

Saint-Sever, le site le plus adapté

Sur la base de l'analyse, le site de Saint-Sever a donc été jugé le plus apte à recevoir la gare d'agglomération accompagnée du nouveau pôle urbain.

La nouvelle gare sur ce site est indissociable du tunnel de raccordement vers Le Havre et Dieppe qui permet d'assurer la continuité sans augmenter le temps de parcours. Ce tunnel de 6 km se raccorde à la ligne existante au niveau de la gare de Maromme.

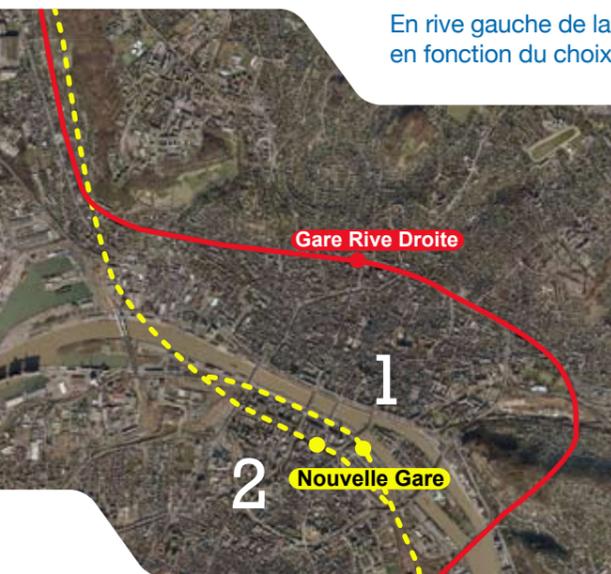


source : Nicolas Broquedis

1 milliard d'euros
=
Coût des infrastructures ferroviaires à réaliser

Le tunnel

En rive gauche de la Seine, 2 tracés de tunnel sont envisagés en fonction du choix de localisation de la gare :



conception : Syndicat Mixte pour le SCOT Rouen-Elbeuf
source : ortho2008@agglo de Rouen

1 Gare sur le site du Sernam :
passage sous le quai Cavalier de la Salle

2 Gare sous le Cours Clémenceau :
passage sous le Boulevard d'Orléans

Le tunnel sera réalisé en tranchée couverte entre la gare St Sever et l'écoquartier Flaubert (on creuse depuis le niveau de la rue puis on referme), et à l'aide d'un tunnelier pour le passage sous la Seine et la remontée sur Maromme (le tunnelier est une sorte de « perceuse » géante qui creuse en souterrain, le chantier est invisible en surface)

Pourquoi un tunnel et non pas un pont ?

Nuisances importantes que génèrerait une ligne ferroviaire nouvelle à l'air libre au milieu de la ville, au niveau de l'écoquartier Flaubert et du Palais des Sports

Nécessité de permettre l'accès des navires de haute mer jusqu'au Pont Guillaume le Conquérant, sachant qu'un pont levant n'est pas facilement compatible avec les exigences de l'exploitation ferroviaire.

Vers une nouvelle gare à Rouen

ensemble, parlons-en...

Pourquoi Saint Sever ?

Choisir un site pour une nouvelle gare

Déplacer une gare est un acte fort. Point de connexion de la ville vers l'extérieur, la gare est un repère qui structure le territoire. Elle polarise des activités et la vie de ses usagers, habitants de l'agglomération ou visiteurs venant travailler, étudier, se faire soigner, acheter...



L'actuelle gare Rive Droite, située à proximité du centre ville, est desservie par le métro. Elle répond à des usages qui rythment la vie de ses nombreux voyageurs, sur leurs trajectoires quotidiennes.

Dans la recherche d'un nouveau site de gare, cette situation actuelle avec ses usages établis a constitué un point de référence. Le choix d'une nouvelle gare ne doit pas conduire à une détérioration des conditions de déplacement, mais au contraire permettre globalement une amélioration, et offrir de manière indissociable les conditions des développements ferroviaire, économique et urbain recherchés.

Conditions de réussite

- un site très central, à la fois proche des habitants et des emplois, permettant un accès facile et rapide au plus grand nombre possible d'habitants et de visiteurs (de préférence par les transports en commun, à pied ou à vélo, mais aussi en voiture).
- un site qui permette les développements ferroviaires (plus de trains, des trains plus longs) avec une vision de long terme.
- un site qui permette la construction d'un nouveau quartier urbain intégrant un pôle tertiaire emblématique, ce qui ne se conçoit aujourd'hui que dans un lieu très central.

ensemble, parlons-en...



rédaçtion : Région Haute-Normandie et Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf • création & réalisation : c comme c [Rouen]



7 sites étudiés

Sur la base des conditions de réussite, il s'est agi de trouver les sites les plus adaptés au projet. La recherche s'est concentrée sur la commune de Rouen et sa première couronne, en croisant les opportunités (où dispose-t-on de surfaces foncières potentiellement disponibles ? ...) et les contraintes (topographie, zones naturelles protégées, bâti historique, ...)

7 sites potentiels ont été définis, et testés au regard des critères de réussite prédéfinis : centralité, accessibilité, desserte ferroviaire, pôle tertiaire, difficulté technique / coût.

