



# Concertation avec le grand public de septembre à novembre 2009

**Bilan de concertation**

septembre 2010

Organisateurs



Partenaires



[www.nouvelle-gare-rouen.fr](http://www.nouvelle-gare-rouen.fr)



<b>I CONTEXTE ET OBJECTIFS .....</b>	<b>4</b>
1. LE CONTEXTE .....	4
2. LES OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION .....	5
<b>II BILAN QUANTITATIF .....</b>	<b>9</b>
1. UN PLAN D'INFORMATION .....	9
1.1 <i>Une campagne d'affichage</i> .....	9
1.2 <i>Les dépliants d'information</i> .....	9
1.3 <i>Une exposition itinérante</i> .....	10
1.4 <i>Des documents informatifs</i> .....	12
1.5 <i>Un site internet participatif dédié à la présentation du projet et à la concertation</i> .....	13
1.6 <i>Les initiatives des collectivités partenaires</i> .....	13
1.7 <i>Des relations presse</i> .....	15
2. LES REUNIONS PUBLIQUES .....	15
3. LES VISITES THEMATIQUES .....	16
4. LES CAHIERS PARTICIPATIFS .....	16
5. LA CONSULTATION DU SITE INTERNET .....	17
5.1 <i>Fréquentation du site</i> .....	17
5.2 <i>La rubrique questions - réponses</i> .....	18
6. LES RETOMBÉES DE LA CONCERTATION DANS LA PRESSE ET SUR INTERNET.....	18
7. LES QUESTIONNAIRES DE SATISFACTION.....	18
<b>III SYNTHÈSE PAR THEME .....</b>	<b>23</b>
1. UNE NOUVELLE GARE ET SON RESEAU FERRE .....	23
1.1 <i>Le projet proposé</i> .....	23
1.2 <i>Les questions en débat</i> .....	24
1.3 <i>Les pistes pour poursuivre</i> .....	26
2. LE CHOIX DE L'EMPLACEMENT DE LA NOUVELLE GARE .....	26
2.1 <i>Le projet proposé</i> .....	26
2.2 <i>Les questions en débat</i> .....	27
2.3 <i>Les pistes pour poursuivre</i> .....	28
3. LE NOUVEAU QUARTIER AUTOUR DE LA FUTURE GARE .....	29
3.1 <i>Le projet proposé</i> .....	29

3.2	<i>Les questions en débat</i> .....	29
3.3	<i>Les pistes pour poursuivre</i> .....	30
4.	LE TRAM-TRAIN.....	31
4.1	<i>Le projet proposé</i> .....	31
4.2	<i>Les questions en débat</i> .....	31
4.3	<i>Les pistes pour poursuivre</i> .....	33
5	LE DEVENIR DE LA GARE RIVE DROITE ET DE SON QUARTIER.....	34
5.1	<i>Le projet proposé</i> .....	34
4.3.1	<i>Les questions en débat</i> .....	34
4.3	<i>Les pistes pour poursuivre</i> .....	35
5.	LES MODES D'ACCES A LA FUTURE GARE.....	36
5.1	<i>Le projet proposé</i> .....	36
5.2	<i>Les questions en débat</i> .....	36
5.3	<i>Les pistes pour poursuivre</i> .....	37
6.	LE FRET.....	38
6.1	<i>Le projet proposé</i> .....	38
6.2	<i>Les questions en débat</i> .....	38
6.3	<i>Les pistes pour poursuivre</i> .....	39
7.	LE FINANCEMENT.....	39
7.1	<i>Le projet proposé</i> .....	39
7.2	<i>Les questions en débat</i> .....	39
<b>IV LES PHASES A VENIR.....</b>		<b>41</b>

# I CONTEXTE ET OBJECTIFS

## ***1. LE CONTEXTE***

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.

## ***2. LES OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION***

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

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 (supérieurs à 300 millions d'euros), 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 avait été satisfaisante.

Conformément à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, les personnes publiques ayant l'initiative du projet, à savoir la Région Haute-Normandie (20 octobre 2008) et le Syndicat Mixte pour le SCOT (20 octobre 2008), ainsi que la Ville de Rouen (26 septembre 2008), ont délibéré sur les objectifs et modalités de la concertation, à savoir :

- vérifier l'opportunité du projet,
- dialoguer avec les populations concernées,
- adapter le projet aux besoins réels,
- permettre à l'ensemble des acteurs concernés de se l'approprier, dans l'ensemble de ses composantes.

La concertation auprès des acteurs associatifs et du grand public devait s'inscrire dans la continuité de la première étape de concertation menée auprès des acteurs socio-économiques et institutionnels, et en préalable d'autres actions de concertation qui accompagneront l'opération tout au long des phases ultérieures de sa mise en œuvre, notamment la saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

Plus précisément, les objectifs de la concertation se déclinent autour de trois enjeux : pédagogique, stratégique et de co-construction.

▶ Un enjeu 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 enjeu 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'approprier le projet et de mener en cohérence des politiques ou actions qui accompagnent le projet.

▶ Un enjeu 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.

Les modalités de la concertation sont décrites dans la délibération comme suit :

**Acteurs associatifs**

*Octobre 2008 – janvier 2009*

Associations d'usagers des transports, les associations de commerçants et d'autres associations, notamment associations de consommateurs et associations de défense de l'environnement

- 7 réunions pour chaque groupe (2 groupes d'environ 15 personnes)
- 1 réunion de présentation
- 1 séance de synthèse

**Conseils de quartiers**

*Octobre 2008 - mai 2009*

- 1 réunion de présentation à l'ensemble des conseillers de quartier de la ville de Rouen
- 2 ou 3 réunions avec le conseil du quartier Saint-Sever
- 1 réunion de bilan avec l'ensemble des conseillers de quartier

### **Campagne d'information**

*Janvier - avril 2009*

- Réalisation d'une exposition en gare de Rouen
- Une information sur le projet dans plusieurs lieux recevant du public, notamment des gares
- Des « visites thématiques » par groupes (sur inscription) pendant 6 jours
- Proposition d'un dossier illustré pour parution dans les journaux municipaux
- Création d'un site internet, offrant la possibilité de poser des questions
- Diffusion de documents thématiques

### **Réunions publiques**

*Février - avril 2009*

- 7 réunions publiques avec des thématiques à définir dans des lieux variés :
- 4 réunions dans l'agglomération de Rouen
- 1 réunion au Havre
- 1 réunion à Barentin
- 1 réunion à Elbeuf

### **Bilan de concertation**

*Mai 2009*

- Parution d'un document de synthèse (diffusion à définir)
- Information presse

Le présent document fait le bilan de 3<sup>ème</sup> phase de concertation, auprès du grand public. Il a été rédigé conjointement par le prestataire chargé de l'assistance à la communication et la concertation, le cabinet Etat d'Esprit, et la co-maîtrise d'ouvrage.

## II BILAN QUANTITATIF

La concertation avec le grand public s'est déroulée de début septembre 2009 à fin novembre 2009. Les actions de concertation se sont déroulées comme suit.

