION	MEMBRES
1	Comité De coordination des associations de handicapés de Haute Normandie (CCAH-HN)	BARCQ Jérémy
2	Amis des monuments rouennais (AMR)	BENOIST Michel CHALINE Jean-Pierre
3	Fac Verte Rouen	BOUFFET Jean-Yves
4	P'tit Pat' Rouennais	CAILLET Daniel
5	Comité commercial de la Gare	FARCIS Olivier
6	Association des voyageurs usagers du chemin de fer (AVUC de Dieppe)	HAMELIN Colette
7	Fédération des familles de France de Seine-Maritime	PAULI-RIERE Annie
8	Haute-Normandie nature environnement (HNNE)	BIA Francis GANACHAUD Jean-Charles



9	Société amicale de la bicyclette en Normandie (SABINE Agglomération)	DUPRAY Catherine BIED Dominique BOURHIS Pierre SARRAZIN Thibaut
10	Rue de l'avenir	CAMBERLIN Jean-Paul
11	Comité pour les transports en commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC)	CHAMPEAUX Bernard
12	Jeune Chambre Economique de Rouen (JCE)	LEVEQUE Catherine
13	Centre Commercial Saint-Sever et Docks 76	VARIN Philippe PAIS Nelly
14	Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire (CRAJEP HN)	THILLAY Philippe SCHIETTECATTE Delphine
15	UFC Que choisir ? De Rouen	SCHAPMAN Philippe BORDET Eliane HEROUARD Claude



**Carte :**  
Les conseillers de quartier ayant participé à la concertation



Des membres du comité technique et des représentants de bureau d'études étaient présents à certaines réunions :

	Nom	Fonction	Organisme
<b>Membres du Comité Technique</b>	BARATE Thierry	Chef de Service Gestion du Réseau	Réseau ferré de France (RFF)
	GODEFROY Joël		Société nationale des chemins de fer (SNCF)
	HONDO Laurent	Responsable	Emergence des projets - Société nationale des chemins de fer (SNCF)
	LARMARAUD Geneviève	Directrice	Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf
	SAINT-ELOI Jean-Pierre	Chef de Service	Intermodalité et Grands Projets - Direction régionale de l'Équipement de Seine-Maritime
<b>Bureau d'études</b>	GILLES Karine	Directrice de l'urbanisme	Territoires Sites et Cités

## 2.1 Les réunions de présentation générale

Afin de présenter le projet dans sa globalité aux associations et aux conseillers de quartier, 3 réunions de présentation générale se sont déroulées :

- le mardi 21 octobre 2008 avec les groupes 1 et 2 des associations dans les locaux du Syndicat mixte pour le SCoT ;
- le jeudi 13 novembre 2008 avec les conseils de quartier à l'auditorium du musée des Beaux Arts de Rouen, présidée par le maire de Rouen, Valérie Fourneyron et Jean-Michel Bérégovoy.

<b>Associations</b>			
	Groupe 1 de 14h30 à 17h	7 associations	8 participants
	Groupe 2 de 18h à 20h30	9 associations	13 participants
	<b>TOTAL</b>	<b>16 associations</b>	<b>21 participants</b>

<b>Conseils de quartiers</b>	de 18h à 20h	14 conseils de quartier	+ou - 70 participants
------------------------------	--------------	-------------------------	-----------------------



## 2.2 Les séances de travail

Les cinq composantes du projet ont fait l'objet de séances de travail spécifiques, d'une durée de 2h30, auxquelles étaient conviés les associations et les conseillers de quartier de Rouen.

Pour chaque séance de travail, deux groupes ont été constitués à des créneaux horaires distincts afin de mobiliser le plus largement possible les participants et pour privilégier un travail en petit comité.

Ainsi, 12 séances de travail thématiques (dont deux séances supplémentaires pour les conseillers de quartier sur le thème n°1) se sont tenues entre octobre 2008 et janvier 2009 de la façon suivante :

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



**ATELIER 1 : Services et infrastructures ferroviaires**

**Association**

1	Comité De coordination des associations de handicapés de Haute Normandie (CCAH-HN)	BARCQ Jérémy
2	Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire (CRAJEP HN)	SCHIETTECATTE Delphine
3	Fac Verte Rouen	BOUFFET Jean-Yves
4	Haute-Normandie nature environnement (HNNE)	BIA Francis
5	Rue de l'avenir	CAMBERLIN Jean-Paul
6	Société amicale de la bicyclette en Normandie (SABINE Agglomération)	BIED Dominique
7	UFC Que Choisir ? Rouen	HEROUARD Claude

**Conseils de quartier**

1	Centre Ville Rive Gauche	BRISELET Réjane
2	Gare	COMBES Michel
		GUERET Marcel
3	Pasteur Grieu, Vallon Suisse, Saint Hilaire	DEPORTE Monique
		GUIBEY Jean-Louis
		THUILLIER Jacques
5	Saint-Clément, Jardin des Plantes	HUREL Jean-Pierre
6	Mont-Gargan	SAMSON Dominique
7	Coteaux Ouest	BRIENT Evelyne et Jacques
8	Saint-Marc, Croix de Pierre, Saint-Nicaise	LEFAUCHEUR Jean-Pierre

**TOTAL 18 participants**



**ATELIER 2 : projet urbain et économique****Association**

<b>1</b>	Amis des monuments rouennais (AMR)	CHALINE Jean-Pierre
<b>2</b>	Comité De coordination des associations de handicapés de Haute Normandie (CCAH-HN)	BARCQ Jérémy
<b>3</b>	Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire (CRAJEP HN)	SCHIETTECATTE Delphine
<b>4</b>	Haute-Normandie nature environnement (HNNE)	BIA Francis
<b>5</b>	UFC Que choisir ? De Rouen	BORDET Eliane

**Conseils de quartier**

<b>1</b>	Gare	COMBES Michel
<b>2</b>	Pasteur	CHAIGNON Marie-Françoise
		ROGER Caroline
<b>3</b>	Grieu, Vallon Suisse, Saint Hilaire	MORET Marc
<b>4</b>	Mont-Gargan	SAMSON Dominique
<b>5</b>	Coteaux Ouest	BRIENT Evelyne et Jacques
<b>6</b>	Vieux-Marché Cathédrale	CLEMENCEAU Jean-Michel
		LEBRASSEUR Patricia
<b>7</b>	Centre Ville Rive Gauche	LERENARD Régis
		VACHE-PICAT Mireille

**TOTAL 16 participants**

**ATELIER 3 : accessibilité à la nouvelle gare**

**Association**

1	Comité pour les transports en commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC)	CHAMPEAUX Bernard
2	Société amicale de la bicyclette en Normandie (SABINE Agglomération)	DUPRAY Catherine
		SARRAZIN Thibaut
3	Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire (CRAJEP HN)	THILLAY Philippe
		SCHIETTECATTE Delphine
4	Haute-Normandie nature environnement (HNNE)	BIA Francis
5	Fac Verte Rouen	BOUFFET Jean-Yves

**Conseils de quartier**

1	Gare	COMBES Michel
		PECOU Mari-José et Christian
2	Pasteur	BLISEZ Marie
		ROGER Caroline
3	Grieu, Vallon Suisse, Saint Hilaire	FAVRE Anne-Marie
		MORET Marc
4	Saint-Clément, Jardin des Plantes	HUREL Jean-Pierre
5	Coteaux Ouest	BRIENT Evelyne et Jacques
6	Saint-Marc, Croix de Pierre, Saint-Nicaise	QUEVILLON Gérard
7	Vieux-Marché Cathédrale	QUENEDEY Monique
8	Centre Ville Rive Gauche	LECOMTE Liliane

**TOTAL 20 participants**



**ATELIER 4 : tram-train****Association**

<b>1</b>	Comité pour les transports en commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC)	CHAMPEAUX Bernard
<b>2</b>	Société amicale de la bicyclette en Normandie (SABINE Agglomération)	SARRAZIN Thibaut
<b>3</b>	Comité De coordination des associations de handicapés de Haute Normandie (CCAH-HN)	BARCQ Jérémy
<b>4</b>	UFC Que Choisir ? Rouen	HEROUARD Claude BORDET Eliane
<b>5</b>	Haute-Normandie nature environnement (HNNE)	BIA Francis GANACHAUD Jean-Charles
<b>6</b>	Fac Verte Rouen	BOUFFET Jean-Yves

**Conseils de quartier**

<b>1</b>	Gare	COMBES Michel GUERET Marcel
<b>2</b>	Pasteur	CHAIGNON Marie-Françoise
<b>3</b>	Grieu, Vallon Suisse, Saint Hilaire	FAVRE Anne-Marie THUILLIER Jacques GUIBEY Jean-Louis
<b>4</b>	Saint-Clément, Jardin des Plantes	HUREL Jean-Pierre
<b>5</b>	Coteaux Ouest	BRIENT Evelyne et Jacques REVERT Claude MANGANE Emmanuel
<b>6</b>	Saint-Marc, Croix de Pierre, Saint-Nicaise	LEFAUCHEUR Jean-Pierre QUEVILLON Gérard
<b>7</b>	Centre Ville Rive Gauche	LERENARD Régis MARIE Gérard LEFEBVRE Patrick

**TOTAL 24 participants**

**ATELIER 5 : Devenir de la gare Rive Droite et de son quartier****Association**

<b>1</b>	Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire (CRAJEP HN)	SCHIETTECATTE Delphine
<b>2</b>	UFC Que Choisir ? Rouen	SCHAPMAN Philippe
<b>3</b>	Amis des monuments rouennais (AMR)	CHALINE Jean-Pierre
<b>4</b>	Haute-Normandie nature environnement (HNNE)	BIA Francis GANACHAUD jean-Charles

**Conseils de quartier**

<b>1</b>	Gare	COMBES Michel
<b>2</b>	Pasteur	CHAIGNON Marie-Françoise DEPORTE Monique HOUOT Annie
<b>3</b>	Grieu, Vallon Suisse, Saint Hilaire	MORET Marc
<b>4</b>	Jouvenet	HAINIGUE François
<b>5</b>	Coteaux Ouest	REVERT Claude MANGANE Emmanuel
<b>6</b>	Vieux Marché, Cathédrale	LEDUC Josette CLEMENCEAU Jean-Michel QUENEDEY Monique
<b>7</b>	Saint-Marc, Croix de Pierre, Saint-Nicaise	QUEVILLON Gérard RENON Félicie
<b>8</b>	Centre Ville Rive Gauche	LERENARD Régis

**TOTAL 19 participants**

### 2.3 La réunion de restitution

Pour restituer les travaux effectués lors des séances de concertation, une réunion de bilan de la concertation, présidée par les élus, a été proposée à l'ensemble des participants, le vendredi 3 avril 2009 à l'auditorium du musée des Beaux Arts de Rouen.

