



Vers une nouvelle gare à Rouen :

un projet pluriel pour la métropole



Un projet partenarial à multiples facettes

Mettre Rouen et la région Haute-Normandie en position de relever les défis du XXI^e siècle, tel est l'objectif du projet de nouvelle gare d'agglomération.

En 2003, les collectivités locales, l'Etat et les acteurs du monde ferroviaire se sont mobilisés collectivement pour dégager les grandes lignes d'un projet de réorganisation ferroviaire à forte valeur ajoutée pour l'économie du territoire et la qualité de vie de ses habitants.

Mené sous l'égide de la Région Haute-Normandie et du Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération Rouen-Elbeuf, ce projet comprend :

- une nouvelle gare d'agglomération située sur la rive gauche de Rouen
- un projet de développement urbain autour de la nouvelle gare accueillant un pôle d'emplois tertiaires à forte valeur ajoutée

La gare et son quartier s'intégreront parfaitement dans un réseau de transports périurbain et urbain réorganisé pour les desservir, et notamment un système de transport public efficace entre Barentin, Rouen et Elbeuf.

Les 3 défis à relever



Nicolas Broquedis

1_ La gare actuelle n'est plus adaptée aux enjeux de transport de demain

La gare Rive Droite est proche de la saturation, et sa configuration, entre deux tunnels, limite les possibilités d'évolution de sa capacité pour les voyageurs et le fret.

A ces données vient s'ajouter un futur incertain, lié à la donne énergétique et climatique qui incite à des moyens de transport alternatifs au « tout routier ».

Pour son rayonnement, la métropole rouennaise a besoin d'une gare répondant aux enjeux de transport de demain.

2_ L'économie rouennaise a besoin d'une nouvelle dynamique

L'emploi tertiaire de haut niveau est faiblement représenté à Rouen. Or il contribue fortement au dynamisme des grandes métropoles qui comptent sur le plan national ou européen. Rouen peut, en partie, rattraper son retard de croissance si le projet de la nouvelle gare s'accompagne d'un quartier d'affaires emblématique avec une offre de bureaux de qualité pouvant accueillir des emplois tertiaires de haut niveau.



Siège Région 59 Eurallille - Vincent Lecigne - LMCU



Région Haute-Normandie - Tram-train de Mansbrunné (Allemagne)

3_ L'essor des déplacements périurbains appelle de nouvelles réponses

Face au développement de l'habitat dans des secteurs périurbains de plus en plus éloignés des centres-villes, la nécessité de concevoir un réseau de déplacements périurbains durable constitue un défi environnemental, social et économique. Barentin et Elbeuf en seront les premières destinations.



Les grandes lignes d'un projet majeur

Plus de trains vers plus de destinations

La gare de Rouen Rive Droite, inaugurée en 1928, a pu accueillir depuis près de 100 ans un nombre croissant de trains. Construire une nouvelle gare c'est anticiper les développements de trafics pour plusieurs décennies.

La nouvelle gare sera dimensionnée pour accueillir plus de trains, à des horaires réguliers permettant d'effectuer toutes les correspondances. Les liaisons existantes pourront y être renforcées tandis que de nouvelles pourront être développées vers Evreux, La Défense ou encore des liaisons TGV vers d'autres villes françaises ou européennes. Pour cela, la réalisation de travaux d'infrastructures est également nécessaire en Ile de France.

Dans cette nouvelle organisation, le fret ferroviaire, essentiel pour l'économie de la Haute-Normandie, trouvera également de nouvelles possibilités pour se développer.

Une position au cœur de la ville

On pense souvent que la gare actuelle sert principalement aux Rouennais qui partent travailler à Paris : c'est faux.

Aujourd'hui, ses voyageurs se répartissent de façon égale entre des Haut-Normands ou des Franciliens qui viennent à Rouen et des habitants de l'agglomération qui vont ailleurs.

60 % viennent à la gare au moins une fois par semaine.

De plus, les usagers réguliers ont très peu recours à la voiture. Ils se déplacent à pied, en métro ou en bus.

L'enjeu du projet est donc de construire une gare du quotidien, au plus près d'un maximum d'emplois et d'habitants. Elle sera aisément accessible et située au cœur du réseau de transports en commun de demain.

Un nouveau quartier attractif

La nouvelle gare sera accompagnée d'un quartier de vie où émergera une offre de bureaux de qualité.

Il s'agit de pouvoir attirer des entreprises emblématiques, capables de dynamiser l'économie de toute la métropole. Pour cela, la conception d'un espace public de qualité est primordiale pour en faire un lieu agréable à vivre et attractif.

Un transport efficace pour des secteurs éloignés

30 minutes : c'est le temps moyen que les habitants du périurbain sont prêts à passer dans les transports pour se rendre de chez eux à leur emploi ou au centre-ville.