### ***1. UN PLAN D'INFORMATION***

Pour permettre une large information et pour inciter le grand public à participer à la concertation, de nombreux documents ont été édités et diffusés :

#### ***1.1 Une campagne d'affichage***

Des affiches et affichettes de divers format ont permis de promouvoir la concertation auprès du grand public et d'informer des dates de réunion. Ont été diffusées :

- 100 affiches MUPI
- 230 affichettes 40x60
- 1000 affichettes A4.

Ces supports d'information ont été diffusés sur le réseau d'affichage « Decaux » de la ville de Rouen, dans les commerces, dans les bus TCAR et TAE ainsi que dans les trains et les cars TER.



#### ***1.2 Les dépliants d'information***

Près de 40 000 dépliant d'information ont été réalisés avec la présentation de la concertation, des dates de réunions et des moyens d'expressions. Ils ont été diffusés, en libre service dans les mairies des communes concernées et de « la main à la main » dans 15 lieux de diffusion (pour un total de 300 heures) :

#### **Rouen**

- Gare de Rouen Rive Droite
- Station Théâtre des Arts
- Centre Commercial Saint-Sever
- Marché de la place Saint-Marc
- Marché Les Emmurées

#### **Saint-Étienne-du-Rouvray**

- Parc Expo – Salon de la maison et de la décoration
- Marché place de l'Église

#### **Barentin**

- Marché

#### **Pavilly**

- Marché place Varin

#### **Sotteville**

- Station de métro Hôtel de Ville
- Marché place de l'Hôtel de Ville

#### **Mont-Saint-Aignan**

- Centre commercial de La Vatine

#### **Le Havre**

- Espace René Coty

#### **Elbeuf**

- Marché rue de la République

#### **Dieppe**

- Gare de Dieppe



### **1.3 Une exposition itinérante**

Trois centres d'exposition itinérante ont permis de présenter le projet et ses enjeux dans près de 15 lieux publics.

Cette exposition a ainsi été présentée :

- dans les gares

- en gare de Rouen Rive Droite du 7 au 27 septembre 2009
- en gare du Havre du 28 septembre au 19 octobre 2009
- en gare de Dieppe du 19 octobre au 1er novembre 2009.
- dans les centres commerciaux
  - au centre commercial Saint-Sever du 31 août au 18 septembre 2009
  - au centre commercial de La Vatine du 5 au 17 octobre 2009.
- dans les locaux des collectivités territoriales
  - à l'hôtel de Région Haute-Normandie du 2 septembre au 31 octobre 2009
  - en mairie de Grand-Quevilly du 2 au 13 septembre 2009
  - en mairie de Sotteville-lès Rouen du 11 au 25 septembre 2009
  - en mairie de Rouen du 2 au 16 octobre 2009
  - en mairie de Petit-Quevilly du 29 septembre au 12 octobre 2009
  - en mairie de Déville-lès Rouen du 2 au 14 octobre 2009
  - au Centre des Impôts de Rouen du 14 au 28 septembre 2009
  - au Point Info de la Communauté d'agglomération de Rouen du 9 septembre au 2 octobre 2009
  - à l'Espace Guillaume le Conquérant de Bois-Guillaume du 12 au 19 octobre 2009
  - au Théâtre Montdory de Barentin du 12 au 25 octobre 2009



L'exposition était également consultable à l'entrée de tous les lieux publics où se tenaient les réunions de concertation. Des cahiers participatifs accompagnaient l'exposition pour permettre à chacun de faire part de ses interrogations et de ses remarques. 380 interventions ont été laissées sur ces registres.

## 1.4 *Des documents informatifs*

### ▶ Un dossier de 36 pages

Un document pédagogique de 36 pages relatif au projet avait été conçu pour accompagner l'ensemble des phases de la concertation. Il a été retiré à 2000 exemplaires pour présenter les enjeux du projet au grand public.

### ▶ Une synthèse de 4 pages

Un document de 4 pages, reprenant de façon synthétique le dossier de 36 pages, présente le projet et ses principaux enjeux. Il a été réimprimé à 20 000 exemplaires.

### ▶ Des fiches thématiques

Quatre fiches thématiques ont été conçues en vue de la concertation avec le grand public, sur les sujets suivants :

- Une nouvelle gare (4 pages)
- Un nouveau quartier (4 pages)
- Un tram-train (4 pages)
- Pourquoi Saint-Sever ? (4 pages)

Elles permettent de « faire un zoom ». Ces quatre fiches étaient complétées d'une fiche (2 pages) présentant les étapes de la concertation et les moyens de participer. Chacune de ces fiches a été tirée en 5000 exemplaires.

### ▶ Des pochettes d'information

5000 pochettes d'information ont été mises à la disposition du public, notamment à l'accueil des réunions publiques. Ces pochettes contenaient les éléments suivants :

- le dépliant d'information sur la concertation,
- la synthèse de 4 pages,
- les quatre fiches thématiques et la fiche dédiée à la concertation,
- un stylo marqué de l'adresse du site internet consacré à la concertation sur la nouvelle gare.

## 1.5 Un site internet participatif dédié à la présentation du projet et à la concertation

Mis en ligne le 3 septembre 2009, le site internet [www.nouvelle-gare-rouen.fr](http://www.nouvelle-gare-rouen.fr) présente les enjeux du projet, son calendrier, les divers scénarii étudiés, le déroulement de la concertation et les institutions qui portent ce dossier.

Le site met également à disposition des personnes qui souhaitent en savoir davantage des documents téléchargeables : dossier, synthèse, fiches thématiques, bilans des phases de concertation précédentes, diaporamas présentés lors des réunions de concertation.

La possibilité est donnée de poser des questions. Les réponses sont données de façon regroupée dans le cadre de la « foire aux questions ».



Page d'accueil du site internet

## 1.6 Les initiatives des collectivités partenaires

Plusieurs communes de l'agglomération ont contribué à la l'information sur la concertation dans leurs différents supports de communication :

- bulletin municipal,
- site internet,
- panneaux lumineux
- courriers personnalisés pour invitation aux réunions (ville de Rouen)...