● Favorable ● Moyen ● Défavorable

Centralité	●
Accessibilité	●
Desserte ferroviaire	●
Pôle tertiaire	●
Difficulté technique/coût	●

1 Gare Rive Droite - Rouen

- Nécessité de détruire largement le quartier de la gare pour agrandir les installations ferroviaires
- Amélioration ferroviaire limitée (le point noir du tronçon Sotteville - Rouen Rive Droite subsiste)
- Pas de place pour le nouveau quartier de développement économique
- Fortes perturbations du trafic ferroviaire pendant le temps des travaux, et coût élevé

Centralité	●
Accessibilité	●
Desserte ferroviaire	●
Pôle tertiaire	●
Difficulté technique/coût	●

2 Fond du Val - Rouen

- Accessibilité médiocre à pied, en vélo et en voiture ; difficile à situer sur un nœud des transports publics malgré le passage de TEOR
- Amélioration ferroviaire limitée (le point noir du tronçon Sotteville - Rouen Rive Droite subsiste et est étendu jusqu'à Fond-du-Val)
- Destructures importantes dans le quartier pour implanter la gare, sur un site à flanc de coteau
- Perturbations du trafic ferroviaire pendant le temps des travaux

Centralité	●
Accessibilité	●
Desserte ferroviaire	●
Pôle tertiaire	●
Difficulté technique/coût	●

3 Grand Aulnay – Déville-lès-Rouen

- Site à 4 km du centre-ville : inaccessible à pied depuis le centre de Rouen, peu accessible en vélo et en voiture, et impossible à situer sur un nœud des transports publics
- Amélioration ferroviaire limitée (le point noir du tronçon Sotteville - Rouen Rive Droite subsiste et est étendu jusqu'à Déville). Allongement important des temps de parcours.
- Emplacement incompatible avec un nouveau quartier urbain ambitieux ; destructions du bâti et déplacement des activités existants.
- Raccordements aux lignes existantes complexes et coûteux

Centralité	●
Accessibilité	●
Desserte ferroviaire	●
Pôle tertiaire	●
Difficulté technique/coût	●

4 Carville Rouen

- Site à 3 km du centre-ville : inaccessible à pied depuis le centre de Rouen, peu accessible en vélo, et impossible à situer sur un nœud des transports publics
- Exploitation ferroviaire détériorée : retournement nécessaire pour repartir vers Le Havre.
- Emplacement peu satisfaisant pour un nouveau quartier urbain ambitieux



conception :
Syndicat Mixte pour le SCOT Rouen-Elbeuf
source : Bd Carto@IGN 1999

Centralité	●
Accessibilité	●
Desserte ferroviaire	●
Pôle tertiaire	●
Difficulté technique/coût	●

5 Saint-Sever Rouen

- Lieu très central (à l'intérieur de la ceinture des boulevards)
- Possibilité de modifier les transports en commun pour en faire un nœud du réseau ; bonne accessibilité routière
- Site permettant le développement d'un pôle tertiaire ambitieux, en lien proche avec d'autres lieux de développement comme l'éco-quartier Flaubert
- Situation dans le nœud ferroviaire très satisfaisante
- Coût important car un tunnel est nécessaire pour assurer la continuité vers le nord (Le Havre et Dieppe)

Centralité	●
Accessibilité	●
Desserte ferroviaire	●
Pôle tertiaire	●
Difficulté technique/coût	●

6 Gare d'Orléans - Rouen

- Lieu relativement central (1,5 km du cœur de Rouen)
- Difficilement situé sur un nœud du réseau de transports en commun ; bonne accessibilité routière
- Configuration ferroviaire limitant le gain de capacité : 2 voies seulement à l'est vers Paris comme à la gare Rive Droite actuelle.
- Situé au droit d'un pôle tertiaire ambitieux : l'éco-quartier Flaubert
- Coût et difficulté technique très importants car un tunnel est nécessaire pour assurer la continuité vers le nord (Le Havre et Dieppe) et la gare est située à 30 m sous la surface au bord de la Seine

Centralité	●
Accessibilité	●
Desserte ferroviaire	●
Pôle tertiaire	●
Difficulté technique/coût	●

7 Sotteville-lès-Rouen

- Site à 2,5 km du centre-ville : inaccessible à pied depuis le centre de Rouen, peu accessible en vélo, et impossible à situer sur un nœud des transports publics
- Temps de parcours globaux et qualité de déplacement détériorés pour la plupart des voyageurs (temps de transport urbain depuis Sotteville vers les lieux de destination, correspondances multiples)
- Emplacement peu satisfaisant pour un nouveau quartier urbain ambitieux
- Sur la ligne Paris – Le Havre actuelle : coût modeste

La volonté de maximiser la qualité des services ferroviaires a conduit à privilégier la situation d'une gare où tous les trains se donnent rendez-vous.
L'idée de deux gares a néanmoins été explorée mais n'a pas été retenue :

2 gares à Rouen : Rive Droite + gare bis à St Sever

Centralité	●
Accessibilité	●
Desserte ferroviaire	●
Pôle tertiaire	●
Difficulté technique/coût	●

- Les deux sites sont centraux, mais la petite gare de St Sever ne justifie pas une refonte des transports en commun permettant de bien la desservir
- Suppression de possibilités de correspondance, lisibilité de la desserte ferroviaire détériorée
- La longueur des trains Paris – Le Havre et des TGV vers le reste de la France reste limitée par la gare Rive Droite
- Impossibilité de créer un nouveau quartier urbain ambitieux, qui a besoin des trains Paris – Le Havre et des TGV ainsi que d'un nœud multimodal complet
- Coût modeste