

- 1/ L'agglomération de Rouen existe-t-elle?
- 2/ La situation politique actuelle crée-t-elle une opportunité ?
- 3/ AGGLO 2000 pour quoi faire ?
- 4/ Les actions à entreprendre..
- 5/ Quels moyens pour la structure d'agglomération ?

1/ L'agglomération de Rouen existe-t-elle ?

Au niveau de leur pratique quotidienne de , l'agglomération rouennaise est une réalité concrète pour la majorité de ses habitants de : travailler sur l'autre rive, prendre un train à Rouen droite ou à Oissel, se distraire à Petit Quevilly, se cultiver à Grand Quevilly, se détendre à Petit Couronne, jouer au golf à Mont Saint Aignan ou au Val de Rueil, se brancher sur les Essarts, se débarrasser de ses déchets à Cléon ou Bonsecours, être pollué un peu partout, bouchonner sur tous les ponts, etc...

Mais la perception que chacun a de l'agglomération en tant que telle reste très contrastée. Pour les uns Rouen est limité à la ville intra muros; pour d'autres la coupure rive gauche / rive droite est une barrière effective. Et si certains n'ont un sentiment d'appartenance qu'à l'égard de leur commune de résidence, d'autres étendent l'agglomération d'Isneauville à Elbeuf, de Barentin au Vaudreuil.

De cette mosaïque de perceptions du Grand Rouen se dégage néanmoins une impression dominante d'une ville à 2 vitesses, avec un centre très privilégié et des banlieues inégalement " dotée " et plus ou moins attractives.

L'opinion devient plus unanime lorsqu'il s'agit de constater le vide politico-administratif des institutions de l'agglomération - actuellement le SIVOM - même si en réalité ses responsabilités (transports en commun, incendie, ordures ménagères, études d'urbanisme) ne sont pas minces.

2/ La situation politique actuelle crée-t-elle une opportunité ?

Ceux pour qui l'agglomération de Rouen est perçue comme une simple juxtaposition de communes, ne comprennent la nécessité d'une action concertée au niveau de cet échelon, et leur sentiment négatif à l'égard de l'institution d'agglomération dans sa nouvelle configuration politique perdure généralement.

Pour ceux qui considèrent que l'agglomération est une réalité forte, en tant que véritable espace de cadre de vie (bassin d'emploi ou bassin de cadre de vie pour l'INSEE), et qui mesurent combien les

interdépendances entre communes sont contraignantes, l'arrivée de L. Fabius à la tête du SIVOM constitue une opportunité en vue d'un changement stratégique réel. Mais au fil des mois l'attente de signaux concrets se fait plus vive et le scepticisme gagne du terrain.

Il conviendrait que le Président se dégage de ce cercle vicieux où il attend que la volonté des élus s'exprime alors que ces même élus ne voient pas leurs administrés réclamer une institution dont ils ignorent tout, mais demander plutôt des allègements d'impôts et des équipements de proximité supplémentaires. De leur côté les administrés seraient sans doute preneurs de réalisations que le SIVOM serait à même de réaliser et seraient sans doute prêts à soutenir un leader qui inspirerait dynamisme et fierté aux habitants du Grand Rouen au travers d'une ambition et de réalisations bien médiatisées.

3/ Une agglomération pour quoi faire ?

Quand l'action dépasse la gestion ordinaire des choses, quand elle s'écarte de procédures bien établies, elle doit s'inspirer d'un projet et d'une stratégie.

Définir un projet pour le Grand Rouen , c'est, en premier lieu, répondre à la question

"Le Grand Rouen pour qui ?"

Après avoir opéré clairement la distinction entre les objectifs poursuivis et le message médiatique destiné mobiliser les acteurs de cette ambition (Il en va en particulier ainsi pour l'appel aux investisseurs extérieurs et aux touristes), on répondra par une tautologie révolutionnaire:

ROUEN POUR QUI ?

POUR TOUS CEUX QUI Y VIVENT, CEUX QUI Y VIVRONT ET QUI SONT LES BIENVENUS..

Chaque commune et plus encore l'agglomération ne constituent pas, loin s'en faut, un ensemble homogène de gens utilisant et bénéficiant de la ville de façon équivalente. Les différences d'âge, de revenus, de culture et de lieu d'habitation et de travail font de la ville un espace de ségrégation.