<b>Type de support</b>	<b>Titre du support</b>	<b>ORGANISME</b>	<b>Rubrique / Titre de l'article</b>
Site Internet		TCAR	Accueil / Actualités
Bulletin municipal	Grand Quevilly INFOS	GRAND QUEVILLY	Débat public « Nouvelle gare à Rouen »
Site Internet		AGGLO ELBEUF	Accueil / Cadre de vie / Les transports
Site Internet		ROUEN	Transports, circulation
Bulletin municipal	Rouen Magazine	ROUEN	Edito + Une gare sur les rails
Bulletin municipal	Rouen Magazine	ROUEN	Gare en expo
Site Internet		CANTELEU	Actualité ; Citoyenneté
Bulletin municipal	Les Ronches	RONCHEROLLES SUR LE VIVIER	Gare de Rouen
Bulletin municipal	Bois Guillaume Le Mensuel	BOIS GUILLAUME	Nouvelle gare de Rouen : Informez-vous, exprimez-vous !
Site Internet		BOIS GUILLAUME	Accueil / Actualités
Panneaux lumineux		BOIS GUILLAUME	Annonce réunion
Bulletin municipal	Le BIM	MONT SAINT AIGNAN	Une nouvelle gare à Rouen ?
Site Internet		MONT SAINT AIGNAN	Accueil / Actualités
Site Internet		VAL DE REUIL	Accueil / Actualités
Site Internet		VAL DE REUIL	Accueil / Actualités
Site Internet		BIHOREL	Accueil / Actualités
Site Internet		NOTRE DAME DE BONDEVILLE	Accueil / Actualités
Bulletin municipal	En Direct de Petit Quevilly	PETIT QUEVILLY	Une nouvelle gare rive gauche ?
Site Internet		PETIT QUEVILLY	En bref
Site Internet		FRANQUEVILLE ST PIERRE	Zoom sur
Bulletin municipal	L'hebdo	PETIT-COURONNE	Réunion publique : informez-vous et exprimez-vous sur la future gare de Rouen

## 1.7 Des relations presse

Le projet a été présenté devant la presse en septembre puis des relances ont été faites par mail aux journalistes pour l'annonce des réunions. Un bilan a ensuite été envoyé à la fin de la concertation.

## 2. LES REUNIONS PUBLIQUES

Dix réunions publiques ouvertes à tous se sont tenues du 28 septembre au 24 novembre 2009. Neuf ont eu lieu sur l'ensemble du territoire de la grande agglomération de Rouen et au Havre afin de présenter le projet et ses enjeux spécifiques pour le secteur concerné et de recueillir l'avis des participants.

Ces réunions, co-présidées par Alain Le Vern, Président de la Région Haute-Normandie, et Pierre Bourguignon, Président du syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération de Rouen – Elbeuf, ont permis à chacun de débattre sur les modalités du projet et d'exprimer ses attentes.

Une réunion de bilan a permis de restituer les réactions et propositions issues de cette concertation.

Au total, 767 personnes ont participé à ces échanges sur le projet de la nouvelle gare à Rouen.

7 réunions publiques		
Rouen	28/09	180 personnes
Elbeuf	05/10	34 personnes
Malaunay	09/10	19 personnes
St-Etienne-du-Rouvray	10/10	32 personnes
Le Havre	16/10	37 personnes
Bois-Guillaume	17/10	140 personnes
Barentin	19/10	50 personnes
1 réunion de bilan		
Rouen	21/10	140 personnes
2 réunions supplémentaires		
Val de Reuil	23/11	100 personnes
Sotteville	24/11	35 personnes

### 3. LES VISITES THEMATIQUES

Des visites sur site ont été proposées au public par petits groupes afin d'appréhender le projet sur le terrain et d'échanger sur les attentes et les réticences de chacun. Il était possible de participer en s'inscrivant par téléphone. Six visites au total ont été organisées et 63 personnes y ont assistées :



#### En gare de Rouen Rive Droite et dans son quartier

- Mardi 13 octobre 2009 à 14 heures : 13 participants
- Mardi 13 octobre 2009 à 18 heures : 10 participants
- Mercredi 28 octobre 2009 à 14 heures : 7 participants



#### Dans le quartier de Saint-Sever

- Mercredi 14 octobre 2009 à 14 heures : 11 participants
- Mercredi 14 octobre 2009 à 18 heures : 11 participants
- Jeudi 29 octobre 2009 à 14 heures : 11 participants

### 4. LES CAHIERS PARTICIPATIFS

Des cahiers participatifs étaient à la disposition du public dans les lieux où était présentée l'exposition itinérante. Les personnes intéressées par le projet étaient invitées à y laisser leurs remarques. Au total, 384 remarques ont été recueillies.

#### Nombre de remarques :

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| - Centre commercial de Saint-Sever : 29 | - Mairie du Petit-Quevilly : 1        |
| - Gare de Rouen Rive Droite : 122       | - Mairie de Sotteville-lès-Rouen : 2  |
| - Gare du Havre : 25                    | - Mairie de Sotteville-lès-Rouen : 2  |
| - Hôtel de Ville de Rouen : 8           | - Hôtel de Région Haute-Normandie : 2 |
| - Mairie de Déville-lès-Rouen : 1       | - Centre commercial La Vatine : 147   |
| - Gare de Dieppe : 49                   |                                       |

## **5. LA CONSULTATION DU SITE INTERNET**

La fréquentation du site a été particulièrement importante pendant la phase de concertation. On constate cependant qu'il continue à être fréquenté. Le temps moyen de visite du site est de 4,5 minutes.

### **5.1 Fréquentation du site**

MOIS	VISITEURS DIFFERENTS	VISITES	PAGES
Septembre 2009	1626	2391	14820
Octobre 2009	1585	2250	12009
Novembre 2009	950	1308	6266
Au 7 décembre	232	285	1085

Les pages les plus consultées sont les suivantes, par ordre de fréquentation :

- Accueil
- Les plus du projet/ une gare du XXI<sup>e</sup> siècle
- Les plus du projet/ un nouveau quartier de ville
- Vos questions
- Le calendrier

- Les plus du projet/ le devenir de la gare rive droite
- Les plus du projet/un tram-train
- Les plus du projet/ un projet pluriel
- Les plus du projet/ Desservir la gare
- Les scénarii / clés de réussite

## **5.2 La rubrique questions - réponses**

54 questions ont été posées par le biais du formulaire en ligne. 14 réponses thématiques et détaillées ont été mises en ligne au fur et à mesure du débat pour répondre à ces interrogations.

## **6. LES RETOMBÉES DE LA CONCERTATION DANS LA PRESSE ET SUR INTERNET**

Cette concertation a généré de nombreux articles dans la presse. L'actualité de sur la ligne nouvelle Paris-Normandie s'est souvent croisée, en particulier à l'occasion des visites présidentielle et ministérielle. Au 15 décembre, 94 articles sont parus sur ces sujets :

- 54 articles en presse écrite,
- 30 sur le web,
- 9 sur les 2 (presse écrite et web),
- 1 sur France 3 Normandie.

## **7. LES QUESTIONNAIRES DE SATISFACTION**

109 personnes ont répondu au questionnaire de satisfaction remis à l'issue des réunions publiques. Sur l'ensemble des questionnaires remis, 53 % des personnes ont participé à la réunion bilan du 21 octobre et 30 % à la 1<sup>ère</sup> réunion du 28 septembre.

► Une demande continue d'information

80 % des participants ont souhaité être informés des prochains rendez-vous de la concertation (13 % sans réponse et 7 % non).

► Réponse aux attentes des participants

Pour 69 % des personnes interrogées la démarche de concertation a répondu à leurs attentes (16 % sans réponse et 16 % la démarche n'a pas répondu aux attentes).

