

**EUROPAN 12 – ROUEN
COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DE RENCONTRE
ET D'ÉCHANGES VILLE/CANDIDATS ET VISITE DU
SITE DE ROUEN
EUROPAN AVEC LES PARTENAIRES DU PROJET,
LE 14-AVRIL 2013**

Ont participé à cette après midi:

Pour la VILLE DE ROUEN

- **M. Yvon ROBERT** – Maire de Rouen
- **Mme Emmanuelle JEANDET-MENGUALE** – Adjointe au Maire ,
Conseillère régionale
- **M. Guy PESSIOT** – Adjoint au Maire en charge
du commerce, du patrimoine et
du territoire
- **Mme Valérie LE BEC** – Directrice de l'aménagement
urbain
- **Mme Sophie NOEL** – Directrice du développement
culturel
- **M. Sébastien DELMER** – Chargé de projet pour
l'aménagement urbain

Pour EUROPAN

- Mme Isabelle MOULIN,** – Secrétaire Générale European France,
directrice du programme
- M. Alain COQUET,** – Architecte urbaniste, European France
- M. Albert-Gilles COHEN,** – Architecte urbaniste, expert pour le
site de Rouen, European 12

Programme de l'après midi :

14h30 : Accueil des participants par Isabelle Moulin

14h35 : Programme de la rencontre

14h40 -Allocution du Maire, Yvon Robert,

L'intervention s'appuie sur la projection d'un Power Point

Monsieur le Maire souhaite que le projet d'Europain s'inscrive dans l'esprit général du développement actuel de la ville autour des rives de la Seine

A l'échelle de l'Agglomération et de ses 480 000 habitants, la carte IGN des courbes du fleuve montre combien le contraste est fort entre la densité construite de la ville et autour, en proximité immédiate, la large place laissée au territoire naturel forestier ou agricole qui occupe de ainsi une place prépondérante et reconnue.

Autour du centre sur les deux rives du fleuve, les projets de «l'Axe Seine», axe majeur de la politique de la ville et vitrine de sa transformation, accompagnent et jalonnent le parcours de la Seine.

Présentation des projets en cours

Les différents projets se développent aussi bien à l'Est comme à l'Ouest de la Ville
Sur la rive gauche

Les aménagements des quais avals de la Rive gauche et la presqu'île Rollet, ainsi que ceux des quais bas du quartier St-Sever devraient être achevés d'ici 4 ans.

Le territoire du futur éco-quartier Flaubert a fait l'objet de réflexions depuis maintenant 10 ans pour fonder les bases d'un quartier complètement reconçu. Les premières constructions sont programmées d'ici 4, ans, puisque l'on en est actuellement à l'étape de concertation préalable de création de ZAC.

Autour du pont Flaubert, qui constitue un nœud autoroutier à transformer, un nouveau tracé de l'ouvrage d'Etat en viaduc qui libère le site à urbaniser est maintenant déterminé. L'objectif raisonnable de sa mise en service se situe en 2020.

Luciline -Rives de Seine

Ce quartier a fait l'objet d'études urbaines depuis 20 ans, pilotées aujourd'hui par l'équipe de l'urbaniste Ch. Devillers. Historiquement occupé par des grands hangars et des concessions automobiles, cette ZAC, doit dans ses aménagements conserver, en plus des logements programmés, des activités tertiaires industrielles et commerciales. Conçue autour d'un grand mail central, elle limite la circulation automobile, présente de nombreux espaces de pleine terre et privilégie la mise à jour de la rivière Luciline qui se jette dans la Seine, permettant à la ville de se saisir de l'opportunité d'une véritable politique environnementale.

Sont prévus en terme de logement:

50% en accession libre à la propriété, 25% en accession à la propriété à coût maîtrisé et 25% de logement social

La ville a acquis tous les terrains, par procédure de Déclaration d'Utilité Publique, pour constituer de la réserve foncière et pouvoir stabiliser offre et demande et s'engager sur la tenue dans le temps de coûts raisonnables par rapport au marché.

Plusieurs milliers d'emplois étant à conforter sur ce secteur, des concessions automobiles sont programmées sur l'avenue du Mont Riboudet. Ainsi c'est d'une politique de confortation, de soutien et d'accompagnement et de mise en mouvement de la forme urbaine, adaptée dans le temps, dont il est ici question.

La mise en route de la géothermie, complétée par l'utilisation restreinte du gaz et l'utilisation de techniques alternatives de gestion des eaux complète le tableau d'un ensemble urbain d'avenir.

