

Projet de quartier autour de la nouvelle gare à Rouen - Stratégie Mobilité et Accessibilité - Atelier avec les acteurs N°2

Destinataires :

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

1^{er} juin 2015

CR_150518_quartier nouvelle
gare_Atelier2_Mobilités_Vdef

*Compte rendu du deuxième atelier de concertation sur le projet de nouveau quartier
gare à Rouen, portant sur la stratégie de mobilité et d'accessibilité*

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE	3
1.1.	DEROULE DE L'ATELIER ET PERSONNES PRESENTES.....	3
1.2.	INTRODUCTION PAR PAULE VALLA, METROPOLE	4
1.3.	CADRAGE DE L'ATELIER PAR BERTRAND MASSON, AURELIEN CAGNARD, EMMANUELLE SAURA ET PHILIPPE ADAM.....	5
2.	RESTITUTION.....	6
2.1.	QUESTION 1	6
2.2.	QUESTION 2	8
2.3.	QUESTION 3	9
3.	QUESTIONS ET REACTIONS DES PORTEURS DE PROJET	11
4.	CONCLUSIONS	13
4.1.	CONCLUSION PAR BERTRAND MASSON	13
4.2.	CONCLUSION PAR PAULE VALLA	13

1. INTRODUCTIONS ET PRESENTATION PREALABLE

1.1. DEROULE DE L'ATELIER ET PERSONNES PRESENTES

Le deuxième atelier de mise en débat du projet de quartier autour de la nouvelle gare de Rouen portant sur la stratégie de mobilité et d'accessibilité s'est tenu le 1^{er} juin 2015 au Théâtre des Arts. La réunion s'est déroulée en trois temps. Après une présentation des études en cours et des modalités de concertation par les services de la Métropole, la Région Haute Normandie et SNCF Réseau, les participants ont travaillé en groupes puis ont restitué en plénière pour apporter leurs réponses collectives aux questions suivantes :

- **Quelles liaisons prioritaires assurer avec le quartier de la gare ?**

Il s'agissait, à l'aide d'un schéma, de préciser et justifier les pôles prioritaires qui devraient être reliés à la gare et d'esquisser les axes importants à développer vers et à partir de la gare en indiquant les modes de déplacements à renforcer (voiture, transport en commun, à pied, cycles, autres...)

- **Dans le quartier et aux alentours quelle place donner : à la voiture, aux modes actifs, aux nouvelles pratiques de mobilités et de livraisons ?**
- **Quelles remarques/propositions spécifiques souhaitez-vous faire concernant le pôle d'échanges multimodal ?**

Les participants

Table	Prénom	Nom	Structure
1	Julien	BOUTEILLER	Bouygues Immobilier
1	Grégoire	HUVER	Bouygues Immobilier
1	Christian	DEJOUR	Chambre d'agriculture
1	Tristan	GUILLEMARD	TCAR – TRANSDEV
2	Anne-Sophie	DE BESSES	AREHN
2	Yves	COULOUME	ATTICA
2	Marie-Laure	AUTARD	CHU - Hôpitaux de Rouen
2	Jacques	MEYOHAS	CHU - Hôpitaux de Rouen
3	Franck	BLANDAIN	EDF
3	Emmanuel	SCHILLEWAERT	GrDF
3	Stéphane	BONNAUD	TCAR – TRANSDEV
3	Sebastien	HOLSTEIN	TCAR – TRANSDEV
4	Patrick	DUVAL	Club des bords de Seine
4	Bertrand	CHAMPEAUX	FNAUT HN
4	Francis	BIA	HNNF
4	H	JACQUETTE	TAE
6	Daniel	MARIE	CESER HN
6	Guillaume	BLAVETTE	Effet de serre toi-même! - HNRE
6	Florent	BERARD	Mov'eo

7	Jean-Pierre	ROUSSEAU	CNL Rouen
7	Simon	LARCHEVEQUE	Guidoline
7	Sylvie	LEBRAT	Musée des Beaux-arts
7	Grégoire	GROULT	Urapei haute Normandie
8	Philippe	ANNE	Groupe ERIAV
8	Hervé	GOMOND	Patrimoine environnement ex portuaire
10	Philippe	VARIN	Centre commercial Docks 76
10	Jean-Baptiste	ROBERT	CG27 - pôle transport
10	Laurence	LEBLOND TETU	CG76 - direction des routes
10	Marc	MONNIER	Communauté agglomération Seine Eure