Les réunions de concertation ont répondu aux attentes des participants pour les raisons suivantes :

tous les thèmes importants ont été évoqués, toutes les questions sur le projet ont pu être posées	9
clarté et précision de la présentation	6
les réunions publiques ont été nombreuses et réparties sur tout le territoire	4
initiative positive (bravo d'oser communiquer en amont!)	3
espace d'interventions collectives et d'information primordial	2
conformité des idées à des positions prises dans la presse et dans des revues	1
le sujet des transports sur l'axe Paris/le Havre et d'une future ligne TGV est d'une importance capitale pour la Région HN	1
il est important que le public participe et que les élus puissent s'exprimer	1
concertation pédagogique	1
concertation de qualité	1
connaître et suivre le projet sont de bonnes choses	1
la concertation a facilité la compréhension de la construction d'une nouvelle gare à Rouen	1
les échanges permettent d'éclairer certains points laissés à l'écart mais l'intérêt économique doit prévaloir	1
le débat doit se poursuivre	1
prises de conscience des enjeux multiples	1
dialogue de qualité bien organisé	1

Les réunions de concertation n'ont pas répondu aux attentes des participants pour les raisons suivantes :

réunions d'information et pas de concertation	5
le projet est déjà ficelé, décision déjà prise	4
pas de chiffrage concernant le coût du projet	3
concertation trop tardive	2
incertitude de localisation de la gare centrale	2
intégration du projet dans celui du Grand Paris	2
doute sur la réelle prise en compte des opinions de la population	1
la concertation est là pour apaiser les esprits mais Alain Le Vern ne tient pas compte des remarques	1
manque de concertation sur le tram-train	1
trop de questions relevant de l'intérêt particulier, pas assez d'intérêt général	1
concertation incomplète	1
choix structurants non soumis à la concertation	1
objectifs de la concertation ?	1
pas de réponse sur la situation des bâtiments des riverains : inquiétude	1
pas d'accord avec la localisation de la future gare, d'autres sites seraient plus favorables à la Région	1
évocation de certains sites d'implantation de la gare alors même que la MO savait qu'ils seraient vite abandonnés	1
pas d'intervention sur l'avenir de la population touchée par le projet	1
calendrier imprécis	1
concertation à poursuivre	1
caractère vain d'une telle concertation au vu de la faible mobilisation qu'elle a entraîné	1
pas assez de temps d'information et de parole	1
trop d'incertitudes sur le devenir de Rouen Rive Droite	1
le projet de tram-train était dans les limbes donc aucune discussion possible	1
pas de réponses concrètes aux questions posées	1
est-ce un projet d'économie des transports ou un projet de nouvelle dynamique à la Région ?	1
pas d'affirmation sur une liaison TGV entre Paris et Rouen	1
pas assez de débat sur le rôle et la place de la gare Rive Droite	1
rien n'en ressort	1
expropriations ? Dans quel délai ? Indemnités ?	1
Les péniches ?	1

Les participants sont plus réservés sur le fait que ces échanges auront une incidence sur le projet :

- 53 % pensent que cette démarche aura une incidence sur l'élaboration du projet (43 % non)
- 49 % pensent que cette démarche aura une incidence sur les décisions prises sur le projet (48 % non)

► Niveau de satisfaction des réunions

Dans l'ensemble, le niveau de satisfaction des réunions est plutôt bon (88 % de satisfaits), plus réservé pour la qualité des réponses apportées (67 %) et la répartition des temps d'échanges (63 %).

	Oui	Non	Ne s'exprime pas
Satisfaction générale	88%	7%	5%
Qualité des contenus et de la présentation	88%	9%	3%
documents fournis	83%	13%	4%
logistique / organisation	83%	12%	5%
qualité des réponses apportées	67%	28%	5%
répartition des temps d'échanges	63%	33%	4%

Quelques suggestions (25) ont été exprimées sur les débats :

▪ **Sur la forme**

- trop de répétitions dans les interventions des élus et trop longues (4)
- intégrer les conseils de quartier dans un Comité de pilotage
- écouter le public et ne pas répondre de façon autoritaire
- donner un dossier à chaque conseiller municipal avec l'impact pour la commune
- choix du nom "Gare à Rouen" mauvaise pub, mauvaise idée
- débat salle - tribune : pratiquer une question / une réponse
- tenir des réunions où le stationnement est facile
- diaporama trop fourni et trop proche du dossier remis

▪ **Sur le fond**

- informer régulièrement sur le projet, poursuivre les réunions sur avancement projet (3)
- expliquer le projet du tunnel et son opportunité (2)
- avoir un vrai débat sur le choix du site Saint-Sever avec les 7 sites présentés (2)
- concertation trop axée sur la Seine-Maritime et pas assez sur l'Eure
- ne pas oublier les personnes âgées et handicapées
- stabilité des immeubles ?
- projet encore flou à définir
- organiser des réunions thématiques (nouvelle gare, gare actuelle, économie, habitat)
- des réponses plus concrètes
- préciser si le débat public serait en mesure de remettre intégralement en cause le projet

► But de la participation aux réunions publiques

Les participants sont venus pour :

avoir des informations sur le projet	92	55%
faire connaître votre opinion	19	11%
par démarche citoyenne	41	24%
autres	13	8%
pas de réponse	3	2%
TOTAL	168	100%

► Communication sur la concertation

Les affiches ont été le principal support d'information (20 %) devant la presse (19 %), les expositions (16 %), les dépliants (12 %), les contacts personnels (11%), le site internet (8 %) et l'information municipale (7 %). Cette information a été jugée bonne (39 %), moyenne (39 %), insuffisante (17 %).

Affiches	36	20%
Presse	35	19%
Exposition	29	16%

Dépliant	21	12%
Contact personnel	20	11%
Site Internet	15	8%
Information municipale	13	7%
Autres	13	7%
<b>TOTAL</b>	<b>182</b>	<b>100%</b>

### III SYNTHÈSE PAR THEME

Les maîtres d'ouvrage ont souhaité associer les acteurs locaux et l'ensemble de la population à l'élaboration du projet de nouvelle gare à Rouen. Construire une nouvelle gare est en effet une évolution importante pour le territoire et la vie des habitants. La concertation permet d'évaluer l'opportunité du projet, de faire émerger les risques, les difficultés, ainsi que les attentes du public. Elle permet également la recherche collective de solutions partagées, qui illustrent l'intérêt général du territoire concerné.

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.

Dans le détail, les débats ont porté sur les points suivants :

#### ***1. UNE NOUVELLE GARE ET SON RESEAU FERRE***

##### ***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.

## 1.2 Les questions en débat

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 reconnu de la nécessité de créer une nouvelle gare pour développer les services et les dessertes ferroviaires. Les usagers souhaitent des liaisons plus nombreuses, plus fiables ainsi que des services plus adaptés à leurs besoins. La nécessité de développer tous les trafics ferroviaires est également partagée, y compris le fret.