Première ligne d'un réseau de transports collectifs vers des destinations périurbaines, la liaison vers Barentin au nord et Elbeuf au sud doit offrir des performances en termes de rapidité et de facilité de déplacement. Un système de type tram-train, qui allie la vitesse d'un train à la finesse de desserte d'un tramway dans les centres, est le plus à même de répondre à ces besoins.

Il doit s'accompagner d'une politique d'urbanisation cohérente.



Où en sommes-nous ?

Un projet d'une telle envergure nécessite de longues phases d'études et de procédures administratives. Ainsi la totalité du projet pourra être mise en service à l'horizon 2020 si les différentes étapes s'enchaînent sans discontinuer.

Le choix du site de Saint Sever

Au terme des études d'opportunité et de faisabilité, le site de Saint-Sever s'est révélé être le plus apte à recevoir la gare d'agglomération accompagnée du nouveau quartier urbain du fait, notamment, de sa grande centralité. Il offre de nombreuses possibilités d'implantation pour la gare et l'urbanisation du quartier.

La desserte de Barentin-Rouen-Elbeuf

Les études d'opportunité et faisabilité ont montré la pertinence en termes de trafics d'une liaison périurbaine performante entre Barentin, Rouen et Elbeuf, qui desservirait les centres-villes au plus près des habitants et des emplois. C'est vrai notamment pour Elbeuf qui doit être desservi jusque dans son centre. Différents tracés sont actuellement à l'étude, notamment pour la traversée de Rouen et pour relier Elbeuf à Rouen.

Les études en cours

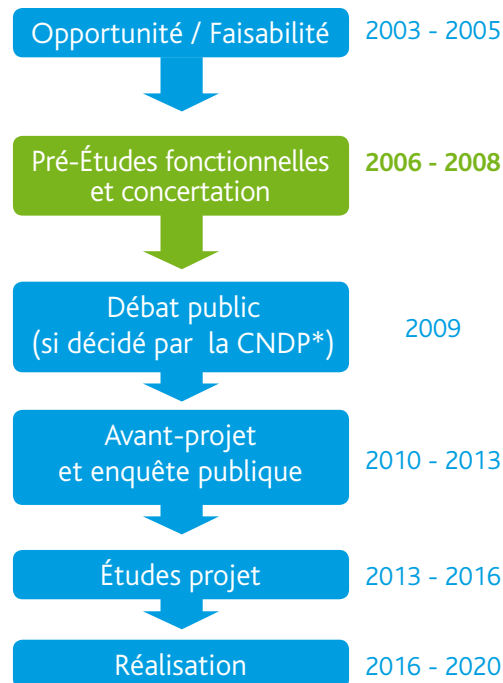
Lancées en 2006, les « pré-études fonctionnelles » visent à bâtir un projet partagé et à apporter tous les éléments techniques et économiques. Elles permettront d'envisager le montage opérationnel du projet et de répondre à des questions comme :

Quelles maîtrises d'ouvrage ? quels modes de financement ? quel calendrier de réalisation ?

Quels coûts ?

À ce stade encore préliminaire des études, il convient de rester prudent sur les coûts. L'estimation réalisée lors des études d'opportunité ressortait à environ 600 millions d'euros pour le programme d'investissement ferroviaire aux conditions économiques de 2005, hors coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, et coûts annexes (foncier, surcoûts liés aux travaux sur voies circulées, etc). Ce montant comprenait la réalisation de la gare d'agglomération à Saint Sever et du tunnel de raccordement, ainsi qu'un scénario tram-train minimal (empruntant les infrastructures existantes à la traversée de Rouen).

Le comité de pilotage a considéré que cette première estimation était à l'échelle des enjeux du projet. Il a décidé de poursuivre la réflexion sur le site qui présente la meilleure adéquation avec les objectifs de l'opération.



* Commission Nationale du Débat Public



Terrains RFF/SNCF de Saint-Sever
Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf

À vous la parole



Affectant le territoire de façon significative, le projet nécessite une forte concertation avec les usagers, les riverains et les acteurs locaux. Il est donc apparu intéressant de programmer dès ce stade des actions d'information et de concertation, qui s'effectueront en 3 étapes :

- **dès janvier 2008** avec les milieux socio-économiques et institutionnels ;
- **à partir de septembre 2008** avec les associations ;
- **à l'automne 2008** avec la population.

La concertation sera un moment de dialogue privilégié avec les populations concernées, l'occasion d'adapter le projet aux besoins réels et de permettre à l'ensemble des acteurs concernés de se l'approprier.

Pour en savoir plus...

— Région Haute-Normandie - 02 35 52 22 89

— Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération de Rouen-Elbeuf - 02 32 10 51 00

Réalisation : Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf