

## COMPTE RENDU REUNION DU 15 AVRIL 2015

**Durée de la séance :** 1h56

*Présents à la réunion :* Jean-Christophe Aplin court, Hervé Baron, Francis Bia, Jean-Jacques Boutet, Jean-Paul Camberlin, Catherine Capron, Marie Castets, Bernard Champeaux, Jacques Charron, Josette Cheval, Daniel Cornet, Gaétan Dubois, Fabienne Fendrich, Hervé Gomond, Jean-Noël Le Toulouzan, Claude Quessandier, Jean-Pierre Rousseau, Guy Toufflet, Philippe Varin, Henri Wattiez.

*Excusés :* Etienne Bisson, Lucien Bollotte, Danielle Colombel, Patrick Courtet, Nadine Lecoq, Jean Loisel, Serge Christophe, .

*Métropole :* Aurélien Cagnard, Julie Castel, Serge Martin-Desgranges, Bertrand Masson, Aude Peyralbes

Rappel des dates des prochaines séances :

- 20 mai 2015, Pont Flaubert au PCC.
- 17 juin 2015, mise au point sur le travail de ce jour avec pour thématique la nouvelle gare, rue de la Valasse.
- 16 septembre 2015, mise au point projet Eco-Quartier au PCC.
- 21 octobre 2015, Parc des Bruyères.

Ordre du jour :

- 1- Présentation de la méthode d'ouvrage
- 2- Travail en atelier sur questions croisées
- 3- Restitution
- 4- Synthèse

Fabienne Fendrich annonce qu'une réunion plénière aura lieu le 22 avril et qu'elle sera absente ce jour pour raison de santé. Bernard Champeaux a accepté de rapporter le travail de la commission lors de cette assemblée. De même, afin de ne rien omettre, un rappel suivi d'un partage seront effectués. Elle invite l'ensemble des participants à intervenir. Lors de la réunion du 22 avril, le rapporteur disposera de cinq minutes pour présenter le travail de la commission. La commission GPU est une émanation de la commission Eco-Quartier Flaubert. Elle fut constituée en 2009 au moment de la réflexion sur le projet métropolitain. La mixité entre anciens et nouveaux acteurs diversifie les regards et apporte de la richesse aux réflexions. Sur un total de 40 personnes inscrites, 25 sont régulièrement présentes. Les sujets sont élargis par rapport à la commission Eco-Quartier : le projet T4, le projet de la nouvelle gare, le projet Eco-Quartier et son rayonnement plus large ainsi que le parc des Bruyères. Les réunions sont prévues mensuellement et sont thématiques en fonction de l'avancement des projets. Une nouvelle méthodologie a été adoptée grâce à Respublica qui permet un travail plus concret. Le travail a débuté sur le projet métropolitain ainsi que sur deux chantiers (projet du T4, projet de la gare). Le projet du T4 représente l'arc Nord-Sud qui va des plateaux Nord au Zénith et quatre points ont été soulevés :

- Privilégier les modes collectifs du transport à l'échelle de la CREA est une bonne chose.
- Qu'en est-il des terminus (liens avec le CHU, liens avec les Madriers) ?
- Quelle ville est souhaitée ? Le projet T4 doit être ambitieux pour dépasser un simple aménagement de transport et devenir un véritable projet urbain à l'échelle de la Métropole.
- Il faut absolument communiquer en amont auprès des automobilistes mais également des acteurs de manière à ce que le projet ne soit pas subi mais engagé vers une plus-value.

Le projet gare sera rédigé d'ici ce soir. La méthode de travail appliquée avec Sophie Guillain étant concrète et intéressante, elle sera déclinée par cette commission avec son autorisation.

## Conseil Consultatif de Développement de la Métropole Grands Projets Urbains

---

### 1- Présentation sur la méthode d'ouvrage

Afin de présenter le projet, un document PowerPoint (joint) est projeté.

### 2- Travail en atelier sur question croisées

Lors de la dernière réunion, quelques sujets ont été retenus compte-tenu de la diversité d'horizon de cette assemblée. Cette première phase de concertation vise à nourrir les études sur la stratégie de mobilité et sur la stratégie urbaine sur lesquels les bureaux d'études vont travailler, les marchés étant lancés. Ces études devront être rendues après l'été. Dans ce cadre, il est nécessaire d'identifier de grandes ambitions. Les questions de travail seront :

- Quels sont les atouts principaux que ce projet doit révéler d'un point de vue urbain ?
- Quelle place et quelles spécificités ce nouveau quartier urbain doit-il avoir ?
- Quelles peuvent être les propositions pour accompagner les temps longs ?
- Ambitions concernant la répartition modale.