### ► Des destinations plus nombreuses

Les participants ont exprimé leur souhait d'amélioration ou de création de lignes autres que Le Havre – Paris. Un axe nord – sud a été évoqué, vers Neufchâtel, Amiens, Lille et Anvers d'une part, et Caen, Le Mans, Tours et Bordeaux d'autre part, et qui pourrait s'intégrer dans un grand arc atlantique. La question d'une éventuelle liaison à grande vitesse entre Rouen, Caen et Cherbourg a été soulevée.

La réactivation d'anciennes lignes intra-régionales a été souvent évoquée, en particulier entre Rouen et Évreux (éventuellement jusqu'à Orléans) avec la difficulté sur cet axe de supprimer 60 passages à niveau pour être conforme à la loi. Il a été question également de rouvrir la ligne entre Rouen et le Roumois (Thuit-Hébert) ainsi que la ligne de la vallée du Commerce (Lillebonne - Bolbec). Des personnes ont mentionné la nécessité de conserver d'anciennes emprises ferroviaires en prévision d'une éventuelle extension du réseau ferré (ligne Barentin – Caudebec-en-Caux ou Rouen – Elbeuf centre-ville, Rolleville - Fécamp, Bréauté - Notre Dame de Gravenchon, Pont-de-l'Arche - Étrépagny par exemple).

Il existe une forte attente d'une desserte efficace vers les aéroports : Boos, Le Havre, Deauville, mais aussi Beauvais et les aéroports parisiens. La desserte d'une gare d'Alizay/Pont de l'Arche est suggérée. La ligne Serqueux - Gisors va prochainement être rouverte pour le fret et accueillera également des autorails 73500 pour les voyageurs.

Toutes ces lignes sont bien sûr conditionnées par l'existence d'un potentiel suffisant de clientèle.

▶ De nouveaux services

De nombreux contributeurs ont demandé des trains plus rapides et plus fréquents, et surtout avec des horaires plus fiables entre Le Havre, Rouen et Paris, ainsi qu'une amplitude horaire plus importante (certains souhaitent des trains plus tôt et plus tard le soir, d'autres, davantage de trains le week-end, en particulier pour les retours de spectacles).

Les participants ont exprimé leur souhait de circuler dans un matériel roulant adapté, c'est-à-dire rapide, confortable et de dimension suffisante.

Des usagers du train ont exprimé leur souhait que la nouvelle gare permette d'avoir des correspondances sans changer de gare. Des voyageurs qui ont une correspondance à Rouen ont fait part de leur souhait que la nouvelle gare ne rallonge pas le temps de parcours vers Paris. Cette crainte est exprimée en particulier par les voyageurs de la ligne Dieppe – Rouen.

▶ L'accessibilité vers l'Île-de-France

L'amélioration des liaisons ferroviaires vers l'Île-de-France passe par une modernisation du réseau ferré, mais aussi par la garantie que les trains en provenance de Normandie puissent accéder facilement à leurs terminus franciliens. Plusieurs personnes ont exprimé leur crainte que les trains de la banlieue parisienne n'aient pas la priorité sur les trains normands.

Les participants ont souligné l'importance de conserver, en plus du nouveau terminus à La Défense, un terminus en gare Saint-Lazare.

▶ Des tarifs compétitifs

Certaines personnes ont fait la comparaison des coûts de transport entre le train et la voiture : le train est avantageux quand on voyage seul, mais beaucoup moins à plusieurs. Des tarifs compétitifs ont donc été demandés pour inciter les voyageurs à prendre le train.

Des participants ont souligné la nécessité d'une liaison rapide vers Paris, tout en faisant remarquer que le TGV est utile seulement pour les grandes distances et moins souple : le prix du billet est élevé et il est nécessaire de réserver ses places à l'avance. La plupart des usagers demandent donc la même souplesse qu'aujourd'hui et des prix raisonnables.

▶ Un souci du développement durable

La question du ferroutage et de la création d'un service auto-train a été abordée. Il s'agit de trouver des solutions alternatives à l'utilisation de l'automobile.

De nombreuses personnes se déclarent prêtes à se déplacer en train, à condition toutefois qu'il existe des places de stationnement en nombre suffisant autour des gares (Oissel, Barentin, Bréauté).

► Des préoccupations concernant les points faibles du réseau

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

Plusieurs participants ont fait remarquer que le pont de franchissement de la Seine à Oissel ne comportait que deux voies, ce qui peut nuire à l'augmentation du trafic sur le réseau (Paris – Le Havre, Rouen – Caen et la ligne sud-est du futur tram-train).

Par ailleurs, si les quais de la gare à Rouen sont actuellement trop courts, des participants ont souligné le fait que les quais étaient trop courts dans d'autres gares de la ligne Le Havre – Paris, notamment dans la gare Saint-Lazare. Il est donc nécessaire d'harmoniser la longueur des quais dans l'ensemble des gares de la ligne.

Enfin, des doutes ont été émis sur la possibilité d'augmenter les capacités de trafic entre Mantes et Oissel (nombreux tunnels).

### **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, notamment coût du billet, gares desservies en Ile-de-France...
- l'étude de nouvelles dessertes.

## **2. LE CHOIX DE L'EMPLACEMENT DE LA NOUVELLE GARE**

### **2.1 Le projet proposé**

Parmi sept sites étudiés, le comité de pilotage a retenu un site rive gauche, dans le quartier de Saint-Sever. L'analyse des sept sites a été présentée et explicitée.

Au sein du quartier Saint-Sever, deux hypothèses ont été approfondies dans le cadre des pré-études fonctionnelles et présentées au public : un emplacement sous le cours Clemenceau ou un emplacement sur le site du SERNAM.

## **2.2 Les questions en débat**

Le choix du site de Saint-Sever a fait l'objet de débats en regard d'autres scénarios étudiés (Rive Droite, Sotteville, plateau nord, système à deux gares). Au final, on a pu observer un consensus sur la nécessité de créer une nouvelle gare centrale, qui soit proche d'un maximum d'habitants et d'emplois.

### ▶ Nécessité d'une gare centrale

Le choix du site de Saint-Sever est consensuel en raison de sa situation centrale, qui permet d'y créer une gare accessible pour le plus grand nombre, à la condition d'une bonne desserte par les transports en commun.

Certaines personnes s'inquiètent de la qualité du sol rive gauche : est-il suffisamment stable pour accueillir une telle infrastructure ? N'y a-t-il pas de risque d'inondation ? A ce stade d'étude, aucun élément rédhibitoire n'a été relevé dans ces domaines, mais les études qui suivront devront bien sûr approcher ces questions avec le niveau de finesse nécessaire.

### ▶ Une préférence pour le site du SERNAM plutôt que pour le site Clemenceau

Parmi les deux scénarios proposés sur le site de Saint-Sever, l'implantation sur le site du SERNAM a suscité beaucoup plus d'enthousiasme que celle sur le site de Clémenceau, qui est plus compliquée et nécessiterait plus d'expropriations et de destructions d'immeubles ainsi que d'importantes perturbations du quartier pendant la phase de travaux. Les riverains craignent également des nuisances sonores pendant lors de l'exploitation de la gare. L'impact sur le quartier alentour constitue un sujet important d'inquiétude pour les riverains.

