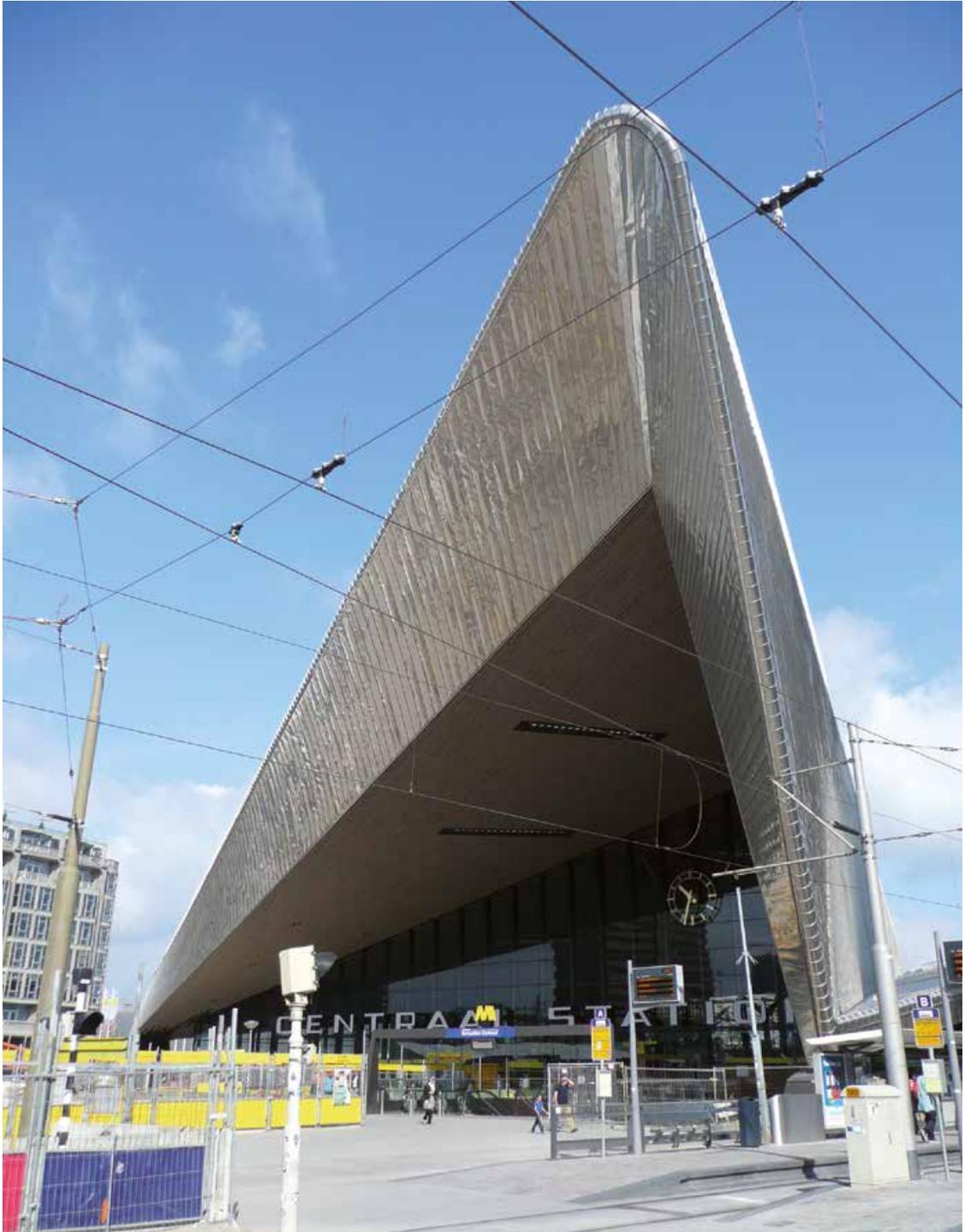


# Une nouvelle gare pour le siècle



“ Les enjeux que posent [les projets de gares] sont, dans un premier temps, des enjeux de dimension physique : agrandir la taille du centre-ville, comme c'est le cas à Lille où la gare nouvelle va occuper un espace qui était péricentral et qui a pour ambition d'agrandir le centre-ville [...].  
Il y a une dimension économique : dans les projets urbains arrimés au ferroviaire, ceux qui fonctionnent sont ceux qui ont des programmes d'activités diversifiés sortis d'un aspect monofonctionnel [...].  
Le troisième enjeu urbain est la dimension symbolique : la gare est le premier élément urbain que voit le voyageur qui sort du système ferroviaire et réciproquement, c'est le premier élément ferroviaire que va rencontrer le citoyen. Il y a donc une notion de « porte de ville » [...].  
Il y a aussi une dimension sociale qu'il ne faut pas négliger [...].  
La dernière dimension est la dimension « réticulaire » ou la dimension de pôle d'échanges, occasion de réunir des réseaux de transports hétérogènes. ”

