



VALORISATION DU RESEAU FERRE DE L'AIRE METROPOLITAINE DE ROUEN/ELBEUF

Pré-études fonctionnelles

**Accord-cadre de partenariat et de
financement**

1.Contexte et enjeux

Depuis 2003, une réflexion partenariale est engagée dans l'aire de Rouen-Elbeuf, sous l'égide de la Région Haute-Normandie et du Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, sur la valorisation du réseau ferré d'agglomération à l'horizon 2020.

Il s'agit de définir un programme d'investissements sur le réseau ferroviaire de l'agglomération Rouen – Elbeuf qui permette d'envisager la création d'un pôle de développement économique autour d'une gare d'agglomération et d'assurer à long terme un bon fonctionnement du système ferroviaire dans toutes ses composantes.

Cette réflexion repose donc sur une imbrication étroite d'enjeux urbains et d'enjeux de transport. La saturation prévisible de l'outil ferroviaire ne permet pas de développer à terme l'offre de transport de façon à répondre aux besoins de déplacements de la population et permettre le développement des territoires, notamment dans le cadre de la recherche d'une liaison efficace avec l'Île-de-France.

D'autre part, le manque d'emplois tertiaires de haut niveau est reconnu comme un frein au développement économique de l'agglomération Rouen - Elbeuf, mais aussi plus largement de la région Haute-Normandie dans son ensemble. La création d'une nouvelle gare d'agglomération constitue une opportunité pour développer une offre tertiaire de qualité, en lien rapide avec Paris et de ses principaux centres de décision.

Ces enjeux ont été pris en compte depuis plusieurs années par les acteurs locaux et intégrés dans les projets territoriaux. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), approuvé par le comité syndical du 2 février 2001, repose sur un principe général d'affirmation de la centralité urbaine (fonction métropolitaine).

Le document stipule que *« le site de la future gare doit être un lieu d'échange multimodal parfaitement intégré dans l'espace urbain, à proximité des services (hôtellerie et restauration) et offrir des disponibilités foncières. [...] »*

Le site est porteur de développement et d'image pour la ville. Il doit :

- *s'intégrer dans le réseau de l'agglomération en assurant une bonne continuité vers Le Havre ;*
- *intégrer les transferts modaux en minimisant les ruptures de charge vers le réseau de transports collectifs structurants de l'agglomération et en garantissant son accessibilité routière ;*
- *être relié rapidement aux principaux secteurs de développement et d'activités tertiaires, à commencer par le centre de Rouen ;*
- *être l'occasion d'un programme de développement économique porteur pour l'agglomération et pour le secteur dans lequel il s'insère. »*

La liaison Barentin / Rouen / Elbeuf procède de la même logique de désaturation du réseau ferroviaire et de développement harmonieux des territoires.

Selon le SCoT, la desserte des pôles périphériques doit permettre « *la réduction des temps de parcours, qui devient un objectif prioritaire pour compenser les distances concernées* ».

Plus généralement, elle doit :

- S'insérer dans une logique de territoire à l'échelle de la région urbaine,
 - Participer et accompagner le dynamisme des pôles de développement économiques périurbains et urbains,
 - Satisfaire une demande de déplacements grandissante entre Rouen et les pôles secondaires que sont Barentin au nord et Elbeuf au sud. En particulier, elle doit desservir le centre de la commune d'Elbeuf,
 - Renforcer le maillage de l'agglomération avec les réseaux de transports structurant tant au niveau périurbain qu'urbain en favorisant l'interconnexion avec les modes existants.
-