L'Ecoquartier Flaubert

L'aménagement de ce quartier a été plus complexe à imaginer. La présence de l'ancienne gare de Rouen Orléans et de friches industrielles, la transformation des bords à quais, la réalisation du pont Gustave Flaubert qui chevauche le site avant de franchir la Seine, la création d'un nouveau canal qui s'enfonce dans l'épaisseur du tissu, une politique de développement d'un paysage urbain qui privilégie la place de la nature, des programmes bâtis d'une grande variété, une philosophie générale qui conforte l'image d'une ville qui veut garder son identité portuaire en renonçant pas au fret ferroviaire et l'activité industrielle, tous ces éléments difficiles à concilier, ont mis du temps à se mettre en place.

Sont présentées les hypothèses et propositions formelles du travail du groupement Osty/Attica.

En cours de réalisation, avec l'utilisation de matériaux existant sur le site, mémoire des lieux et de leur réinterprétation, Les premières livraisons de programmes sont prévues pour 2016 avec à terme la présence de 4/5 000 habitants et de 4 000 emplois.

Les quais bas de la Rive Gauche

Ce projet d'aménagement des quais, long de 1km, situé en face du centre historique de la ville présente un caractère original avec sa partie très paysagère à l'Est et beaucoup plus minérale à l'Ouest.

La première fête foraine de la région se tient là chaque année avec plus de 220 manèges sur la partie Est du site, ainsi que d'autres manifestations récurrentes.

L'occasion sera ici offerte aux animations culturelles, aux jeux, à la détente et à la flânerie de pouvoir coexister sur ce site.

A titre d'exemple, le succès du Hangar 23 situé sur la presqu'île de Waddington, rive droite au pied du Pont Flaubert, est significatif de ce que l'animation des quais en lieux de loisir et de culture, accompagnée d'une mutation cohérente avec la forme urbaine préexistante, peut maintenant représenter dans l'esprit des rouennais.

Concernant la gestion des véhicules particuliers (flux et stationnement,) localisés à cet endroit, comme celle des transports en commun, dont se développent les parcours en site propre, l'irrigation du quartier, son rapport avec la nouvelle Gare St-Sever, posent de manière directe la question de la juste régulation des déplacements et transports; essentielle pour le devenir de ce site.

Autour du site de projet

Les aménagements urbains engagés par la ville se terminent ainsi actuellement au Pont Corneille.

Ils ont pour objectif d'être prolongés. Aussi la requalification du quai bas de la rive gauche, le long de l'île Lacroix, comme celle du quai Jacques Anquetil, plus haut, restent à concevoir. Avec de l'imagination, une réflexion approfondie et la volonté d'articuler les choses, on pourra certainement améliorer la situation actuelle.

Sur l'île on constate la forte présence à l'Est d'équipement sportifs avec entre autres la piscine, la patinoire base d'évolution du club de hockey champion de France, mais aussi à l'Ouest, la présence de logement collectifs, logements sociaux et en copropriété.

L'île présente du point de vue urbain un double aspect, que l'on se situe de part et d'autre de la coupure que matérialise le Pont Mathilde qui la chevauche, celui d'un quartier dense et habité et celui d'un quartier d'équipements dispersés. On perçoit donc sur l'île des problèmes de vie collective, son accès unique, ses contrastes d'usage et d'espaces, participent d'une identité, mais empêchent aussi son intégration à part entière à la ville.

La réflexion est en marche et continue d'exister, au service de l'ouverture du quartier et de Rouen vers son avenir. Comment faire pour que les 15 ha du site de la Future Gare Rive gauche «s'attachent» de tous cotés avec le tissu urbain et la Seine.

Pour revenir à la question des transports en commun, le flux du tramway est à repenser pour desservir et articuler la plateforme d'échange autour de la Gare. Deux à Trois lignes de transport en commun à haut niveau de service et en site propre seront à pourvoir pour assurer les futurs besoins de forte mobilité interne en ville. La démonstration a d'ailleurs été faite à l'occasion de la fermeture récente au trafic du Pont Mathilde, que la fréquence augmentée du transport en site propre, ou par voies réservées, pouvait permettre à la ville de continuer à fonctionner et de compenser, de manière relative, la gêne réelle et générale de la circulation en cœur d'agglomération.

15h20 -Quelques réponses apportées à diverses questions

- Une question est posée à cette occasion par la salle quant au devenir du Pont Mathilde

M. Robert explique que le pont actuellement neutralisé (le tablier roulant est impraticable et empêche le passage de 80 000 véhicules par jour) sera techniquement restitué à l'identique d'ici début 2015.

