

# Ligne Nouvelle Paris Normandie

## Nouvelle gare d'agglomération de Rouen

Le projet de nouvelle gare de Rouen, engagé dès le début des années deux mille pour répondre aux problèmes de saturation du trafic ferroviaire et pour anticiper les besoins futurs, apparaît aujourd'hui comme un élément constitutif de la LNPN. Dans le cadre du débat public, RFF, le maître d'ouvrage, propose deux possibilités d'implantation. Cette synthèse vise à clarifier les deux scénarii envisagés en retraçant l'origine et les fonctionnalités attendues du projet et en comparant les solutions portées au débat.

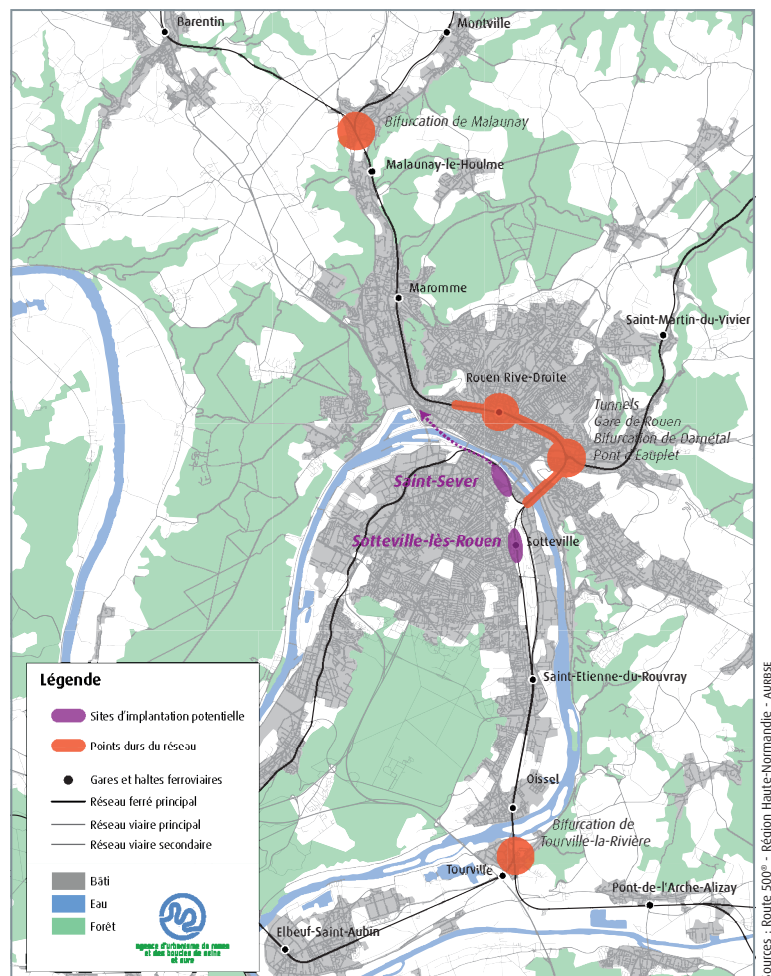
### L'origine du projet

La saturation du nœud ferroviaire rouennais est mise en évidence dès le schéma directeur élaboré de 1994 à 2001 qui acte le principe d'une nouvelle gare d'agglomération. À partir de 2003, la Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf engagent les « études de valorisation du réseau ferroviaire rouennais » qui comprennent la comparaison de sept sites (dont la gare actuelle) pour l'implantation et le développement d'un quartier de gare, l'évaluation des besoins et de la capacité du réseau ferroviaire à 2020, ainsi que l'étude d'un système de transport périurbain. En conclusion de ces études, le positionnement en rive gauche, sur le site de l'ancienne gare Saint-Sever, indissociable d'un tunnel sous-fluvial, apparaît le plus pertinent et justifie la poursuite de la démarche.

À partir de 2006, les « pré-études fonctionnelles » visent à vérifier la localisation au regard des contraintes et précisent les caractéristiques du projet urbain associé, ou encore les besoins de mobilité des usagers et l'accessibilité du nouvel équipement. Enfin en 2008 et 2009, une vaste concertation est organisée.