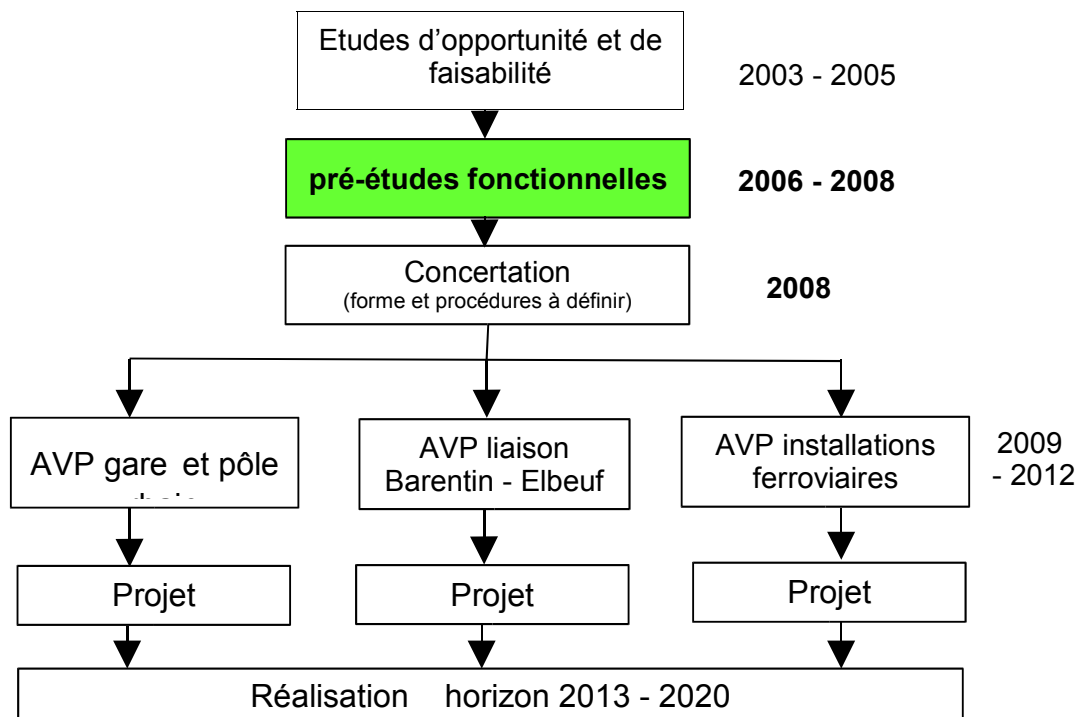
2. Les étapes du projet

En 2003-2005, une première étape de la réflexion (**études d'opportunité et de faisabilité**) a consisté, dans une approche globale, à envisager les différentes possibilités de valorisation du réseau ferré de l'aire Rouen-Elbeuf, sous la forme de scénarios contrastés combinant trois démarches partielles :

- une étude sur la localisation de la gare d'agglomération,
- une étude sur la faisabilité d'une liaison périurbaine Barentin, Rouen et Elbeuf,
- une étude de capacité et d'exploitation appuyée sur des hypothèses de trafic ferroviaire à horizon 2020.

A l'issue de cette première étape, un site de gare d'agglomération a été retenu sur la rive gauche de Rouen (gare Saint-Sever) pour être approfondi. Son articulation avec le site de la gare actuelle (Rouen Rive Droite) constitue un enjeu important. La gare d'agglomération à Saint-Sever s'accompagnerait d'un nouveau franchissement souterrain de la Seine, d'une liaison périurbaine Barentin / Rouen / Elbeuf dont le tracé reste à définir et d'aménagements ferroviaires permettant d'écouler l'ensemble des trafics.

A ce stade s'amorce donc une deuxième étape dans la réflexion (2006-2008) – **pré-études fonctionnelles** - qui vise à asseoir la faisabilité du projet dans ses différentes composantes et en assurer une définition précise permettant l'inscription du projet dans les documents de planification et de programmation et la réalisation, à l'étape suivante, des avant-projets.



Le présent document a pour objet l'organisation de cette phase d'études.

3. Les pré-études fonctionnelles

Les pré-études fonctionnelles permettront de :

- bâtir un projet unique partagé et suffisamment bien défini,
- asseoir la faisabilité technique et les coûts
- mesurer l'impact du projet sur l'évolution de l'agglomération
- avoir répondu à toutes les interrogations de tous les acteurs,
- définir les maîtrises d'ouvrage,
- engager les réflexions sur le financement,
- définir les modalités de la concertation
- aboutir à la signature d'un document d'engagement définissant les orientations partagées pour la mise en œuvre du projet.