Quatre groupes vont travailler sur deux questions. Ce travail n'est qu'une première phase, des ateliers de dialogue avec les acteurs vont être lancés. Ceux-ci vont inclure le CCD ainsi que des associations, des acteurs économiques, des personnalités qualifiées et des collectivités. Suite à ce premier plan de travail, aujourd'hui, **Sophie Guillaïn** sera présente le 17 juin de manière à fournir son aide pour formuler la synthèse des échanges. *A priori*, les dates retenues sont : le 18 mai, le 1<sup>er</sup> juin, 8 juin et 15 juin 2015 de 17 heures à 20 heures. Les thématiques seront : la ville, la mobilité, le développement économique ainsi que le temps long et le devenir de la gare rive droite.

### 3- Restitution, synthèse

- Quels sont les atouts principaux que ce projet doit révéler d'un point de vue urbain ?

Premier groupe : ce projet doit valoriser un quartier en retrait et peu attractif mais il doit également être un exemple d'alter modalités. Il doit être travaillé comme une entrée sur la ville avec une architecture différenciatrice et qualitative. La proximité du site avec la Seine est un atout important en raison de la vue, de la possibilité de promenades ainsi que des espaces publics qui seront à intégrer. Il est impératif d'éviter que ce ne soit qu'un lieu de passage. Par conséquent, il faut travailler autour de la mixité entre un quartier d'affaires dense, l'habitat, les apports culturels ainsi que les commerces de proximité. Dans le cadre du déplacement de l'Opéra, il serait possible de l'envisager sur ce site. Il serait éventuellement possible de conserver un bâtiment de la SNCF sur le site pour mémoire historique.

Deuxième groupe : ce quartier doit respecter l'histoire des quartiers limitrophes existants. Les vues sur la Seine et la Rive Droite sont des atouts. Il faut intégrer les notions de respect de l'environnement, de choix constructif doux, d'urbanisme de situation adaptable avec des recyclages de bâtiments. Il est nécessaire de révéler la pensée avec des échelles variées, de la singularité et de la diversité. Il faut pouvoir produire une identité singulière et éclectique en interrogeant les échelles, comme le fait le projet suédois de Malmö.

- Quelle place et quelles spécificités ce nouveau quartier urbain doit-il avoir ?

Troisième groupe : au préalable, il est important que Rouen soit Capitale administrative et économique, sans cela les projets ne mèneront à rien. Ce quartier pourrait être le nœud économique de la Normandie, un quartier d'affaires avec une mixité culturelle, de logements et de commerces (type Euralille et non La Défense).

Quatrième groupe: ce quartier devra être un véritable lieu de vie qui fonctionne en permanence, et non un quartier d'affaires dans lequel toute vie sociale est perdue le soir. Il doit se diversifier dans ses

## Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

### Grands Projets Urbains

fonctionnalités et ses centres d'intérêt sans obérer l'avenir car d'ici 2030, les attentes et les comportements sociaux auront évolué dans des directions inconnues. Les aménagements devront être ouverts aux évolutions.

- Quelles peuvent être les propositions pour accompagner les temps longs ?

Premier groupe : La création de spectacles éphémères est souhaitable, tout comme le fait de concilier urbanisme et événements artistiques comme à Nantes. L'histoire du quartier pourrait être présentée comme ce qui a été pratiqué sur l'Eco-Quartier. La SNCF pourrait être invitée dans le cadre d'expositions, d'événements et de conférences liés à l'histoire des chemins de fer (exposer par exemple la locomotive « Pacific 231 »). Un simulateur de conduite de trains pourrait être installé et un stand de formation de conducteurs de trains implanté. Par ailleurs, des formes d'utilisation ludique des rails (comme une activité de ski sur rails) pourraient être initiées.