Dans le cadre du débat public, RFF a souhaité réintégrer la possibilité d'une implantation sur le site de la gare actuelle de Sotteville-lès-Rouen, présentée comme permettant de s'affranchir d'un nouveau franchissement sous-fluvial indispensable à l'option Saint-Sever, en empruntant le pont ferroviaire actuel ■

### Les points durs du réseau et les sites portés au débat



## Les fonctionnalités attendues

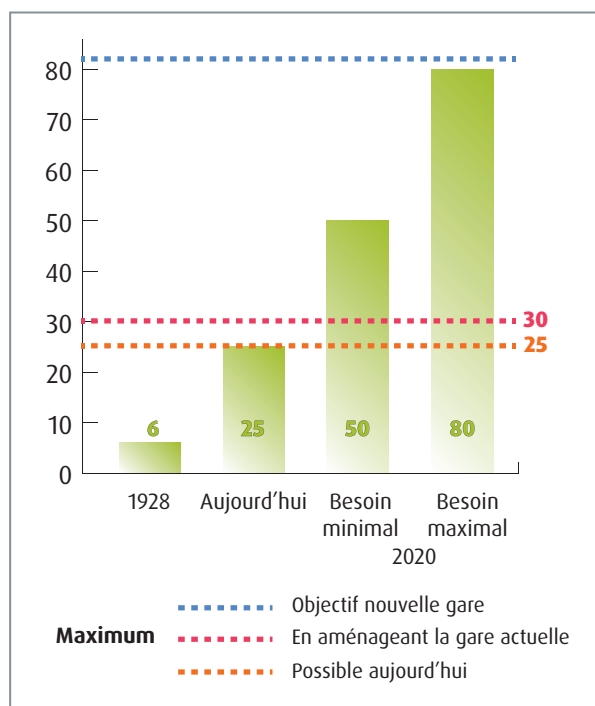
### Les besoins futurs

Le positionnement de la gare de Rouen Rive Droite implique le passage de nombreux points durs qui limitent la capacité du système ferroviaire. Cette situation ne permet pas actuellement de répondre de façon satisfaisante aux besoins, ni d'anticiper l'augmentation des trafics attendue dans les prochaines années. La nouvelle gare devra permettre de résorber les points de congestion, mais aussi accueillir et anticiper les besoins de mobilité futurs en offrant la possibilité de développer les trafics et les nouveaux services tels que les liaisons périurbaines. Basée sur le modèle de la gare de « rendez-vous\* », elle doit permettre de développer l'étoile ferroviaire en créant un pôle où les correspondances seront facilitées.

### Une gare accessible et multimodale

Parmi les études menées depuis 2003, l'enquête auprès des usagers de la gare de Rouen Rive Droite a permis d'établir le profil des voyageurs. Ceux-ci se répartissent de manière égale entre ceux qui viennent exercer une activité à Rouen (51%) et ceux qui vivent à Rouen ou dans sa région et vont exercer une activité ailleurs (49%). Ceux qui viennent restent en majorité dans la commune de Rouen, ceux qui partent en sont aussi principalement issus (55%). Actuellement, les voyageurs utilisent majoritairement des modes de transport respectueux de l'environnement pour

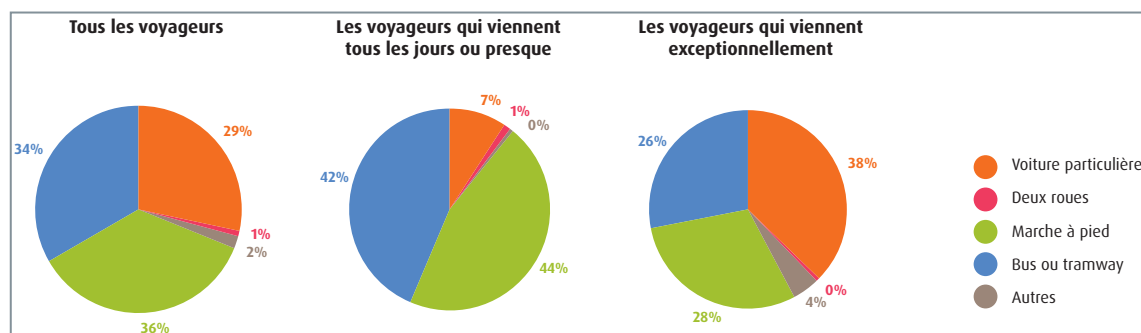
### Nombre de trains par heure de pointe



Sources : Études de valorisation du réseau ferroviaire rouennais - Région HN - Syndicat mixte pour le SCOT Rouen-Elbeuf

se rendre à la gare Rive Droite. Cette situation qui est déjà favorable (la centralité en relation immédiate avec les emplois et l'accessibilité) doit se renforcer avec la nouvelle gare. Celle-ci doit être implantée en lien avec un réseau de transport urbain et périurbain structurant et minimiser les ruptures de charges en étant conçue comme un pôle d'échange multimodal relié aux lieux d'habitat et d'activités de l'agglomération.

