



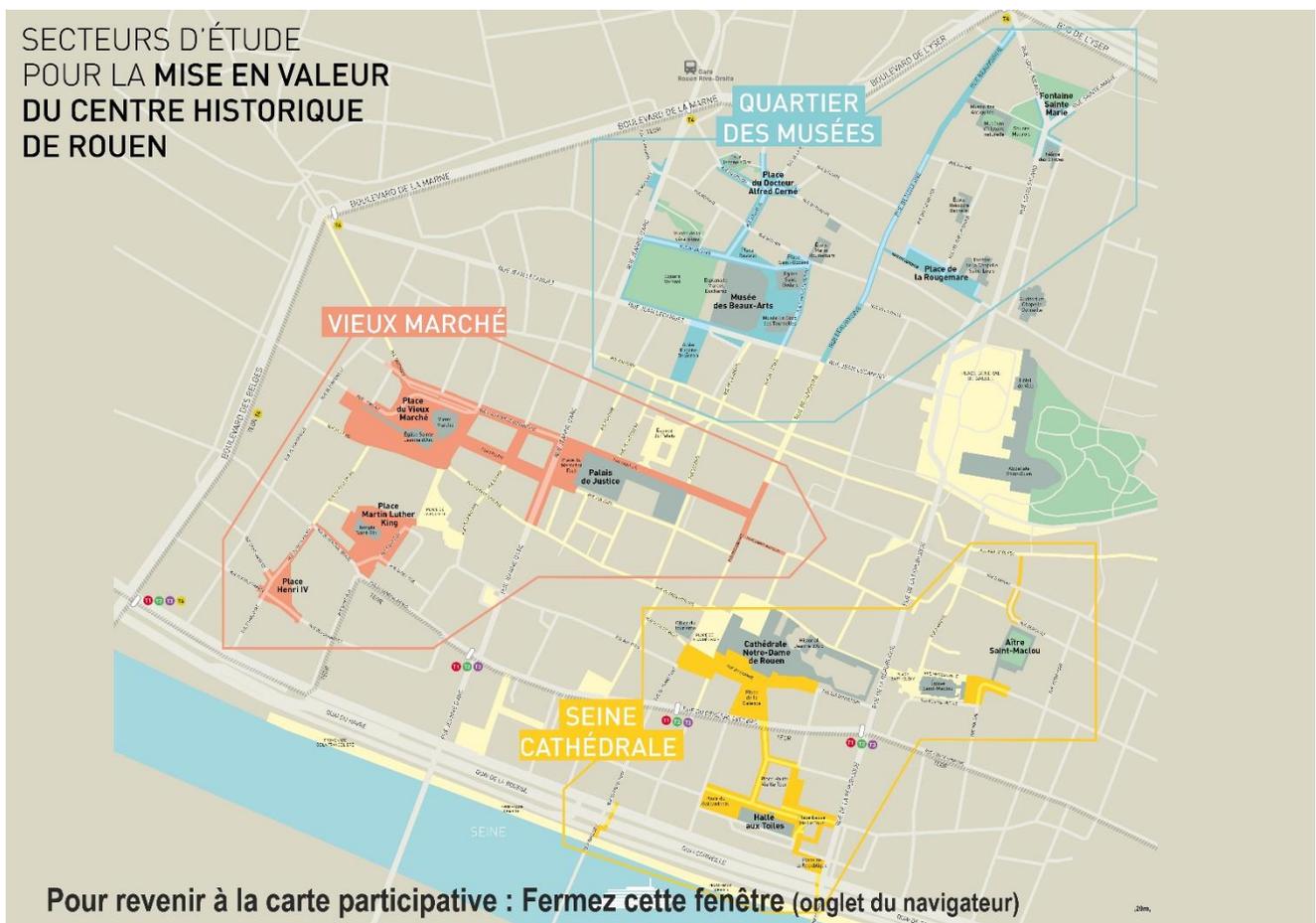
Pour un aménagement utile et convivial des abords de la Gare Rive Droite

RESUME

L'amélioration des abords de la Gare de Rouen est un projet nécessaire et utile. Effet de Serre toi-même ! est favorable à des aménagements qui fassent du parvis et des accès de la Gare un lieu de vie attractif et dynamique pour les usagers du train mais surtout pour les riverains.

Table des matières

Quelques considérations générales.....	2
Les problématiques climatiques et pollutions atmosphériques.....	2
Etat de l'insertion urbaine de la gare rive droite.....	4
Notre vision stratégique d'aménagement du quartier gare.....	5
Un urbanisme qui aide les habitants face au réchauffement climatique.....	5
Un urbanisme qui améliore la qualité de vie des habitants.....	5
Nos propositions opérationnelles.....	7
Un beau projet à rendre exemplaire en matière environnementale, qualitative et de service aux habitants.....	12