“ Le rail et la ville, c'est la confrontation des temporalités et surtout du temps long. On peut très difficilement comprendre ce que l'on peut appeler « le temps court », ici 1989-1994, entre la déclaration d'utilité publique (1989) et l'ouverture de la gare Lille Europe (1994), soit cinq ans. C'est du temps court si on le compare à la réflexion urbaine et à la construction métropolitaine. ”

“ Dans le cadre d'Euralille, il faut bien voir que c'est aussi une transformation de l'image de la ville, mais là au sens très large. [...] au moment où la décision d'Euralille a été prise, donc dans la fin des années 80, l'image à la fois à l'extérieur et l'image qu'en ont les habitants n'est pas celle d'aujourd'hui. ”

Alain L'Hostis, chercheur à l'IFSTTAR.  
Extrait des Rencontres #3 de l'AURBSE, 16 juin 2011.

“ Il n'y a pas ou peu d'effets liés au TGV sans l'accompagnement des pouvoirs publics. [...] Par exemple, l'implantation d'entreprises ne résulterait pas seulement de la nouvelle accessibilité offerte par le TGV mais de l'offre immobilière de bureaux qui l'accompagne. Cette infrastructure, en améliorant l'image du territoire, faciliterait son essor sans pour autant en être la raison unique. ”

Agence d'urbanisme, développement et prospective de la région de Reims.  
« TGV Est. Approche des impacts socio-économiques sur Reims et sa région », 2012.

“Marseille s’est dotée d’une offre immobilière répondant aux standards internationaux. Une situation qui, malgré la crise, se prolongera encore au cours des deux prochaines décennies avec près de 700 000 m<sup>2</sup> programmés à l’horizon 2025-2030. Grâce à un taux de rendement attractif et aux efforts particuliers sur l’offre urbaine engagés depuis quinze ans, Aix-Marseille peut se prévaloir d’un marché de bureaux viables, confirmé par les bilans des commercialisateurs pour l’année 2013. Enfin, la complémentarité avec l’offre périphérique, localisée en grande partie sur Aix-en-Provence, permet d’élargir le spectre du type d’offre sur la métropole, en milieu urbain et périurbain, comme sur le type de produits, depuis l’immeuble de grande hauteur jusqu’aux « bureaux parcs ».”

Agence d’urbanisme de l’agglomération marseillaise.  
« L’immobilier de bureau. Mutations économiques et urbaines », 2014.

“Au regard des tendances récentes, la construction de bureaux *ex nihilo* s’est régulée plus en fonction du flux de demandes de surfaces neuves [...]. La forte construction de surfaces *ex nihilo* ne fait donc que renforcer la vacance du parc de seconde main [...]. Mais répondre aux besoins des entreprises et maîtriser la vacance de bureaux implique de relier plus directement le marché des bureaux neufs à celui du renouvellement [...]. En effet, nombre de professionnels s’accordent sur le fait qu’un immeuble de bureaux doit faire, en moyenne, l’objet de travaux de restructuration tous les trente ans pour s’adapter à la demande. Une accélération de l’obsolescence du parc de bureaux doit par ailleurs être envisagée à court terme au regard, notamment, des exigences environnementales.”

Institut d’aménagement et d’urbanisme - Île-de-France.  
« Bureaux en Île-de-France : construire plus ou produire mieux ? », 2014.