### Mode d'accès et de départ des voyageurs à la gare de Rouen Rive Droite



Sources : Enquête auprès des usagers de la gare de Rouen Rive Droite 2007

### Le quartier de gare

La nouvelle gare doit s'inscrire dans un projet urbain regroupant l'ensemble des fonctions d'un lieu de vie (résidentielles, de loisirs, de services...) et développant un quartier

tertiaire supérieur emblématique en position stratégique. Elle doit être ouverte et connectée aux autres pôles du territoire en s'intégrant dans une architecture multimodale des mobilités ■

\* Le principe de gare de « rendez-vous » est une méthode d'exploitation du réseau qui, allée au cadencement des horaires, permet d'offrir toutes les correspondances possibles en concentrant les départs et les arrivées autour d'un temps donné, dit de « rendez-vous », durant lequel tous les trains sont en gare.

## Comparaison des scénarii

### Les capacités d'exploitation et les temps de parcours

L'option d'une implantation de la nouvelle gare sur le site de Saint-Sever, alliée au nouveau franchissement sous-fluvial, permet de séparer les flux des trains Grandes Lignes des liaisons fret, TER et périurbaines et évite de réemprunter la section souterraine déjà saturée du pont d'Eauplet à la bifurcation de Malaunay, en passant par la gare actuelle. L'implantation sur le site de Sotteville, en empruntant la ligne historique, ne permet pas d'envisager l'accueil de nouveaux trafics fret et voyageurs et obligera l'arbitrage des fonctions du réseau ou la création de nouvelles infrastructures coûteuses pour répondre à toutes les fonctionnalités (création d'une 3<sup>e</sup> voie entre Sotteville-lès-Rouen et Malaunay nécessitant la reprise des ouvrages existants).

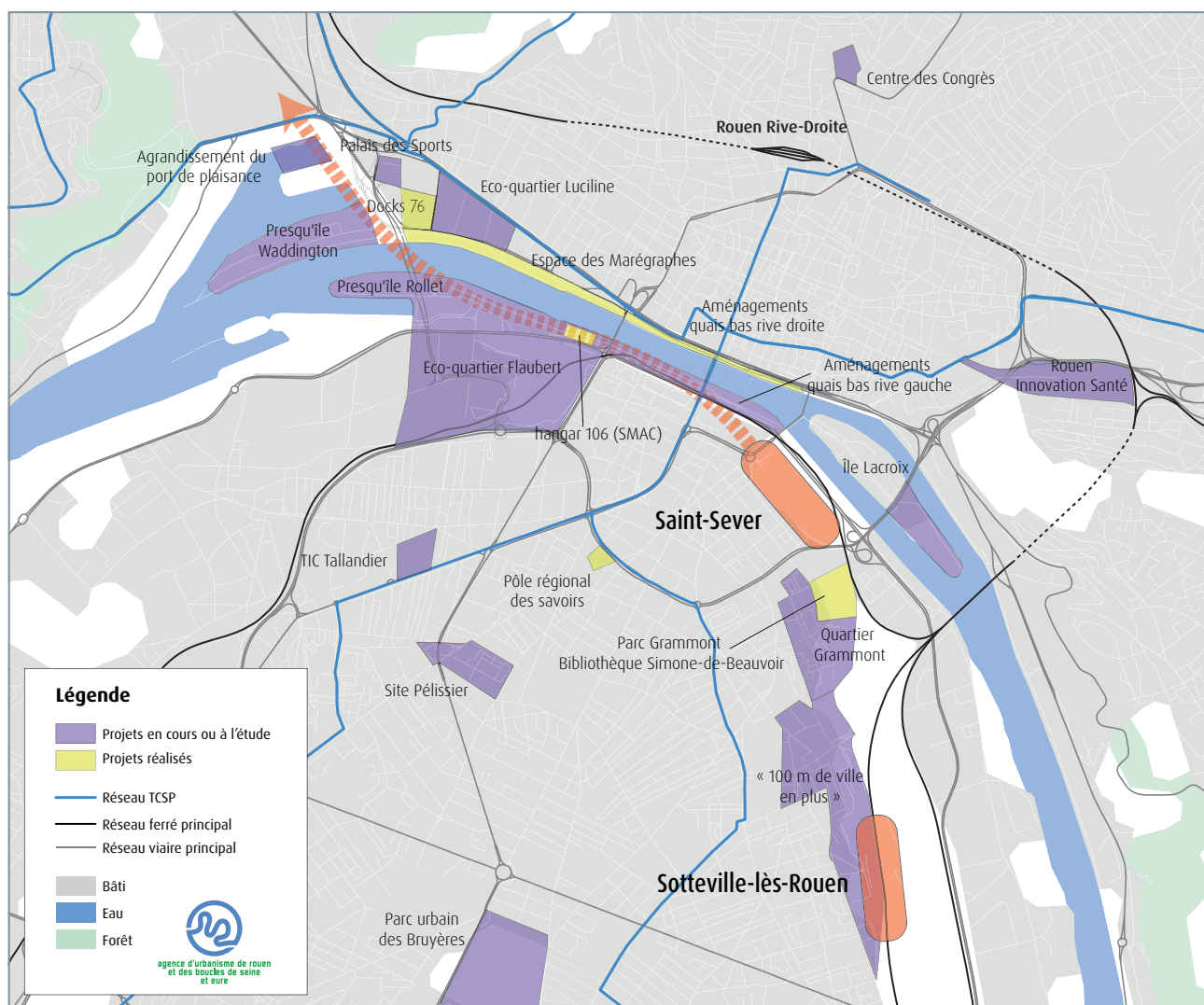
L'implantation à Sotteville a un impact négatif sur les temps de parcours entre Paris et Le Havre en raison des difficultés de circulation sur cette section. De même,