Il évoque le «Serpent de mer» que constitue depuis 40 ans la question du contournement possible par le plateau périphérique de Rouen de cet axe majeur de desserte de l'agglomération qui rencontre de vraies oppositions. Les différentes tentatives de planification d'un ouvrage de cette nature provoquant une levée de boucliers de nombreuses Communes concernées par son passage, qui se mobilisent contre le projet. A cette objection devant s'ajouter le fait que la réalisation d'un barreau routier de cette nature nécessite investissement public colossal (réseau et pont) et qu'à titre d'exemple l'aménagement du Pont Flaubert engage une dépense de 200 Million d'€, que le barreau routier correspondrait à une dépense comprise entre 800 M. d'€ et 1 Milliard d'€ et que les prévisions de l'aménagement de la Gare et de son site sont estimées à 1,5 Milliard d'€.

C'est donc bien d'un pont autoroutier aujourd'hui, quelque peu sanctuarisé, dont nous héritons. Il «éclate» sur les boulevards urbains de la rive gauche en 3 localisations différentes, provoquant ainsi sur le territoire et le tissu du centre ville, découpages, frontières et délaissés. Il va donc falloir pour y remédier se saisir de l'opportunité offerte par l'échelle du site de réflexion et pour proposer une stratégie adéquate.

- Une question est posée à propos du statut et du devenir de la voie de chemin de fer qui passe le long du quai bas de la rive gauche

C'est bien d'une voie de desserte du fret portuaire et ferroviaire dont il s'agit. Même si le trafic qu'elle supporte est loin d'être intense (2 à 3 trains jour) elle fait partie des incontournables et sa présence est aujourd'hui une contrainte à prendre en compte.

15h30 - Intervention de M. Guy Pessiot autour de l'histoire de la ville et du site,

Rouen a historiquement été considéré comme le port de Paris et Longtemps 2° ville du royaume de France par son importance.

Les rouennais ont été à l'aune de la création du port du Havre sur la cote normande. La continuité et les liens incarnés par la Seine de Paris/Rouen/Le Havre est donc un fait historique majeur, que le Grand Paris met aujourd'hui en exergue.

Les remparts de la ville sont démolis à la fin du XVIII° siècle et depuis la révolution, jusqu'en 1829, avec la création du Pont circunflexe, l'île Lacroix (2 îles à l'époque) n'avait pas jusqu'alors d'ambition urbaine. La réalisation de ce pont amène un développement urbain et les îles deviennent des lieux fréquentés. Dès cette première moitié du XIX° siècle des établissements thermaux, avec les premiers bains s'installent ici, -on apprend à nager dans la Seine (Cf. Flaubert)-, une construction navale d'échelle mesurée s'implante aussi sur le site se consacrant à la fabrication de bateaux fluviaux.

A l'année 1843 correspond l'arrivée du train sur la Gare St-Sever, (ligne Paris-Le Havre) accompagnée d'une transformation majeure des quartiers alentours et ce, avant la construction du pont de chemin de fer (viaduc d'Eauplet) qui pour traverser la Seine, chevauche l'île Lacroix en son extrême Est. Réalisé à la fin du siècle par des ingénieurs anglais, puis reconstruit en 1913, il permettra en la création de la Gare Rive droite qui fera périlcliter celle de St-Sever.

En parallèle à cette histoire d'infrastructure urbaine, une autre forme de polarité caractérise le quartier. Depuis le XVIII° siècle coexistent à Rouen de manière traditionnelle deux grandes promenades, celle du cours Dauphin (pèlerinage de Jeanne d'Arc) sur la rive droite et celle du cours la Reine (aujourd'hui quai Jacques Anquetil) sur la rive gauche qui subsiste jusqu'à la 2° guerre mondiale comme lieu de représentation et d'agrément.

Ce site a ensuite servi aux grandes foires expositions de Rouen, alors que l'île Lacroix a même, en 1960, supporté l'installation de la foire, avec le handicap d'une desserte et d'un stationnement difficiles.

Pendant l'invasion allemande de la 2° guerre mondiale, le pont Corneille a sauté, pour être par la suite reconstruit en 1953. Interdisant tout accès à l'île, il a été, pour remédier à l'isolat des habitants de l'île, remplacé pendant un temps par une passerelle provisoire.