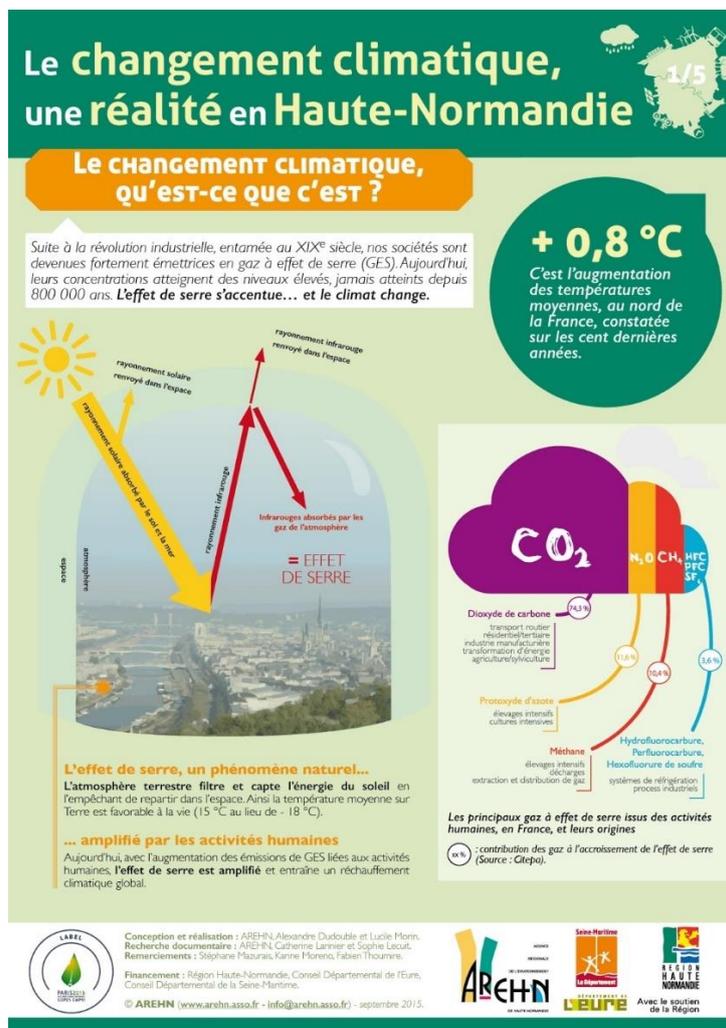


Quelques considérations générales

Au moment où les collectivités locales, la société civile, les citoyens réfléchissent et travaillent sur un projet permettant de relier Paris au Havre, la gare historique rive-droite, rénovée par la SNCF doit voir ses espaces publics améliorés afin de répondre aux enjeux de multimodalité, spécifiques à ce type d'équipement et aux enjeux des résidents du quartier.

Les problématiques climatiques et pollutions atmosphériques.

Les enjeux environnementaux (dérèglement climatique, de pollution atmosphérique) et l'amélioration de la qualité de vie en ville, cœur du travail de notre association, doivent structurer la définition de ces espaces.



Pour Effet de Serre toi-même !, la diminution de la place de l'automobile personnelle est un objectif qui couvre des champs transversaux comme la diminution des gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air, un espace public plus agréable et plus apaisé, une meilleure consommation des espaces tant dans la densification urbaine que dans la protection ou la création d'espaces naturels et enfin une plus grande solidarité humaine.

L'importance de la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre n'est plus à démontrer, mais rappelons que si notre génération n'agit pas en ce sens, ce sont les générations futures qui devront financer le coût du réchauffement climatique, estimé par des économistes à l'addition des deux guerres mondiales du 20^e siècle et de la crise économique de 1929.

L'humanité doit maintenir l'évolution des températures en deçà d'un seuil de 2 degrés sans quoi les impacts économiques, les souffrances humaines poseront la question de la soutenabilité.

Mais il serait coupable sur ce sujet d'oublier que la pollution atmosphérique tue sur notre aire urbaine rouennaise.



~ Qualité de l'air ~

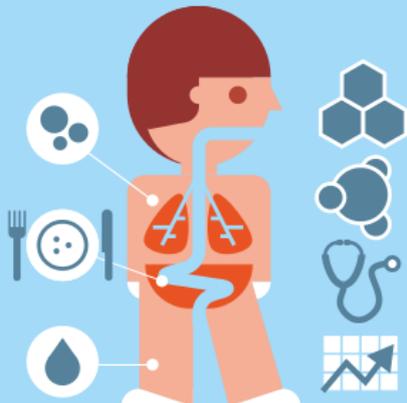
LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE quels effets ?

**La qualité de l'air a des répercussions principalement sur notre santé et sur l'environnement.
Ces effets peuvent être immédiats ou à long terme
(affections respiratoires, maladies cardiovasculaires, cancers...).**

Les polluants atmosphériques peuvent nous affecter :

- par **voie respiratoire**, principal point d'entrée de l'air et donc des polluants
- par **voie digestive** : les polluants présents dans l'air peuvent contaminer notre alimentation
- par **voie cutanée**, qui reste marginale

SUR NOTRE SANTÉ



Leurs effets dépendent :

- de leur **composition chimique**
- de la taille des **particules**
- de nos **caractéristiques** (âge, sexe...), **mode de vie** (tabagisme...) et **état de santé**
- du degré **d'exposition** (spatiale et temporelle), de la **dose inhalée**

SUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Les polluants atmosphériques ont des incidences sur :

- **les cultures.** L'ozone en trop grande quantité provoque l'apparition de taches ou de nécroses à la surface des feuilles et entraîne des baisses de rendement, de 5 à 20%, selon les cultures ;
- **les bâtis.** Les polluants atmosphériques détériorent les matériaux des façades, essentiellement la pierre, le ciment et le verre, par des salissures et des actions corrosives ;
- **les écosystèmes.** Ils sont impactés par l'acidification de l'air et l'eutrophisation. En effet, certains polluants, lessivés par la pluie, contaminent ensuite les sols et l'eau, perturbant l'équilibre chimique des végétaux. D'autres, en excès, peuvent conduire à une modification de la répartition des espèces et à une érosion de la biodiversité.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Il ne faut pas confondre pollution de l'air et gaz à effet de serre (GES).

- **Les polluants de l'air**, composés de gaz toxiques ou de particules nocives, ont un effet direct sur la santé et les écosystèmes ;
- **Les GES** sont responsables du changement climatique. Ils restent très longtemps dans l'atmosphère mais ont peu d'effets directs sur la santé (à l'exception notable de l'ozone, qui est aussi un polluant de l'air).