### 2.4 Les ateliers urbains

On peut noter qu'en parallèle, 2 ateliers urbains ont été constitués avec les conseillers de quartier et des associations de manière à travailler en co-construction sur le nouveau quartier Rive Gauche et l'évolution du quartier de la gare Rive Droite. Ces ateliers se réuniront jusqu'à l'été 2009.



### 3 Synthèse thématique de la concertation

#### 3.1 Services et infrastructures ferroviaires

Les objectifs de ces séances de travail étaient de :

- présenter les enjeux ferroviaires du projet,
- débattre sur les besoins futurs en transports ferroviaires et la nécessité de traduire ces besoins en un projet d'infrastructures,
- qualifier les attentes des usagers du train,
- présenter les potentialités ferroviaires de la future gare et son fonctionnement.

##### La nécessité de la gare nouvelle et le choix du site

Les participants ont convenu de la nécessité d'une action forte sur la gare de Rouen pour pouvoir développer les dessertes ferroviaires. Le choix du site de St Sever a été explicité. A l'issue des débats, ce choix n'a pas été remis en cause par la quasi-totalité des participants, à la condition de la réalisation du tunnel vers Le Havre et d'une bonne desserte par les transports en commun. Une personne a toutefois jugé que des investissements en Ile de France devaient lui être préférés pour mieux répondre à la problématique des déplacements Paris – Rouen – Le Havre.

##### Un financement à préciser

Quelques participants ont fait part de leur scepticisme face au coût du projet et se sont interrogés sur sa rentabilité économique. Il a été demandé de réfléchir aux possibilités de phasage des différents investissements (sachant qu'un phasage de la gare et du tunnel est exclu). La maîtrise d'ouvrage a rappelé que le coût du projet est à l'échelle des investissements réalisés dans d'autres villes comme le métro de Rennes par exemple.



### Un bouleversement des habitudes

Les participants ont fait part de leur inquiétude face à un changement qui va bouleverser les habitudes des habitants, notamment du quartier de la gare, de Bois Guillaume et de Mont Saint-Aignan. Des inquiétudes pour le centre commerçant Rive Droite ont également été exprimées. Le changement devra être accompagné (voir chapitres sur les transports publics et le quartier de la gare Rive Droite).

### La nécessité de mener des actions sans attendre 2020

Les participants ont souligné l'urgence d'agir sur une situation ferroviaire d'ores et déjà problématique. Ils ont demandé quelles opérations pourraient être anticipées (tram-train ?)

### Des préoccupations environnementales

Les participants ont demandé qu'un soin particulier soit porté aux questions environnementales. Les questions ont particulièrement porté sur les thèmes suivants :

- **Les crues et le niveau futur de la Seine** : les niveaux anticipés par les scénarios de réchauffement climatique doivent être pris en compte dans la définition du projet ;
- **Les nuisances pendant le chantier** : elles doivent être anticipées et peuvent figurer parmi les critères de choix du scénario ;
- **Le bruit des trains et les vibrations** après la mise en service des ouvrages, sur le tracé futur comme sur les voies existantes.

### Le lien avec la ville

Les participants ont particulièrement insisté sur la nécessité de redéployer le réseau de transports en commun urbain pour desservir efficacement la nouvelle gare.



Certains ont souhaité la création de nouvelles haltes ferroviaires urbaines pour une desserte plus fine et plus en lien avec la ville. La qualité de l'intermodalité vélo est soulignée.

### Une amélioration forte des services ferroviaires

Les ateliers ont permis de débattre des attentes des participants vis à vis des services ferroviaires :

- confort (trains modernes et de capacité suffisante pour offrir des places confortables et sans voyageurs debout sauf trajet court) ;
- propreté ;
- ponctualité des trains ;
- accessibilité de qualité pour tous, et en particulier pour les PMR ;
- fréquences améliorées, en particulier en heure creuse et les week-ends ;
- visibilité de l'offre ferroviaire (information et communication) ;
- possibilité d'un transport intermodal (intermodalité fonctionnelle par l'aménagement de la gare et organisationnelle avec la tarification intégrée, la billettique unique et l'information multimodale) ;
- offre de services complémentaires (prises électriques, Wifi, NTIC) afin de valoriser son temps de transport ;
- signalétique claire et des tableaux d'affichage synchronisés.

Ces éléments de l'attractivité de l'offre ferroviaire sont à prendre en compte dans le projet de la nouvelle gare de Rouen.

### Accompagner les évolutions de la mobilité

Des interrogations se sont faites jour sur l'évolution de la mobilité. Doit-on aller à tout prix vers plus de mobilité ou doit-on réfléchir à une maîtrise de la mobilité en travaillant sur les zones d'emplois et d'habitat, par le biais notamment de la planification territoriale ?

Quoi qu'il en soit, il semble partagé que la mobilité ferroviaire est amenée à croître fortement, même si l'ampleur de cette croissance reste hypothétique.



## De nouvelles dessertes ferroviaires

Les remarques principales concernent la création de dessertes permettant de se déplacer en France sans passer par Paris :

- Rennes ;
- Le sud-ouest (Tours, Bordeaux, Toulouse) ;
- Le sud-est hors Marseille (Nice, Perpignan) ;
- Un participant a émis l'idée de trains Rouen – Le Mans – Tours permettant au Mans des correspondances vers la Bretagne et les Pays de Loire et à Tours vers le Sud-Ouest sans passer par Paris ;
- Le renforcement de la desserte de Lille jugée insuffisante.

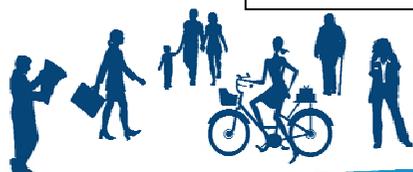
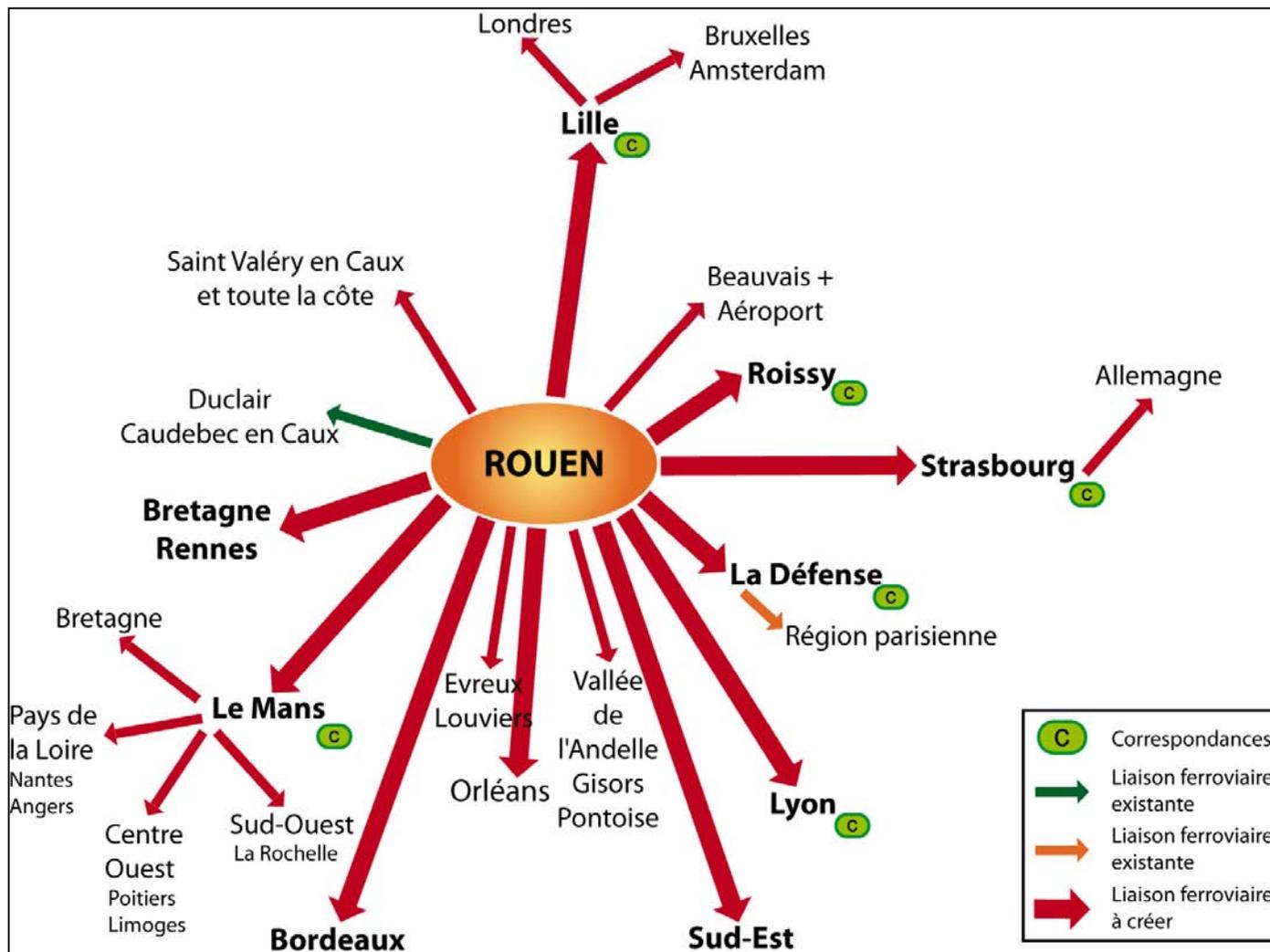
Des accès directs à des lieux importants d'Ile de France : La Défense, Cergy-Pontoise, Roissy.