15h 45 - Visite du site

Départ de l'ensemble des personnes réparties dans 2 cars sur le site de réflexion et de projet

Lieux

· La Côte Sainte-Catherine

Points et mots clés

-Ce point haut de la rive droite de Rouen permet un point de vue «imprenable» sur l'ensemble du site avec les bras de la Seine, les quais, l'île Lacroix la Gare St-Sever et la Rive gauche. La découverte de ce panorama permet une lecture explicite à plusieurs échelles du milieu et de la géographie urbaine, celle du grand paysage du fleuve et des horizons de la

- La Gare St-Sever
 - Visite du site de la gare avec :
Ses bâtiments dédiés à la logistique, ses sols et leurs usages (cours, stationnement, etc.), son rapport à la Seine avec sa trémie ouverte sur le fleuve, un rapport particulier vers le quartier de la préfecture plus à l'Ouest (en partie enclavé) et les quartiers Sud de la rive gauche (limite parcellaire sur un tissu en friche ou en profonde mutation), son faisceau de voies ferrées venant de l'Est.
Au Nord, le niveau bas (transit du fret) est continu jusqu'au quai vers la Seine et l'île Lacroix; le boulevard haut en viaduc repose sur une structure en béton (ossature de poteaux et poutre) supportant circulations et flux urbain, l'ensemble caractérisant l'identité de ce contexte particulier.
 - Commentaires de M. Pessiot sur l'histoire de la Gare St-Sever
- L'île Lacroix
 - Ballade en car sur l'ensemble de l'île avec la découverte à l'Ouest du pont Corneille, de la plate forme d'accès vers l'île avec sa rampe, des quartiers de logement et de la galette commerciale de l'île, et plus à l'Est, après le pont Mathilde, de la prégnance des équipements sportifs.

16h 50 -Retour en Mairie pour un échanges suite aux questions des candidats

- Question relative à des précisions demandées quant à la façon de penser la future Gare St-Sever/Rive Gauche

- Valérie Le Bec explique qu'il ne s'agit pas ici de penser la Gare et ses bâtiments, mais de concevoir des «intangibles» qui permettent de fonder un regard et une organisation urbaine adaptable sur le long terme, et une préfiguration des espaces publics. Elle insiste sur l'importance, à cette occasion, de s'appuyer sur des activités et des perspectives liées à l'art contemporain, susceptibles d'aider à fonder une politique urbaine préfigurant la ville de demain, en continuité des réalisations de l'Axe Seine et dans la recherche d'un prolongement des liens qui se tissent actuellement.

- Question sur les propriétés foncières et leurs périmètres, comme s'établiront les cessions des terrains

Cette Opération très importante nécessitera certainement un portage à 4 entités (Agglomération/Ville/région/R.F.F.)

Cessions et échanges de terrains seront réalisés avec RFF (Réseau français Ferré, propriétaire du site de St-Sever), il n'y a pas encore de convention en route, mais il faudra bientôt s'atteler à la question, quand les premières épures pourront émerger.

Il y aura également une gestion des domanialités à mettre en place avec les autorités portuaires et VNF (Voies Navigables de France), toute une politique prospective est à mettre en place pour valider des étapes et éviter les empêchements.

Il s'agira aussi d'établir un périmètre d'emprise pour acquérir le foncier avec certainement l'intervention de l'Etablissement Public Foncier de Normandie, avec procédures de DUP (Déclaration d'Utilité Publique), mais sans obligatoirement instituer un portage foncier trop onéreux à porter par la Ville qui ne le souhaite pas aujourd'hui.

- Question sur le fret ferroviaire en service sur les quais de la rive droite et de la rive gauche

Coté Rive droite il y a 1 ou 2 trains par jour

Coté Rive gauche sont encore actifs 3 à 4 trains par jour (dont parfois la nuit, le transport de matières dangereuses), mais le trafic dépend de la fréquence des bateaux accostant en aval sur le Port

La ville défendant des solutions alternatives au transport routier, le fret ferroviaire et le transport fluvial sont non seulement importants pour le développement économique de l'Agglomération mais écologiquement défendables ; ils sont appelés à perdurer. Aujourd'hui rare mais indispensable, Il ne donc s'agit pas de considérer ce trafic comme négligeable.

- Question sur le nombre de voies que la future Gare est censée accueillir

Cette donnée n'est pas connue. Elle fait l'objet de débats et discussion actuellement en fonction des programmations envisagée sur le site. Des hypothèses ont été émises avec différentes variantes.

Le site (consultable en ligne) du débat public concernant les tracés et nombres de voies à prévoir pour la gare est le suivant :

<http://www.nouvelle-gare-rouen.fr/>

- Question sur le trafic fluvial sur la Seine au droit de l'île

Le transport fluvial est présent sur la partie rive gauche de l'île Lacroix (coté Sud)

Le bras coté rive droite dit « bras mort » est réservé à la pratique sportive etc..

