

**PROTOCOLE - CADRE**  
**Ville de ROUEN / C.A.R / R.F.F/ S.N.C.F. / P.A.R. / V.N.F.**  
**GRANDS PROJETS d'AMÉNAGEMENT de la MÉTROPOLE ROUENNAISE**

-----

**Entre :**

- 1) la Ville de ROUEN, représentée par Monsieur Pierre ALBERTINI, son Maire, dûment habilité par délibération du...,
- 2) la Communauté de l'Agglomération Rouennaise (CAR), représentée par Monsieur François ZIMERAY, son Président, dûment habilité par délibération du...,
- 3) Réseau ferré de France (RFF), établissement public national à caractère industriel et commercial, dont le siège social est à Paris (75648), 92 avenue de France, représenté par Monsieur Michel BOYON, son Président,
- 4) la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial dont le siège est à Paris (75014), 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Madame Anne-Marie IDRAC, sa Présidente,
- 5) le Port Autonome de Rouen (PAR), représenté par Madame Martine BONNY, Directrice Générale du Port Autonome et Monsieur Ghislain de BOISSIEU, Président du Conseil d'Administration, dûment habilités par délibération du ...,
- 6) Voies Navigables de France (VNF), représenté par Monsieur François BORDRY, son Président,

Désignés ci-après « les partenaires »

**EXPOSE :**

**Préambule**

▪ Objet du protocole

L'objet du présent protocole est de définir le cadre des rapports entre la Ville de Rouen, la CAR, RFF, la SNCF, le PAR et VNF, pour ce qui concerne les projets d'aménagement de la métropole rouennaise, et plus particulièrement ceux d'entre eux qui présentent un caractère structurant, à savoir les projets d'aménagement « Seine Ouest », « réseau ferré d'agglomération », « Rives de Seine – Gare Saint Sever » et « Cap Développement ».

▪ Protocole-cadre et protocoles particuliers

Le présent protocole définit les principes des relations entre la Ville de Rouen, la CAR, RFF, la SNCF, le PAR et VNF en matière de projets d'aménagement, notamment ferroviaires, fluviaux et maritimes situés dans l'agglomération rouennaise. Il sera décliné en tant que de besoin en protocoles particuliers traitant de la maîtrise d'ouvrage ou de la maîtrise foncière pour chaque site concerné.

En tout état de cause, les partenaires conviennent que, l'objet du présent protocole étant de faciliter la mise en œuvre des projets d'aménagement rouennais en exprimant les intentions de chacun, les démarches déjà engagées doivent continuer à être menées en adoptant les principes du présent protocole.

▪ Objectifs des partenaires

Les partenaires reconnaissent que le développement de la métropole rouennaise est de leur intérêt commun et que, s'ils poursuivent chacun légitimement leurs propres objectifs dans le cadre de leur statut et de leurs missions, ceux-ci peuvent contribuer au développement de l'agglomération.

En adhérant au présent protocole, les partenaires s'engagent à coopérer, si ce n'est susciter et favoriser une action publique d'aménagement sur les parties du territoire communal et d'agglomération présentant une forte vocation urbaine et économique, notamment ferroviaire, fluviale et maritime dans la perspective d'une amélioration du fonctionnement urbain et de la desserte ferroviaire, du développement et de l'attractivité de la métropole rouennaise et de la mise en valeur du sillon fluvial et maritime de la Seine à Rouen.

Ces intentions sont déclinées à plusieurs échelles :

- dans le Schéma Directeur de l'agglomération Rouen Elbeuf, approuvé le 2 Février 2001 et ayant les effets juridiques d'un SCOT.
- dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT).
- Le Projet d'Agglomération, traduit dans le Contrat d'Agglomération signé le 5 décembre 2003 pour assurer le développement et le rayonnement du territoire d'agglomération, énonce trois axes stratégiques qui répondent aux enjeux de recherche de nouveaux ressorts économiques, de confortement des fonctions de centralité et d'amélioration du cadre de vie.
- Principal site porteur des orientations majeures de ce projet, le site Seine Ouest a fait l'objet d'une réflexion globale se traduisant par la réalisation d'un Plan Directeur d'Aménagement et de Développement, en lien avec les acteurs du site également partenaires du présent protocole, afin de maîtriser la restructuration d'ensemble de ce territoire couvrant 800 hectares de part et d'autre de la Seine.
- Le Plan Local d'Urbanisme de Rouen approuvé le 24 septembre 2004 a défini les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme pour l'ensemble de la commune au sein d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable.
- Le projet « Cap Développement » du Port autonome de Rouen. Ce projet a fait l'objet d'une concertation avec les acteurs socio-économiques de l'agglomération rouennaise. Il décline les perspectives de développement du Port de Rouen en intégrant les enjeux économiques, urbains et environnementaux.