La nouvelle gare à Rouen est un objectif porté par les collectivités locales et l'État depuis 2005. Localisée sur le site de Saint-Sever elle est indissociable du dessein plus large d'une desserte ferroviaire performante de la Normandie, concrétisé depuis 2012 par le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

L'ensemble des éléments de diagnostic, de programmation, de concertation et de débat avec le public a été établi, dans un premier temps, sans échéance de réalisation précise. Les maires, présidents d'agglomérations, de départements et de régions soutenant le projet ont obtenu son inscription dans un cadre temporel défini, à savoir une réalisation entre 2020 et 2030, confirmée par le Premier ministre, le 9 juillet 2013. En effet, l'arbitrage rendu sur les priorités du rapport de la commission « Mobilité 21 » retient la désaturation du tronçon Paris-Mantes-Évreux et la construction de la nouvelle gare de Rouen et du tunnel sous la Seine qui lui est associé.

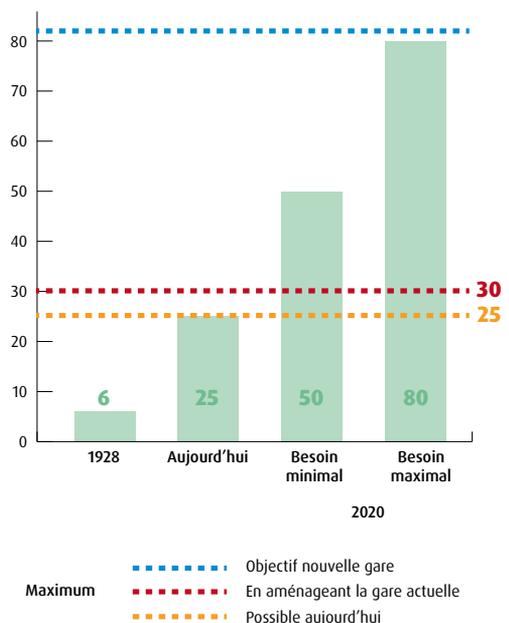
La conduite de ce projet entre ainsi dans une phase très concrète, pouvant s'appuyer sur un socle d'études solides à actualiser et s'inscrire dans un temps de réalisation déterminé qui facilite toutes les prises de décisions permettant de l'anticiper. Car ce projet n'est pas banal, il est même unique en France à ce jour. Si les métropoles françaises, dans leur ensemble, sont engagées dans des projets d'agrandissement de leurs gares pour répondre aux défis de la mobilité et à l'augmentation du trafic, ces développements se font sur les sites des gares actuelles. Seule Rouen porte un projet de relocalisation de sa gare nouvelle en centralité, ce qui implique un bouleversement incomparable de l'organisation des mobilités et du fonctionnement urbain de l'ensemble de la métropole. L'ambition et les opportunités d'un tel projet n'en sont que plus grandes, et les capacités d'anticipation plus que nécessaires.

## La gare, point de connexion majeur des réseaux de mobilité, du quartier à l'international

L'origine du projet remonte à l'élaboration du schéma directeur de 1994 à 2001 qui a mis en évidence la saturation du nœud ferroviaire rouennais. À partir de 2003, les premières études menées par la Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le SCOt de

l'agglomération Rouen-Elbeuf permettent la comparaison de sept sites (dont celui de la gare rive droite actuelle) pour l'implantation d'un quartier de gare et l'évaluation de la demande ferroviaire à 2020. En conclusion de ces études, le positionnement en rive gauche, sur le site de l'ancienne gare Saint-Sever, indissociable d'un tunnel sous-fluvial, apparaît le plus pertinent et justifie la poursuite de la démarche. À partir de 2006 se précisent les caractéristiques du projet sur lequel la concertation a lieu en 2008 et 2009. Initialement prévu pour répondre aux enjeux futurs de déplacements, il devient un élément constitutif du projet de nouvelle liaison normande qui réapparaît dans les intentions de l'État à l'été 2009. Ce dernier installe le comité de pilotage présidé par Jean-Pierre Duport en octobre de la même année, avec pour objectif la tenue d'un débat public fin 2011. À l'issue de celui-ci, le maître d'ouvrage retient la localisation sur le site de Saint-Sever et décide de poursuivre les études. Un comité de pilotage de la LNPN est constitué. En juillet 2014 est retenue l'option de passage par les quais bas rive gauche et non celle par le cours Clemenceau.

Nombre de trains par heure de pointe



Source : Études de valorisation du réseau ferroviaire rouennais / Région HN / Syndicat mixte pour le SCOt Rouen-Elbeuf

## Répondre aux besoins actuels et futurs

Le positionnement actuel de la gare de Rouen implique le passage de nombreux points durs qui limitent la capacité du système ferroviaire. Cette situation ne permet pas de répondre de façon satisfaisante aux besoins ni d'anticiper l'augmentation des trafics attendue dans les prochaines années.

L'implantation de la nouvelle gare, associée au nouveau franchissement sous la Seine, permettra de séparer les

flux des trains grandes lignes des autres liaisons (fret, TER...) et évitera de réemprunter la section souterraine déjà saturée de la gare actuelle. La nouvelle gare résorbait les points de congestion et offrira la possibilité de développer les trafics et les nouveaux services tels que les liaisons périurbaines ou le fret par la libération de sillons sur la ligne historique. Basée sur le modèle de la gare de « rendez-vous »<sup>1</sup>, elle doit permettre de déve-

<sup>1</sup> Le principe de gare de « rendez-vous » est une méthode d'exploitation du réseau qui, allié au cadencement des horaires, permet d'offrir toutes les correspondances possibles en concentrant les départs et les arrivées autour d'un temps donné, dit de « rendez-vous », durant lequel tous les trains sont en gare.

### Le site de Saint-Sever et les principaux projets



lopper l'étoile ferroviaire en créant un pôle où les correspondances seront facilitées. Enfin, du fait de son positionnement en centralité, les temps de parcours inter-cités de « centre à centre » seront meilleurs et permettront d'envisager une desserte performante du pôle d'emplois en cœur de métropole.

## **Les enjeux urbains du quartier de la gare**

Actuellement, les voyageurs utilisent majoritairement des modes de transports actifs ou collectifs pour se rendre à la gare. Cette situation favorable (la centralité en relation immédiate avec les emplois et l'accessibilité) devra se renforcer avec la nouvelle gare. Cet objectif passe par un réseau de transport, urbain et périurbain, structurant et connecté aux principaux lieux d'habitat et d'activités du bassin de vie de Rouen en minimisant les ruptures de charge. Le projet urbain qui doit être engagé offre l'opportunité de positionner la gare dans un quartier regroupant l'ensemble des fonctions d'un lieu de vie (résidentielles, de loisirs, de services...) et de développer un pôle tertiaire supérieur emblématique en position stratégique. Le site de la nouvelle gare dispose d'atouts grâce à sa centralité et aux capacités foncières à mobiliser permettant le développement d'un quartier d'affaires « vitrine » complémentaire des autres sites du territoire. Enfin, sa proximité au pôle tertiaire administratif et commercial existant permet de sécuriser l'investissement dans la durée. Il offre l'opportunité de redynamiser l'actuel quartier Saint-Sever dont l'offre tertiaire est vieillissante et pour partie vacante.

## **Un projet moteur de l'ambition économique de « Seine Cité »**

L'une des ambitions majeures du projet « Seine Cité » est de relancer le développement économique et d'étendre le rayonnement à l'échelle nationale, voire européenne de la métropole Rouen Normandie. À cette fin, il lui appartient de renforcer certaines ressources stratégiques (fonctions de commandement ou de conception, services aux entreprises, emplois à haut niveau de qualification...), le plus souvent tertiaires. Ce projet s'oriente donc vers la constitution d'une offre de bureaux à la hauteur d'une

telle ambition, en quantité comme en qualité. Le quartier de la nouvelle gare en sera la future pierre angulaire et devra, à ce titre, répondre aux principales problématiques du marché tout en s'articulant avec le positionnement des autres programmes de bureaux de « Seine Cité », sur l'écoquartier Flaubert et Luciline.

« Seine Cité » est une réponse adaptée à la faiblesse relative du marché des bureaux de la place rouennaise en comparaison des autres métropoles françaises. Parmi les quinze aires urbaines les plus peuplées, celle de Rouen possède en effet le marché le moins développé, avec environ 42 000 m<sup>2</sup> loués ou vendus chaque année entre 2006 et 2010<sup>2</sup>.

Si le bassin de vie de Rouen est comparable à l'aire urbaine de Rennes, par le nombre d'habitants, d'actifs, d'emplois, d'emplois tertiaires et même d'emplois industriels, Rennes dispose d'un marché immobilier de bureaux presque deux fois plus étoffé (78 000 m<sup>2</sup> commercialisés en moyenne par an). Cet écart pourrait encore se creuser en 2017, lors de la mise en service de la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, qui mettra Rennes à 1 h 27 de Paris, et la programmation de 160 000 m<sup>2</sup> de bureaux dans le cadre du projet EuroRennes<sup>3</sup>.