Des dessertes régionales et périurbaines :

- Rouen – Serqueux, qui offre des possibilités de desserte des plateaux Est et Nord de Rouen par rabattement. L'accès à Forges les Eaux est cité ;
- Rouen – Evreux ;
- Le lien vers Beauvais ;
- La vallée de l'Andelle et au-delà vers Gisors ;
- Duclair – Caudebec en Caux.

La carte, ci-dessous, synthétise les attentes de création de dessertes ferroviaires des participants :





### La prise en compte du transport ferroviaire de marchandises

Des participants ont marqué leur intérêt pour que la projet permette la développement du fret ferroviaire.

Les nuisances liées au trains de marchandises traversant la ville ont par contre été soulignées.

### Pistes pour poursuivre

- Approfondir l'aspect socio-économique et définir au financement
- Travailler dans le cadre du PDU avec la Communauté D'Agglomération de Rouen sur l'accès à la nouvelle gare
- Etudier les aspects environnementaux (crues de la Seine, bruit, vibrations, nuisances chantier)



### 3.2 Le projet urbain et économique

Les objectifs de cette séance de travail étaient :

- d'expliciter les enjeux économiques du quartier d'affaires,
- de présenter les perspectives possibles du futur quartier urbain,
- d'échanger sur les fonctions du futur pôle d'échanges.

#### Le quartier d'affaires dans sa dimension économique

Les débats ont porté sur les **conditions de réussite** d'un tel projet, les participants s'interrogeant sur les moyens mis en œuvre par d'autres agglomérations pour atteindre des objectifs comparables (dynamique économique vécue au plan local et reconnue au plan national, quartiers d'affaires, bonne santé de l'emploi...).

Sur la base des explications fournies par la maîtrise d'ouvrage les participants ont échangé sur les facteurs qui leur ont paru essentiels :

- **Une spécialisation économique** : il n'y a pas aujourd'hui à Rouen de spécialisation économique évidente. C'est un point clé d'une stratégie économique. Plusieurs pistes ont été avancées : spécialisation dans le domaine de l'environnement, ou encore mise en valeur des filières logistiques et fluviales déjà en place.
- **La qualité du cadre de vie** est pointée comme un atout majeur de Rouen, insuffisamment mis en valeur, susceptible d'attirer des populations extérieures pour venir travailler à Rouen. Cela suppose de travailler sur la proximité de Paris qui est une opportunité, sur le développement de l'offre culturelle et sur l'amélioration du cadre de vie notamment en termes de vie urbaine (notamment transports en commun et modes doux qui sont jugés de mauvais niveau pour l'heure).



- **Les liens entre université, recherche et milieu économique** sont considérés comme insuffisants aujourd'hui.
- **Prévoir des équipements spécifiques** (NTIC, salles de réunions, hôtellerie, restauration, palais des congrès, espaces de rencontre, vidéo-conférence, zones de détente...).

Plusieurs participants se sont inquiétés des **conséquences de la crise économique** sur le projet. S'il n'est pas possible pour l'heure d'évaluer d'éventuels impacts structurels sur les logiques d'implantations économiques, il paraît nécessaire de suivre avec attention les évolutions.

#### Le quartier urbain : un quartier de vie dans la ville

Les participants ont fortement insisté sur l'envie d'un **quartier où l'on vit**, qui combine des bureaux et des logements mais aussi des activités diverses permettant qu'il y existe une activité en soirée et en week-end. En matière de logement, ont été mis en avant les besoins de grands logements pour des familles (insuffisants à Rouen), et la nécessité de maîtriser les prix pour que ce quartier ne soit pas réservé à des catégories aisées de populations. Les équipements nécessaires à la vie d'un quartier ont été cités : crèches, écoles, centres médicaux et médico-sociaux, sports, activités pour les jeunes, commerces, services, loisirs. L'idée d'équipements ou de commerces culturels a été exprimée, notamment celle d'une grande librairie pour la rive gauche.

**Le souci d'une qualité de vie** a également été fortement mis en exergue avec différentes pistes de réflexions :

- La qualité des cheminements dans le quartier et en lien avec les autres quartiers,
- La présence de végétation, la mise en valeur de la Seine, l'accès au parc Grammont et à l'île Lacroix et la proposition de poursuivre une coulée verte depuis le Mont-Gargan jusque dans ce quartier par le biais d'une passerelle sur la Seine ?
- Le dimensionnement des rues : prévoir des rues qui donnent de la luminosité, utiliser de façon satisfaisante les rez-de-chaussée d'immeubles...



- L'atténuation des coupures urbaines (Seine, voiries sur les quais hauts et bas, boulevard de l'Europe) ?
- L'idée une promenade patrimoniale depuis le bas de la côte Sainte-Catherine jusqu'au quartier Saint-Sever par le biais d'une passerelle.

**Le souci de la forme urbaine du quartier et de son architecture** est également apparu comme un point fort, donnant lieu à des débats non tranchés sur ces questions. Font ainsi consensus :

- La nécessité d'apporter un soin à l'architecture, et de donner des repères architecturaux forts pour donner de la lisibilité à l'espace,
- Le souci de ne pas dégrader le paysage urbain de la ville, notamment vu depuis la côte Sainte-Catherine,
- Le besoin de qualité des espaces publics, avec notamment une belle place pour le parvis de la gare ?
- La nécessité de réaliser un quartier avec des hauteurs et densités urbaines pour profiter à plein de sa situation au cœur de la ville et du nœud de transports.

En contrepoint, la question des hauteurs de bâtiments et notamment la construction de quelques tours fait l'objet d'avis variés.

**La performance environnementale** du quartier a été envisagée par les participants comme un objectif à atteindre. Il s'agit de viser un niveau plus exigeant que celui des règles HQE actuelles en se projetant à l'horizon 2020 dans une approche de développement durable globale : performance énergétique, moins de circulation automobile, végétalisation, transports des déchets par le fleuve, passivité des bâtiments...



Enfin, le quartier avec sa gare est perçu comme **l'occasion de rééquilibrer les deux rives de la ville**. Il y a pour cela un enjeu fort, décrit par les participants, à créer des liaisons de ce quartier avec les quartiers environnants et le reste de la ville (centre ville rive droite, rue Saint-Sever et le centre commercial, Ile Lacroix, clinique Mathilde, parc Grammont...).

### La gare et le pôle multimodal

A l'occasion des séances de travail étaient présentées les 3 hypothèses d'implantation de la gare dans le site.

De façon générale, le scénario A, de la gare et du quartier d'affaires sur le site de l'ex-Sernam, a été jugé le plus satisfaisant du fait de sa bonne accessibilité et de la possibilité de créer un vrai pôle multimodal. Il est apparu plus simple dans sa réalisation car il privilégie une refonte des réseaux de transports en commun (dont le métro) plutôt que d'envisager d'impacter de nombreuses habitations.

Les participants ont dégagé un certain nombre de critères d'analyse qui devront être pris en compte dans l'évaluation des 3 scénarios :

- la proximité du métro et le réseau de transports en commun : Il ne s'agit pas d'amener la gare vers le métro existant mais de choisir la meilleure localisation de la future gare et amener le métro vers elle.
- les perturbations induites lors des chantiers qu'il serait souhaitable de concentrer dans le temps et dans l'espace.
- privilégier un lien direct entre la gare et le quartier d'affaires. Ainsi l'attractivité du quartier d'affaires est dépendante de la distance par rapport à la gare.
- la solution choisie doit pouvoir permettre des évolutions ultérieures (extension foncière et ferroviaire).

A propos du pôle multimodal, les participants ont affirmé leur souhait d'une forte exigence en matière de transports en commun et d'accessibilité (personnes à mobilité réduite, personnes âgées dans un contexte de vieillissement de la population, voyageurs avec bagages).