Les objectifs partagés visent à conforter et améliorer le rayonnement de la métropole rouennaise, en renforçant son attractivité économique, urbaine et touristique ; ainsi les projets envisagés s'inscrivent-ils dans un objectif commun de développement équilibré et durable de la métropole rouennaise.

Dans un contexte tendu en matière de maîtrise foncière, il s'agit de contribuer ainsi à une meilleure fluidité du marché. La valorisation urbaine des secteurs ferroviaires de la rive gauche, et en particulier ceux du site ferroviaire de Rouen-Orléans, du quai Jean de Béthencourt et de l'ancienne Gare Saint-Sever, constitue un objectif majeur tout en préservant, voire en améliorant, les fonctionnalités de la desserte ferroviaire et routière des installations portuaires. Cet objectif doit concilier la satisfaction des besoins du système de production ferroviaire, nécessitant des infrastructures performantes, économiquement et techniquement bien intégrées au milieu urbain, pour répondre aux besoins du Port Autonome de Rouen et des entreprises qui utilisent le mode ferroviaire pour le transport des marchandises. Il doit prendre en compte la nécessité de relocaliser les activités existantes et permettre la reconstitution d'infrastructures. Il doit également accompagner les mutations de l'offre ferroviaire voyageur sur l'aire urbaine de Rouen et intégrer les études visant à déterminer les meilleures localisations et modalités d'exploitation d'une nouvelle gare dans l'agglomération.

Cet objectif doit également conjuguer la dynamique économique des différents acteurs, afin de faire face aux nouveaux besoins maritimes, portuaires et fluviaux.

Les différentes fonctions urbaines et économiques portées par les signataires du présent protocole ne sont plus envisagées comme concurrentes, mais comme source d'un véritable potentiel d'attractivité.

A ce titre, les partenaires s'accordent sur l'importance de préserver les caractéristiques fluviales, maritimes et portuaires de la ville et de favoriser les synergies entre l'espace urbain et l'espace portuaire par des actions communes d'aménagement urbain et économiques.

La mise en valeur du sillon fluvial et maritime se traduit par le renouveau, déjà amorcé, des quais de la Seine en centre ville, rive droite et rive gauche. Le caractère ludique et touristique de ces espaces représente pour Rouen un atout majeur. Des aménagements permettront d'amplifier, sur la zone non portuaire, la circulation des piétons et l'utilisation des modes de transport non motorisés, et de concourir à l'animation des quais par le développement de nouveaux usages. Cette appropriation par les habitants permettra de faire vivre un patrimoine historique.

Les mêmes espaces sont également le siège de manifestations telles que l'Armada. L'importance de ces manifestations, qui concourent à la promotion de l'image de l'agglomération de la Ville de Rouen et de son port, est capitale.

En limite des zones portuaires, un développement adapté des terminaux portuaires et des espaces urbains, afin d'assurer la compatibilité entre les activités portuaires et les fonctions urbaines, permettra de respecter l'intégrité du développement équilibré de la métropole rouennaise.

## **Article 1<sup>er</sup> – Enjeux des projets urbains et économiques**

La Ville de Rouen, le Port Autonome de Rouen et la Communauté de l'Agglomération Rouennaise, dans l'objectif commun de favoriser le développement de l'aire métropolitaine de Rouen, souhaitent développer l'économie portuaire et opérer la reconversion urbaine des secteurs ferroviaires de la rive gauche, par, notamment, la mise en œuvre des projets urbains et économiques « Seine Ouest », « réseau ferré d'agglomération », « Rives de Seine - Gare Saint-Sever » et « Cap Développement ».

### **Article 1.1 - Seine Ouest**

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen-Elbeuf approuvé le 2 février 2001 identifie ce territoire « comme un des grands sites de développement stratégique (...) porteur de fonctions métropolitaines » et précise qu'il est « appelé à devenir un nouveau site central favorisant la mixité des fonctions ».

Structurés essentiellement en amont du 6<sup>ème</sup> franchissement routier sur la Seine en cours de construction, les différents quartiers formant Seine Ouest représentent un potentiel de développement et de mutation très important.

L'idée de leur restructuration en profondeur s'est imposée du fait de la réalisation du 6<sup>ème</sup> franchissement routier et établit une nouvelle limite ouest du centre de l'agglomération.

Pour maîtriser la restructuration de ce territoire appelé à devenir un espace d'extension du centre de l'agglomération, un Plan Directeur d'Aménagement et de Développement (PDAD) Seine Ouest a été réalisé.

Etabli en mars 2005, le PDAD constitue un document d'orientation qui détermine des stratégies d'aménagement différenciées par rive et qui organise le fonctionnement des secteurs particulièrement porteurs d'un développement urbain, en y associant de l'habitat, des activités tertiaires, des espaces verts et des équipements attractifs d'intérêt d'agglomération.

Sur la rive gauche, les principes qu'il énonce, pour le secteur prioritaire d'aménagement couvrant 80 hectares, permettent d'envisager la création progressive d'un nouvel espace urbain, où la mixité des fonctions domine en prévoyant des îlots d'habitations et d'activités principalement tertiaires et l'implantation de nouvelles fonctions métropolitaines.

Sur ce secteur, la création et l'aménagement, aux abords du site ferroviaire de Rouen-Orléans d'une zone de 63 hectares à vocation d'activités économiques, ont été reconnus d'intérêt communautaire le 25 mars 2005.

A ce titre, la Communauté de l'Agglomération Rouennaise engagera courant 2006 une étude de définition pour préciser la programmation et la composition de sa réurbanisation adossée aux principes directeurs d'aménagement formalisés par le PDAD.

Ceux relatifs aux emprises du site de Rouen-Orléans prévoient de s'appuyer, pour une première phase de réalisation, sur une partie du foncier sous-utilisé le long des voies publiques existantes, puis progressivement de constituer un futur quartier mixte à dominante habitat, dont la composition restaure des relations avec la Seine et les quartiers contigus.

Dès lors, l'évolution des infrastructures ferroviaires à l'intérieur de ces emprises est un enjeu susceptible de peser sur la dynamique de transformation de Seine Ouest rive gauche et sur les capacités de valorisation des ensembles fonciers appartenant à la SNCF ou à RFF.

### **Article 1.2 - Réseau ferré d'agglomération**

Depuis 2003, la Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen Elbeuf se sont engagés dans un programme d'études de valorisation du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine de Rouen Elbeuf.

Une phase d'études du projet de nouvelle gare d'agglomération, sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte et de la Région Haute Normandie et associant tous les partenaires concernés est engagée. Elle vise à préciser les contours du projet et à en vérifier la faisabilité.

### **Article 1.3 - Rives de Seine / Gare Saint-Sever**

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de Rouen, le secteur de l'ancienne gare Saint-Sever, en tant que site de développement majeur de l'agglomération, a été intégré au sein d'un secteur de développement à moyen/long terme. Ce classement permet de limiter temporairement toute nouvelle occupation dont la pérennité aurait été préjudiciable à une réurbanisation future de ces terrains.

Les orientations concernant les quais de Seine rive gauche, en vue d'engager leur mise en valeur et leur réappropriation, à l'instar de ceux de la rive droite, ont permis d'intégrer les bords de Seine et la presqu'île Rollet en espace protégé, tout en préservant des possibilités d'urbanisation sur les marges arrière et en assurant la pérennité des activités logistiques des quais fluviaux rive gauche.

Au-delà de ces mesures conservatoires, il appartient à la Ville de Rouen de définir un projet d'aménagement qui permettra d'initier la reconquête de ces espaces restés en marge du développement urbain.

La Ville de Rouen a ainsi engagé en 2005 la démarche des études de définition simultanées en vue de déterminer le programme et les orientations d'aménagement des espaces bordant le sillon fluvial amont de la Seine. Le périmètre opérationnel de ces études rassemble les territoires suivants : les quais rive gauche du pont Guillaume le Conquérant au viaduc d'Eauplet, le site de l'ancienne gare Saint-Sever, les quais rive droite du pont Corneille au viaduc d'Eauplet, la pointe Est de l'île Lacroix.

L'aboutissement de cette démarche, par l'élaboration d'une planification partagée par les cosignataires du présent protocole et par l'établissement d'un projet ambitieux de développement sur la partie amont du sillon fluvial, permettra de déterminer les conditions opérationnelles, techniques et financières de la requalification des rives de Seine et de la reconversion du site de la gare Saint-Sever.

## **Article 1.4 - Cap Développement**

Le Port Autonome de Rouen a engagé une démarche de plan d'entreprise et d'actions stratégiques intitulé « Cap Développement ». Cette démarche repose sur un diagnostic du positionnement concurrentiel des acteurs de la place portuaire rouennaise, ayant permis d'identifier les forces et faiblesses du Port, de manière globale et pour chacune de ses filières.

Un plan de développement a été élaboré à l'issue de cette phase de diagnostic, afin de dégager une série d'actions portant sur les enjeux stratégiques du Port en terme de consolidation et de développement de trafic.

En ce qui concerne plus particulièrement le secteur concerné par le présent protocole, les principales actions retenues concernent les filières, les accès et l'interface ville/port.

Concernant les filières, les actions concernent notamment l'aménagement du terminal sucrier afin que Rouen devienne une place de négoce européenne. L'espace situé en amont immédiat des terminaux sucriers et céréaliers sera aménagé pour l'accueil réservé aux poids lourds.

Concernant les accès maritimes, les actions retenues sont l'amélioration des capacités nautiques du port de Rouen, ainsi que l'amélioration des aides à la navigation fluviale et fluvio-maritime, notamment du stationnement des unités fluviales et fluvio-maritimes sur les quais rive droite et rive gauche en amont du 6<sup>ème</sup> franchissement.

Concernant l'interface ville/port, les principales orientations, visant au développement équilibré entre les activités économiques et les activités urbaines sont situées sur les zones situées en proximité du centre ville. Il s'agit de l'aménagement de l'espace des marégraphes situé en rive droite ; de l'aménagement des espaces bord à quai et des hangars entre le pont Guillaume le Conquérant et le 6<sup>ème</sup> franchissement situés en rive gauche.

## **Article 1.5 - Autres projets**

A la demande du comité de pilotage, d'autres projets intéressant des secteurs non identifiés expressément dans le présent protocole pourront être traités dans le cadre de celui-ci. Il s'agit, par exemple, du traitement du sillon ferroviaire rive droite le long des quais.

## **Article 2 – Phasage des projets**

Les hypothèses de phasage pour les projets identifiés sont les suivantes :

### **Seine Ouest/Rive gauche**

□réalisation d'une étude de définition portant sur la programmation et la composition urbaine du secteur situé sur les communes du Petit-Quevilly et de Rouen : septembre 2006 à mai 2007,  
□choix du projet d'aménagement et création de la première zone d'activité économique en 2007,  
□création de la salle des musiques actuelles par réhabilitation du hangar 106 dont la programmation est établie à la fin 2005, afin de permettre la réalisation de l'équipement en 2007.

### **Réseau ferré d'agglomération**

□lancement des études préfonctionnelles : 2006-2008

### **Rives de Seine – Gare Saint-Sever**

□lancement des études de définition « Rives de Seine – Gare Saint-Sever » en novembre 2005,  
□programme arrêté des aménagements en avril/mai 2006,  
□choix des projets d'aménagement de juillet à décembre 2006.

### **Cap Développement**

□lancement des études en juillet 2004,  
□concertation et lancement de cinquante groupes de travail 2005/2006,  
□mise en œuvre des actions 2006 – 2012.

### **Article 3 – Le dispositif de projets**

La maîtrise d'ouvrage des projets d'aménagement est assurée par les cosignataires en fonction de leur propre périmètre de compétence.

Le pilotage des études ou travaux particuliers induits par ces projets est assuré, selon les cas par la Ville de Rouen, la CAR, le syndicat Mixte pour le ScoT Rouen Elbeuf, RFF, la SNCF, le PAR ou VNF, dès lors que ces études ou travaux relèvent de leur propre maîtrise d'ouvrage.

### **Article 4 – Relations et échange de données entre les cosignataires**

Les cosignataires du présent protocole conviennent de mettre en œuvre les efforts nécessaires à la réalisation des objectifs définis pour chacun des projets.

Ils conviennent en outre de mettre à disposition de tous les partenaires les données en leur possession utiles au bon déroulement du projet, assorties de conditions de diffusion, à l'exception de celles qui revêtent un caractère confidentiel ou stratégique.

### **Article 5 – Partenariats extérieurs**

Les partenaires signataires s'engagent à diffuser régulièrement les résultats de leurs travaux conduits dans le cadre du présent protocole auprès des autres acteurs institutionnels ou socio-économiques qui sont également compétents localement en matière d'aménagement ou de transport. Les partenaires s'engagent à inviter l'Etat de façon permanente.

A cet effet, des actions d'information concertées entre tous les partenaires concernés seront organisées régulièrement en fonction de l'avancement des projets ; elles pourront prendre la forme de séminaires organisés à l'intention de ces acteurs institutionnels et socio-économiques notamment.

D'une manière générale, les partenaires extérieurs seront consultés en tant que de besoin.

### **Article 6 – Dynamique de projets**

Compte tenu de la durée de réalisation des projets et des intérêts particuliers en jeu, la gestion des emprises foncières concernées ne peut être gelée. Toutefois, et afin de ne pas obérer l'avenir, les partenaires se gardent la possibilité, pour valoriser leurs terrains, de gérer et accorder des occupations temporaires du domaine public en prenant en considération les projets urbains ; ils s'engagent à s'informer régulièrement, notamment à travers les comités techniques, de l'état des occupations de leur domaine.

### **Article 7 – Suivi du protocole**

Un comité de pilotage est institué ; ce comité réunit régulièrement et au moins une fois par an, le Maire de la Ville de Rouen, le Président de la CAR, le Président de RFF, le Président de la SNCF, la Directrice Générale du PAR, le Président du Conseil d'Administration du PAR et le Président de VNF, ou leurs représentants.

Afin de préparer les travaux du comité de pilotage, un comité technique est créé ; ce comité est composé des directeurs ou chefs de services compétents des collectivités et établissements signataires, ou de leurs représentants et du directeur du syndicat mixte pour le ScoT de l'agglomération Rouen Elbeuf ou son représentant.

Le comité de pilotage se saisit de toute question ayant trait au développement de l'agglomération rouennaise, intéressant les problématiques d'aménagement, notamment fluviales, ferroviaires et portuaires. Il fait le point de l'avancement des études engagées, et des actions d'information concertées prévues à l'article 5.

## **Article 8 – Evolution du protocole**

Le présent protocole pourra être modifié en tant que de besoin par voie d'avenant regroupant la signature de tous les partenaires.

Le comité de pilotage se prononce sur la candidature de nouveaux partenaires ; en cas d'acceptation d'un nouveau partenaire, celle-ci s'effectue par voie d'avenant. Si l'un des signataires du présent protocole souhaite mettre fin à son partenariat, il notifie sa décision aux autres signataires par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le protocole, éventuellement modifié, prendra fin au terme de la réalisation des projets pour lesquels il a été élaboré ou à l'extinction de ses effets sur le partenariat de projet qu'il aura établi entre les cosignataires.

**FAIT à ROUEN, le , en six exemplaires originaux**

Le Maire de la Ville de Rouen,

Le Président de la Communauté  
de l'Agglomération Rouennaise,

**Pierre ALBERTINI**

**François ZIMERAY**

La Société Nationale des  
Chemins de Fer Français (SNCF)  
Représentée par sa Présidente,

Réseau Ferré de France (RFF)  
Représenté par son Président,

**Anne-Marie IDRAC**

**Michel BOYON**

Le Port Autonome de ROUEN  
Représenté par sa Directrice Générale  
et son Président,

Voies Navigables de France  
Représenté par son Président,

**Martine BONNY et Ghislain de BOISSIEU**

**François BORDRY**