Elles se décomposent en trois approches partielles qui alimentent la réflexion globale :

- **la nouvelle gare et l'évolution de l'agglomération,**
- **la liaison Barentin / Rouen / Elbeuf,**
- **les infrastructures ferroviaires.**

La coordination des études fera l'objet d'une mission spécifique qui inclura également la préparation de la phase suivante : définition des maîtrises d'ouvrage, financement, concertation (mission d'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage-expert).

A titre indicatif, un programme prévisionnel des études est annexé. Il pourra être ajusté lors de l'établissement des cahiers des charges avec l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage-expert.

4. Les acteurs

L'imbrication dans une approche globale des enjeux transport et urbanisme est inhérente au projet depuis son origine. Cette particularité a conduit à confier la maîtrise d'ouvrage des études d'opportunité et de faisabilité à deux acteurs représentant ces deux domaines de compétences : la Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCoT.

Ce dispositif sera reconduit pour la phase de pré-études fonctionnelles, en association plus étroite avec d'autres partenaires, dans une logique de transition depuis des maîtrises d'ouvrage liées à la réflexion préliminaire globale vers des maîtrises d'ouvrage opérationnelles.

L'association des partenaires s'effectue à différents niveaux :

- **La maîtrise d'ouvrage des études**

Elle se répartit de la manière suivante :

- **Nouvelle gare et évolution de l'agglomération** : maîtrise d'ouvrage groupée Syndicat mixte pour le SCoT (coordonnateur) / Agglo. de Rouen / Agglo. d'Elbeuf
-

- **Liaison Barentin / Rouen / Elbeuf** : maîtrise d'ouvrage Région Haute-Normandie
- **Infrastructures ferroviaires** : maîtrise d'ouvrage Région Haute-Normandie

Elle assure le travail administratif et technique de passation des marchés, choix des prestataires et de suivi des prestations.

Elle s'entoure des partenaires directement concernés pour la réalisation des étapes principales, notamment lors de la rédaction des cahiers des charges. Les partenaires privilégiés sont :

- **Nouvelle gare et évolution de l'agglomération** : Syndicat mixte pour le SCoT, Région Haute-Normandie, Département de la Seine-Maritime, Agglo. de Rouen, Agglo d'Elbeuf, Ville de Rouen, Etat, RFF, SNCF
- **Liaison Barentin / Rouen / Elbeuf** : Syndicat mixte pour le SCoT, Région Haute-Normandie, Agglo. de Rouen, Agglo. d'Elbeuf, Ville de Rouen, Etat, RFF
- **Infrastructures ferroviaires** : Syndicat mixte pour le SCoT, Région Haute-Normandie, Etat, RFF. En outre, les implications foncières des études sur les infrastructures ferroviaires seront envisagées avec les collectivités territoriales concernées.

Chaque partenaire désigne un représentant permanent, qui participe également au Comité Technique. Il s'engage à fournir les informations nécessaires au travail d'étude.

▪ Le Comité Technique

Il réunit, de façon régulière et aux étapes importantes de la démarche, l'ensemble des partenaires associés :

- Région Haute-Normandie : autorité organisatrice des transports régionaux et compétente en matière de développement économique ;
 - Syndicat Mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf : chargé de la mise en œuvre du SCoT approuvé, et compétent pour définir le nouveau projet d'agglomération autour de la gare, socle du futur SCoT ;
 - Communauté de l'agglomération rouennaise : autorité organisatrice des transports urbains et compétente en matière d'aménagement de zones d'aménagement d'intérêt communautaire ;
 - Communauté de l'agglomération d'Elbeuf, boucle de Seine: autorité organisatrice des transports urbains et compétente en matière d'aménagement de zones d'aménagement d'intérêt communautaire ;
 - Ville de Rouen : compétente en matière d'urbanisme sur le territoire concerné par la gare d'agglomération ;
 - Communauté de communes Caux-Austreberthe : territoire desservi par la partie nord de la liaison Barentin – Rouen – Elbeuf ;
-

- RFF : propriétaire des infrastructures ferroviaire et compétent pour tous les aménagements qui en relèvent ;
- SNCF : exploitant ferroviaire, gestionnaire des gares ;
- Département de Seine-Maritime : autorité organisatrice des transports interurbains ;
- Etat : compétent sur le développement du réseau ferré national et au titre de l'aménagement des territoires.