Or nous pensons que l'on peut et on doit retenir l'hypothèse que la ville peut être **un outils de justice sociale** et un moyen d'améliorer la cohésion sociale et le sentiment d'appartenance à une "communauté".

Cette égalité dans Le Grand Rouen peut s'exprimer au travers des principes d'aménagement et d'organisation mises en oeuvre par ceux qui ont la responsabilité de la ville, les conseillers dans les communes, les maires de l'agglomération et les élus du SIVOM.

UNE VILLE PROCHE Des équipements collectifs plus proches pour les populations peu mobiles (enfants, adolescents, 3^{ème} et 4^{ème} âge, handicapés, sans ressources) soit % de la population.

UNE VILLE RAPIDE Un espace urbain fluide pour pouvoir se déplacer dans tout le Grand Rouen, d'Isneauville à St Aubin lès Elbeuf à 40 km/h de moyenne (parking compris).

On estime que le temps perdu dans les embouteillages en une année équivaut au travail de 1100 personnes pendant 1 an.

UNE VILLE BELLE L'attention et le soin porté au choix de l'architecture des logements et des équipements collectifs, comme leur entretien, l'espace autour du logement, la lumière et l'intimité dans l'appartement, le paysage urbain de tous les jours sont des éléments essentiels de la ville.

La beauté de la ville ne doit pas être une fonction réservée au centre historique de Rouen et à quelques îlots très résidentiels.

VILLE POUJON La qualité de l'air et le silence sont des composantes essentielles de l'habitat.

La participation active des habitants à la vie locale est un élément essentiel de cohésion sociale et d'élimination des égoïsmes et des exclusions ; elle est aussi une garantie pour que les élus locaux répondent aux aspirations de la population et sachent prendre en compte leur évolution.

UNE VILLE REALISTE Pour permettre à chacun de trouver un emploi proche de son domicile, et d'en changer, la ville doit encourager le développement économique. Cela suppose qu'elle respecte les besoins et les contraintes des entreprises et qu'elle intègre bien que l'espace d'action est au moins la région mais plus souvent la France, l'Europe ou le monde.

**" ROUEN VILLE A VIVRE "
doit être aussi
une " VILLE OUVERTE ET GENEREUSE ".**

Jusqu'à une période récente, Rouen était une grande ville fermée sur elle même et sur sa campagne. Le port, les usines et les ZUP étaient placés hors les murs.

Rouen a longtemps ignoré les autres; ces derniers l'ont oubliée et Rouen n'a participé au développement national qu'en dépendant des besoins industriels de la région Parisienne.

Quand vint la crise, on s'aperçut non sans lenteur que le ressort avait disparu depuis longtemps et qu'il convenait de ne plus se complaire dans quelques ratios macro économiques peu pertinents. Il fallait résolument s'engager dans la voie des échanges. Après tout, la force de notre système socio-économique n'est-elle pas fondée en grande partie sur l'échange marchand mais aussi sur l'échange culturel et intellectuel.

Le monde donnera à Rouen en proportion de ce que Rouen lui apportera.

Les nouveaux habitants viendront si les Grands Rouennais savent être accueillants.

Les entrepreneurs s'y installeront si on leur fait confiance et s'ils trouvent une main d'oeuvre de qualité.

Les touristes retrouveront le chemin des rues piétonnières si chacun les bichonne.

Les artistes retrouveront la lumière normande si on les respecte.

Les étudiants et enseignants heureux et brillants en appelleront d'autres.

etc..

Et finiront les complexes avec Paris, soeur tutélaire de Rouen, qui en a bien profité. Le Grand Rouen doit savoir aujourd'hui se servir de la dynamique parisienne, non pas pour être une ville dortoir et dépendante mais pour être le réceptacle de ceux qui attendent de la capitale autre chose qu'une spéculation effrénée, une congestion monstrueuse, des rendements décroissants, tout en lui reconnaissant son charme et son excellence.

LE PROJET POUR ROUEN
une ville à vivre ,
plus juste et plus communautaire
une ville ouverte sur le monde,
poumon de la région parisienne,
généreuse avec les nouveaux venus.