Au regard de son tissu socio-économique, le bassin de vie de Rouen dispose d'un marché des bureaux sous-dimensionné, non seulement par rapport aux métropoles françaises, mais aussi par rapport aux principales agglomérations situées à une heure de Paris. Bien que de moindre envergure, celles-ci tendent en effet à entrer en concurrence avec Rouen, à l'image de Tours dont le marché atteint désormais 36 000 m<sup>2</sup>. Cela pourrait également être le cas, à l'avenir, de certains sites de la périphérie francilienne qui visent à s'affirmer comme des sites tertiaires en élaborant d'ambitieux projets de bureaux, notamment autour des futures gares du réseau de transports du Grand Paris Express<sup>4</sup>.

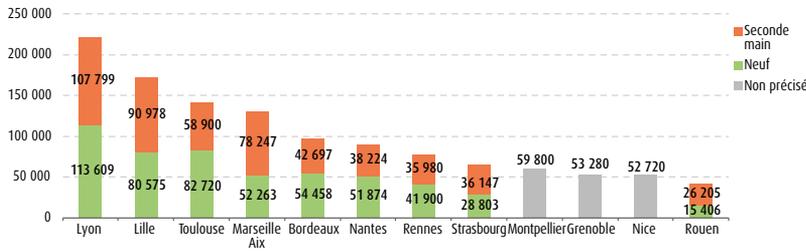
La deuxième caractéristique du marché des bureaux à Rouen est son manque chronique d'offre neuve. La part des bureaux neufs dans le stock immédiatement

2 AURBSE, Quel potentiel pour l'immobilier de bureaux à Rouen ? Rouen : AURBSE, 2012.

3 Source : Rennes Métropole

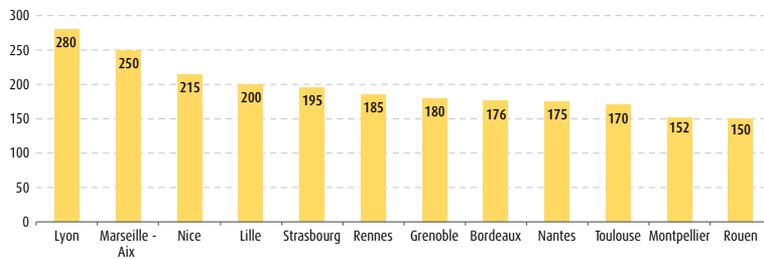
4 AURBSE, Quel potentiel pour l'immobilier de bureaux à Rouen ? Rouen : AURBSE, 2012.

**Le marché des bureaux dans les principales agglomérations de France : demande placée en moyenne par an entre 2006 et 2010**



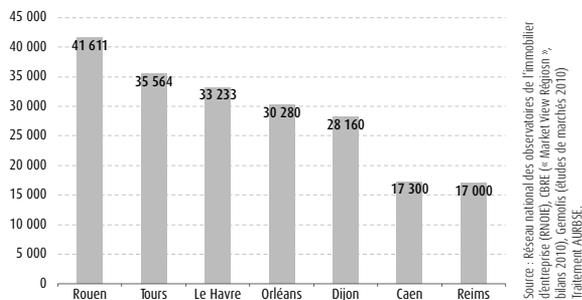
Source : Réseau national des observatoires de l'immobilier d'entreprise (RONIE), CBRE (« Market View Régions », bilans 2010) - Traitement AURBSE.

**Loyer « prime » en 2010 dans les principales agglomérations de France (en euros hors taxes et hors charges par m<sup>2</sup> et par an)**



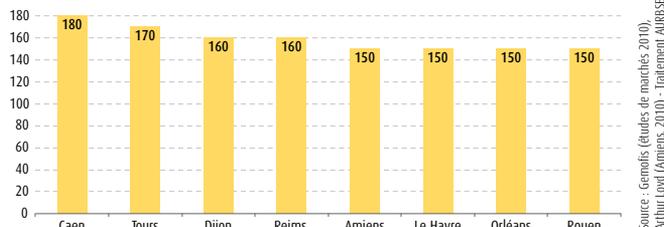
Source : CBRE (« Market View Régions », bilans 2010) - Traitement AURBSE.