JUSQU'À 100 MILLIARDS D'EUROS

C'est le coût annuel total de la pollution de l'air extérieur en France, évalué par la commission d'enquête du Sénat, dont 20 à 30 milliards liés aux dommages sanitaires causés par les particules.

 www.developpement-durable.gouv.fr

 France Écologie Énergie

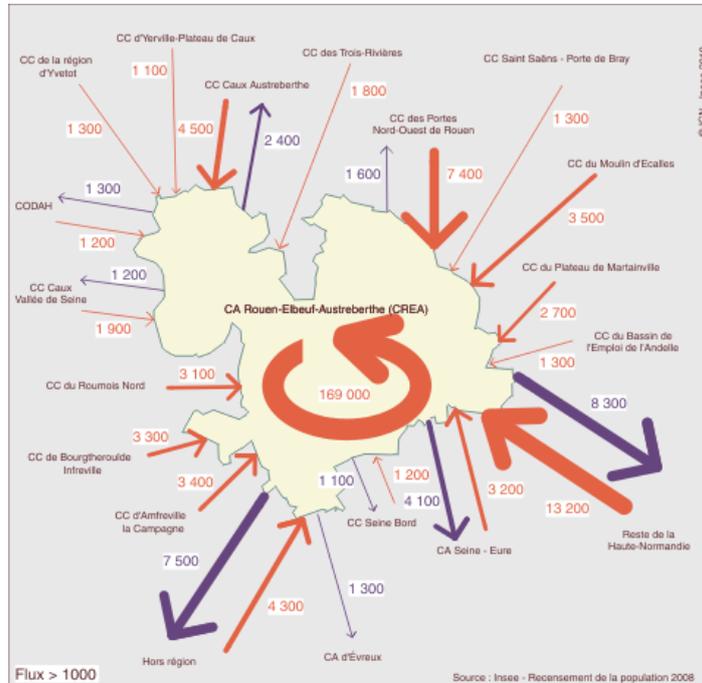
 [ecologiEnergie](https://twitter.com/ecologiEnergie)

CITIZEN PRESS - ILLUSTRATIONS: TINO - DICOM, JOE COPPIN/3004, Septembre 2019

En 2002 il y avait 62 décès anticipés et en 2012 il y avait 111 décès évitables. Les études menées par les scientifiques s'enchaînent et se corrént. C'est ainsi que l'expertise de l'INSERM indique qu'à Grenoble, Strasbourg, Paris et Rouen, 10% des cancers du poumon sont attribuables à l'exposition aux particules fines.

Etat de l'insertion urbaine de la gare rive droite

L'agglomération est exposée à des trajets domicile-travail de longue distance (axe Seine) et à des trajets domicile-travail issus des territoires périurbains proches ou plus éloignés. Sur l'axe Seine, la Métropole entretient ainsi des relations fortes avec l'Île de France (5 000 migrations quotidiennes) et dans une moindre mesure avec le Havre (2 500 migrations quotidiennes). Mais c'est à l'intérieur de l'aire urbaine que les déplacements sont les plus importants. Des évaluations officielles établissent que 7 100 actifs du Roumois, 3 600 actifs des secteurs Seine-Eure et Forêt-de-Bord mais surtout 13 500 actifs du Pays Entre-Seine-et-Bray effectuent quotidiennement le trajet vers la Métropole pour se rendre sur leur lieu de travail.



Au total, 6 millions de voyageurs transitent tous les ans par la Gare : pour ceux qui viennent pour le tourisme c'est une porte d'entrée, une vitrine, qui doivent être qualitativement marquantes.

Pour les autres le besoin est d'articuler le train avec un autre mode de transport, l'intermodalité, avec les transports en commun, les déplacements doux et les voitures individuelles.... Toutes les mobilités se croisent sur cet espace.

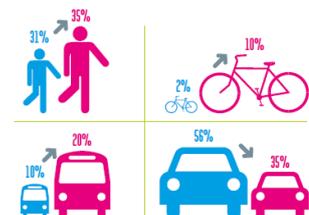
A Rouen, sur l'espace gare, rappelons que 24 % des voyageurs ferroviaires viennent en voiture mais utilisent 80 % de l'espace public, or 76 % des usagers viennent à pied, en vélo et/ou en transports en commun et pourtant seulement 20 % de l'espace public leur sont dédiés.

Il est essentiel de rééquilibrer les flux de manière à faire de cet espace-gare un lieu facile d'accès, où les échanges multimodaux seront facilités, dans un espace apaisé pour une meilleure qualité de vie des habitants du quartier.

En conclusion, à l'issue de ce projet, nous proposons d'atteindre simultanément trois objectifs de fonctionnalité de l'espace public :

1. Renforcer l'attractivité et l'émotion pour les touristes
2. Fluidifier l'intermodalité ;
3. Améliorer la qualité de vie des habitants.

Des objectifs très ambitieux



Notre vision stratégique d'aménagement du quartier gare

Effet de Serre toi-même ! considère que l'aménagement des abords de la Gare de Rouen est l'occasion de renforcer l'identité d'un quartier de vie et d'améliorer le cadre de vie de chacun pour un bénéfice commun.

Un urbanisme qui aide les habitants face au réchauffement climatique.

Face à l'inévitabilité des impacts liés au changement climatique, il apparaît nécessaire d'adapter les milieux urbains avec l'objectif principal de réduire la vulnérabilité de leur territoire et de leur population.



La végétalisation urbaine et l'introduction de l'eau sont les actions les plus régulièrement mises en avant en matière d' « adaptation » aux effets du changement climatique, notamment pour lutter contre l'aggravation du phénomène d'îlots de chaleur urbains. À ce même titre, les Trames Vertes Urbaines (TVU) apparaissent comme des mesures possibles d'adaptation des villes au changement climatique, en contribuant également à la mise en place progressive d'un développement durable urbain. Les îlots de fraîcheur créés par des programmes de végétalisation accrue ont déjà montré leur performance sur le microclimat urbain.

En matière d'aménagement, les grands principes sont de retrouver des zones de déplacement confortables avec des parties enherbées, avec de la végétation arbustive basse et des îlots plus denses qui permettent la genèse de lieux intimes et de rencontre. Pour ce qui est de la présence de l'eau, on peut imaginer des fontaines ou des petits cours d'eau du type de ce qui existe rue Eau de Robec.

Un urbanisme qui améliore la qualité de vie des habitants.

Par la qualité et le confort des espaces publics.

Cet urbanisme propose aux habitants des espaces de détente et de loisirs en plein air, gratuits et accessibles à tous, pour voir et vivre la ville autrement avec de réels espaces qualitatifs loin du bruit, des dangers et de la pollution des grands trafics dans un cadre où le bâti présente une très bonne qualité architecturale.

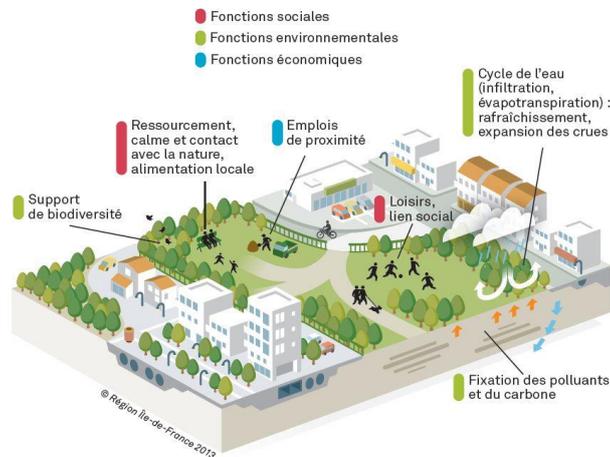
Par la réduction et la fixation de la pollution atmosphérique

Des expositions en laboratoire mettent en évidence les capacités d'absorption des polluants (NOx, COV, ozone) par les végétaux, qui varient selon le polluant et l'espèce végétale (arbres, arbustes, herbacées, feuillus, conifères, feuillage caduque ou persistant, etc.). Cependant peu d'évaluations concrètes sur le terrain ont été réalisées. Le piégeage des particules par les feuilles est avéré, mais il est transitoire et reste difficile à calibrer, car de nombreux facteurs interviennent. Les données actuelles ne permettent pas de dresser une liste d'espèces à planter pour réduire la pollution atmosphérique, la diversité de la végétation étant un facteur favorable à la qualité de l'air.

Urbanisme qui permet le maintien et le développement de la biodiversité

La Trame verte et bleue est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau de continuités écologiques pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... et assurer ainsi leur cycle de vie. Elle joue un rôle essentiel pour la préservation de la biodiversité, capital naturel aujourd'hui menacé.

Les fonctions des espaces ouverts urbains



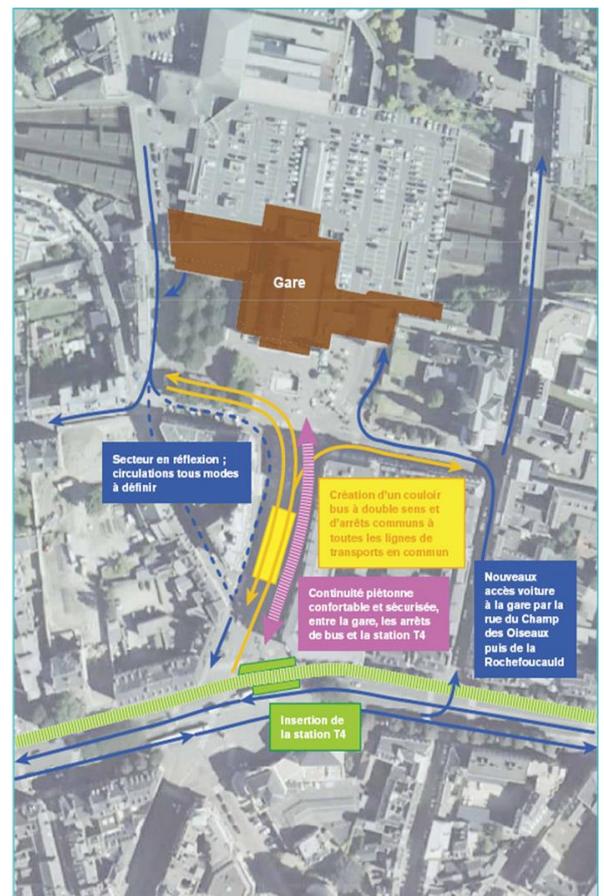
La connexion avec le projet Cœur de métropole et T4

La métropole Rouen Normandie, à travers sa politique d'aménagement de la ville-centre décline sous forme de projet une vision de partage de l'espace public à travers les projets *Cœur de métropole* et T4. Nous proposons de créer une continuité urbanistique au sens physique du terme entre l'aménagement des abords de la gare rive-droite et le secteur des musées de *Cœur de métropole*. Cette cohérence d'aménagements permettra à l'usager une meilleure compréhension et appropriation de ces espaces, notamment en emmenant naturellement les touristes de la gare vers le cœur historique de Rouen.

Les besoins de services à la personne

L'analyse des intercommunalités de même échelle que Rouen démontre qu'il manque un outil majeur d'évolution des mobilités, une centrale de mobilité qui permette de dispenser des conseils en mobilité pour tous.

Cette centrale est, toutes proportions gardées, similaire à un espace énergie-info, dont l'intérêt et l'efficacité ne sont plus à démontrer sur les problématiques énergétiques. Le covoiturage devient un phénomène de société et se renforce chaque année. Il est un outil important d'économies, d'espace et d'énergie.