Deuxième équipe : il est nécessaire d'inventer et d'implanter des activités éphémères maîtrisées dès le début et sur les temps longs, comme à Berlin ou même à Paris. Il faut :

- associer les populations, les entreprises, les commerçants, les associations dès le départ et sur la durée ;
- susciter des expérimentations, éventuellement dans le domaine du transport, et être site d'expérimentation pour les trains, les commerces, les usages et les cultures ;
- promouvoir l'innovation voire la recherche, sur les usages des quartiers, des lieux ainsi que des transports ;
- inventer des utilisations de trains touristiques, des utilisations de voies et de voitures de trains anciennes et futures ;
- s'intéresser particulièrement à la communication y compris l'utilisation des réseaux sociaux ;
- utiliser la réalité virtuelle pour pouvoir imaginer et avoir une idée virtuelle des quartiers et des évolutions.

- Ambitions concernant la répartition modales.

Troisième groupe : dans le cadre de cette question, le préalable est identique concernant la situation de Rouen. En ce lieu, toutes les liaisons supra-Métropole doivent être développées. Des passerelles voire éventuellement des tunnels pourront rejoindre la seconde gare et le centre historique en traversant la Seine en mode doux. Un télé bus à stations reliant la gare à l'île Lacroix, la place Saint-Marc, le CHU, la place du Boulingrin, les Palais des Congrès ainsi que l'Université peut être envisagé. Un projet similaire peut être développé pour la Rive Gauche avec un hub de transports en commun reconnecté avec les lignes existantes.

Quatrième groupe : l'objectif premier est de favoriser les approches par les mobilités partagées, les transports collectifs, l'auto-partage, les taxis ainsi que par les modes actifs comme la marche ou le vélo. Il est nécessaire de réduire drastiquement la part modale de la voiture particulière qu'elle soit thermique ou électrique. Dans le cadre de la marche à pied, il est nécessaire de prévoir des cheminements conviviaux, végétalisés et sécurisés. Concernant l'utilisation du vélo, il faut créer un réseau maillé, protégé avec les équipements adéquats comme une gare à vélos et un bac à vélos pour traverser la Seine. Pour les transports collectifs, un réseau à haut niveau de services doit être envisagé connectant la gare à l'ensemble de la Métropole par des tramways, les trains péri-urbains, les lignes Nord-Sud ainsi qu'une nouvelle ligne de la future gare vers l'Eco-Quartier Flaubert et Mont-Saint-Aignan afin de desservir l'Université et la Vatine. Un transport par câble vers le plateau Est pourrait être connecté à un parking en silo sur le site du pont d'Euaplet. La gare routière actuelle devra être déplacée pour faire de cette nouvelle gare un pôle multimodal complet tout en canalisant et en maîtrisant l'approche automobile via un encouragement tarifaire pour utiliser les parcs de stationnement extérieurs. Les flux voyageurs devront être orientés vers le

## Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

### Grands Projets Urbains

dépose-minute et les places de stationnement devront s'en trouver limitées tant dans la gare que dans ses environs. La circulation devra être polarisée vers les boulevards et une desserte fluviale devra être envisagée. La priorité devra être donnée aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'au co voituriers.

#### 4- Synthèse

Le projet de transport par câble fut initié il y a 15 ans. Il devait répondre à des problématiques de dénivelés importants et de circulation critique. Il est tout de même plus simple de franchir la Seine avec un câble plutôt qu'avec un pont ou un tunnel. Ce moyen est viable économiquement et apporte un plus en termes de qualité de vie et de modernité. La réglementation sur les survols ayant évolué, son éventuel positionnement doit être étudié en fonction de la charge structurelle maximale de 10 000 personnes par jour. Certaines liaisons telles celle de la gare à Mont Saint Aignan sont surdimensionnées par exemple. Au sein de la réflexion la liaison autour de l'Eco-Quartier doit être intégrée, d'où la nécessité de disposer d'un axe Joffre-Mutualité, Eco-Quartier, les Docks, Mont Saint Aignan jusqu'à la Vatine. Il est nécessaire de développer chaque mode de transport sur son créneau de pertinence.

Le transport par câble peut être une réponse mais la question du franchissement de la Seine dans les deux sens est mise en exergue. Les solutions techniques proposées ne seront pas décidées dans l'immédiat. Les bords de Seine sont un atout en termes de lieu de vie, d'animation. Il est donc nécessaire que ce lien entre les réponses de mobilité et les réponses sur l'animation d'un espace soit présent au sein du projet. Un des défis du projet réside dans l'adaptabilité, l'expérimentation. Actuellement, les usages futurs ne sont pas perçus et la façon de vivre la ville sera certainement différente dans 50 ans. Le projet peut être préfiguré, analysé et adapté et cet élément enrichit la réflexion. Cet axe fort doit être travaillé avec les prestataires qui apporteront leurs propres retours à ce sujet. Il sera également nécessaire d'intégrer les notions de contraintes environnementales.

La question du projet raisonné et de l'échelle adaptée est posée dans une démarche de phasage, de processus. Aujourd'hui, dans les dispositifs de société, le désengagement de l'État et des collectivités est visible. Pourtant de riches initiatives, à d'autres échelles, se créent. L'appel à projets est une manière de réamorcer des possibilités par rapport à une collectivité qui refuse d'agir pour une raison de coût. En lançant un appel à projets, il existe beaucoup de manières de se laisser surprendre. Le fait que les ressources publiques soient réduites limite les possibilités, c'est pourquoi il est nécessaire d'ouvrir le champ des possibles. Ce quartier, même d'ici 30 ans, restera un nouveau lieu de vie, un quartier à construire. Même si des modifications apparaissent, ce dernier sera toujours constitué de logements, de commerces. Une création va avoir lieu sur un terrain qui manque d'attractivité du fait de son architecture et de sa qualité de construction.

La question de l'échelle du quartier se trouve aussi posée. Flaubert est un espace actuellement délaissé dont le périmètre est facilement délimitable. Ce n'est pas le cas de la zone de la gare. Une liaison existera forcément avec les quartiers alentours et cette relation doit être bonne. Il n'est pas pensable de maintenir les alentours tels qu'ils sont : en effet, le quartier va s'étendre –il a commencé avec la bibliothèque et continue avec la gare. La limite sera le boulevard Industriel.

Il a été fait mention d'un quartier d'affaires, nœud pour la Normandie et plutôt positionné sur une échelle régionale. Mais il faut déterminer sa position au sein de la Métropole. La vision est celle d'un quartier qui permette l'accès à tous les autres quartiers. Ils doivent être tous connectés et faire vivre la ville. Le réseau de transports en commun est actuellement très centré sur le Théâtre des Arts : l'enjeu est donc de le déconcentrer et de mailler au mieux le terrain. De nombreux projets sont à l'étude comme le T4 ou le BHNS de l'Eco-Quartier. La nouvelle gare sera l'occasion de désengorger les lieux de centralité au cœur de l'agglomération.

2030 ne sera peut-être plus l'ère du BHNS. Ce dernier peut être envisagé comme une étape, mais ne sera pas la seule ligne desservant la nouvelle gare. Il est impératif de bien dimensionner les besoins et de ne pas faire d'erreurs en tenant compte des évolutions sociétales. Le projet se fixe à l'horizon 2030, mais il ne

## Conseil Consultatif de Développement de la Métropole

---

### Grands Projets Urbains

faut s'arrêter sur cette date. Il faut anticiper et dimensionner pour le futur, comme la SNCF qui projette la construction de ses gares sur un siècle.

Il est nécessaire de phaser un projet, de pouvoir le faire évoluer, de laisser des portes ouvertes. Le dimensionnement SNCF reste limité, avec 14 voies. En effet, pour la mise en place du projet de desserte inscrit dans le dossier RFF, 12 voies seront déjà prises. Si une nouvelle ligne était construite en 2080, la nouvelle gare serait saturée.

Ce quartier sera en fait un élargissement du centre-ville avec lequel des liens très forts existent. La Seine, en revanche, constitue une rupture, une frontière. Mais il n'existe pas de contraintes environnementales car la Seine invite l'environnement au cœur du projet et participe à une forme de convivialité.

La notion d'entrée de ville est un point important : il s'agit de construire une nouvelle manière d'arriver à Rouen, au sens ferroviaire. Concernant l'histoire, en 2018, cela fera 175 ans que la ligne Paris-Rouen existe et cette gare a un sens car la ligne passait historiquement sur ce lieu. Des tunnels pourraient être étudiés car il faudra de nombreuses lignes de voies ferrées pour entrer et sortir de la ville. Il ne faudra pas exclure le port de Rouen alimenté de gauche et de droite.

**La prochaine séance se déroulera le 20 mai 2015 au PCC**