Certains participants ont exprimé l'idée de développer une véritable fonction sociale du pôle multimodal : lieu d'accueil du public, accueil de groupes, accueil de personnes marginales, lieu de rencontre pour des associations...

Pistes pour poursuivre

- Enrichissement pour la définition du programme ;
- Des questions de stratégie économiques qui renvoient aux acteurs économiques ;
- Des questions à approfondir plus spécifiquement : offre de logement, haute performance environnementale, un lieu pour tisser du lien social ;
- Ateliers urbains.



### 3.3 Le devenir de la gare Rive Droite

Les objectifs de cette séance de travail étaient :

- de recueillir les réactions des participants quant au devenir du quartier dans la perspective de la création d'une nouvelle gare Rive Gauche,
- de présenter l'état actuel de la réflexion quant au devenir de la gare Rive Droite et de son quartier,
- d'établir collectivement des pistes d'approfondissement pour le devenir du quartier de la gare Rive Droite dans la perspective des ateliers urbains.

#### L'impact du projet sur la gare rive droite et son quartier

Les participants ont manifesté leurs inquiétudes quant au devenir du quartier de la gare rive droite. Trois difficultés principales ont été évoquées quant à l'avenir de ce quartier :

- impact sur l'activité commerciale du quartier de la gare,
- éloignement de la gare principale pour les habitants du quartier de la gare qui partent travailler sur Paris,
- impact sur l'immobilier (résidentiel et commercial).

Les analyses présentées ont permis d'affiner les problématiques :

**Sur le plan commercial**, il existe un lien de dépendance entre un certain nombre de commerces et la gare, mais celui-ci mériterait d'être mieux connu, grâce à un travail avec les commerçants. En outre, les participants ont fait le constat d'une perte de dynamisme du quartier à l'œuvre depuis déjà plusieurs années. Il reste aujourd'hui peu d'activités commerciales par rapport à ce qu'e c'était autrefois, et le projet pourrait être l'occasion de repositionner l'offre commerciale et de rechercher une nouvelle dynamique.

**L'éloignement de la gare pour les habitants** est inéluctable, d'autant que les participants ont conscience de l'enjeu à améliorer sensiblement l'offre de transport ferroviaire dans une nouvelle gare. Il leur paraît que le développement d'une offre en transports en



commun de qualité vers la nouvelle gare est une condition importante d'acceptabilité du projet. 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.

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

**Concernant les impacts sur l'immobilier** enfin, les participants s'accordent à penser que le bilan sera probablement contrasté. Certaines activités risquent de pâtir du déplacement de la gare. Il leur paraît essentiel de les repérer pour établir une stratégie avec elles. Cela suppose de mieux connaître les niveaux de dépendance des activités avec la gare.

En revanche pour les habitants, la proximité du centre-ville, le calme, le retour à une certaine qualité de vue du quartier ainsi que sa qualité architecturale sont perçus comme des atouts stables dans le temps qui paraissent de nature à limiter les craintes. Ce sujet méritera néanmoins d'être suivi avec attention.

Plus généralement, plusieurs questionnements ont été formulés qui restent ouverts :

- 2020 c'est dans 10 ans : cela laisse du temps pour travailler sur l'évolution du quartier, mais il est nécessaire aussi en attendant de voir des améliorations sur la gare et ses services. Quelles actions concrètes peuvent être attendues d'ici 2020 ?
- Le projet de la gare rive gauche est ambitieux, et les participants apprécient ce niveau d'ambition, néanmoins y aura-t-il véritablement la volonté de conduire en parallèle un vrai projet d'accompagnement sur le quartier de la gare rive droite ?

### Les possibilités pour le devenir de la gare rive droite et son quartier

Les débats ont permis, sur la base d'une liste d'avantages et inconvénients du déplacement de la gare établie collectivement, de dégager des pistes pour une transformation du bâtiment et du quartier.



AVANTAGES	INCONVENIENTS
<p><b>maintien d'un pôle important de transports publics</b></p> <p><b>Désenclavement du quartier</b> (géographiquement et fonctionnellement)</p> <p><b>Relier le quartier avec le reste de la ville</b> (Travail sur la coupure des boulevards)</p> <p><b>Amélioration de la circulation automobile</b></p> <p><b>Valorisation de la gare et de son parvis</b></p> <p><b>Nouvelle vocation attractive</b> (pour amener du monde en continu, redynamisation autour d'un projet fédérateur)</p> <p><b>Donner une identité au quartier</b></p>	<p><b>Eloignement de la gare pour les habitants de la rive droite</b></p> <p><b>Eloignement de la gare pour les habitants qui travaillent à paris</b></p> <p><b>Impact sur l'immobilier</b></p> <p><b>Devenir des activités économiques ?</b> (commerces, restaurants et hôtellerie)</p> <p><b>Desserte des universités de Mont Saint-Aignan</b> (ligne 4 de bus, tram-train « Fond du Val »)</p> <p><b>Toujours du fret : nuisances sonores et vibrations</b></p>



**▪ Un projet attractif et multifonctionnel :**

- Les participants ont marqué leur souci de redonner une dynamique au quartier susceptible d'attirer du monde. Cela se traduit dans l'idée d'une utilisation un peu emblématique du bâtiment gare : lieu culturel, d'exposition, de formation, de congrès, ou encore à fonction sociale, touristique... La mise en valeur du parvis est également pointée comme un élément important. L'idée qu'il s'agit préférentiellement d'un lieu public plutôt que de logements a été exprimée.

**▪ L'introduction de mixité sociale :**

- Le constat de la très faible mixité sociale du quartier a été fait et des participants ont exprimé le souhait que ce projet pour le quartier soit l'occasion de créer cette mixité inexistante aujourd'hui, par la construction de logements sociaux.

**▪ Le lien au reste de l'agglomération :**

- Cette idée relève à la fois de l'accessibilité et de la complémentarité. L'accessibilité aussi bien piétonne que cyclable et par les transports en commun a été pointée comme un élément fort de liaison aux autres quartiers. C'est aussi un élément de confort interne au quartier. Il a été relevé la très mauvaise qualité de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite du quartier aujourd'hui. Le traitement de la coupure forte du boulevard a également été souhaité, ainsi que la réorganisation des circulations et du stationnement qui sont très prégnants aujourd'hui dans le quartier. Il s'agit pourquoi pas de trouver de nouvelles utilisations pour certains parkings existants.
- Du point de vue fonctionnel, l'idée d'un équipement dans le bâtiment de la gare qui fonctionne en réseau avec d'autres équipements de l'agglomération, intégré dans un réseau culturel par exemple, a été émise.

**▪ Une nouvelle dimension végétale et patrimoniale :**

- Les participants ont souligné le paradoxe entre la présence de végétation et son inaccessibilité. Ils ont proposés une mise en valeur de la trame verte dans le quartier accompagnée de l'ouverture de certains espaces verts au public ou de la création de parcs.



Pistes pour poursuivre

- Enrichissement pour l'étude en cours ;
- Des questions de stratégie transports en commun à traiter dans l'interface du projet avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;
- Ateliers urbains.



### 3.4 Les modes d'accès à la future gare

Les objectifs de cette séance de travail étaient :

- de présenter les modes d'accès actuels à la gare rive droite et au quartier Saint-Sever,
- de réfléchir aux modifications de la mobilité et aux moyens d'accès à la future gare.

#### Concevoir les accès à la nouvelle gare

De manière globale sur ce sujet, les participants ont fait part de leur attente très forte à ce qu'une **attention similaire soit portée à l'amélioration des transports urbains et au réseau ferroviaire**. Il est souligné la nécessité de traiter les deux problématiques parallèlement, comme condition de réussite du projet.

Les participants ont également fait part de leur sensibilité au contexte d'une mobilité toujours croissante et changeante conjuguée à une crise environnementale, énergétique et financière. La réflexion s'est portée sur la promotion d'une **mobilité durable dans un monde aux ressources limitées**.

3 points particuliers ont été soulignés :

- L'évolution de la mobilité doit être conçue en synergie avec les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) ainsi que la mobilité virtuelle (télé-achat, télé-travail, livraison à domicile) ;
- L'offre de transports publics doit s'adapter à l'évolution des besoins de mobilité en tenant compte d'une liberté totale des mouvements, en tous lieux et à toutes heures ;
- Une éducation à de nouvelles formes de déplacements est à intégrer dans la politique globale des déplacements urbains.

Enfin, les participants ont insisté sur la nécessité d'une **approche globale de l'accessibilité à la nouvelle gare** :

- approche multimodale : penser une diversité des modes d'accès, mais aussi leur complémentarité : développer l'usage des transports en commun c'est avoir une politique de stationnement plus sévère par exemple ;



- lien entre le mode de transport et son insertion dans la ville : l'accès piéton ce n'est pas seulement un trottoir, c'est (aussi traiter les coupures des boulevards, travailler sur les cheminements, la signalétique, les continuités, les désagréments et agréments des parcours... ;
- cohérence entre urbanisme et transport : penser la localisation de l'habitat et de l'emploi de façon cohérente avec les projets de transports et inversement.

## Propositions

### Transports en commun

Sur ce point, de nombreux points de mécontentements, concernant le fonctionnement actuel du réseau de transports en commun, ont été mis en exergue. Ils ont servi de base pour comprendre les objectifs à atteindre pour une desserte performante de la gare :

- manque de lignes en site propre,
- une faible fréquence de certaines lignes de bus (une fréquence de 20mn est insuffisante pour constituer une offre attractive),
- une mauvaise desserte intra-quartiers,
- des correspondances dissuasives
- peu ou pas d'offre le soir, le dimanche et dans les heures creuses,
- une tarification qui ne distingue pas les trajets courts et les trajets longs,
- des accès à pied aux stations parfois très problématiques,
- une image souvent dévalorisée des transports en commun faute de confort et de fréquence.

En contrepoint, les participants ont donc mis en avant la nécessité à la nouvelle gare d'avoir une desserte directe depuis un grand nombre de destinations, assurée par le métro (à dévier éventuellement pour le rapprocher de la gare) et plusieurs lignes de transports en commun en site propre.

Le tableau ci-dessous synthétise les échanges sur les zones à desservir prioritairement à partir de la nouvelle gare d'agglomération.



LIEUX A DESSERVIR EN PRIORITE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN	CRITERES DE PERFORMANCE DES TRANSPORTS EN COMMUN
Le centre-ville rive droite et rive gauche, les pôles de consommation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fréquence (5 à 10 min)</li> <li>■ Rapidité (10-15 min)</li> <li>■ Plus de liaisons directes sans correspondances</li> <li>■ Action complémentaire sur la circulation automobile</li> <li>■ Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (les différents types de handicap, les personnes âgées, l'accès pour les poussettes)</li> <li>■ Service de bagagerie</li> <li>■ Services en soirée et la nuit (éventuellement sous forme de petits véhicules / taxis)</li> <li>■ ■ Tarification et équité face aux coûts (avec une nouvelle tarification adaptée aux faibles distances)</li> <li>■ Continuité des circuits de modes doux</li> </ul>
Les quartiers de Rouen en forte évolution (Quartier Ouest rive nord et rive sud, Aubette-Martainville)	
Les communes aujourd'hui desservies par le métro, qui doivent conserver leur accès direct à la gare	
Les pôles d'enseignement (universités de Mont Saint-Aignan et du Madrillet, mais aussi les grandes écoles, les collèges et les lycées avec le Lycée Flaubert)	
Les plateaux Nord et Est de Rouen (Bonsecours, Amfreville, Bois Guillaume, Bihorel, Mont Saint-Aignan)	
Le centre hospitalier de Rouen (C.H.U)	
Les pôles administratifs (Hôtel de ville, préfecture)	
Les pôles culturels et de loisirs (Zénith, Parc Expo)	
Les pôles d'emplois importants	



Par ailleurs, des propositions ont été faites pour innover dans la desserte transports en commun avec deux idées :

- une navette fluviale sur un parcours est-ouest sur un parcours de type : Amfreville – nouvelle gare – centre rive droite – Luciline- Flaubert ;
- une liaisons par téléphérique pour relier le plateaux est (Bonsecours) pour lesquels une desserte performante directe est difficile à imaginer.

### **Modes doux, vélo et marche à pied**

Une attention particulière est attendue pour la continuité des cheminements en modes doux (vélo et marche à pied) et les mesures d'aménagements mises en œuvre.

En ce qui concerne la marche à pied, il est attendu une réflexion sur la traversée des ponts (aménagements, végétalisation) ainsi qu'une valorisation des entrées de la gare pour l'intégrer dans le tissu urbain. L'idée d'une gare à 360°, ou du moins ouverte dans plus sieurs direction a été émise.

En ce qui concerne l'usage du vélo et la continuité des aménagements cyclables, les attentes portent sur des conditions d'accès en vélo qui soient meilleures qu'en voiture de manière à encourager l'usage du vélo, et ce d'autant plus que le quartier Saint-Sever est irrigué par de larges rues qui permettent d'envisager des aménagements cyclables, conçus de façon continue. Pour favoriser l'usage du vélo, les participants soulignent l'importance de l'intermodalité du vélo avec d'autres modes de transports collectifs ainsi que les mesures d'accompagnement comme des aménagements en gare pour accueillir le vélo dans les trains et des parkings à vélos sécurisés et suffisamment dimensionnés, proche de la gare et multifonctionnels (service de réparation et d'entretien des vélos).



### L'accès en voiture

La question de l'accès automobile à la nouvelle gare a suscité des positions opposées. Certains jugent que l'accès en voiture sur la rive gauche sera plus favorable en raison d'axes structurants comme le Boulevard de l'Europe et le Pont Mathilde. D'autres pensent au contraire qu'il faut dissuader à l'usage de la voiture en ayant une politique de stationnement restrictive et une offre de parkings relais adéquats. Les propositions avancées par les participants sont les suivantes :

- proposer des navettes de bus accompagné d'un service de bagagerie,
- aménager la traversée de la Seine en faveur des modes doux (ponts aménagés, décorés, végétalisés),
- développer l'auto-partage et les parkings relais,
- créer un réseau de voies à sens unique pour la circulation automobile aux abords de la nouvelle gare,
- mettre en place des mesures ponctuelles comme des couloirs de bus localisés au niveau des points « noirs » du réseau ou encore une meilleure gestion des feux aux carrefours donnant la priorité aux bus.

### Pistes pour poursuivre

- Interface forte avec le Plan de Déplacements Urbains pour une approche complète de la problématique d'accessibilité et des scénarios de desserte de la gare ;
- Etude d'un projet de navette fluviale et d'un projet de téléphérique ;
- Réflexion sur la traversée de la Seine.



### 3.5 Le tram-train

Les objectifs de cette séance de travail étaient :

- d'échanger sur les enjeux de mobilité des territoires périurbains,
- de présenter les spécificités du tram-train,
- de présenter les variantes de tracé du tram-train entre Barentin, Rouen et Elbeuf.

Les participants ont montré un intérêt pour les problématiques de mobilité périurbaine, et perçu trois enjeux importants pour répondre à ces enjeux :

- **La question environnementale :**
  - Elle se pose à la fois du point de vue de la pollution liée aux déplacements automobiles, du changement climatique, mais aussi du point de vue énergétique, la rareté des ressources étant susceptible de faire augmenter à nouveau les coûts du carburant. La dimension environnementale se double à cet égard d'un enjeu social. Les participants ont souhaité que les politiques à mettre en œuvre sur le périurbain s'inscrivent dans une logique de mobilité durable.
- **La maîtrise de l'urbanisation :**
  - Elle est apparue nécessaire aux participants pour limiter les développements d'un habitat épars pour lequel il n'existe pas de solution de desserte en transports en commun. Il est rappelé que le prix du foncier doit aussi y contribuer.
- **Un changement culturel**
  - Le développement périurbain s'étant réalisé sur la base d'un usage quasi exclusif de l'automobile, les participants considèrent qu'on ne pourra envisager un « transfert modal » qu'à la condition d'opérer un véritable changement culturel. Cela suppose de revaloriser l'image du train et des transports en commun de façon générale et de s'extraire de l'usage automatique de la voiture.



Face à ces enjeux, les participants se sont montrés attentifs à évaluer la pertinence du tram-train au vu :

- des distances à parcourir,
- de la taille de l'agglomération,
- des autres exemples en France et à l'étranger,
- de la complexité des maîtrises d'ouvrage,
- des points de difficultés singuliers, et notamment de la traversée de la zone SEVESO à Grand-Couronne.

La présentation des scénarios n'a pas entraîné de positionnement spécifique sur un des tracés. L'objectif de desservir directement le centre d'Elbeuf a été fortement soutenu. Au cours des débats, plusieurs préoccupations ont été affirmées :

- **Les stations méritent un effort particulier.**
  - Aujourd'hui les gares et leurs abords sont peu humains et mal aménagés. Il y aurait un effort à faire pour les rendre plus accueillants, y implanter des services, aménager les parkings pour une meilleure complémentarité entre voiture et transports en commun. Il est important de travailler aussi sur l'accès aux stations et sur l'urbanisation à proximité.
- **L'intermodalité a été pointée comme un objectif essentiel.**
  - L'intermodalité tram-train avec les transports urbains est un enjeu fort. Les correspondances devront être pensées avec soin. Les participants souhaitent que l'incitation à l'usage des transports en commun et à l'intermodalité passe également par une politique tarifaire intégrée, avec des tarifs attractifs et des billets uniques entre plusieurs modes de transport.
- **Le réseau de long terme est essentiel pour les participants.**
  - Nombre de participants ne comprennent pas la nécessité de choisir entre l'un ou l'autre des corridors puisqu'à terme, il leur semble que le réseau intégrera ces deux variantes Est et Ouest. L'exigence porte sur la capacité de ce réseau de long terme à répondre aux évolutions futures.



- **L'insertion urbaine du tram-train enfin est un sujet important.**
  - Il est souhaité qu'elle soit de qualité, que les nuisances sonores éventuelles, les effets de coupures urbaines,... soient amoindris au possible.
- **L'équilibre entre la finesse de la desserte et la rapidité :**
  - Des questions concernent les temps de parcours sur chacun des deux corridors, mais aussi le gain de temps de parcours par rapport à d'autres modes de transports. Il est demandé de rechercher une adéquation entre le besoin et l'offre de transport et ainsi de réfléchir à des types de « tram-train express ».
- **La cohérence entre urbanisme et transport :**
  - Une attente particulière concerne la recherche d'une cohérence entre l'urbanisation et les transports avec la prise en compte des possibilités de parkings de rabattement dans les variantes de tracés.
- **D'autres secteurs à desservir en tram-train :**
  - Une attente particulière concerne la desserte en tram-train du nouvel éco-quartier à Caudebec-lès-Elbeuf, ainsi que la desserte vers Saint-Pierre-lès-Elbeuf. Il est également proposé de poursuivre le corridor Ouest en tram-train jusqu'à Louviers. De fortes attentes concernent enfin la recherche de solutions pour desservir les secteurs Est de l'agglomération qui ne possèdent pas d'offre de transports performante. Une branche de tram-train vers Buchy et Serqueux pourrait être étudiée.

#### Pistes pour poursuivre

- Renforcer les interfaces tram-train / intermodalité et tram-train / urbanisme ;
- Poursuivre la concertation sur les choix de tracés ;

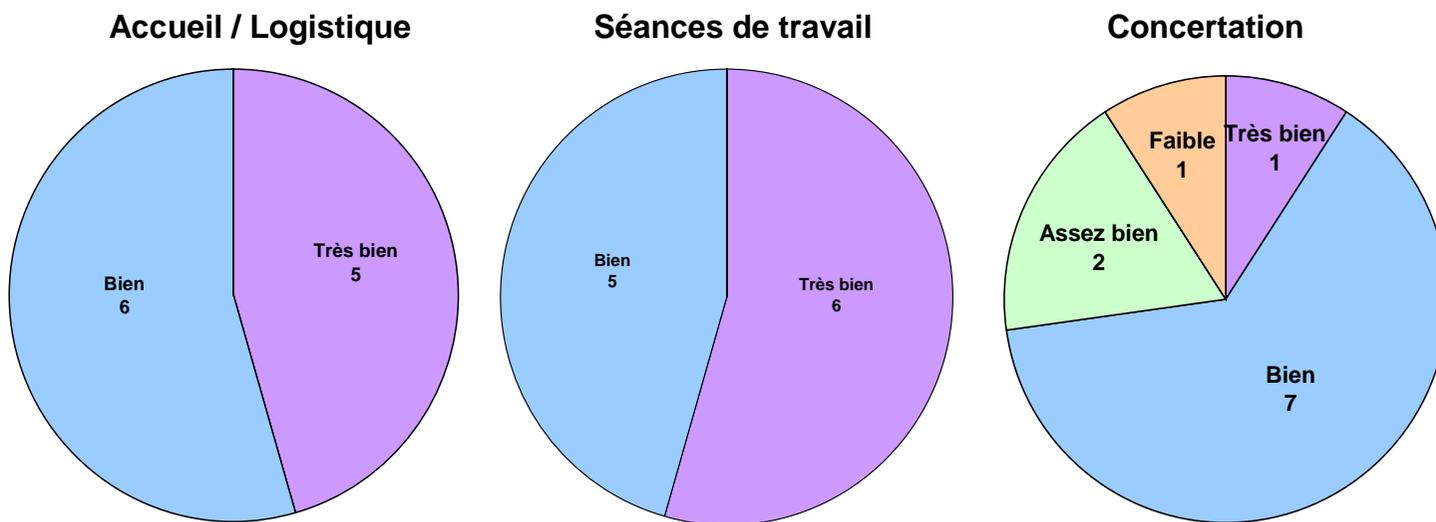


- Exploration d'une branche de tram-train vers Buchy-Serqueux.

#### 4 Evaluation de la concertation

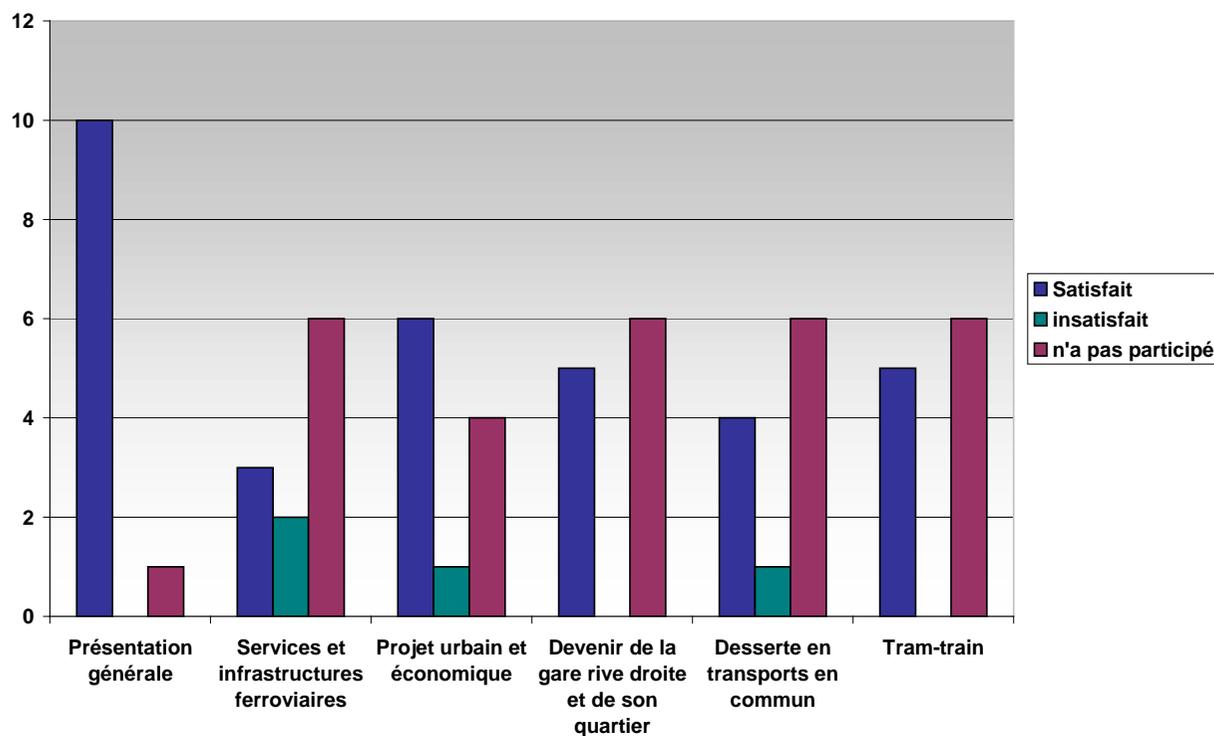
Un questionnaire a été adressé aux participants afin de connaître leur appréciation du travail mené et le cas échéant améliorer le processus.

Sur 59 participants, 11 questionnaires ont été retournés à la Maîtrise d'Ouvrage. Ce taux de retour ne permet donc pas une analyse statistiquement significative, mais permet d'esquisser un bilan qualitatif.

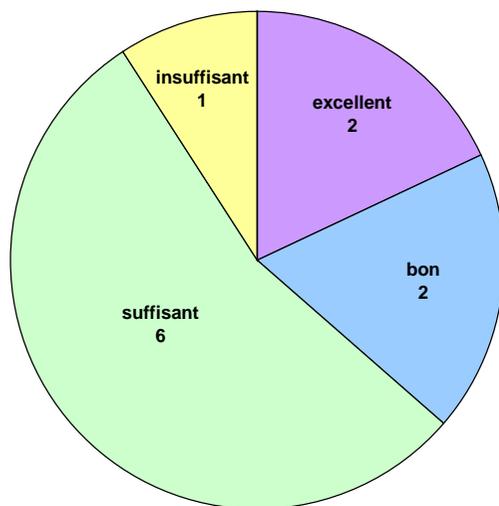


#### 4.1 Séances de travail

Dans leur globalité, tous les participants ont jugé positivement la qualité des séances de travail (bonne qualité pour 46 % et très bonne qualité pour 54%). Le nombre et la durée de ces séances ont été jugés suffisants en grande majorité (90% des participants). La qualité de la présentation générale du projet de la nouvelle gare de Rouen a été satisfaisante à l'unanimité. Les séances de travail thématiques, quant à elles, suscitent des avis plus partagés, même si une satisfaction générale en est ressortie.



L'apport global des connaissances sur le projet est considéré suffisant avec un survol des thématiques jugé complet par 90% des participants.



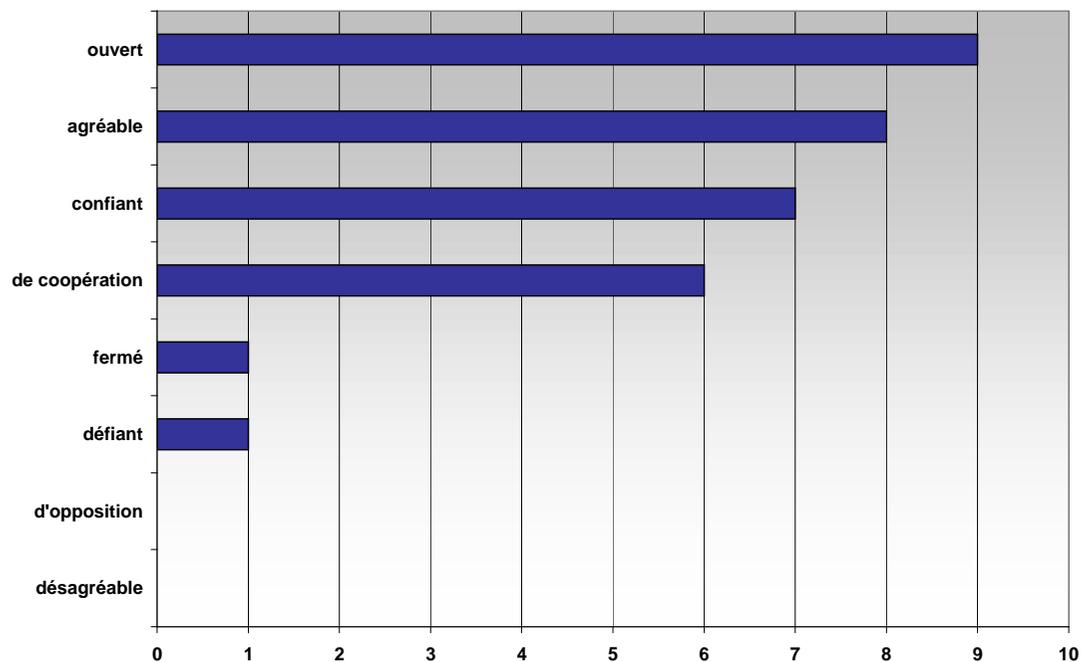
Parmi les thèmes insuffisamment abordés, certains participants ont cité :

- la prise en compte de la crise économique (1 personne),
- la démonstration de l'inadéquation d'une gare à Sotteville, jugée moins onéreuse (1 personne),
- les relations entre les gares Rive Droite et Rive Gauche (2 personnes),
- les nuisances durant les travaux et les nuisances pour l'exploitation ferroviaire (1 personne).