Les collectivités locales, en accompagnant ce type de service améliorent les problématiques collectives et individuelles de nos concitoyens. De plus, la gare, à travers sa dimension intermodale, est un milieu structurant de ce covoiturage.

Nos propositions opérationnelles

Les propositions de circulation et d'aménagement

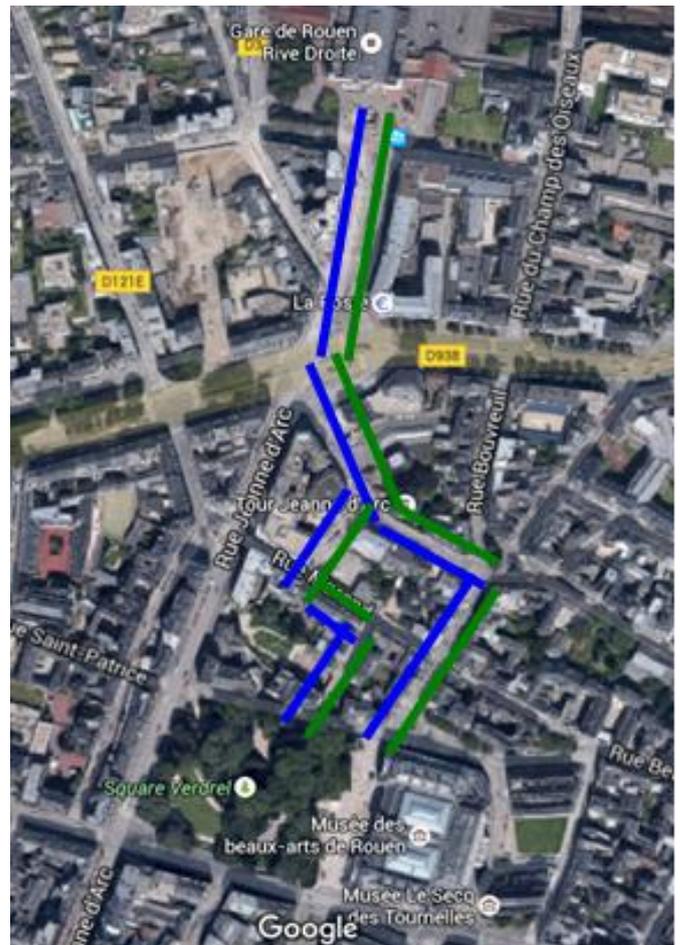
Les transports en commun

C'est une des priorités de favoriser l'insertion des Transports en Commun Urbains sur ce secteur de la ville, mais aussi de favoriser l'intermodalité via un système efficient où les voyageurs pourront changer de mode de transport, sur des distances courtes, et en utilisant des espaces publics confortables et lisibles. De plus, il est absolument nécessaire que le lien à la centrale de mobilité soit géographiquement facile afin de permettre aux habitants, et aux touristes, de s'approprier au mieux ce genre de services.

Les déplacements doux

Nous proposons d'aménager tout le parvis de la gare, mais aussi la partie Nord de la rue Jeanne d'arc de façon exemplaire avec en rive Est un espace piétonnier, et les cycles séparés par une couleur de revêtement spécifique, et en rive Ouest des cheminements piétons au milieu des terrasses. Entre la voie de bus et l'aménagement cyclable nous proposons une trame bleue et verte urbaine, donc avec une présence d'eau et de végétaux créant un espace public qui offre d'autres fonctionnalités que les stricts déplacements mais qui propose aussi aux habitants du quartier des îlots de repos, de détente, de rencontre citoyenne et ludique. Nous recherchons une mixité des fonctionnalités de l'espace public qui permette aux personnes ayant des besoins de déplacements, dans ce pôle d'échange intermodal, de se mouvoir facilement, mais aussi aux flâneurs de "déguster" l'espace public et les touristes, primo arrivants, doivent se sentir absorbés par cet espace public et guidés vers le centre historique.

Nous proposons de maintenir une cohérence d'aménagement de cette trame bleu et verte jusqu'au cœur de métropole via les deux itinéraires passant par la rue du donjon que nous proposons de mettre en espace piétonnier.



Les cheminements doux entre la gare et le musée des Beaux-Arts se décomposeraient en deux trajets : un passant par la rue Faucon et les escaliers qui amènent directement dans le square Verdrel ; l'autre plus accessible qui passerait par la rue Bouvreuil. Ce choix est alternatif à celui de la rue Jeanne d'arc qui pourrait être une possibilité de continuité mais qui pose trop de problèmes liés au report de circulation.

Nous proposons aussi de renforcer le stationnement des vélos dont on constate qu'il a explosé en quelques années, via les taux d'occupation des deux espaces, l'un sécurisé et clos, l'autre ouvert, qui sont quasiment pleins tous les jours ouvrés.