Le Comité Technique permet à l'ensemble des partenaires d'avoir une vision transversale de la démarche et se réunit notamment pour préparer les réunions du Comité de Pilotage.

D'autres institutions pourront être associées en tant que de besoin à cette instance.

▪ **Le Comité de Pilotage**

Il réunit les représentants politiques ou décisionnels de ces mêmes partenaires :

- Le Préfet de Région,
- Le président du Conseil Régional de Haute-Normandie,
- Le président du Syndicat Mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf,
- Le président de la Communauté de l'agglomération rouennaise,
- Le président de la Communauté de l'agglomération d'Elbeuf, boucle de Seine,
- Le Maire de la Ville de Rouen,
- Le directeur régional de RFF,
- Le directeur régional de la SNCF,
- Le président du Conseil Général de Seine-Maritime,
- Le président de la Communauté de Communes Caux-Austreberthe.

ou leur représentant.

Il est présidé alternativement par le Président du Syndicat Mixte pour le SCoT et par le Président du Conseil Régional de Haute-Normandie, ou leurs représentants.

Il fixe les orientations principales, valide les conclusions des études et effectue des choix sur les différentes options proposées.

5. Le financement

5.1. Montant des pré-études fonctionelles

Les pré-études fonctionelles s'inscriront dans une enveloppe maximale de 2.152.800 € TTC (1 800 000 € HT). Ce montant non révisable. La répartition entre études est estimée comme suit :

Etudes	Montants en euros TTC	Montants en euros HT
Nouvelle gare et évolution de l'agglomération	418 600	350 000
Liaison Barentin / Rouen / Elbeuf	358 800	300 000
Infrastructures ferroviaires (y compris études géotechniques)	1 076 400	900 000
Coordination des études	299 000	250 000
Total	2 152 800	1 800 000
<i>Sous-total Syndicat mixte pour le SCoT</i>	<i>418 600</i>	<i>350 000</i>
<i>Sous-total Région Haute-Normandie</i>	<i>1 734 200</i>	<i>1 450 000</i>

Les montants sont susceptibles d'évoluer à l'intérieur de l'enveloppe au moment de la définition plus précise des missions par l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage-expert et de l'attribution des marchés.

5.2. Participation des partenaires

Le coût des études sera supporté par l'ensemble des partenaires comme suit :

Partenaires	Part financée	Montant maximal
Région Haute-Normandie	20%	430 560 €
Syndicat Mixte pour le SCoT	5%	107 640 €
Etat	20%	430 560 €
Département de Seine-Maritime	15%	322 920 €
Agglo de Rouen	15%	322 920 €
Ville de Rouen	10%	215 280 €
Agglo d'Elbeuf	5%	107 640 €
RFF	5% ¹	107 640 €
SNCF	5% ²	107 640 €
Total		2 152 800 €

5.3. Principes de financement

¹ Au titre des infrastructures ferroviaires

² Au titre de la gare d'agglomération

Les études seront payées aux prestataires par les maîtres d'ouvrages ayant passé la commande :

- **Nouvelle gare et évolution de l'agglomération** : Syndicat mixte pour le SCoT
- **Liaison Barentin / Rouen / Elbeuf** : Région Haute-Normandie
- **Infrastructures ferroviaires** : Région Haute-Normandie
- **AMO-expert** : Région Haute-Normandie

Les partenaires versent leur participation en quatre versements qui se calculent pour chaque partenaire comme suit :

Echéance		Montant total des échéances
N°1	6 mois après notification du marché à l'AMO-expert	10 % du coût maximal total x taux de participation
N°2	12 mois après notification du marché à l'AMO-expert	30 % du coût maximal total x taux de participation
N°3	18 mois après notification du marché à l'AMO-expert	30 % du coût maximal total x taux de participation
N°4	Après l'achèvement des études et au plus tôt en janvier 2008	Solde (calculé sur la base du coût réel)

RFF participera à l'opération au titre des infrastructures ferroviaires uniquement et versera 100 % de chaque échéance à la Région.