**Le marché des bureaux dans les principales agglomérations du Bassin parisien : demande placée en moyenne par an entre 2006 et 2010**



Source : Réseau national des observatoires de l'immobilier d'entreprise (RONIE), CBRE (« Market View Régions », bilans 2010), Gemofs (études de marchés 2010) - Traitement AURBSE.

**Loyer « prime » en 2010 dans les principales agglomérations du Bassin parisien (en euros hors taxes et hors charges par m<sup>2</sup> et par an)**



Source : Gemofs (études de marchés 2010), Arthur Loyd (Amiens, 2010) - Traitement AURBSE.

disponible y est deux à trois fois plus faible que dans d'autres capitales régionales, ce qui place le marché du neuf à un niveau inférieur à celui de beaucoup d'agglomérations. Plus largement, le volume de bureaux neufs commercialisés chaque année agit alors comme la variable conditionnant le dynamisme du marché rouennais. Ainsi, les années de raréfaction de l'offre neuve ont été des années de repli du marché (2003, 2004), tandis que ce dernier a connu un rebond lors de la commercialisation de nouveaux programmes (2005, 2010)<sup>5</sup>.

Cela signifie que tout immeuble neuf peut être commercialisé dans des délais rapides dès lors qu'il répond aux attentes des utilisateurs. Mais réciproquement, la pénurie actuelle d'offres neuves est aussi synonyme de difficultés à satisfaire la demande existante, qu'elle provienne d'entreprises locales ayant un projet d'extension ou d'entreprises extérieures finissant par se détourner vers une autre agglomération faute de locaux adaptés (et en particulier de vastes plateaux d'un seul tenant). Il est donc nécessaire de relancer la construction ou la restructuration de bureaux pour donner au marché rouennais les capacités d'accueillir la demande.

À cet égard, le faible niveau des loyers en comparaison des grandes capitales régionales est une troisième problématique majeure à prendre en compte. Un tel constat peut être fait en observant le loyer des bureaux haut de gamme et bien situés (dits « prime »), dont le niveau ne se distingue pas nettement des loyers de bureaux situés dans des parcs d'activités périphériques, et fait même figurer Rouen parmi les agglomérations où il est le plus bas. Une des réponses à ce phénomène consiste à proposer une offre de bureaux répondant à des standards de qualité élevés et bénéficiant des avantages de la centralité (opportunités d'affaires, services, commerces, cadre de vie...) tout comme d'une accessibilité optimale.

En outre, le faible niveau des loyers réduit la rentabilité des investissements et, de ce fait, décourage les investisseurs de lancer des programmes « en blanc » (c'est-à-dire non commercialisés à l'avance) ou ralentit le démarrage des opérations, ce qui limite l'offre neuve mise sur le marché et le dynamisme de celui-ci. Enfin, il res-

sort du témoignage des professionnels que le marché reste porté par la demande endogène, émanant d'entreprises prêtes à s'installer dans des locaux relativement anciens et coûteux pour continuer à exercer leurs activités, tandis que la demande exogène lui échappe le plus souvent.

Dans cette optique, le groupe Immobilier, réunissant la métropole Rouen Normandie et ses partenaires, a réalisé, en 2012, plusieurs études qui recommandent de proposer une offre annuelle neuve de 30 à 35 000 m<sup>2</sup> supplémentaires par rapport à la situation présente<sup>6</sup>. En apparence très élevé, un tel accroissement donnera à l'agglomération les moyens de répondre à la demande endogène et d'attirer quelques projets exogènes, mais aussi de combler l'écart qui la sépare actuellement de Rennes. Cet objectif peut lui-même être atteint de façon progressive, puisqu'un marché augmenté de 7 000 m<sup>2</sup> permettrait dans un premier temps de se distinguer plus nettement d'agglomérations de moindre envergure comme Tours.

La préparation du développement de l'offre tertiaire en centralité permettra également, en tenant compte précisément de l'obsolescence d'une grande partie des bureaux du quartier Saint-Sever (qui concentre l'essentiel des 12 000 m<sup>2</sup> de ce type recensés dans l'agglomération)<sup>7</sup> de ne pas pénaliser ce quartier, mais au contraire de préparer sa mutation.