Les circulations automobiles

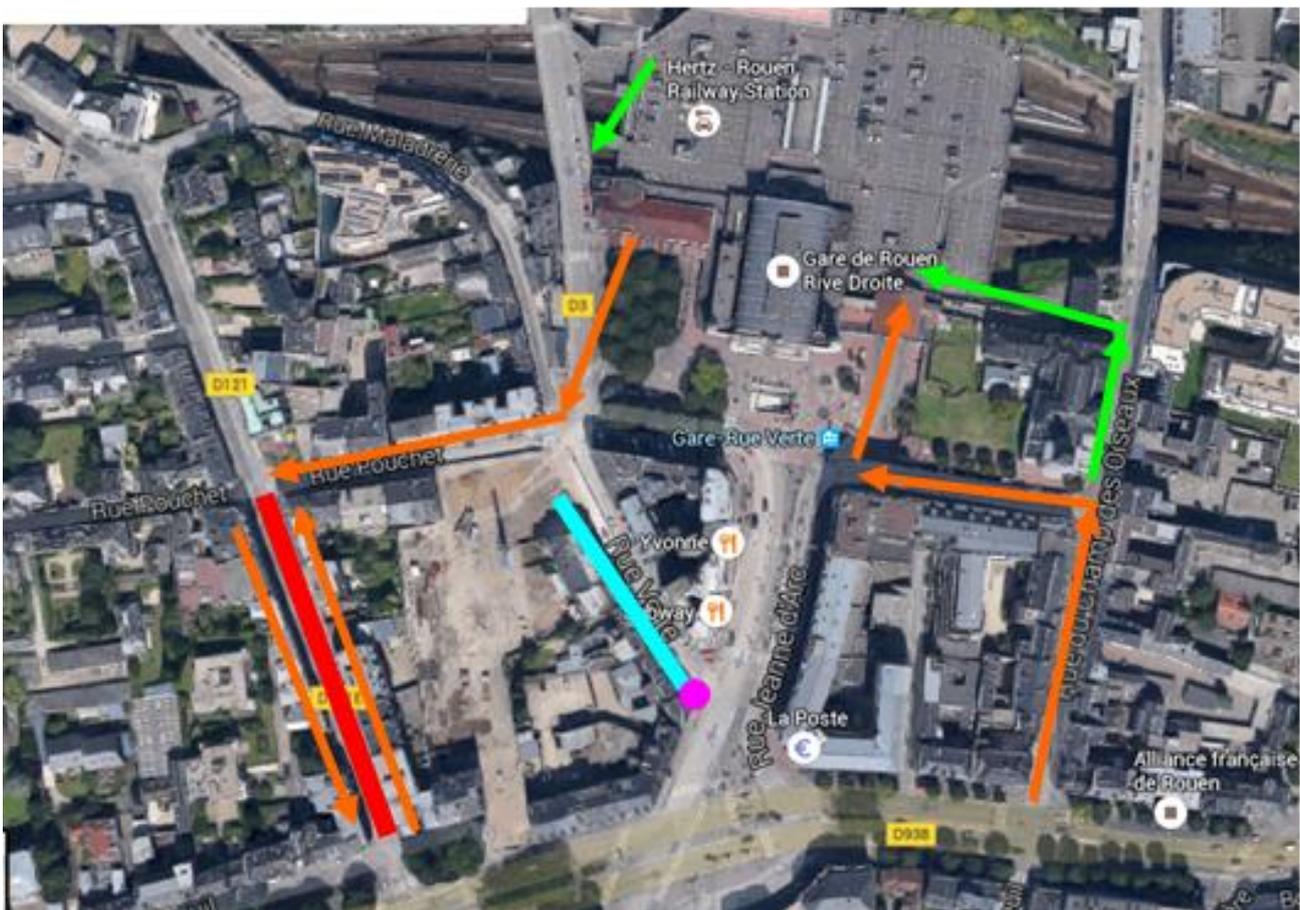
Les voitures individuelles doivent pouvoir accéder à la desserte minute et au parking Effia® de la gare afin de déposer ou de reprendre les passagers des trains. Ce besoin ne doit pas être facilité sans quoi la part modale de la voiture va stagner, laissant les nuisances environnementales au même niveau qu'aujourd'hui.

Nous qui souhaitons diminuer la part modale de la voiture nous pensons qu'il ne faut plus de file de circulation pour les voitures individuelles sur la rue Jeanne d'arc dans sa partie nord, sur le parvis et sur la partie basse de la rue Verte.

En conséquence de quoi il faut utiliser, des boulevards, la rue du Champ des Oiseaux pour entrer dans le périmètre de la gare. Ensuite il existe une hypothèse intéressante mais de long terme qui est de faire entrer les voitures par la sortie actuelle du parking sur la rue du Champ des Oiseaux et ainsi utiliser ce parking de surface comme voirie avec différents espaces et une sortie rue Verte (dans la partie haute au nord du parvis).

Cette solution nécessite de reprendre en espace public le parking aujourd'hui privé ce qui implique un calendrier exécutoire trop long et en déphasage avec le calendrier d'aménagement du parvis de la Gare. C'est pourquoi nous proposons que cette solution soit étudiée dans une seconde phase de l'aménagement.

A plus court terme, nous proposons que les voitures individuelles accèdent à la gare par la Rue de la Rochefoucauld, puis qu'elles pénètrent dans la gare, le trajet obligatoire ressort sur la rue Verte avant de tourner à droite pour prendre la rue Pouchet et retrouver la rue Bouquet en double sens dans sa partie Sud, avec donc la suppression du stationnement dans la partie vers le boulevard.



Circulation des automobiles individuelles

Phase 1 : flèches vertes

Phase 2 : flèches orange

Suppression du stationnement en rive Est de la rue Bouquet : ligne rouge

La rue Verte devient ou reste piétonne, avec une orientation sur la vie du quartier.

A l'intersection de la rue Verte et de la rue Jeanne d'arc, statue de Simone de Beauvoir et Sartre (point violet)

La rue Verte, cœur de vie du quartier

La rue Verte dans cette distribution des espaces doit être l'espace des habitants du quartier avec une liaison forte aux commerces. L'aménagement doit donc être particulièrement soigné afin de réussir à générer un espace de rencontre entre les générations, avec des espaces pour les enfants, pour la détente, la flânerie, les dialogues... Nous préconisons donc en matière de voirie piétonne l'utilisation des matériaux nobles qui créent des perspectives géométriques avec un plateau et un caniveau central, avec la présence de fleurs disséminées par petites touches sur l'axe de la rue et des jardinières en entrée et sortie de rue, un mobilier urbain réduit au minimum.