LES ACTIONS A ENTREPRENDRE PAR LE GRAND ROUEN.

La mise en oeuvre d'un développement urbain tel qu'il vient d'être défini implique l'intervention d'un grand nombre d'acteurs publics (Communes, Etat, Conseil Général, Conseil régional) et d'acteurs privés (concessionnaires d'équipements et promoteurs en particulier). La structure d'agglomération quelle qu'elle soit restera toujours un intervenant financier limité. Mais il lui appartient d'être l'animatrice de ce développement.

Elle est la mieux placée pour assurer la cohérence, dans le temps et dans l'espace, fédérer les moyens, communiquer sur ce qui se fait. Réduire son projet à ce qu'elle maîtrise financièrement serait par nature la réduire à l'impuissance. Les projets évoqués ci-dessous sont donc ceux du Grand Rouen sans tenir compte de qui paiera réellement. Mais on peut rappeler qu'une agglomération de 400 000 personnes représente un revenu global moyen annuel de 31 Milliards de Francs et un budget des collectivités local de F (non compris le Département).

A Rouen, plus qu'ailleurs, il y a loin d'une idée à un projet et d'un projet à une réalisation. Il ne s'agit pas aujourd'hui d'innover réellement, mais bien plutôt de mettre en oeuvre des projets prêts à être réalisés. Le statu quo ante ou la lenteur de réalisation suscite un scepticisme général sur la volonté des élus de faire du Grand Rouen autre chose qu'une mosaïque de réalisations municipales.

A côté de ces grands projets il y a autour du logement et de l'animation des quartiers, matière à un foisonnement d'initiatives communales et intercommunales qui ne sont pas du rôle du Grand Rouen. Elles contribuent cependant à en façonner la personnalité et à répondre au projet d'agglomération. A charge pour la structure de Grand Rouen de faire connaître, d'encourager et de conseiller ces multiples initiatives. Nous n'en parlons pas ici pour nous concentrer sur les " poids lourds " du développement urbain du Grand Rouen.

7 grands programmes retiennent notre attention et méritent une accélération très sensible.

1/ Le métro et transport collectifs.

Projet adopté, le métro doit être réalisé sans délai. Sa cohérence par rapport au projet d'agglomération suppose que 4 conditions soient rapidement réunies :

1/ Etre réellement complémentaire du transport individuel, en particulier pour toutes les populations urbaines n'ayant pas accès aux transports collectifs routiers. De là l'importance de la construction de capacités de parking (en silos) très importantes aux têtes de station.

2/ Transformer les têtes de station en autant de gares routières pour que le transport collectif irrigue réellement le tissu urbain. D'où des espaces adéquats et une réorganisation des réseaux de cars et d'autobus avec une modernisation de leurs horaires.

3/ Programmer et accélérer les phases ultérieures du réseau pour que le métro dont la raison d'être est de décongestionner ne soit pas source d'une nouvelle concentration. A cet égard quelques projets doivent être sérieusement réétudiés en utilisant la complémentarité Métro SNCF.

- Rouen - Canteleu - Vallée du Cailly- Maromme,
- Rouen - Darnetal,
- Rouen - Quevilly - le Madrillet,
- Elbeuf- Cléon- Tourville- St Etienne- Oissel- Sotteville- Rouen - Quevilly(s) - Couronne(s) - Moulineaux en utilisant le réseau ferroviaire avec un interface avec le métro à St Sever.

Pour des raisons techniques évidentes, les plateaux Nord et Est, pour leurs liaisons vers le Sud et transversales relèvent d'une autre technique (cars plus véhicules personnels). La desserte des universités doit permettre aux étudiants de participer à la vie urbaine. Ils sont un facteur de gaieté et de dynamisme qu'il faut particulièrement choyer

2 / Le réseau routier

Défini, avec une grande pertinence par le 1er SDAU de France, les voies rapides de Rouen sont encore à l'état balbutiant. Aujourd'hui alors que tous les obstacles de principe sont levés, la mobilisation des politiques, des techniciens, et des administrations doit être totale : une structure ad'hoc serait de nature à éviter le jeu de ping pong auquel on assiste depuis des décennies.