## **Traduire la dimension métropolitaine du projet de nouvelle gare**

Un projet de nouvelle gare en ville est un événement urbain d'une importance fondamentale pour le territoire d'accueil. Les questions fonctionnelles en matière de déplacements qui ont été exposées le démontrent, de même pour celles qui concernent la dimension économique : l'échelle de ce projet dépasse les limites de son emprise, et les réponses apportées sur ce site seront dépendantes du contexte économique et des déplacements, de même qu'en retour les réponses apportées par le projet influenceront la desserte et l'économie de la métropole.

5 AURBSE, ADEAR, CCI de Rouen, Immobilier de bureaux. Scénarii d'évolution de l'offre à moyen et long terme dans l'agglomération de Rouen. Rouen : AURBSE, 2012.

6 AURBSE, ADEAR, CCI de Rouen, Immobilier de bureaux. Scénarii d'évolution de l'offre à moyen et long terme dans l'agglomération de Rouen. Rouen : AURBSE, 2012.

7 CCI de Rouen, Observatoire de l'Immobilier d'Entreprise, mars 2014.

Il en va de même de l'intégration urbaine. Les choix d'aménagement influencent, voire conditionnent, une partie de l'efficacité des réponses apportées en matière de déplacement ou d'offre immobilière. Le site d'accueil du projet urbain propose suffisamment d'opportunités et de libertés pour en optimiser l'organisation, permettre la lisibilité des stations de tramway dans le tissu urbain, conjuguer le pôle tertiaire avec un ensemble de services de proximité.

Comme c'est le cas pour tout projet majeur, la réussite de l'intégration de la gare réside dans une mise en valeur réciproque du projet lui-même et de son territoire d'accueil.

L'ambition métropolitaine, les charges symboliques d'entrée de ville, d'unité spatiale et temporelle du territoire<sup>8</sup>, d'une nouvelle échelle territoriale de référence, justifient la prise en considération dans le dessin et le programme du projet, d'éléments et d'enjeux plus vastes que l'emprise foncière dédiée à la gare et aux réseaux de transports qui s'y interconnectent. En conséquence, l'échelle des réponses apportées par le projet en matière d'aménagement et de programme en traduit l'ambition métropolitaine.

## Les trames urbaines au service du projet

Ces trames sont le résultat de l'organisation urbaine historique de la ville au fil du temps, y compris de ses évolutions les plus récentes ou de ses projets déjà en cours. Elles correspondent à des axes de circulation des habitants, à des points de vue, à des perspectives par les alignements bâtis qu'elles composent, ou encore à des éléments naturels (cours d'eau, courbe de niveau, ligne de crête) qui ont marqué le développement urbain.

En donnant à voir et en structurant le paysage urbain, ces trames permettent à l'habitant et au nouvel arrivant de se repérer dans la ville. En cela, elles sont les points d'appui de la mise en valeur réciproque du site du projet avec son environnement urbain. Elles constituent des

éléments de référence dont la prise en considération est essentielle pour l'inscription d'un nouvel édifice, d'un quartier, que l'on se positionne en rupture ou en cohérence avec elles.

Ce rôle d'organisation est également essentiel à l'échelle d'un espace plus restreint. En effet, l'utilisation des trames urbaines offre la possibilité de rendre lisibles au premier coup d'œil les éléments importants d'un espace public (station de transport collectif, point de rencontre...), les constructions qui s'y accrochent (l'entrée principale, la fonction institutionnelle d'un bâtiment...), tout comme elles suggèrent des règles d'usages en montrant (public) ou en cachant (privé).

Elles révèlent des lieux existant dans le site où à sa proximité. Dans un périmètre de projet, le prolongement des trames depuis le tissu urbain environnant esquisse des espaces, préfigure des lieux et leurs usages potentiels et révèle des lieux déjà existants. Ainsi, une place inscrite dans le périmètre de projet prend une dimension nouvelle si plusieurs trames de composition s'y croisent, la soulignent, voire incitent à la redimensionner (par exemple la place Carnot). D'autres croisements de trames indiquent des lieux stratégiques pouvant devenir des points d'accès importants du site (par exemple les croisements des trames avec le quai Anquetil, ou sur le boulevard de l'Europe au niveau de la tête sud du pont Mathilde).