Sartre et Simone de Beauvoir en symbole de la citoyenneté de cet espace



Un petit résumé de l'histoire : "En 1932 elle parvient à se rapprocher de Sartre en obtenant un poste à Rouen où elle fait la connaissance de Colette Audry, enseignante dans le même lycée. Bisexuelle, elle entretient des relations amoureuses avec certaines de ses élèves, notamment Olga Kosakiewicz et Bianca Bienefeld, le « pacte » la liant à Sartre lui permettant de connaître des « amours contingentes ». Elle se lie également avec un élève de Sartre, « le petit Bost », futur mari d'Olga, pour laquelle Sartre se prit entre temps de passion (non réciproque). L'amitié de ce groupe d'amis surnommé « la petite famille », ou encore « les petits camarades », reste indéfectible jusqu'à la mort de chacun d'entre eux, malgré petites brouilles comme graves conflits." "puis au lycée Jeanne d'Arc de Rouen en 1932-34, où elle loue une chambre à l'hôtel La Rochefoucauld puis à l'hôtel du Petit mouton."

En parlant du Métropole : "Ici Simone de Beauvoir, alias le Castor, attendait Sartre, qui, prof' de philosophie à Rouen, donnait ses cours, puis repartait pour Paris par la gare proche. C'était au temps où Jean-Paul se vivait en Antoine Roquentin et rédigeait « la Nausée »."

C'est pourquoi nous proposons à l'intersection de la rue Verte et de la rue Jeanne d'arc la réalisation d'une statue en leur mémoire, et plus précisément de leurs rencontres en terrasse, en imitant ce genre de sculpture que l'on peut trouver à Toulon, un peu en trompe l'œil où l'on peut s'asseoir :



Démultiplier les services d'aide à la mobilité afin d'aider nos concitoyens

Il nous semble que ce projet d'aménagement d'espace public doit être accompagné par un projet pluri-services autour de la mobilité au sens global. Tous ces services devraient trouver une place commune en respectant leur identité mais à proximité directe de la gare avec une grande lisibilité. Le phénomène de synergie des différents services est de nature à amplifier l'intermodalité incontournable pour que nos citoyens améliorent le confort de leurs déplacements et que nous limitions les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Centrale de mobilité

Une centrale de mobilité permet aux usagers de bénéficier d'une information globale et cohérente sur toutes les offres de transport à leur disposition. En effet, lors d'un trajet, un voyageur doit souvent emprunter plusieurs modes de transport (train, car, tramway, métro, etc.) gérés par différentes Autorités Organisatrices de Transport (Région, Départements, Agglomérations...) et exploités par plusieurs transporteurs. L'objectif d'une centrale de mobilité est de faciliter cette multimodalité en renseignant davantage les interfaces et correspondances entre modes et réseaux de transports.

Une centrale de mobilité offre au minimum la possibilité de :

- Préparer des itinéraires en transports collectifs
- Consulter des fiches horaires
- Disposer d'informations circonstanciées (actualité, perturbations, etc.).

En complément, elle peut apporter des services de réservation, de vente, de conseil en mobilité portant sur tout mode de transport (transports collectifs, marche, vélo, voiture, transport à la demande (T.A.D.), covoiturage, etc.).

Une centrale de mobilité s'appuie sur Internet comme média de base, mais peut aussi être accessible depuis d'autres médias : bornes interactives, téléphones portables, centres d'appels...

Son noyau technique est un système d'informations multimodales, qui fournit les moyens nécessaires à son fonctionnement.

Elle a pour but d'analyser les données relatives aux différents types de flux : domicile-travail, domicile-étude, loisirs et flux saisonniers de touristes, afin de pouvoir leur apporter la solution mobilité la plus adaptée à leurs besoins et leurs capacités. Toute proportion gardée, l'idée est similaire aux conseillers énergie info actuellement en situation de travail au sein de la métropole.

Aire de co-voiturage

Le covoiturage est en plein essor sur tous types de trajet. Son principal avantage est visible et direct : Les frais sont réduits par le nombre d'individus présents dans la voiture et est donc ainsi source d'économies ! Il devient donc nécessaire pour la puissance publique d'aménager des espaces de stationnement, de dépôt et de récupération liés au covoiturage sur un espace clairement identifié sur le parcours des voitures individuelles.

Il existe d'ailleurs iDVROOM, le site de covoiturage filiale de la SNCF, qui a l'ambition de développer un domaine peu investi par les autres acteurs du secteur : les déplacements domicile-travail autour des gares.

Voici comment ils communiquent :

« Sur le quai de la gare, vous croisez Paul, il prend le même train que vous et habite votre quartier ou votre village. Voyage ponctuel ou trajet quotidien en train, pensez au covoiturage pour aller à la gare. Quand vous partagez votre trajet vers le train, vous embarquez des passagers aussi ponctuels que vous, qui veulent tous être à l'heure et commencer leur journée sans leur départ.

Le partage de la voiture peut aussi vous permettre de partager les frais de parking. Cela permet aussi de chercher seulement une place de parking pour 2 ou 3 personnes au lieu d'attendre que 3 places soient libres : le geste vertueux pour fluidifier votre parking de gare et vous garer plus facilement finalement. Pratique, économique, vertueux et convivial, pensez au covoiturage entre voisins, pour aller de votre domicile à la gare ! »

D'ailleurs il y a déjà 15 gares qui sont dotées de places spécifiques covoiturants.

Aire d'auto partage

Un système d'abonnement permet d'emprunter une voiture d'un réseau. C'est une solution économique pour les citadins ayant un besoin occasionnel de la voiture. L'autopartage permet de réduire le nombre de véhicules à usage privé : 1 voiture en autopartage remplace 10 voitures individuelles. A Annecy ce genre de service est positionné autour de la gare pour offrir un service mobilité en plus.