Les habitants du quartier ont posé des questions sur les procédures d'expropriation. Il a été rappelé que le droit de l'expropriation permet une protection des personnes concernées et que les procédures permettent une indemnisation juste des propriétaires. Les riverains souhaitent bénéficier d'une information sur les décisions le plus en amont possible du projet.

► Le « déménagement » de la gare

Les personnes qui vivent ou travaillent près de la gare rive droite ou sur le plateau nord montrent, pour la plupart, des réticences face à l'hypothèse d'un « déménagement » de la gare. Des personnes ont fait remarquer également que de nombreux lycées se trouvent à proximité de la gare actuelle.

L'importance d'avoir des transports en commun de qualité et un accès rapide à la nouvelle gare a été maintes fois citée pour pallier les inconvénients liés à ce déménagement. Les participants ont ainsi souligné la nécessité de temps de transports en commun courts, de façon à ne pas perdre le bénéfice du gain de temps de parcours ferroviaire si une ligne rapide est créée jusqu'à Paris.

► La contradiction du projet avec d'autres projets annoncés

La question d'une gare TGV sur les plateaux nord a souvent été évoquée, suite à l'annonce présidentielle en avril 2009 d'une liaison TGV Paris – Le Havre en une heure. Ce scénario, abandonné rapidement, a entraîné une certaine confusion et de nombreuses interrogations.

► La question d'un emplacement à Sotteville

Des participants estiment que le scénario d'une gare à Sotteville-lès-Rouen serait moins coûteux en raison de l'existence d'une gare de triage et d'une importante emprise ferroviaire. Une question est posée sur le maintien de l'atelier de maintenance Quatre-Mares à Sotteville.

► Les inconvénients et les difficultés techniques liées au creusement d'un tunnel

Des questions techniques ont été posées sur le tunnel. L'ampleur des travaux inquiète. Certains sont sceptiques sur la possibilité de creuser un tunnel, ou sur la capacité des trains à monter la pente. Les participants qui le souhaitent ont pu consulter les plans techniques établis par le bureau d'études, montrant la faisabilité technique de l'ouvrage et le respect des pentes compatibles avec l'exploitation ferroviaire.

D'autres personnes ont exprimé leur crainte face à une éventuelle expropriation liée à la création du tunnel et souhaitent être informées. Des participants ont mentionné également la crainte de nuisances (notamment le bruit) liées au raccordement du tunnel avec la ligne actuelle.

## **2.3 Les pistes pour poursuivre**

- des études pour relier efficacement la rive droite et la rive gauche par les transports en commun

- des études d'impact sur le quartier (vibration, bruit)
- Une information précoce des riverains et des commerçants sur les préemptions et expropriations.

### ***3. LE NOUVEAU QUARTIER AUTOUR DE LA FUTURE GARE***

#### ***3.1 Le projet proposé***

Le projet de nouvelle gare s'accompagne d'un projet de nouveau quartier, immédiatement autour de la gare permettant de maximiser la logique de proximité autour de la gare (habitat et emploi) et de profiter de cet équipement structurant pour créer une dynamique économique, avec un quartier d'affaires à l'image d'Euralille, qui profite à l'ensemble de l'agglomération et de la région. Le projet prévoit :

- un quartier de vie emblématique et agréable
- de nouveaux bureaux (100 000 à 150 000 m<sup>2</sup>) pour accueillir de 5 000 à 8 000 emplois
- de nouveaux logements pour accueillir de 4 000 à 5 000 habitants
- deux scénarii d'organisation du quartier.

#### ***3.2 Les questions en débat***

La perspective d'une dynamique économique et d'un projet ambitieux pour l'agglomération et la région ont séduit les participants. Une forte demande s'est exprimée pour un quartier agréable à vivre et « humain ». Les riverains et les commerçants sont par ailleurs naturellement inquiets sur l'avenir de leur quartier et souhaitent avoir des informations le plus tôt possible.

##### **► L'opportunité et la faisabilité du projet**

Le potentiel d'un nouveau quartier d'affaires à vocation tertiaire stratégique sur Rouen a été beaucoup débattu, avec notamment la question de la proximité de Paris et des interrogations concernant la surface foncière sur le site Saint-Sever. 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.

La proximité de La Défense apparaît comme un atout, dans le cadre d'une ligne nouvelle.

Certains territoires reliés par le tram-train ont également vu l'opportunité de faire un développement complémentaire à proximité des stations de tram-train.

► Le visage du futur quartier

Les avis ont été unanimes sur la nécessité de concevoir un quartier mixte (habitat et emplois), à échelle humaine avec une forte préoccupation environnementale. Les participants ont souligné l'importance de la qualité architecturale de la nouvelle gare ainsi que du nouveau quartier. Les habitants actuels de Saint-Sever demandent que le nouveau quartier soit agréable à vivre et bien intégré au reste du tissu urbain. La proposition de construire de hautes tours, comme dans le quartier Euralille, a entraîné parfois des réactions négatives. Les habitants souhaitent vivement un quartier « humain ».

Certains ont souligné l'importance des normes de sécurité dans les nouveaux bâtiments, ainsi que des mesures de protection acoustique. Il y a une forte demande de logements de types variés, accessibles à tous : des HLM, mais aussi des logements accessibles aux personnes qui se situent juste au-dessus du plafond des aides sociales.

Les participants ont également demandé des logements fonctionnels, avec des pièces de dimension acceptable et lumineuses.

► Les retombées économiques du projet

Des participants ont fait connaître leur souhait que le chantier de la nouvelle gare et de son quartier profite aux entreprises locales et aux jeunes de l'agglomération.

### **3.3 Les pistes pour poursuivre**

- Un travail sur le logement à mener avec les acteurs concernés, accompagné d'une politique foncière adéquate (réserves foncières précoces notamment)
- Des ateliers sur le thème de la qualité de vie et de l'urbanisme dans le nouveau quartier.

## 4. LE TRAM-TRAIN

### 4.1 Le projet proposé

Un système de desserte périurbaine en transports en commun efficace, tel est l'objectif du projet de tram-train. La desserte de Barentin et d'Elbeuf constitue une première étape, dans le cadre d'un projet de réseau complet sur l'étoile ferroviaire de Rouen :

- 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
- un accès aux stations par tous les modes de transport

Plusieurs scénarios ont été présentés :

- 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.

### 4.2 Les questions en débat

Les participants ont montré un vif intérêt pour le tram-train, les dessertes envisagées et les enjeux de mobilité périurbaine, en particulier dans l'optique d'une mobilité durable. A ce stade, il ne paraît pas possible de trancher entre les différentes variantes proposées, qui doivent être mises en perspectives par rapport à un schéma de long terme.