Les représentants des partenaires du projet

Prénom	Nom	Structure
Yann	LELOUARD	AURBSE
Sylvie	CROIZAT	DDTM76
Samuel	MALBET	DREAL HN
Vincent	ROBERT	DREAL HN - SDTMI
Aurélien	CAGNARD	Métropole Rouen Normandie
Julie	CASTEL	Métropole Rouen Normandie
Serge	MARTIN DESGRANGES	Métropole Rouen Normandie
Bertrand	MASSON	Métropole Rouen Normandie
Aude	PEYRALBES	Métropole Rouen Normandie
Paule	VALLA	Métropole Rouen Normandie
Bertrand	CHOUET	Région Haute-Normandie
Magalie	RAGOT-HADJALI	Région Haute-Normandie
Yves	GREGOIRE	SNCF Gares et connexions
Éric	MAUDUIT	SNCF Mobilité
Philippe	ADAM	SNCF Réseau
Peggy	BIGARD	SNCF Réseau

1.2. INTRODUCTION PAR PAULE VALLA, METROPOLE

Paule Valla remercie les participants pour leur présence et se dit ravie de reconnaître quelques fidèles de la concertation sur le projet de nouveau quartier gare. Elle rappelle le sujet de la réunion du jour : quelles mobilités dans le futur quartier de la nouvelle gare ? La Métropole conduit le projet depuis plusieurs mois en mode projet avec les élus, les techniciens de tous les porteurs de projets, notamment les services de la Métropole, la Ville de Rouen, SNCF réseau et la Région Haute Normandie. La présente phase de concertation intervient très en amont du projet puisqu'il s'agit de définir la stratégie urbaine autour d'un équipement aussi essentiel et structurant qu'une gare ferroviaire. Avant que les élus et les techniciens en charge du projet entérinent des décisions à ce sujet, la Métropole a souhaité organiser des ateliers avec des acteurs majeurs du territoire afin d'identifier des points de convergences et de divergences sur quelques thématiques essentielles du projet. Les contributions issues de ces temps de travail collectifs doivent alimenter les réflexions des partenaires et des bureaux d'études dont les partenaires se sont entourés. Au terme des quatre ateliers

portant sur l'urbain, les mobilités, la stratégie économique et tertiaire, le temps long, un bilan sera présenté aux élus du comité de pilotage.

1.3. CADRAGE DE L'ATELIER PAR BERTRAND MASSON, AURELIEN CAGNARD (METROPOLE) EMMANUELLE SAURA, PHILIPPE ADAM (SNCF RESEAU) ET MAGALIE RAGOT-HADJALI (REGION)

Bertrand Masson, directeur de l'aménagement et des grands projets, et Aurélien Cagnard, responsable du service prospective et études préalables à la direction espaces publics et mobilité durable à la Métropole Rouen Normandie, ont présenté le cadre de l'atelier, les études en cours et les invariants du projet. Emmanuelle Saura, cheffe de la mission LNPN à SNCF Réseau et Philippe Adam, son adjoint implanté à Rouen, ont présenté la LNPN et son lien avec le projet de nouvelle gare. Magalie Ragot-Hadjali, responsable transport et infrastructures à la Direction de l'Aménagement, de l'Environnement et des Transports à la Région Haute-Normandie, a présenté le rôle de la Région dans le projet. Les diaporamas de leurs interventions sont annexés à ce document.

2. RESTITUTION

Le propos qui suit est issu de la restitution orale par chacun des groupes ainsi que des fiches de contribution collective dûment remplies par les participants.

2.1. QUESTION 1

Quelles liaisons prioritaires assurer avec le quartier de la gare ?

Les schémas dessinés par les différents groupes sont joints en annexe du présent document.

Table 1

A propos des pôles à desservir en priorité, le groupe cite la gare rive droite, le pôle universitaire, le CHU, l'éco quartier Flaubert. Il faudrait une liaison avec métro et envisager un bus en site propre sur les quais de la rive gauche, qui présenterait l'avantage, s'il était implanté jusqu'au rond-point des Vaches de desservir un parking relais et un espace réservé au covoiturage.

Table 2

Le groupe propose de relier la nouvelle gare à celle rive droite et au CHU via le Pont Mathilde. Les participants imaginent la mise en place d'une ligne T5 entre la gare, le quartier Flaubert et le port maritime. En outre, la nouvelle ligne permettrait de désengorger le T1, en desservant la fac.

Table 3

Le groupe évoque le développement d'un axe ferroviaire important, le long de la RD18E (flux sud), en prévoyant une liaison entre Elbeuf et la nouvelle gare avec un parking relais.

Petit et Grand-Quevilly, la rive droite, le CHU, l'A28 pourraient être reliés à la nouvelle gare par les transports en commun.

Les participants imaginent une ligne téléphérique pour relier les plateaux Est au quartier de la nouvelle gare, avec, là encore, un parking relais au départ de la ligne sur le plateau.

Concernant la vallée du Cailly et les villes du sud est de l'agglomération, elle est plutôt bien desservie par le ferroviaire. Cependant, cela ne suffira pas et une réflexion doit être menée sur ce sujet.

Table 4

Le groupe évoque la liaison entre les deux gares, les dessertes du centre-ville, du Madrillet, du CHU, des plateaux nord et de l'éco quartier Flaubert.

Il paraît important d'intégrer dans les réflexions la zone industrielle qui s'étend de Sotteville à Oissel en passant par Saint-Etienne de Rouvray, à la fois en termes de flux (passagers, personnes, voitures) et en termes de distribution de marchandises.

Enfin, les participants insistent sur le développement des zones périurbaines, des parties denses du centre-ville et des zones d'activités de la Métropole.

Table 6

Ce projet de renouvellement urbain d'un quartier situé en entrée de ville doit permettre de renouveler les mobilités. Il faut pouvoir passer facilement d'un mode de transport à d'autres.

Table 7

En priorité, le groupe souhaite une liaison entre les deux gares et une liaison directe entre la nouvelle gare et le métro. Il conviendrait de construire ou d'aménager un grand parking à l'est du quartier gare, afin de capter le flot de véhicules arrivant par les grands axes comme la Sud 3. Il s'agira d'imaginer un système de navettes efficace entre le parking et la gare. Il faudrait également mettre en place une plateforme pour la livraison des marchandises avec différents modes de transports pour le dernier kilomètre.

Table 8

Les deux pôles à relier en priorité sont les deux gares, au moyen d'un transport en commun performant et « de notre époque ». Un tram permettrait d'effectuer ce trajet en 5 à 10 minutes. Le groupe invite la Métropole à penser son système de transports en commun en fonction de la rapidité du mode choisi. Aujourd'hui, 50% des voyageurs au départ de la gare de Rouen se rendent à Paris, le plus souvent pour y travailler. Ils ont besoin de transports les plus rapides et efficaces possibles.

Certains pôles sont très mal reliés au reste de l'agglomération, notamment les plateaux nord (Mont-Saint-Aignan et Isneauville).

Table 10

Une liaison directe entre les deux gares est nécessaire. D'autres pôles, d'activités économiques ou universitaires, doivent être reliés à la nouvelle gare en priorité : le CHU, le pôle Mont-Saint-Aignan et le grand pôle Madrillet-Zénith-Parc des expositions. En outre, la liaison entre les pôles de population des plateaux est et le quartier Faubert et la nouvelle gare sont difficilement réalisables sans voiture, même s'il y a des cars ou des bus. Le groupe a imaginé un téléphérique.

Par ailleurs, le groupe demande une politique active de développement des pistes cyclables et des vélos électriques, dans un rayon de 5 km autour de la nouvelle gare. Il faut de vraies possibilités de laisser son vélo en sécurité. Enfin, on pourrait imaginer l'implantation d'une gare routière qui désengorgerait celle de la rue des Charrettes.

2.2. QUESTION 2

Dans le quartier et aux alentours quelle place donner : à la voiture, aux modes actifs, aux nouvelles pratiques de mobilités et de livraisons ?

Table 1

Il faudra veiller à bien séparer les flux. La circulation et le stationnement automobiles pourraient être confinés dans un espace au sous-sol et en surface piétons et vélos.

A propos des livraisons, le groupe se pose beaucoup de questions sans y apporter de réponses précises, en termes d'horaires, d'emplacement, de logistique, de modes de transports etc.

Enfin, il s'agira de favoriser le covoiturage à partir de la nouvelle gare.

Table 2

L'implantation d'un nouveau P+R paraît également nécessaire et devra être accompagnée d'une ligne de transport à haut niveau de service entre la nouvelle gare et la zone industrielle.

Le groupe propose d'étendre le dispositif 'Cyclic' à toute la Métropole et de mettre en place un schéma cyclable continu, notamment entre la gare, le quartier St-Sever et l'éco quartier Flaubert.

Au sujet des livraisons, il s'agirait d'installer près de la nouvelle gare, un centre de distribution urbain pour gérer la problématique du dernier kilomètre à l'aide de modes doux comme les vélos cargos ou des véhicules électriques.

Enfin, il faut mailler le territoire avec des stations d'autopartage.

Table 3

Comme précisé dans la question 1, le groupe envisage différents modes de déplacement : les transports en commun (légers ou lourds), le téléphérique, le vélo (avec un système de gardiennage à la gare).

Autant que faire se peut, il faudra limiter l'utilisation de la voiture dans le secteur autour de la gare. Il s'agira de mettre en place un système de stationnement performant. Pourquoi ne pas imiter ce qui se pratique dans les aéroports (parkings éloigné des terminaux et système très performant de navettes) ?

Table 4

Le groupe pense qu'il faut mettre en évidence l'ensemble de l'offre de transport en commun et plus largement l'offre des modes actifs. Pourquoi ne pas prendre exemple sur la gare de Caen ? Sur le plateau devant la gare, le voyageur a accès à l'ensemble de l'offre de transports de manière très intuitive.

Par ailleurs, le groupe considère que, tant que l'agglomération ne se sera pas dotée d'une desserte ferroviaire de proximité (tram train), une gare routière devra être implantée à proximité de la nouvelle gare.

Sur la thématique des livraisons, la liaison avec un centre multi-marchandise avec un centre de découpage serait une bonne idée.

Table 6

Le groupe est favorable au développement des modes actifs et défavorable à la voiture particulière à moteur à essence.

Concernant les livraisons, le groupe évoque la nécessité de mettre en place un terminal colis pour le petit fret sur l'emprise de la nouvelle gare. Après une rupture de charge à cet emplacement, cela permettrait une desserte « verte » des commerçants du centre-ville, par le biais de véhicules électriques.

2.3. QUESTION 3

Quelles remarques/propositions spécifiques souhaitez-vous faire concernant le pôle d'échanges multimodal ?

Table 2

Le pôle multimodal devra être un vrai point de convergence de plusieurs lignes de transports urbains. L'organisation du fret devra se faire en dehors du pôle réservé aux voyageurs. Il ne faut pas que l'espace multimodal soit uniquement destiné aux échanges de flux. Il faut y implanter des activités économiques, des commerces et des habitations. Il ne faut pas qu'à toutes les heures de la journée, seuls des gens en déplacement utilisent cet espace.

Table 3

La gestion du système d'informations doit être unique, cohérent et géré par une seule personne pour tous les modes. La signalétique ne doit pas changer en cours de route.

Table 4

Le groupe revient sur l'exemple de la gare de Caen. Quand un voyageur y arrive et sort de la gare, il peut accéder à tous les modes de transport disponibles sans avoir à traverser de chaussées : le tram, les cars et bus à la gare routière, des pistes cyclables ou encore des taxis. Il n'y a pas de frontière entre tous les modes de transports et donc pas d'effet de distance psychologique pour le piéton. Pourquoi ne pas imaginer une double maîtrise d'ouvrage afin d'intégrer au maximum le pôle multimodal dans la gare.

Le groupe insiste sur l'intérêt de dévier le tramway pour le rapprocher de la gare et de le prévoir en amont de la mise en service de la gare.

Table 6

Le site de la future gare présente la difficulté d'être mal connecté au réseau de transports en commun de la Métropole : le métro passe loin, la ligne F1 ne dessert pas la gare et le T4 qui sera mis en service en 2018 ne passera pas non plus à proximité. Le groupe propose d'articuler les rails empruntés par les trains et les moyens de transports de la Métropole pour permettre une connexion avec le nord-ouest. Une halte ferroviaire pourrait être aménagée au niveau du quartier Flaubert pour que les voyageurs du T4 et du futur T5 puissent prendre le train à cet endroit. Cela pourrait s'inscrire dans un projet de tram train. Rouen jouit d'une densité d'installations ferroviaires intéressante et on ne pourra pas indéfiniment implanter des BHNS.

Afin d'éviter le cumul des flux et la pénétration de véhicules à moteur dans le cœur d'agglomération, le groupe propose de reporter la gare routière en périphérie, par exemple au Zénith, au terminus du T4. Pour les mêmes raisons, il s'agirait de construire un P+R en silo près du Pont Mathilde pour que les voitures ne pénètrent pas dans le nouveau quartier gare, voire dans l'hyper-centre de Rouen.

Table 7

Il conviendra de faire du pôle multimodal un vrai pôle de vie, avec des magasins de proximité (tabac, presse), des commerces de bouches (restaurant, cafés, boulangeries, primeurs). Il faudra intégrer des parkings sécurisés pour les vélos et des stations Cyclic'. Le groupe interpelle les services de la SNCF au sujet de la possibilité de monter dans les trains avec son vélo. Il faut simplifier le processus grâce notamment à des wagons identifiables.

Table 8

Le pôle multimodal devra prévoir tous les modes d'échanges possibles. Le groupe envisage la mise en service de petits bus électriques.

3. QUESTIONS ET REACTIONS DES PORTEURS DE PROJET

- **Questions relatives à la LNPN et au réseau SNCF en général.**

Des participants interrogent les services de SNCF Réseau pour savoir quelles gares de la région normande seront reliées à la nouvelle gare de Rouen ?

Un participant revient sur la LNPN. Il a été indiqué que les trains de cette nouvelle ligne ne circuleraient pas à grande vitesse et que le temps de parcours entre Rouen et Paris équivaldrait, à terme, à 45 à 50 minutes. Il demande des précisions sur les échéances auxquelles cette intention deviendra réalité.

Philippe Adam, de SNCF Réseau précise que tous les TER à destination de Rouen desserviront la nouvelle gare pour profiter de la LNPN et desservir le quartier « nouvelle gare ». Cela n'empêche pas que nombre de trains continuent de marquer l'arrêt à Rouen Rive Droite : si l'on se réfère aux missions actuelles, assurément les trains en provenance de Dieppe (15 allers-retours quotidiens), les trains de desserte fine en provenance d'Yvetot passeront toujours par Rouen Rive Droite ; par contre les trains en provenance d'Amiens ou Serqueux iront directement à Rouen Rive Gauche.

Emmanuelle Saura, de SNCF Réseau indique que si la réduction du temps de parcours est un des objectifs de la mise en service de la LNPN, celle-ci répond également à d'autres enjeux en termes de désaturation et d'augmentation de la fréquence de passage des trains et d'amélioration de la qualité. Après plusieurs étapes de concertation et de négociation avec les différents acteurs financeurs, le développement de la LNPN est inscrit en première priorité du ministère des transports. Un phasage a été arrêté et trois sections seront aménagées en priorité avant 2030 pour permettre aux trains de rallier Paris et Rouen en 1h à cette échéance. A la fin de la construction de la ligne sur tous les tronçons, le trajet durera 45 minutes.

- **L'intégration tarifaire**

Pour **Stéphane Bonneau**, TCAR, le développement des mobilités à partir de la gare passera par une intégration tarifaire, sujet cher à la Région.

La Région Haute-Normandie, SNCF Réseau et la Métropole disent avoir entendu les participants sur la nécessité de permettre aux voyageurs de passer facilement d'un mode de transport à l'autre et ce pas seulement physiquement mais également à travers les informations voyageurs et la tarification.

- **La liaison entre la nouvelle gare et des pôles d'attractivité majeurs de l'agglomération**

Les propos des participants confirment la nécessité de relier la nouvelle gare à l'éco quartier Flaubert, au pôle du Madrillet, au campus de Mont-Saint-Aignan. La Métropole souhaite créer une ligne T5 qui desservirait tout ou partie de ces zones et présenterait l'opportunité de désaturer le réseau en créant offre altérative à la ligne T1.