La SNCF participera à l'opération au titre de la gare d'agglomération uniquement et versera 100 % de chaque échéance au Syndicat mixte pour le SCoT.

Il est par ailleurs convenu que le Syndicat mixte pour le SCoT et la Région ne se font pas de reversement lors des 3 premières échéances. Les participations des autres partenaires (Etat, Département, CAR, CAEBS, Ville de Rouen) sont donc calculées au *pro rata* de leur taux de participation sur la somme estimée à chaque échéance, moins les parts de la Région, du Syndicat Mixte, de RFF et de la SNCF, soit sur 65 % de la somme estimée.

Ces partenaires versent leur échéance à la Région et au Syndicat Mixte pour le SCoT, sur présentation d'un mémoire reprenant l'ensemble des études de chaque commanditaire.

Compte tenu de ces principes, les montants versés au Syndicat Mixte pour le SCoT sont les suivants :

Echéance	Etat	CG76	CAR	CAEBS	Rouen	RFF	SNCF
N°1	6348 €	4761 €	4761 €	1587 €	3174 €	0 €	10764 €
N°2	19044 €	14283 €	14283 €	4761 €	9522 €	0 €	32292 €
N°3	19044 €	14283 €	14283 €	4761 €	9522 €	0 €	32292 €
N°4	solde	solde	solde	solde	solde	0 €	solde

Les montants versés à la Région Haute-Normandie sont les suivants :

Echéance	Etat	CG76	CAR	CAEBS	Rouen	RFF	SNCF
N°1	36708 €	27531 €	27531 €	9177 €	18354 €	10764 €	0 €

N°2	110124 €	82593 €	82593 €	27531 €	55062 €	32292 €	0 €
N°3	110124 €	82593 €	82593 €	27531 €	55062 €	32292 €	0 €
N°4	solde	solde	solde	solde	solde	solde	0 €

Les sommes dues au titre du présent accord cadre sont réglées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture.

Un décompte définitif est effectué par chaque commanditaire après l'achèvement des études pour l'établissement du solde.

La Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCoT font parvenir ce décompte définitif par courrier aux partenaires. La Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCoT, selon les cas, appellent auprès des partenaires les fonds correspondant au solde de leur participation ou leur reversent le trop perçu.

Les montants maximaux de participation sont calculés sur le coût TTC des études. Au cas où les maîtres d'ouvrages pourraient se voir compenser tout ou partie de la TVA, le montant des participations serait ajusté en conséquence au moment du calcul du solde.

6. Propriété des études

Les études qui résulteront du présent accord-cadre seront communiquées aux partenaires. Elles pourront être communiquées aux collectivités locales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion sera subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

7. Communication

Les partenaires s'engagent à communiquer sur le contenu des études de façon concertée. Ils font mention de tous les co-financeurs dans toute publication ou communication.

8. Modification de l'accord-cadre

Toute modification du présent accord-cadre donne lieu à l'établissement d'un avenant.

9. Litiges

A défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal administratif de Rouen.