Le déplacement rapide à l'intérieur du Grand Rouen est unanimement reconnu par les habitants comme la **priorité des priorités**. L'image extérieure et donc l'attractivité de l'agglomération en souffrent énormément et tout porte à croire que cela va aller en se dégradant. Plus de quatre millions d'heures perdues chaque année et la progression sera exponentielle.

De quoi s'agit-il par ordre de priorité sachant qu'on devra faire en sorte que la fonction de transit soit minimum et séparée de la fonction de déplacement urbain ?

- 1/ La bretelle Est (avec amélioration de l'accès sur le Boulevard industriel).
- 2/ Le pont Aval ou 6ème pont clef de voûte du système d'accès par le Sud et le Centre.
- 3/ Sud III.
- 4/ La descente des plateaux Nord et en particulier de Mont St Aignan.
- 5/ Le boulevard de l'Europe.
- 6/ La bretelle Bd Industriel - Madrillet.

- 7/ La descente des plateaux Est en plein expansion.

Il est en fait difficile d'établir des priorités absolues car les besoins à satisfaire sont différents. Mais il est certain que le 6ème pont est la pièce maîtresse du nouveau dispositif. L'échéance 2000 souvent avancée contre 1993 pour les autres projets promet au Centre Sud de Rouen des embouteillages historiques.

A côté de ces autoroutes urbaines, pour lesquelles un péage ou une vignette réservée aux propriétaires de véhicules de l'agglomération (par exemple proportionnelle à la puissance fiscale) n'est pas à exclure, la réalisation de parkings doit être sérieusement accélérée en complément de ceux associés aux transports en commun. L'amélioration des accès suscite une attractivité plus grande ; si elle n'est pas complétée par des moyens de stationnement proportionnés elle conduit au but exactement inverse à celui recherché.

L'initiative de réalisation des parkings n'étant pas la même que celle des voies de circulation une autorité de coordination jouerait un rôle vital.

Une ville rapide plus proche mais aussi une ville plus belle : la création de nouvelles voies doit être l'occasion de traiter correctement

- le paysage urbain (vue de l'autoroute et vue sur l'autoroute) : un 6ème pont assez haut donnerait un spectacle splendide.
- Le bruit qui , accompagné des vibrations conduit à une paupérisation absolue des axes lourds, est une des pollutions les plus ségrégatives.

3/ Le Madrillet Rouen Sud

La Vatine a donné un nouveau souffle au développement économique du Grand Rouen. Mais la saturation est proche et la localisation imparfaite.

Au sud le Madrillet, depuis longtemps identifié par le SDAU, consacré par la Faculté de Médecine et de Pharmacie, Novotel et Mac Donald s'offre au Grand Rouen comme un site exceptionnel.

- - un accès au réseau d'autoroute de 1er ordre.
- - de grands espaces libres d'occupation - à l'exception de la monstrueuse verrue de phosphogypse dont le Conseil général a eu la sagesse de prévoir la transformation en espaces verts récréatifs vers 1998 .
- - un domaine forestier propice à une urbanisation de grande qualité respectueux de la nature et des hommes.
- - la proximité de la future gare TGV

Le Madrillet peut être le lieu d'une opération d'aménagement de très grande envergure qui créerait enfin et marquerait dans la modernité la Porte d'entrée au superbe cœur historique de la Ville.

Le contenu possible du Madrillet :

. des **activités économiques** mettant en oeuvre des réalisations architecturales et urbanistiques dignes des technopôles les mieux réussies. Toutes les activités seront les bienvenues pour autant qu'elles respectent les règles de l'environnement et la qualité architecturale. L'expérience montre qu'une

entreprise qui construit de beaux bâtiments est aussi une entreprise innovante dans sa gestion, son personnel et ses produits, et que cela a des effets d'entraînement sur son environnement..

Des structures de formation y seront les bienvenues.

Quelques grandes décentralisations administratives permettraient à l'Etat de renouer avec une tradition qui ferait le plus grand bien à Paris.

. **de l'habitat collectifs offert** dans le domaine forestier pour les emplois des zones d'activités économiques. Le logement est un facteur d'animation et de vie permanente. Des logements sociaux exemplaires feront partie des programmes. Ces réalisations seraient l'occasion d'une collaboration innovante entre les architectes, le public, l'ONF et les ingénieurs écologues.