Elles posent des questions de fond à propos des alignements bâtis. En s'appuyant sur les quais, les avenues, les boulevards ou les rues, les trames aident à positionner des îlots bâtis, à se questionner sur les façades urbaines qu'ils produisent et leurs vis à vis. Par exemple, l'opportunité d'une façade, voire d'un accès ouvrant sur la Seine, pose des questions fondamentales sur les façons dont le projet pourrait utiliser l'eau comme un élément très fort d'identité et de valorisation. Ces relations seraient à travailler tant d'un point de vue architectural et urbain que d'un point de vue programmatique (usages pour les loisirs, le tourisme, les escalas...) en tenant compte également du rapport avec l'île Lacroix.

Les trames de composition révèlent des lieux éloignés et donnent au projet une nouvelle ampleur en instaurant un dialogue entre le site et son environnement. Ici elles montrent le positionnement de la future gare au

<sup>8</sup> En France, l'horloge mise en valeur par un beffroi ou sur le fronton de la gare marque l'unité temporelle nationale. Avec le réseau ferré, il indique la même heure à Brest, à Strasbourg qu'à Paris, alors qu'auparavant chaque commune avait sa propre heure. Baillaud, Lucien, Les chemins de fer et l'heure légale. Revue d'histoire des chemins de fer, n° 35\_2006, 2006.

## Trames capables et trames existantes - la future gare au cœur de la ville centre



Source : AURBSE - IGN - Ortho© 2009

## Les grands projets dans « Seine Cité »



- ■ ■ ■ Trames « capables » de composition du projet gare
- Trames existantes
- Autres sites d'enjeux ou de projets
- Espaces publics et réseaux piétons
- Grands équipements dans l'espace d'influence du projet gare

cœur d'un réseau d'équipements en même temps qu'elles invitent à considérer un centre-ville élargi à la rive gauche avec la future gare comme nouveau lieu de jonction. Ce faisant, elles incitent également à appréhender le devenir de ces lieux, tant dans leur dessin que pour les activités des usagers qu'ils accueillent. Le rôle de ces lieux dans la ville peut évoluer par les liens qu'ils auront avec une nouvelle gare, ses services et ses activités connexes. La place et la rue Saint-Sever, le centre commercial et ses abords ou encore la place Saint-Paul et les quais situés en contre-bas, et bien évidemment l'île Lacroix, font partie de ceux-là.

La préfiguration de plusieurs périmètres de réflexion transparait au travers du dessin de ces trames. Ces périmètres sont inhérents aux lieux que l'on interroge, mais aussi aux usages qu'ils accueillent et qui seront en interaction avec le projet de nouvelle gare. Ainsi, le thème de l'habitat dans le cadre du projet invite à se

poser la question du renouvellement urbain dans un périmètre élargi. De la même façon, les dimensions économiques commerciales et tertiaires dessinent des périmètres et questionnent des lieux différents.

Enfin, et peut-être avant tout, puisque la gare est une interface de déplacement, les trames invitent à la réflexion sur le positionnement des réseaux de transports collectifs, les lieux privilégiés d'interconnexion entre les différents modes en fonction des infrastructures existantes, et de leur devenir (quel sera le rôle du pont Mathilde et du boulevard de l'Europe après la mise en service du contournement Est de Rouen ?).

Les trames permettent donc de poser quelques éléments fondamentaux du projet. Cependant, elles induisent des choix politiques en matière d'aménagement et de programme. Il faut donc en approfondir les questionnements en termes d'organisation du paysage urbain et de possibilité de répartition des usages.

### Espace stratégique de projet « gare et confluence »



## > Sélection bibliographique

AURBSE, La nouvelle gare  
d'agglomération de Rouen.  
Du socle des acquis à la  
formalisation d'un projet.  
Rouen : AURBSE, février 2012.  
[AUR799](#)

AURBSE, Ligne nouvelle Paris-  
Normandie. Nouvelle gare  
d'agglomération de Rouen.  
Rouen : AURBSE, janvier 2012.  
[AUR747](#)

Masbounji, Ariella (Dir.), **Le projet  
urbain en temps de crise - l'exemple  
de Lisbonne**. Paris : Le Moniteur, 2013.

SAEM Eurallille, Euralille, **chroniques  
d'une métropole en mutation  
(1988-2008)**. Paris : Dominique  
Carré, 2008.