10. Mesures d'ordre

La présente convention prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des partenaires et expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A....., le

Pour l'Etat,
Le Préfet de Région,

Pour l'AFITF

Pour le Syndicat Mixte pour le
SCoT,
Le Président,

Pour la Région
Haute-Normandie,
Le Président
du Conseil Régional,

Pour la Communauté
d'Agglomération de Rouen,
Le Président,

Pour le Département
de Seine Maritime,
Le Président
du Conseil Général,

Pour la Ville de Rouen,
Le Maire,

Pour la Communauté
d'Agglomération d'Elbeuf,
Le Président,

Pour RFF,
Le Directeur Financier

Pour la SNCF,

Annexe

Programme d'études

Nouvelle gare et évolution de l'agglomération :

Modification des habitudes de déplacements liés à l'utilisation des services ferroviaires :

Enquête sur les habitudes actuelles des différentes catégories d'utilisateurs du site de la gare Rive-Droite (voyageurs et autres)

Prospectives et enjeux liés à une modification des services ferroviaires

Propositions : quelles modifications des infrastructures et des dessertes sont nécessaires pour desservir la gare et le quartier associé (VP, TC, modes doux). Un chiffrage des coûts sera effectué.

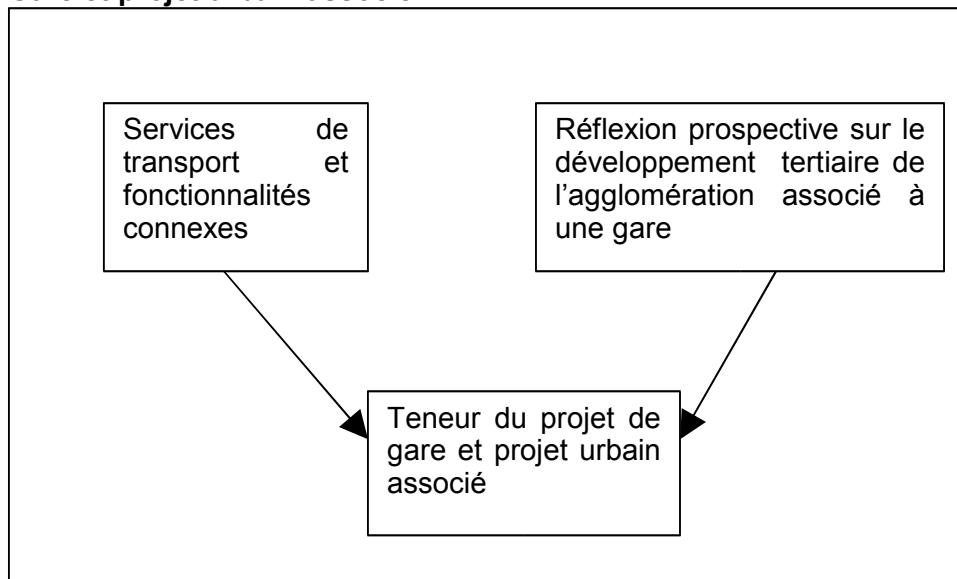
Analyse des évolutions du foncier :

Evolution des stratégies de localisation des activités et des logements

Analyse prospective des évolutions des coûts fonciers et immobiliers (logement et activité) :

- de manière fine autour du site de la nouvelle gare
- de manière fine autour du site de la gare rive droite
- de manière moins fine à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération

Gare et projet urbain associé :



Services de transport et fonctionnalités connexes de la gare :

- Définition d'un référentiel des services ferroviaires et des fonctionnalités souhaitées dans une gare d'agglomération (intermodalité, accueil, information, consommation).
- Diagnostic sur les services ferroviaires et fonctionnalités (intermodalité, accueil, information, consommation) offertes par la gare Rive Droite.

Réflexion prospective générale sur le développement tertiaire de l'agglomération :

Déterminer ce que peut être l'ambition tertiaire autour d'un site de gare dans l'agglomération Rouen-Elbeuf, compte tenu du contexte économique et urbain local : fonctionnement et dysfonctionnements du secteur tertiaire, représentation et manques des différents segments/types de tertiaire, synergie avec le tissu économique local et

régional dans sa globalité, la situation et les conditions de desserte à environ une heure de Paris et des principaux centres de décision, les évolutions récentes et une approche prospective...