## 4.2 Les impressions sur la concertation

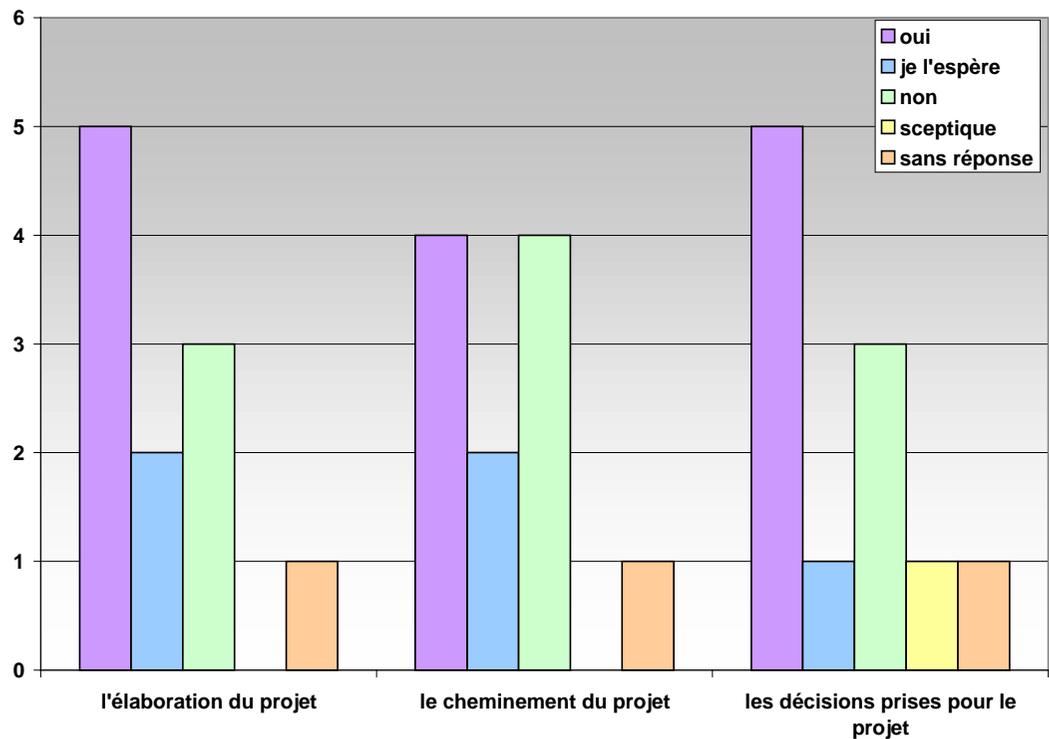
De façon globale, les participants jugent que la démarche de concertation a été de bonne qualité (63%) et qu'elle a répondu à leurs attentes (82%). Le dialogue instauré est qualifié d'ouvert, confiant, de coopération ainsi qu'agréable. Une personne l'a jugé fermé. Pour les personnes insatisfaites, l'impression dominante est celle d'un projet déjà figé sans possibilité de retour sur certaines décisions.





Les avis sur l'incidence de la concertation sur le projet sont partagés entre espérance et scepticisme. Toutefois, les participants pensent que la concertation aura des incidences sur l'élaboration du projet et sur les décisions prises pour le projet à hauteur de 45%.





Pour la suite, les attentes sont fortes et concernent le fait de maintenir une continuité dans la concertation pour tenir informer de l'évolution du projet et des décisions clés qui seront prises. Il est vivement souhaité que ce projet ne mette pas des décennies avant d'être mis en œuvre.

De façon plus minoritaire il est demandé de réfléchir à une solution moins onéreuse pour l'emplacement de la future gare ainsi qu'une refonte du système actuel des transports urbains sur l'agglomération.



Enfin, la restitution de la libre parole sur le projet de la nouvelle gare de Rouen et sur la concertation est la suivante :

▪ **La concertation :**

- « *La répartition en ateliers est pertinente, mais il faut lui réserver un temps suffisant pour permettre à chacun de s'exprimer et de contribuer à l'enrichissement du projet.* »
- « *Félicitation de la qualité de la documentation et le fonctionnement du service.* »
- « *La concertation aura-t-elle des incidences sur les décisions que prendront les élus ? Les décisions ne sont-elles pas déjà prises ?* »
- « *Remerciements à l'équipe d'animation de la concertation pour la qualité de restitution des séances de travail et l'équilibre entre présentations et débats.* »
- « *Vif souhait d'une réelle co-production avec les différentes parties prenantes (conseillers de quartier, associations, élus,...). La concertation ne doit pas être un "alibi" pour entériner des orientations et décisions déjà prises par les décideurs.* »
- « *Afin de développer la participation de TOUS, et notamment des personnes en situation de handicap, il serait très intéressant de proposer des réunions accessibles à TOUS.* »
- « *Il est heureux que la SNCF consulte les associations d'usagers pour prendre en compte leur avis et suivre les besoins concernant les liaisons ferroviaires domicile-travail.* »



▪ **Le projet de la nouvelle gare de Rouen :**

- « *Le projet Gare est ubuesque et a peu de chance d'aboutir un jour. »*
- « *Avant la construction de la gare Rive Gauche, des choix urgents sont à faire, comme mettre au plus vite en route les projets de tram-train et de déplacements extra-urbain. Il faut penser à de grands parkings relais pour les voiture, les motos et les vélos dans un rayon de 20 à 30 km autour de Rouen. Ces décisions sont la seule façon de faire respirer la ville. »*
- « *L'implantation d'une gare routière sur le site est indispensable. »*
- « *Une liaison entre la gare rive droite et la future gare à Saint-Sever, en TER ou via un autre mode de transport rapide, est indispensable. »*
- « *Il faudra aménager des parkings en quantité suffisante. »*



## 5 Les phases à venir

La concertation se poursuit avec l'organisation dès septembre 2009 de réunions publiques auprès de la population.

7 réunions publiques sur des thématiques du projet de la nouvelle gare de Rouen seront programmées de septembre à octobre 2009 dans l'agglomération rouennaise, au Havre mais aussi à Barentin et à Elbeuf.

Le lancement de la concertation grand public s'accompagnera d'une large campagne de communication avec des expositions publiques, des visites guidées par petit groupe et d'autres informations.

Toutes les informations autour du projet et des dates de la concertation seront disponibles sur le site Internet dédié au projet de la nouvelle gare de Rouen, dont la mise en ligne est prévue avant l'été.

D'autres actions de concertation ressortent d'obligations légales inhérentes à ce type de projet. Il en va ainsi de la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP), qui décidera s'il y a lieu de tenir un débat public, et si oui sous quelle forme. La décision de la CNDP tiendra compte de la qualité de la concertation réalisée préalablement à la saisine. De même, une enquête d'utilité publique sera réalisée préalablement à la déclaration d'utilité publique.

Les réflexions sur les conditions de montage opérationnel d'un tel projet sont en cours depuis septembre 2008, et il a été reconnu la nécessité de créer une structure de portage *ad hoc*, qui associerait les partenaires concernés. La forme d'une telle structure dédiée au projet de la nouvelle gare de Rouen est en cours de décision.



## 6 Lexique

### **Autopartage**

L'autopartage est un service de mobilité innovant, qui vise à rationaliser l'utilisation de la voiture en mettant à disposition :

- une flotte de voitures en multipropriété ou en location courte durée facturées à l'heure et au kilomètre., utilisées successivement par plusieurs personnes,
- une voiture près de chez soi, grâce à un réseau de stations au cœur des quartiers d'habitation ou d'activité,
- un accès en libre-service, 24h/24 et 7j/7, avec une carte d'abonnement.

### **Autorité Organisatrice de Transport**

Tous les transports de voyageurs sont organisés sous l'égide d'une autorité publique dite Autorité Organisatrice de Transport (en abrégé AOT ou AO), qui fixe la consistance des services et la tarification. Les différentes lois de décentralisation ont fixé la répartition suivante :

- relations ferroviaires nationales et internationales : Etat
- relations ferroviaires régionales, cars touchant 2 départements ou lignes de cars résultant de la mise sur route d'une ancienne liaison ferroviaire : Région
- relations routières à l'intérieur d'un Département : Département
- transports en commun en zone urbaine : commune ou communauté urbaine ou d'agglomération.