#### ► Tracé

En fonction de leurs lieux d'habitation, les participants ont manifesté leur intérêt ou leur préférence pour chacun des scénarios de l'itinéraire du tram-train par l'est et par l'ouest puis exprimé leurs demandes pour d'autres branches du réseau. On constate un intérêt particulier pour :

- le lien entre Rive Droite et Saint-Sever qui concerne un grand nombre d'usagers réguliers,

- la variante « tram » desserte du CHU.

Il existe une forte attente de ce nouveau moyen de transport, notamment pour le transport des salariés et des lycéens ainsi que pour la desserte des zones commerciales (Barentin, Tourville-la-Rivière)...

Des questions se sont posées sur :

- le scénario d'une ligne par le sud-ouest, qui traverserait la raffinerie Pétroplus à Grand-Couronne, alors que ce site SEVESO 2 avait empêché la construction du métro-bus,
- la question de la traversée de la Seine à Elbeuf et de l'insertion dans la ville éventuellement en site propre,
- la desserte de l'hôpital d'Elbeuf.

Il a été demandé d'étudier une variante supplémentaire pour la desserte d'Elbeuf par le pont Guynemer. Celle-ci aurait pour avantage de permettre à la fois une bonne desserte de l'ensemble de l'agglomération d'Elbeuf sur la rive droite et une desserte fine du cœur d'Elbeuf sur la rive gauche.

Il est apparu nécessaire de poursuivre la concertation sur le choix des tracés du tram-train et l'emplacement des stations.

#### ► Des étapes successives et des projets à long terme

Le désengorgement des tronçons les plus chargés, comme le tronçon Barentin - Elbeuf, est la première étape en 2020. Puis sont évoqués dans une perspective à long terme :

- la perspective de construire les deux réseaux de Rouen à Elbeuf à l'est et à l'ouest avec des phasages successifs,
- la possibilité de créer un TER de Dieppe à Val-de-Reuil et Louviers, en 2022 – 2023,
- une liaison entre Barentin et Caudebec-en-Caux (des études ont été effectuées).

#### ► Stations

Des demandes ont été formulées sur :

- l'emplacement des stations : embranchement à Malaunay, nouvelle gare entre les deux gares actuelles de Barentin et Pavilly (les élus locaux ont déjà délibéré pour participer au financement de cette nouvelle gare),
- la desserte par le tram-train du centre-ville de Pavilly, de lycée Corneille et du LEP Jacquard à Barentin.

► Intermodalité

Les connexions avec les autres modes de transport en commun sont des éléments indispensables à prendre en compte, en particulier entre le Métrobus et le tram-train.

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.

► La tarification et les horaires

La question des tarifs, en particulier pour les jeunes et les personnes âgées, a été évoquée, ainsi que celle des tarifs multimodaux qui se pose sur le trajet Elbeuf-Rouen. Par ailleurs, plusieurs participants ont souhaité que l'amplitude des horaires soit plus large. C'est un élément essentiel de l'attractivité du transport en commun, avec le temps de transport.

► Le tram-train et son environnement

Les développements urbains et économiques autour des stations de tram-train ont été évoqués comme des enjeux importants du projet. Le tram-train est un projet de dimension régionale. Il doit devenir un axe structurant, d'où la nécessité de réfléchir d'abord à la cohérence de l'urbanisation et du réseau de transports, afin de l'inscrire dans les SCOT et les contrats de développement.

Autour des stations du tram-train, sont évoqués les stationnements, les aménagements urbains et les constructions (habitat, tertiaire) donc les réserves foncières à prévoir dès maintenant pour un développement économique autour du tram-train.

### **4.3 Les pistes pour poursuivre**

- Dessiner plus nettement le réseau de long terme : donner des perspectives claires,
- Des études complémentaires et une concertation plus approfondie avec les acteurs locaux,
- Sur Elbeuf, une variante supplémentaire par le pont Guynemer.

## **5 LE DEVENIR DE LA GARE RIVE DROITE ET DE SON QUARTIER**

### **5.1 Le projet proposé**

Parce que le « déménagement » de la gare principale est un acte très important dans la vie d'une ville et de ses citoyens, le projet s'accompagne de diverses anticipations de ces évolutions de l'agglomération qui lui sont liées. Le devenir de la gare rive droite et de son quartier a ainsi été étudié et présenté en concertation, avec pour principes :

- trouver de nouvelles fonctions pour la gare actuelle
- réaménager les espaces publics environnants
- maintenir les emplois et les commerces dans le quartier.

### **4.3.1 Les questions en débat**

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).

Face à ces craintes, l'enjeu est de donner de nouvelles perspectives de dynamique au quartier.

#### **► L'avenir de l'édifice de la gare**

L'édifice de la gare actuelle fait l'objet d'un profond attachement. 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.

► L'avenir du quartier

La gare rive droite est aussi le cœur de nombreuses activités économiques dans le quartier. Le maintien de l'ancienne gare comme pôle d'accueil des voyageurs suscite de nombreuses interrogations : est-ce que des trains s'y arrêteront ? Y aura-t-il deux gares ? Les voyageurs en provenance de Dieppe se demandent où s'arrêtera leur train. Ces questions ont donné lieu à des réponses claires sur le principe retenu d'une gare centrale, avec uniquement un certain nombre de trains périurbains s'arrêtant de surcroît à rive droite. Cette dernière deviendrait ainsi une station urbaine.

De nombreux propriétaires, qui ont acquis leur logement à des prix élevés dans le quartier, craignent une dépréciation de leurs biens immobiliers. Les commerçants redoutent également une importante perte d'activité.

Les participants ont souhaité avoir des perspectives claires sur l'avenir de la gare. Entre des logements ou la reconversion en un grand équipement (culturel par exemple), une préférence a été exprimée pour la deuxième proposition qui semble porteuse de plus de dynamique.

Des participants ont suggéré que l'on maintienne les deux gares, comme à Lyon ou à Tours. Une forte demande s'est exprimée pour que l'ancienne gare reste bien un pôle d'accueil de voyageurs complémentaire de la nouvelle gare.

► La liaison du quartier avec la nouvelle gare

Là encore, la question d'une liaison performante du quartier avec la nouvelle gare par les transports en commun a été évoquée.

### **4.3 Les pistes pour poursuivre**

- approfondir les diverses pistes de réutilisation du bâtiment et leur impact sur le quartier.
- faire des propositions concrètes sur les liens entre la gare Rive Droite et la nouvelle gare : tram-train, métro, bus en site propre ?

## 5. LES MODES D'ACCES A LA FUTURE GARE

### 5.1 Le projet proposé

L'évolution des transports en commun et la nécessité de penser l'accès à la future gare constituent un autre volet des actions d'accompagnement du projet :

- placer la nouvelle gare et l'aménager de manière à conserver, voire améliorer la proportion d'utilisateurs venant à pied et du 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.

### 5.2 Les questions en débat

L'accès à la nouvelle gare - et le temps d'accès - par différents moyens de déplacements est une condition indispensable à la réussite du projet. Ce volet du projet a donné le sentiment d'être le moins avancé. Il a donc été largement souligné 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 portée également vers les liaisons avec les zones d'activités tertiaires existantes ou en projet (La Vatine, La Ronce...) qui ne bénéficient pas aujourd'hui de desserte métro ou TEOR.

#### ► Accès à pied, en vélo et en voiture

Les participants demandent si :

- les nouveaux trains seront adaptés au transport des vélos,
- des places de stationnement en nombre suffisant seront prévues pour les vélos,
- un véritable réseau de pistes cyclables sera construit autour de la gare et dans l'agglomération.

En ce qui concerne les parkings automobile, des questions sont également posées pour connaître les prévisions et s'assurer que cet équipement est bien prévu en quantité suffisante.

► Accès en métro, bus et car

Le besoin de liaisons performantes vers la nouvelle gare depuis le quartier de la gare rive droite et depuis le plateau nord, qui sont deux secteurs qui auront à souffrir de l'éloignement de la gare, a été fortement exprimé. Il est donc fortement suggéré un axe de bus nord-sud en site propre dans l'agglomération, le prolongement du métro entre Boulingrin et Saint-Sever, la desserte du Zénith en métro.

La proximité avec une station de Métrobus est un élément essentiel.

Les questions de l'amplitude horaire des services de transports en commun, du nombre et de la fréquence des correspondances, de la facilité de changements entre les divers modes de transport (bus, tramway, métro, TEOR...) sont également évoquées.

La gare routière est attendue à côté de la nouvelle gare. La dernière demande concerne également la qualité des connexions entre tram-train et train, entre tram-train et transports urbains.

► Accès en taxis et personnes à mobilité réduite

Il est demandé de bien intégrer un accès facile aux trains et aux quais pour les personnes à mobilité réduite ainsi que pour le service de taxis.

### **5.3 Les pistes pour poursuivre**

- la ligne nord/sud par Saint-Sever une priorité avec un délai de réalisation avant 2020 ?
- réaliser une étude fine sur la redistribution des déplacements avec la nouvelle gare : Quelles cibles et quels besoins de transports ?
- étudier un schéma de transports global avec une réflexion sur la circulation automobile et sur les transports en commun en cohérence avec le plan de déplacements urbains
- la billettique unique mise en place dès 2012 par les 15 AOT de la Région avec le même titre de transport bus/train/Métrobus...

## **6. LE FRET**

### **6.1 Le projet proposé**

Une part importante du projet est consacrée au fret. En effet, la création d'une nouvelle gare à Rouen doit permettre d'augmenter le nombre de sillons. Le trafic de conteneurs étant en forte augmentation avec Port 2000, si le fret ferroviaire ne se développe pas d'ici les prochaines années, on assistera à une importante congestion routière. Ce développement du fret est nécessaire et il faut donc améliorer les infrastructures.

La ligne Motteville – Montérolier vient d'être rénovée et participe à ce renforcement d'infrastructure. Le projet de modernisation du tronçon Serqueux-Gisors participe également de cette logique. On rappelle à ce sujet l'objectif national de réduire la production de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020 qui exige notamment une augmentation de la part modale du fret.

### **6.2 Les questions en débat**

De nombreuses questions ont été posées sur le fret en particulier à la réunion du Havre :

- 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.

En 2012, les trains de fret en provenance du Havre pourront ne pas passer par les tunnels de Rouen grâce à la ligne de Serqueux si l'État maintient ses engagements.

Une étude menée par les cheminots démontre que la réouverture de la ligne Rouen – Évreux permettrait de libérer des sillons pour le fret vers le sud. Une demande est exprimée par un cheminot de faire un geste en faveur du fret par wagon isolé, qui est actuellement attaqué. Cette disparition du wagon isolé serait dramatique pour de nombreuses entreprises.

Sachant qu'une barge de conteneurs équivaut à un train de marchandise et à 80 camions, une question est posée sur l'augmentation du transport fluvial, qui reste cependant moins rapide et moins efficace.

### **6.3 Les pistes pour poursuivre**

- Poursuite du travail avec les acteurs du trafic de marchandises sur la quantification des besoins et sur les solutions d'itinéraires ferroviaires

## **7. LE FINANCEMENT**

### **7.1 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 et au delà, l'ensemble des acteurs devront se mobiliser. L'Europe, l'État, les collectivités locales, RFF et la SNCF participeront à son financement.

### **7.2 Les questions en débat**

Nombreux sont ceux qui craignent que le budget annoncé à 1 milliard d'euros ne soit pas tenu et que le prix du tunnel ait été sous-estimé en raison de la nature du sous-sol. Des inquiétudes ont également été exprimées sur la possibilité de réaliser ce projet à l'horizon 2020. Il a donc été demandé de réfléchir au « découpage » du projet en plusieurs phases afin de faciliter son financement.

#### ▶ 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 moins coûteuse, ou l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors pour faire passer davantage de fret.

▶ Phasage

La réalisation successive des tronçons en facilitera le financement. Dans un premier temps, la réalisation de la nouvelle gare et des 25 km de voies nouvelles réalisés entre Paris et Mantes-la-Jolie apparaissent comme prioritaires. Dans un second temps, d'autres points d'étranglement du réseau devront être traités.

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

▶ Financement du quartier d'affaires

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

## IV LES PHASES A VENIR

Deux grands rendez-vous institutionnels sont à venir :

- Le Débat Public sur l'axe Paris - Rouen - Le Havre en 2011
- L'Enquête d'Utilité Publique

D'ici là ou plus tard, des temps d'échanges et de communication peuvent être mis en œuvre.

▶ Le site internet et la newsletter

La mise à jour régulière des informations sur le site permettra à toutes les personnes intéressées de suivre l'évolution du projet en temps réel. Une rubrique actualités donnera les décisions importantes et le calendrier actualisé. Tous les 2/3 mois, une newsletter pourra être adressée au fichier e-mail constitué avec les dernières informations.

▶ Une réunion d'information à destination des élus

Les élus des communes concernées pourront être informés de l'avancement du projet au cours d'une réunion au Conseil Régional.

▶ La mise en place d'ateliers urbains sur des thèmes particuliers

Ces ateliers pourraient se tenir dans la continuité des précédents ateliers sur des thèmes ayant fait l'objet de débats importants pendant les réunions publiques, par exemple :

- les accès à la nouvelle gare
- l'intermodalité
- l'avenir du quartier Rouen droite
- l'habitat
- l'économie

▶ Les relations presse

Des communiqués de presse seront envoyés aux grandes étapes du projet

▶ La stratégie d'influence

Dans l'ensemble du processus, il faut veiller à une prise en compte de la problématique de la nouvelle gare de Rouen dans le débat plus large de la ligne Paris-Rouen-Le Havre. A chaque étape, il faudra une présence et une participation active des acteurs du projet dans :

- le comité de pilotage,
- la rédaction du dossier de saisine,
- les contacts avec la CNDP.