. **Un grand parking** à usage polyvalent

- - Centre commercial (après midi et Samedi)
- - Parc d'exposition (matin et après midi)
- - Grande salle polyvalente - sport - spectacle (dimanche et soir).

. **Un centre commercial moderne.** La vie urbaine est ainsi faite que les centres commerciaux deviennent les lieux privilégiés du piéton et des zones d'animation des quartiers.

. **Un parc de loisirs** quand la montagne de phosphogypse sera stabilisée.

. **Une grande salle polyvalente** capable d'accueillir

- - de très importantes manifestations sportives
- - de grands spectacles de variétés
- - de grande réunion politique ou commerciales .

. Des salles de cinéma, musée d'art moderne et muséum d'histoire naturelle Rouen-Elbeuf.

. Un complément d'équipement hôtelier.

. Une station de métro - une gare routière - et un hélicoptère.

. Une transversale que le relie au Bd Industriel.

. Une unité de production d'énergie (chauffage, électricité, vapeur) à base de déchets urbains totalement non polluante.

Désigné par les urbanistes, choisi par les " développeurs " et demandé par les usagers depuis des décennies le Madrillet n'en finit pas de ne pas démarrer à cause de la sempiternelle hostilité Rive gauche / Rive droite, Gauche / Droite. Aujourd'hui réalité des pouvoirs et demande foncière sont réunies pour aller vite.... mais il ne s'agit pas d'aller trop vite comme le voudraient certains en utilisant le Madrillet comme une vulgaire opportunité foncières ordinaire pour réaliser une néme zone d'activités.

Le Madrillet sera la réalisation " **phare** " du grand Rouen. Elle se déroulera sur les 20 prochaines années. Son coeur sera sans doute autour du parking actuel du parc expo. Elle s'étendra en voie triomphale de l'Accès à SUD III jusqu'à l'ancien stade R Diochon.

Sa dimension implique une structure propre pour conduire l'opération qui réunit le SIVOM, ou la structure qui lui succédera, les communes concernées y compris la ville de Rouen , le Conseil Général et la CCI de Rouen.

4/ La liaison TGV et le 3ème Aéroport international.

Le Grand Rouen a besoin qu'une liaison rapide avec Paris et les aéroports internationaux. Pôle d'équilibre à l'intérieur de la région parisienne, Rouen tend aujourd'hui à devenir plus éloigné que les métropoles régionales.

L'opportunité d'une liaison Roissy-Cergy-Pontoise-Rouen-Caen est une chance réellement historique que le Grand Rouen doit soutenir de tout son poids.

Une localisation dans le Sud de l'Agglomération avec une ouverture sur Caen serait de nature à rapprocher le Grand Rouen, Elbeuf et la Vaudreuil et à permettre une valorisation intelligente de l'espace qui va de Tourville la Rivière à Cléon - Elbeuf;

5/ La reconquête de l'axe Seine.

Le Grand Rouen a été doté de 2 atouts naturels exceptionnels : les forêts et la Seine. Ceux ci rendent actuellement tout juste tolérable une pollution de l'air dont l'assainissement peut être réalisé à l'aube du XXI siècle.

La Seine et ses rives ont été totalement appropriées là où le port exerce son activité mais la ville s'en est détournée pendant très longtemps. L'imagination des urbanistes doit être mobilisé pour une réintégration du fleuve et de ses paysages partout où la fonction portuaire utile à l'économie nationale n'est pas installée (Cf les Voiles de la Liberté).

Dans bien des villes les bords de l'eau sont un lieu de promenade idéal. Rouen doit opérer cette reconquête du bassin St Gervais à Anfreuille la Mivoie.

6/ La création artistique et culturelle de la ville

L'évolution des revenus et des mentalités donnent à la culture une place grandissante dans le vie quotidienne de chacun ; heureusement on a toute les raisons de penser que cela ira en accentuant.

Mais les temples de la culture coûtent très chers et sont souvent accaparés par une minorité - encore que Beaubourg soit un magnifique contre-exemple.

La dissémination et le réseau doivent être la règle. Avec un Théâtre des Arts rénové, pour le lyrique, une grande salle polyvalente réalisée pour les variétés et les grands spectacles venant compléter l'équipement actuel, le grand Rouen disposerait d'un réseau de salles non négligeable entre lesquelles le public pourraient choisir et les troupes ou orchestres se déplacer, surtout si une structure de gestion commune existait pour la location et la coordination des programmations.

Il serait cependant intéressant d'approfondir les suggestions relatives à une salle d'orchestre réellement moderne qui pourrait servir de studio d'enregistrement dont semble réellement manquer la région parisienne.

De plus les possibilités d'exposition sont trop limitées ou trop concentrées. Un musée d'art moderne au Madrillet symétrique du musée des Beaux Arts devrait être envisagé couplé avec une Cité des Arts - ateliers d'artistes subventionnés pour les créateurs de valeur en liaison avec l'école des Beaux Arts.

Même si cela relève le plus souvent de l'initiative communale on ne peut pas ne pas mentionner l'intérêt qu'il y aurait à soutenir les animations à caractère événementiel (fêtes, festivals et salons) qui attirent les gens de l'extérieur, mais qui demandent de plus en plus de moyens.

7/ L'environnement

Qui mieux que le vent se moque des frontières communales ? l'environnement est donc un domaine d'élection pour le Grand Rouen.

Son amélioration - air, bruit, eau, paysage, élimination des déchets - est un des aspects fondamentaux de l'amélioration du cadre de vie et de l'attractivité du Grand Rouen.

Cela demande une action permanente et persévérante ainsi qu'une collaboration approfondie avec les communes et les sources de pollution.

On peut imaginer les actions suivantes :

- Avis du Grand Rouen pour les permis de construire des établissements classés.
- Renforcement de l'efficacité de REMAPPA (réseau d'alerte à la pollution atmosphérique) auquel participe activement le SIVOM.
- Action de l'agence d'urbanisme orienter vers le traitement du paysage urbain et du bruit.
- Recréation d'espaces verts - promenades en milieu urbain avec un objectif de blocage de l'augmentation du COS global dans les espaces saturés.
- Encouragement de rurbanisation en en tenant compte dans les moyens de transports privés et collectifs. Un développement extensif de l'habitat semble devoir être privilégié.
- Accélérer la dépollution de la Seine et, de façon plus large, regrouper les moyens de connaissance des ressources en eau, de gestion de sa production (protection des nappes phréatiques) et de traitement.
- Assurer une meilleure protection des forêts contre les agressions chimiques - ce qui permettrait d'ailleurs d'en reconquérir plus que les quelques hectares que lui prendront l'urbanisation des zones périphériques..

5/ Quels moyens pour la structure d'agglomération.

Un cadrage financier de ces différents projets montrera que les moyens à mettre en jeu sont considérables et que le SIVOM doit disposer de ressources beaucoup plus importantes qu'aujourd'hui, même si la nature des équipements relève largement de l'Etat ou du département ou de la région et de plus en plus de l'initiative privée.

Le cadre réglementaire de la coopération intercommunale est en pleine évolution et devra apporter des structures renouvelées et des recettes fondées sur plus de justice fiscale, basées non plus sur la fiscalité communale actuelle mais sur les revenus des habitants - les enquêtes montrent que la consommation des services urbains augmente avec le revenu.

Cadre institutionnel modernisé, compétences élargies et moyens financiers augmentés - dans le cadre d'une pression fiscale locale globale stabilisée - la structure d'Agglomération doit se doter d'outils techniques: d'un coté les services associés à la gestion des compétences, de l'autre des moyens de développement et d'animation

- un atelier d'urbanisme et d'environnement.
- un comité d'expansion - qui existe déjà .
- une direction de la communication et de l'information.
- une cellule de coordination de la circulation (routes, transports collectifs, parkings).

Sans vouloir faire de l'établissement Public du Grand Rouen (EPGR) une machine administrative supplémentaire, il n'y aura pas de résultats sans moyens. L'impulsion des élus doit se traduire dans les faits et cela suppose des gens qui préparent et mettent en oeuvre.

Si l'agglomération refusait de se doter de ces moyens, elle se vouerait sans doute à l'échec, d'autant plus qu'elle ne dispose présentement d'aucune structure parallèle ou de substitution.