### **Billettique**

La billettique est la mise en œuvre de moyens informatiques pour le traitement des titres de transport. Concrètement, cela se traduit par la mise en place d'un titre unique de transport sur support électronique (carte magnétique, carte à puce, pass sans contact...), l'utilisateur ayant alors accès à divers modes de transport, voire même au parking et à divers services.



**Cadencement**

Le cadencement est un mode de desserte régulier, dans lequel les trains partent à heures fixes tout au long de la journée, avec des arrêts identiques. Il permet d'augmenter le nombre de trains notamment avec des renforcements importants en heures creuses.

Pour les voyageurs, il est synonyme de lisibilité des horaires, qui deviennent plus mémorisables, et de meilleur service, avec des trains plus réguliers aux heures de pointe et plus fréquents aux heures creuses ainsi que le soir le week-end et pendant les vacances scolaires et l'été.

**Coulée verte**

Une coulée verte est un réseau plus ou moins physiquement connectés d'espaces verts, sans exigence ou cohérence écologique forte, souvent structurés autour de chemins de promenades ou randonnées.

**Couloir de bus**

Un couloir de bus est une voie ou un espace réservé à la circulation des autobus. Un couloir bus est dit «ouvert» si le bus est autorisé à sortir de son couloir pour dépassement. Dans le cas contraire, il est «fermé» et délimité par une bande blanche continue ou par un séparateur infranchissable.

**Emplois du Tertiaire Stratégique**

Les emplois relevant du tertiaire stratégique ont une emprise sur les décisions (cadres ou ingénieurs) et créent une attractivité et une image de marque. Ces emplois recourent des fonctions de décisions très hétérogènes : ingénierie, conseil, marketing, informatique, recherche, finance, banque, formation ...

On les trouve dans des entreprises de service, mais aussi au sein d'entreprises relevant d'autres secteurs d'activité (industrie, agriculture ...).

**Espace périurbain**

Un espace périurbain est un espace issu du développement de la ville, adjacent à celle-ci et fonctionnant en étroite relation avec cette dernière.



**Fret**

Le mot fret désigne le transport de marchandises d'un lieu à un autre, par différents modes de transports (fret ferroviaire, fret fluvial, fret routier...).

**Habitat passif**

L'habitat passif est une notion pour qualifier un bâtiment dont le bilan énergétique est nul, c'est à dire que les consommations sont entièrement compensée par les productions (utilisation de l'énergie solaires, etc ...).

**Haute Qualité Environnementale (HQE)**

La Haute qualité environnementale ou HQE est un concept datant du début des années 1990 qui a donné lieu à la mise en place de certifications «NF Ouvrage Démarche HQE® » délivrées par l'Association HQE reconnue d'utilité publique.

Elle vise à améliorer la conception ou la rénovation des bâtiments et des villes en limitant le plus possible leur impact environnemental.

**Intermodalité**

L'intermodalité est un concept qui permet l'utilisation et la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'une même chaîne de déplacement.

**Modes doux**

Les modes de transports dits "doux" désignent les déplacements à pied et à vélo.

**Multimodalité**

La multimodalité désigne l'usage par une personne de différents modes de transport en fonction de ses contraintes et de l'offre de transport.



### **Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC)**

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) regroupent les techniques utilisées dans le traitement et la transmission des informations, principalement de l'informatique, de l'Internet et des télécommunications.

### **Parcs relais**

Un parc relais, ou stationnement incitatif, est un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun : autobus, train, tramway, vélo ou métro. Le véhicule est donc remisé dans un espace extérieur ou intérieur jusqu'au retour du passager. Il peut être payant ou gratuit, gardé ou non. Des tarifications particulières sont mises en place afin d'inciter à leur usage.

### **Plan de Déplacements Urbains**

Les plans de déplacements urbains (PDU) prennent un caractère obligatoire avec la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), votée en décembre 2000, renforce encore le rôle des PDU.

Ces plans déterminent, dans le cadre d'un périmètre des transports urbains (PTU), l'organisation de tous les modes de transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement.

### **Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**

Le terme de PMR a été adopté pour englober les personnes handicapées et les personnes « en situation de handicap », moteur ou autre, c'est-à-dire gênées du fait de l'environnement de leurs déplacements. Le terme PMR peut être utilisé pour toutes personnes présentant des difficultés à se déplacer comme les personnes en fauteuil roulant, les personnes avec un bébé ou avec une poussette, les personnes âgées, les personnes avec des paquets ou avec un Caddie®, les femmes enceintes, les malvoyants et les non-voyants, les personnes avec un plâtre ou avec une canne.



**Pôle d'échanges ou pôle multimodal**

Un pôle d'échanges ou pôle multimodal est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

**Réseau Ferré de France (RFF)**

Réseau Ferré de France est un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) créé en 1997, qui est propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires. Ces missions recouvrent l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du Réseau Ferré National.

**Réseau Ferré National (RFN)**

Le Réseau Ferré National (RFN) français est constitué des lignes françaises de chemin de fer appartenant à Réseau Ferré de France (RFF). Au 1er janvier 2008, le Réseau Ferré National compte 29 213 km de lignes ouvertes à la circulation commerciale.

**Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)**

Un schéma de cohérence territoriale est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle d'un secteur géographique, les organisations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Il donne les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, d'environnement, de développement économique, de déplacement.

**Tarifification intégrée**

La tarification intégrée permet de proposer une offre de transport permettant à l'utilisateur, en acquérant un seul titre, d'utiliser plusieurs types de transport en commun (train, bus, car...). Cette tarification a pour objectif de proposer un billet global et unique à un coût moins élevé.



**Transport Express Régional (TER)**

Le Transport express régional, couramment connu sous son sigle TER, est un réseau de trains de voyageurs et de cars opéré depuis 1984 par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) pour desservir les destinations situées à l'intérieur d'une région administrative, ainsi que les gares proches des régions voisines. C'est aujourd'hui une marque commerciale de la SNCF. Depuis 2002, les Régions sont Autorité Organisatrice des trains et cars du réseau TER.

**Transport en Commun en Site Propre (TCSP)**

Un site propre est une voie ou un espace réservé à l'usage d'une ligne de transport en commun, qui est alors qualifié de transport en commun en site propre (TCSP).

**Trame verte**

Une trame verte est un réseau de milieux naturels connectés entre eux, afin de créer un maillage régulier sur l'ensemble d'un territoire concerné et de permettre des échanges biologiques entre les espèces animales et végétales, et ainsi de garantir la biodiversité.

**Tram-train**

Le tram-train est un véhicule hybride dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en centre-ville et sur le réseau ferroviaire régional, afin de relier sans rupture de charges des stations situées dans le périurbain, voire au-delà.



7 Annexe

Liste des associations invitées

<b>TRANSPORT</b>	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
	Comité pour les Transports en commun dans l'Agglomération rouennaise (CPTC)
	Association des voyageurs usagers du chemin de fer (AVUC de Dieppe)
	Société Amicale de la Bicyclette en Normandie (SABINE Agglomération)
	Comité de développement du transport ferroviaire de la région dieppoise
	Union des usagers de la gare de Bernay (UGB)
<b>URBANISME</b>	Rue de l'Avenir
<b>ACCESSIBILITE</b>	Comité De Coordination Des Associations De Handicapés De Haute Normandie (CCAH-HN)
<b>ENVIRONNEMENT</b>	Haute-Normandie Nature Environnement (H2NE)
<b>COMMERCE</b>	Comité commercial de la Gare
	Concentration des Comités Commerciaux de Rouen (3 CR)
	Association Des Commerçants Du Centre Commercial Regional Rouen Saint Sever
	Association des Commerçants Artisans et responsables rouennais réunis (ACAR)
	Association Des Commerçants Quartier Saint-Sever, Lafayette
<b>CONSOMMATEURS</b>	UFC Que choisir ? De Rouen
	Confédération Syndicale des Familles de Seine-Maritime (CSF)
	Consommation, Logement et Cadre de vie de Seine-Maritime (CLCV)
	Fédération des familles de France de Seine-Maritime
	Union Régionale des Associations Familiales (URAF)
	Accueil Villes Françaises de Rouen (AVF Rouen)
	Union française des retraités (UFR)

<b>DEVELOPPEMENT ACTIVITE ECONOMIQUE</b>	Centre des Jeunes Dirigeants d'Entreprise Rouen-Vallée de Seine (CJD)
	Union Nationale des Associations de Professions Libérales de Haute-Normandie (UNAPL)
	Normandie Entreprendre Seine et Eure
	Club de Développement du Commerce rouennais (CDCR)
	Jeune Chambre Economique de Rouen (JCE)
	Dirigeants Commerciaux de France Région Haute-Normandie (DCF)
Dirigeants Commerciaux de France Rouen-Dieppe (DCF)	
<b>EDUCATION</b>	Fédération des Etudiants Rouennais (FEDER)
Centre régional information Jeunesse (CRIJ)	
La Ligue de l'Enseignement de Haute-Normandie	
Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire (CRAJEP HN)	
<b>HABITAT</b>	Union Sociale pour l'Habitat de Haute-Normandie
Confédération Nationale du Logement de Seine-Maritime (CNL)	
<b>PATRIMOINE</b>	P'tit Pat' Rouennais
	Patrimoine(s)
	Amis des Monuments Rouennais (AMR)