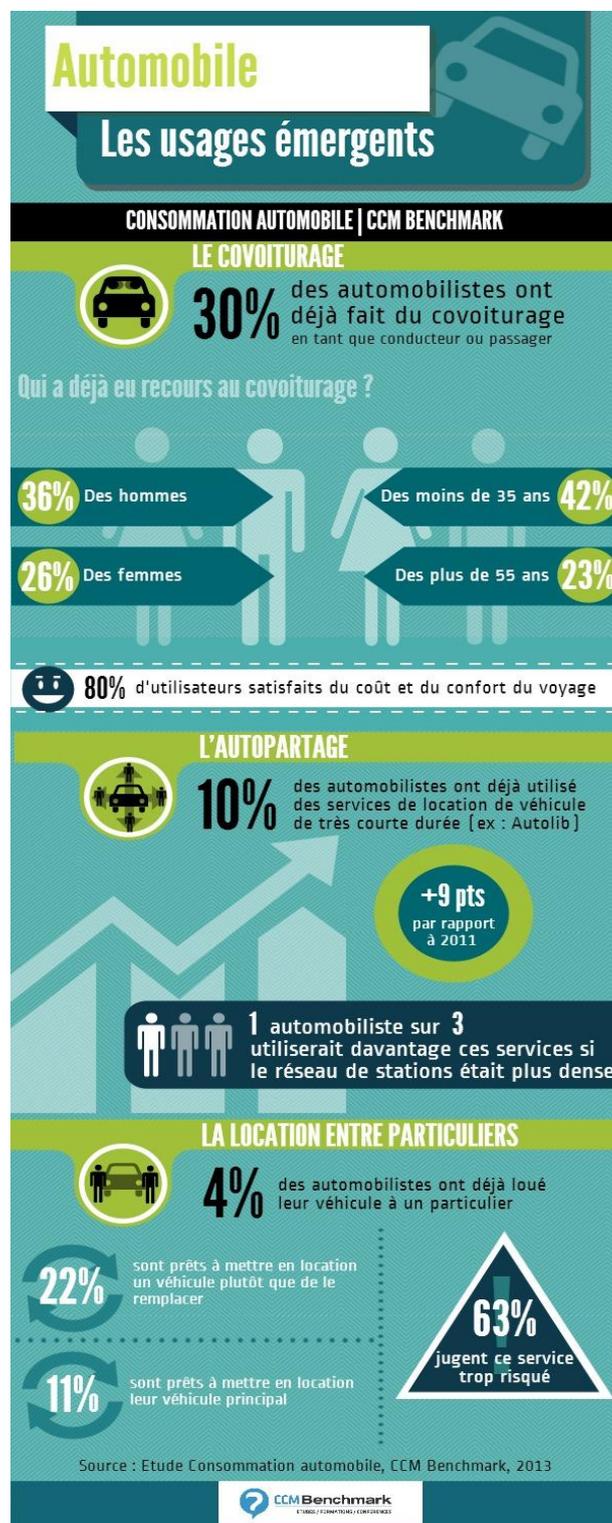
Une maison du vélo

A Caen, chez nos voisins, la maison du vélo est gérée par l'association 'Vélisol' et soutenue par la Ville. Ce lieu de référence accompagne les cyclistes dans leur pratique du vélo, qu'elle soit quotidienne ou occasionnelle.

Avec 500 m² de locaux et d'ateliers, la maison du vélo accueille, entre autres :

- un atelier gratuit d'aide à la réparation (du mardi au samedi)
- des consignes pour stationner son vélo en toute sécurité (service payant)
- la location moyenne et longue durée de vélos (vélo classique, enfant, à assistance électrique, triporteur et tandem)
- la location d'accessoires (barres de traction, et remorques)
- un centre de ressources (vélocithèque)
- un pôle dédié au cyclotourisme
- le marquage bicycode

Un circuit de vélo-école pourrait être proposé afin d'apprendre ou réapprendre à circuler en milieu urbain. La maison du vélo est gérée par une association qui fait de la remise en circulation de bicyclettes défectueuses une de ses spécialités. L'association continue de prodiguer conseils et coups de main aux cyclistes de tous horizons. Cinq autres associations de promotion du vélo en ville sont également accueillies sur place.



Un beau projet à rendre exemplaire en matière environnementale, qualitative et de service aux habitants.

Ce projet, qui accompagne le projet de ligne T4 qui va restructurer *urbanistiquement* cette partie de notre territoire, est une occasion importante de mettre en place une autre approche des espaces publics via une prédominance des mobilités durables, en réduisant à sa plus simple expression la voiture individuelle.

C'est rendre cohérents et fonctionnels les espaces publics au vu des défis urbains auxquels nous allons être confrontés avec le renforcement des dérèglements climatiques qui vont générer des îlots de chaleur. C'est assurer une continuité nouvelle d'aménagement entre Cœur de Métropole et la Gare. Enfin c'est permettre l'émergence d'un pôle remarquable d'intermodalité renforcé par un bouquet complémentaire de services aux usagers.

Un beau projet qu'il est important de réussir, car cette gare est une porte d'entrée sur notre territoire, et à l'effet de Serre Toi Même nous souhaitons en faire une porte d'entrée temporelle, dans le 21^e siècle, protecteur des générations futures...





<http://www.effetdeserretoimeme.fr/>

effetdeserretoimeme@gmail.com

06-62-29-50-48 / 06-72-00-33-09

Facebook : Effet de Serre Toi Meme !

Association loi 1901 – N° SIRET : 48319202700025 APE : 9499Z

Siège social : 115 bd de l'Europe 76100 Rouen