Une éventuelle liaison vers les plateaux est également été évoquée. La Métropole n'exclut pas pour ce trajet de mettre en place un transport par câble adapté à certaines configurations : dénivelé élevé et franchissement d'obstacle naturel.

La liaison entre les deux gares a été citée comme une priorité par la quasi-totalité des participants. La Métropole envisage de mettre en place un transport en commun lourd entre les deux gares, soit en reliant la nouvelle gare au métro, soit par un BHNS. Elle rappelle que plusieurs trains feront un double arrêt Rive Droite et dans la future gare.

Sylvie Lebrat, du Musée des Beaux-arts, estime que si la liaison entre les deux gares est effectuée régulièrement par des trains (toutes les 10 minutes), il ne paraît pas nécessaire d'envisager la mise en place d'un transport en commun lourd.

- **Les livraisons dans le centre-ville**

Concernant ce sujet, les propositions sont notées. La Métropole indique que cette problématique fait l'objet d'une réflexion à part entière pour l'ensemble du territoire.

- **Création de parkings relais**

Plusieurs groupes ont évoqué la création de P+R à différents endroits de l'agglomération. Spontanément, on imagine plutôt qu'ils seront localisés en périphérie afin de capter les flux de véhicules particuliers le plus loin possible du centre-ville. Cependant, on pourrait profiter de la configuration du futur espace autour de la gare pour y implanter un P+R. Le débat n'est pas tranché.

- **La place du vélo et des piétons**

Si la question des vélos a été citée par quelques participants, celles des piétons, en revanche, n'est pas beaucoup ressortie. Pourtant, la place des piétons dans le nouveau quartier de gare et les moyens dont ils bénéficient pour y accéder et se rendre dans les quartiers aux alentours (y compris la gare rive droite) est essentielle. A ce stade, on peut imaginer qu'ils occuperont une place privilégiée dans le nouveau quartier et que les voitures circuleront plus loin ou en sous-sol.

- **La réduction de la part modale de la voiture**

Francis Bia, de Haute Normandie Nature et Environnement, invite les porteurs de projets à articuler la réflexion sur les mobilités dans le future quartier de gare à l'aune des objectifs de réduction de 50% des émissions de gaz à effet de serre. Même s'il conçoit que les individus aient besoin de leur voiture pour différentes raisons, il faut faire en sorte de réduire sa part modal.

4. CONCLUSIONS

4.1. CONCLUSION PAR BERTRAND MASSON

Bertrand Masson prend note des réflexions intéressantes des participants dont certaines confortent La métropole dans ses questionnements sur le lien entre les mobilités et l'urbain. Il retient notamment plusieurs points liés à la notion de service. Des groupes ont évoqué l'implantation d'infrastructures, par exemple sur le thème du vélo. Ces propositions s'accompagnaient d'une offre de service (parking sécurisé). Il note également les demandes concernant le pôle multimodal qui devra comprendre des commerces, des logements, et pas seulement une offre de transport. Il s'agit de faire le lien entre les équipements et la ville dans une logique de continuité et de fluidité. Il souligne aussi les remarques concernant le voyageur qui doit pouvoir naturellement passer d'un mode de transport à un autre, y compris grâce à des informations facilement compréhensibles. C'est un des axes de travail principaux que les porteurs de projets doivent prendre en compte.

4.2. CONCLUSION PAR PAULE VALLA

Paule Valla rappelle que quand on parle de transports, les autorités organisatrices peuvent parfois paraître sur la défensive, compte tenu des montants à engager. Dans le cas du nouveau quartier de gare, plusieurs points évoqués par les participants confortent les réflexions de la Métropole. La liaison avec la Seine, par exemple, est bien un invariant sur lequel les services travaillent. Certains propos confirment également des points durs, comme la liaison avec le CHU, aussi évoquée lors du premier atelier, ou encore l'importance de conserver une desserte pour les véhicules particuliers à sa juste mesure. La question des marchandises et du fret est également en suspens : la gare pourrait-elle être seulement traversée par des trains de marchandises ? Ou y aura-t-il un centre de dégroupage à cet emplacement ? Il s'agira de bien gérer ces quelques contradictions.

Paule Valla conclut son intervention par une invitation à tous les participants aux prochains ateliers de concertation sur le projet.

NUAGE DE MOTS UTILISES PENDANT LA REUNION