Eléments chiffrés consultable sur le site du Port de Rouen

- Question sur le tirant d'air d'une passerelle sur la Seine

Un Point d'accroche de la passerelle depuis le quai haut parait une obligation avec un tirant d'air à prévoir de 7 m environ (au dessus du point des hautes eaux) -faire référence aux ponts existants-

- Question relative au marché de définition qui a concerné les études de la Gare en 2006-2007

C'est un marché d'études de définition très ouvert qui avait été lancé à l'époque avec 3 équipes participantes. Ces études ont permis de préfigurer les 300 000 m² de planchers possibles sur le site de la Gare, bien que l'exercice privilégiait des propositions pour les quais bas de la rive gauche. Il n'y a pas de suites données à ces projets aujourd'hui.

Un groupe de réflexion est en cours de travail aujourd'hui, autour de la question de la Gare, avec des thématiques de travail très ouvertes sur le futur des nouveaux

quartiers (hauteurs des constructions, modes d'accroches du projet avec le tissu urbain, rapport aux ponts, etc..).

- Isabelle Moulin donne la vision du concours European qui doit à son sens savoir s'écarter des offres de projets antérieurs, pour mieux articuler toutes les données présentées avec des propositions nouvelles liées au thème de la ville adaptable et à l'insertion des rythmes urbains, dans le paysage de la ville. Tous les facteurs et enjeux énumérés aujourd'hui sont sujets à projets, la réflexion évoluant dans le temps. Ainsi les propositions des équipes sélectionnées ou primées devront certainement faire montre d'une grande ouverture d'esprit pour mieux se saisir de l'occasion de travailler dans la durée sur ce site.

Réflexion que conforte Valérie Le Bec en insistant sur les attendus de la ville autour du thème «en attendant la Gare».

- Intervention de Sophie Noël

Placer la culture et l'art dans l'espace public, aussi bien de façon éphémère que de façon pérenne, est devenu à Rouen une des principales préoccupations de la politique de son aménagement. La place de l'art dans l'espace public s'inscrit ainsi pleinement dans les attendus des réponses que les candidats pourront apporter. Réfléchir à présent à la façon dont la culture et l'art pourraient participer de façon organique à la fabrication de l'espace public, s'intégrer à l'architecture, ouvrir à de nouveaux usages, apparaît aujourd'hui un facteur essentiel de la formation des lieux de la ville et du milieu urbain.

Valerie Le Bec conclut en se déclarant heureuse de voir autant de candidats présents, qu'elle remercie. Elle se félicite de l'attention forte portée sur ce dossier par les élus, au nom de l'avancée des idées, de faire participer la ville à cette session d'European, et déclare que la Ville attend de fait des réponses à l'échelle des ambitions du lieu, souhaitant ici qu'un véritable suivi soit offert aux équipes lauréates pour les développements à donner à leurs travaux.

18h10 -Fin des échanges

**EUROPAN 12 – ROUEN
REPORT ON THE MEETING AND DISCUSSIONS
BETWEEN THE CITY AND COMPETITION TEAMS
AND VISIT TO THE ROUEN
EUROPAN SITE WITH THE PROJECT PARTNERS,
14 APRIL 2013**

Participants:

For the CITY OF ROUEN

- **Mr. Yvon ROBERT** - Mayor of Rouen
- **Mrs. Emmanuelle JEANDET-MENGUALE** - Deputy Mayor, Regional Councillor
- **Mr. Guy PESSIOT** - Deputy Mayor responsible for commerce, heritage and regional affairs
- **Mrs. Valérie LE BEC** - Director of Urban Planning
- **Mrs. Sophie NOEL** - Director of cultural development
- **Mr. Sébastien DELMER** - Project manager for urban planning

For EUROPAN

- Mrs. Isabelle MOULIN,** - Secretary-General of European France, programme director
- Mr. Alain COQUET,** - Architect and urban designer, European France
- Mr. Albert-Gilles COHEN,** - Architect and urban designer, expert for the Rouen site, European 12

Programme of the afternoon:

2:30 pm: Participants welcomed by Isabelle Moulin

2:35 pm: Programme of the meeting

2:40 pm: Talk by the Mayor, Yvon Robert,

The talk was accompanied by a PowerPoint presentation.

The Mayor expressed the wish that the European project should fit with the general spirit of the city's current development around the banks of the Seine.

At the scale of the Conurbation and its 480,000 inhabitants, the map of the bends in the river shows the sharp contrast between the city's density of construction, and around, in its immediate proximity, the extensive natural woodland or farmland, which occupies a dominant and recognised role.

Around the centre, on both banks of the river, the "Seine Axis" projects, a major aspect of municipal policy and a showcase of its transformation, support and punctuate the course of the Seine.