- ⇒ diagnostic et vision prospective
- ⇒ pistes, propositions

Teneur du projet de gare et du projet urbain associé :

Volet transports

- Définition des services ferroviaires et problématique des correspondances.
- Propositions sur les modalités concrètes de mise en œuvre des fonctionnalités à assurer par une gare nouvelle (dimensionnement gare, parking, gare routière, échange avec transports urbains, accueil...)

Volet développement tertiaire et urbain (dans sa relation au développement économique et urbain de l'agglomération et aux objectifs du SCoT).

- ⇒ Diagnostic des spécificités propres à chaque site et pistes en découlant
- ⇒ Proposition d'un ou deux scénarios pour chaque site, incluant la qualification et la quantification du développement possible, les synergies avec les autres sites de développement économique de l'agglomération, la définition d'activités d'accompagnement, la relation à l'espace urbain (intégration au quartier et mixité des fonctions), caractéristiques générales de la forme urbaine du projet...

Liaison périurbaine Barentin / Rouen / Elbeuf :

Le tracé de la liaison périurbaine Barentin / Rouen / Elbeuf reste à définir. Plusieurs options sont envisageables : corridor est ou ouest, différents tracés en centre-ville de Rouen, liaison restant sur le Réseau Ferré National ou tram-train, tout en desservant le centre de la commune d'Elbeuf. A ce stade, il s'agit de fournir tous les éléments permettant de prendre une décision sur le projet.

Eléments techniques :

Asseoir la faisabilité technique par l'étude de points particuliers présentant une difficulté importante, et évaluer les coûts et les conséquences en matière d'exploitation :

- la traversée de la zone SEVESO à Grand-Couronne (corridor ouest),
 - la traversée de la Seine à Elbeuf,
 - l'emprunt de l'infrastructure Métrobus entre la gare rive droite et la rive gauche,
 - l'emprunt de l'infrastructure Téor de Maison Normande (Déville-lès-Rouen) au centre-ville de Rouen,
 - le débranchement du réseau ferré national (RFN) à Maison Normande vers Téor (hors modification du RFN),
 - le débranchement du RFN à la gare vers le métrobus
 - Mener les études de sécurité nécessaires pour assurer la faisabilité et les coûts (problématique des tunnels, passages à niveau...)
 - ...
-

Eléments stratégiques :

Envisager les conséquences globales sur le fonctionnement de l'agglomération et l'évolution des dessertes sur chacun des corridors (tram-train, train, transports urbains ;

Potentialités et risques pour l'agglomération d'Elbeuf liés à l'amélioration des dessertes Rouen/Elbeuf, pour chacun des corridors

Synthèse des éléments permettant le choix

Etude comparative des deux corridors

Reprise des scénarios envisageables en fonction des hypothèses de gare d'agglomération et analyse multicritère complète

Réseau ferré :**Asseoir la faisabilité et les coûts des aménagements à prévoir sur le réseau ferré :**

- recenser finement toutes les fonctions à assurer (circulations commerciales, accès dépôt, dessertes fret, ...)
- préciser la consistance des installations (tout ce qui est juste nécessaire à l'établissement d'un graphique et d'un chiffrage affiné) : schémas de voie, définition des ouvrages principaux, tracés en plan, profils en long, signalisation, ...
- tracer un graphique de circulation et examiner l'occupation des voies en gare
- réaliser toutes les autres études nécessaires pour assurer la faisabilité du projet et le calcul de coût affiné (géotechnique, sécurité tunnel ...)
- envisager les impacts fonciers et les problématiques de phasage des travaux sur lignes exploitées
- modification du RFN liées aux débranchements du tram-train,
- ...

Etudier les capacités résiduelles et déterminer les goulots d'étranglement ultérieurs

Un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage-expert sera recruté pour aider à la mise en œuvre des études, avec pour objectif :

- aider à l'écriture des cahiers des charges
 - assurer la coordination et les présentations dans les différentes instances
 - aider à la définition des maîtrises d'ouvrage pour les phases ultérieures
 - aider à la définition des principes de financement
 - faire des propositions sur la définition de stratégie de concertation
-