du fait de son positionnement plus excentré, les temps de parcours de « centre à centre » sont plus importants et ne permettent pas d'envisager une desserte performante du pôle d'emplois en cœur d'agglomération.

### Les enjeux urbains du quartier de gare

Le site de Saint-Sever dispose d'atouts, grâce à sa centralité et aux capacités foncières à mobiliser permettant le développement d'un quartier d'affaires « vitrine ». Ce positionnement lui permet d'être complémentaire aux autres sites du territoire, en regroupant des fonctions métropolitaines supérieures et en s'intégrant au projet « Seine Cité ». Enfin, sa proximité au pôle tertiaire administratif et commercial existant permet de sécuriser l'investissement dans la durée. Le site de Sotteville nécessiterait, dès le départ, un développement immobilier très important, pour obtenir l'effet « vitrine », qui toutefois serait contraint par les infrastructures et les fonctions ferroviaires.

## Les sites retenus au débat public et les principaux projets



## Le fret

Le développement du fret ferroviaire nécessite de disposer de nouveaux sillons de qualité garantissant la fiabilité des acheminements. Seule l'implantation de la nouvelle gare sur le site de Saint-Sever et le passage sous-fluvial, en séparant les flux et en soulageant l'infrastructure existante, permettent d'envisager l'augmentation des trafics de marchandises.

À l'inverse, l'implantation sur le site de Sotteville et la réutilisation de la section Sotteville-Malaunay ne permettent pas d'accueillir de nouveaux trafics fret à l'horizon du projet. De plus, en l'absence d'évaluation des besoins et d'une vision stratégique du développement du fret ferroviaire, la solution d'implanter une gare en bordure du triage de Sotteville, impliquant sa réorganisation, risquerait d'hypothéquer sérieusement les possibilités de développement ultérieur du mode ferroviaire pour le transport de marchandises.

## Accessibilité et répartition modale

Du fait de sa centralité, l'option d'une implantation sur le site de Saint-Sever répond mieux aux fonctionnalités attendues de la nouvelle gare. Facilement accessible par le réseau viaire, l'emplacement s'intègre aussi au projet de développement du réseau de transports collectifs de La CREA.

L'intégration du site de Sotteville dans le réseau de transports urbains structurant est plus difficile. La répartition modale y est défavorable au regard des objectifs de La CREA et de la situation de la gare actuelle.

### Répartition modale des accès à la gare à l'horizon 2025

Modes \ Sites	Rouen Rive Droite	Saint-Sever	Sotteville
Transports en commun	33,6%	45,0%	30,0%
Marche à pied	35,5%	20,0%	5,0%
Voiture	28,5%	30,0%	60,0%
Vélo	2,4%	5,0%	5,0%

Source : La CREA

## Les coûts

La différence de coût entre les deux options d'implantation de la nouvelle gare d'agglomération est évaluée à 400 millions d'euros de moins pour la variante de Sotteville. Mais cet écart ne prend pas en compte les investissements nécessaires pour obtenir des fonctionnalités ferroviaires égales et ainsi accueillir le développement des trafics attendus à l'horizon du projet LNP.

Les études comparatives des deux sites, menées par La CREA, ont aussi montré la nécessité d'un effort d'investissement plus important pour raccorder le site de Sotteville au réseau de transports collectifs de l'agglomération (environ 40 millions d'euros), ainsi qu'un investissement au moins équivalent pour la création et l'amélioration des accès routiers ■

## En conclusion

À ce jour, à la suite des études menées depuis 2003 et de l'intégration du projet de gare d'agglomération dans celui de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, les collectivités et les acteurs locaux se sont très majoritairement rassemblés autour de la solution Saint-Sever alliée à un nouveau franchissement sous-fluvial. Après examen des avantages et des inconvénients des deux solutions, le maître d'ouvrage a lui aussi retenu cette option comme préférentielle.



agence d'urbanisme de rouen  
et des bouches de seine  
et eure

101, boulevard de l'Europe  
CS 30220

76004 Rouen Cedex 1

Tél : 02 35 07 04 96

Fax : 02 35 36 82 98

Courriel : [contact@aurbse.org](mailto:contact@aurbse.org)

Site : [www.aurbse.org](http://www.aurbse.org)