Presentation of current projects

Different projects are being developed both to the east and the west of the city.

On the left bank.

The developments of the downstream embankments of the Left Bank and Rollet Peninsula, as well as those of the lower embankments of the St-Sever district, should be completed in the next four years.

Planning for the area of the future Flaubert eco-neighbourhood has been underway for 10 years now, forming the basis of an entirely redesigned district. The first buildings are scheduled for four years time, and we are currently in the consultation phase prior to the creation of a designated development zone (ZAC).

Around Flaubert Bridge, a soon to be redesigned motorway node, a new route has now been determined for the State viaduct, which will release the site for urbanisation. This is likely to come into service around 2020.

Luciline - Rives de Seine

Urban planning for this district has been underway for 20 years, now headed by the Ch. Devillers planning team. Historically occupied by big hangars and car dealers, the developments of this ZAC should retain - in addition to the planned housing - tertiary, industrial and commercial activities. Designed around a big central mall, it limits car traffic, provides numerous ground level spaces and opens up the river Luciline which flows into the Seine, enabling the municipality to take the opportunity for a genuine environmental policy.

In terms of housing, the plans are as follows:

50% first-time buyers, 25% first-time buyer affordable housing and 25% social housing

The municipality has acquired all the plots, by a Public Utility Declaration procedure, in order to establish a land reserve and stabilise supply and demand to maintain reasonable costs relative to the market over time.

Since several thousand jobs need to be maintained in this area, car dealerships are planned for Avenue du Mont Riboudet. The policy is therefore one of consolidating, supporting, assisting and stimulating urban form, in a way that is adaptable over time.

The introduction of geothermal power, combined with restricted use of gas and the use of water management alternative techniques, completes the picture of a future urban ensemble.

The Flaubert Eco-Neighbourhood

The development of this district was more complex to plan. The presence of the former Rouen Orléans station and industrial wastelands, the transformation of the key sites, the construction of Gustave Flaubert Bridge, which spans the site before crossing the Seine, the creation of a new canal that penetrates the urban fabric, a policy for the development of an urban landscape that prioritises the presence of nature, a wide variety of building programmes, a general philosophy that reinforces the image of a city that wishes to retain its port identity by not abandoning railfreight and industrial activity, all these factors are difficult to reconcile, and took time to establish.

They can be seen in the ideas and formal working proposals of the Osty/Attica Group.

Currently under construction, with the use of materials present on the site, legacy and reinterpretation of the local history. The first programmes are due for delivery in 2016, leading ultimately to the presence of 4/5000 inhabitants and 4000 jobs.

The lower embankments of the Left Bank

This quayside development project, 1 km long, situated opposite the city's historic centre, is original in character with its highly landscaped eastern section and more hardstanding western section.

The region's leading funfair is held here every year with more than 220 fairground rides on the eastern part of the site, as well as other recurrent events.

This space will offer an opportunity for cultural events, games, recreation and idling to coexist on the site.

By way of example, the success of Hangar 23, located on the Waddington Peninsula, on the right bank at the foot of Flaubert Bridge, is an example of what the transformation of the embankments into spaces of leisure and culture, accompanied by changes that are coherent with the pre-existing urban form, can now represent for the people of Rouen.

Regarding the management of private cars (traffic and parking) located in this area, as well as public transport, for which dedicated lanes are being developed, the irrigation of the district and its relation with the new St-Sever Station, directly raised the question of the right regulation of mobility and transport essential for the future of this site.

Around the project site

The urban developments begun by the municipality thus end at present at Pont Corneille.

The aim is to extend them. So the refurbishment of the lower embankment of the left bank, along Île Lacroix, as well as that of the elevated Jacques Anquetil embankment, remains to be planned. With imagination, extensive discussion and the will to make connections, the current situation can certainly be improved.

On the eastern part of the island there is a strong presence of sports facilities, including the swimming pool, the ice rink where France's ice hockey club

champions started out, whilst in the western part there are apartment buildings, social housing and condominiums.

From the urban point of view, the island has a dual aspect, from the two sides of the Pont Mathilde that divides and spans it, one a dense and populated district, the other a district of scattered facilities.

The island therefore poses problems of communal life, with its single access, its contrasts of use and space, which contribute to its identity, but also prevent it being fully integrated into the city.

Ideas continue to be developed, with the aim of opening up the district and the city of Rouen to the future. What can be done to “attach” the 15 ha site of the future Left Bank station on all sides to the urban fabric and the Seine?

To return to the question of public transport, the tramway route needs to be redesigned to serve and connect the intermodal hub around the Station. Two or three rapid transit lines need to be provided to meet the city’s future needs for good internal mobility.

The need for this was demonstrated by the recent closure of Pont Mathilde to traffic, where increased frequency of rapid transit or dedicated lane transport could have enabled the city to continue functioning and could have largely offset the real and widespread traffic disruption in the heart of the city.

3:20 pm - Answers to different questions

- A question was asked from the floor about the future of Pont Mathilde.

Mr. Robert explains that the bridge, which is currently closed (the roadway is unusable and closed to normal traffic of 80,000 vehicles a day), will be technically restored by early 2005.

He referred to the “Sea Snake”, which for 40 years has been proposed as a possible bypass around Rouen, avoiding this major service route, a bypass project to which there is extensive opposition. The different attempts to plan a structure of this kind have met with strong opposition from the many municipalities it would affect, which have mobilised against the project. A further objection is the fact that building such a bypass would require colossal public expenditure (road and bridge). For example, the cost of developing Pont Flaubert is €200 million, whereas the bypass would cost between €800 million and €1 billion, and the costs of developing the station and station site is estimated at €1.5 billion.

So the motorway bridge we currently have remains somewhat protected. It “breaks out” onto the urban boulevards on the left bank in 3 different places, producing divisions, boundaries and abandoned zones in the fabric of the city centre. To resolve this, the opportunity provided by the scale of the study site needs to be seized to propose an appropriate strategy.

- A question was asked about the status and future of the railway line running along the lower left embankment.

This is a service track for port and railway freight. Although it carries relatively little traffic (2 to 3 trains a day), it is an element that needs to remain, and its presence is a constraint that needs to be taken into account.

3:30 pm - Talk by Mr. Guy Pessiot about the history of the city and the site.

Historically, Rouen has been seen as the port of Paris and long France's second most important city.

The people of Rouen created the Port of Le Havre on the Normandy coast. The continuity and links embodied by the Seine in Paris/Rouen/Le Havre is therefore a major historical fact, highlighted by the Grand Paris project.

The city's ramparts were demolished at the end of the 18th century and, from the revolution until 1829, with the creation of the Circumflex Bridge, Île Lacroix (2 islands at the time) had no urban role. The construction of this bridge led to urban development and the islands became busy places. In the first half of the 19th century, the first thermal bathing establishments were established here – people learn to swim in the Seine (as described by Flaubert) – and a small-scale boatbuilding activity also developed on the site, focusing on the construction of riverboats.

The year 1843 saw the arrival of the railway at Gare St-Sever (Paris-Le Havre line), accompanied by a major transformation of the surrounding districts, even before the building of the railway bridge (viaduc d'Eauplet) which crosses the Seine over the eastern tip of Île Lacroix. Built at the end of the century by English engineers, then rebuilt in 1913, it led to the creation of the Right Bank Station, which in turn brought decline to St-Sever station.

Alongside this history of urban infrastructure, the district became characterised by another form of polarity. Traditionally, after the 18th century, two major promenades coexisted in Rouen, the cours Dauphin (Jeanne d'Arc pilgrimage) on the right bank and cours la Reine (now Jacques Anquetil Embankment) on the left bank, which remained until the Second World War as a place of spectacle and recreation.

This site was then used for the Rouen's big exhibition-fairs, and in 1960, Île Lacroix provided the venue for this event, despite its access and parking problems.

During the German invasion in the Second World War, Corneille Bridge was destroyed, and then subsequently rebuilt in 1953. Since its absence prevented access to the island and left its inhabitants isolated, it was replaced for a while by a temporary walkway.

3:45 pm – Site visit

The participants travelled to the study and project site in 2 coaches.

Locations

Key places and words

· La Côte Sainte-Catherine

-This high point of Rouen's right bank provides an "unrivalled" view over the whole site, with the arms of the Seine, the embankments, Île Lacroix, St-Sever Station and the Left Bank. This panorama provides an explicit grasp of the environment and the urban geography at several scales: the wider landscape of the river and the city's horizons, the urban district, their density (outline of the buildings in the sky) and the topography of the land.

· Gare St-Sever

- Visit to the station sites with:

Its logistics buildings, its plots and their functions (courtyards, parking, etc.), its relation to the Seine with the grille opening to the river, a special

relation with the prefecture district further to the west (partly isolated) and the southern districts of the left bank (plot boundary on wasteland or fast changing fabric), its cluster of railway tracks coming from the east.

To the north, the lower level (freight transit) continues to the embankment towards the Seine and Île Lacroix; the elevated upper embankment boulevard is supported by a concrete structure (post on beam frame), carrying urban traffic and flows, all together forming the identity of this particular area.

- Comments by Mr. Pessiot on the history of Gare St-Sever

· L'île Lacroix

- Coach tour around the whole island visiting Corneille Bridge to the west, the access platform to the island with its ramp, the island's housing and its mix of commercial activities, and further east, after Mathilde Bridge, the proliferation of sports facilities.

4:50 pm - Return to the town hall for discussions based on the teams' questions

- Question on details requested about ideas for the future St-Sever/Left Bank Station
- Valérie Le Bec explained that the brief is not to design the Station and its buildings, but to conceive "intangibles" that can form the basis for a vision and an urban layout that can be adapted over time, and initial ideas for the public spaces. She stressed the importance for this of focusing on activities and perspectives associated with contemporary art, with the potential to form the basis for an urban policy that looks forward to the city of tomorrow, in keeping with the developments on the Seine Axis and in the quest for a continuation of the links currently being formed.

- Question on land ownership boundaries, and how the land transfers will be made
This major operation will undoubtedly require backing by 4 entities (Conurbation/City/Region/RFF [French rail network]).
Land will be transferred and exchanged with RFF (owner of the St-Sever site). No agreement has yet been reached, but the question will soon need to be tackled, at which point the first clarifications will emerge.

Public property procedures will also have to be established with the port authorities and VNF (French river and canal authority). Policies will have to be developed in advance, in order to confirm the phases and prevent delays.

A development footprint will also have to be established to acquire the land, undoubtedly with the involvement of Normandy's Public Land Establishment, using DUP (Public Utility Declaration) procedures, but without necessarily requiring the City to take on excessively costly land obligations, which it at present wishes to avoid.

- Question on the rail freight currently operating on the left and right banks.
On the Right Bank, there are 1 or 2 trains a day.

On the Left Bank, 3 to 4 trains still run each day (sometimes including hazardous materials at night), but the traffic depends on the frequency of boats mooring below the Port.

Since the city is keen to support alternatives to road transport, rail freight and river transport are not only important for the Conurbation's economic development, but ecological desirable, and will continue. Though infrequent, this traffic remains essential, and should therefore not be underestimated.

- Question on the number of tracks that the future station is expected to accommodate. This question remains open. It is currently being discussed, and will depend on the programmes envisaged for the site. Ideas have been put forward, based on different variants.

The public debate website on the routes and number of tracks for the future station can be found at:

<http://www.nouvelle-gare-rouen.fr/>

- Question on river traffic on the Seine directly above the Island

River traffic is present on the left bank side of Île Lacroix (southern side)

The right bank side is set aside for sports, etc.

Figures are available on the Port de Rouen website

- Question on clearance for a walkway over the Seine

It would seem essential that the walkway should start at the upper embankment, allowing clearance of around 7 m (above the high water point) - refer to the existing bridges.

- Question on the scoping study for the Station in 2006-2007

This was a very open scoping study commission, launched at the time with 3 teams. These studies identified the 300,000 m² of possible ground space on the Station site, although the exercise focused on proposals for the lower embankments of the left bank. These projects have not been implemented.

A working group is currently looking at the question of the Station, with very open themes regarding the future of the new neighbourhoods (building heights, connections between the project and the urban fabric, relation to the bridges, etc....).

- Isabelle Moulin spoke of the vision of the European competition, which needs to move away from the ideas of previous projects, and find better connections between all the data presented through new proposals linked to the theme of the adaptable city and the incorporation of urban rhythms into the landscape of the city. All the factors and issues listed today call for open projects, since ideas evolve over time. This means that the proposals put forward by the shortlisted or winning teams will need to be very flexible to provide the possibility of on this site over time.

A conclusion supported by Valérie Le Bec, who stressed the municipality's expectations around the theme of "waiting for the Station".

- Intervention by Sophie Noël

Introducing culture and art into public space, both temporary and permanent, has become one of the main objective of Rouen's development policy. The role of art in

public space is thus right at the heart of expectations for the proposals offered by the candidates. Thinking about the ways in which culture and art can form an organic part of the production of public space, be integrated with architecture, provide openings to new uses, is today an essential factor in the formation of city spaces and the urban environment.

Valerie Le Bec concluded by celebrating the large number of candidates present and thanking the participants. She welcomed the interest shown in this matter by elected officials, their commitment to new ideas, their desire to involve the city in this session of European, and emphasised that the municipality was hoping for responses commensurate with the scale of ambition for the site, and also expressed the hope that the winning teams would be genuinely involved in the future development of their proposals.

6:10 pm - End of discussions
