



Protocole de partenariat et de financement pour la réalisation d'études (2014-2016)

Projet de nouvelle gare de Rouen et de son quartier

**Ligne nouvelle
Paris-Normandie**

GRAND PROJET FERROVIAIRE

Version au 20 janvier 2015

Protocole de partenariat et de financement pour la réalisation d'études relatives au projet de nouvelle gare de Rouen et de son quartier

Entre :

L'Etat représenté par le Préfet de Haute-Normandie, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désigné « l'Etat »,

La Société Nationale des Chemins de Fer - Réseau, représentée par Emmanuel Manier, Directeur territorial Normandie dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désignée « SNCF Réseau »,

La Société Nationale des Chemins de Fer - Mobilités, dûment habilité à signer le présent protocole, représentée par Jean-Philippe Dupont, Directeur régional, ci-après désigné « SNCF Mobilités »,

La Région Haute-Normandie, représentée M. Nicolas Mayer-Rossignol, dûment habilité à signer le présent protocole par délibération n°du 16 février 2015, ci-après désigné « la Région »,

Le Département de Seine Maritime, représenté M. Nicolas Rouly, dûment habilité à signer le présent protocole par délibération n°, ci-après désigné « le Département»,

La Métropole Rouen Normandie, représentée par M. Frédéric Sanchez, dûment habilité à signer le présent protocole par délibération n°du 9 février 2015, ci-après désignée « La Métropole »,

La Ville de Rouen, représentée par M. Yvon Robert, dûment habilité à signer le présent protocole par délibération n°, ci-après désignée « la Ville »,

L'Etablissement Public Foncier de Normandie, dûment représenté par M. Lucien Bollotte dûment habilité à signer le présent protocole par le Conseil d'Administration du 18 décembre 2014, ci-après désigné « l'EPF»,

Le Grand Port Maritime de Rouen, dûment représenté par M. Nicolas Occis dûment habilité à signer le présent protocole par délibération n°, ci-après désigné « le GPMR »,

Voies Navigables de France, dûment représentées par M. ... dûment habilité à signé le présent protocole, ci-après désigné « VNF »,

L'Etat, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, la Région, le Département, La Métropole, la Ville de Rouen, le GPMR, le Département, l'EPF, VNF sont désignés ensemble par les « Partenaires » et individuellement par le « Partenaire ».

La Métropole, le Département, la Région, SNCF Réseau, l'EPF sont ensemble désignés par les « maîtres d'ouvrages ».

Préambule

Depuis 2003, une réflexion partenariale a été engagée dans l'aire de Rouen-Elbeuf sur la valorisation du réseau ferré d'agglomération.

Il s'est agi de définir un programme d'investissements sur le réseau ferroviaire de la Métropole rouennaise qui permette d'envisager la création d'un pôle de développement économique et d'un quartier urbain autour d'une nouvelle gare d'agglomération et d'assurer à long terme un bon fonctionnement du système ferroviaire dans toutes ses composantes. Enfin, il s'agit de faire émerger une nouvelle centralité au sein du projet Seine cité tout en concevant le développement adapté des mobilités.

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

Par ailleurs, la nécessité de créer les conditions favorables à l'accroissement des fonctions métropolitaines sur le territoire est reconnue comme un objectif prioritaire de la stratégie économique de la Métropole et plus largement de la Région Haute-Normandie. La création d'une nouvelle gare d'agglomération constitue une opportunité pour développer une offre tertiaire de qualité, en lien rapide avec Paris et ses principaux centres de décision.

Ces enjeux ont été pris en compte depuis plusieurs années par les acteurs locaux et intégrés dans les projets de territoire (Schéma Directeur puis Schéma de Cohérence Territoriale de La Métropole, Plan de Déplacements Urbains de La Métropole, Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Rouen).

Après des **études d'opportunité et de faisabilité** (2003-2005), suivies des **pré-études fonctionnelles** (2006-2008), le site de gare d'agglomération sur la rive gauche de Rouen (gare Saint-Sever) a été choisi. La faisabilité du projet dans ses différentes composantes a été approfondie avec une première phase de concertation en 2008 et 2009 sur l'opportunité du projet qui a permis de dialoguer avec les populations concernées, d'adapter le projet aux besoins réels et de permettre à l'ensemble des acteurs concernés de se l'approprier.

Dans la continuité des travaux initiés par le Président de la République sur le Grand Paris, le projet d'une ligne ferroviaire nouvelle Paris Normandie (LNPN) a été mis au débat public en 2011-2012. Elle porte l'ambition de dynamiser l'offre ferroviaire pour les voyageurs en

permettant à la Normandie d'améliorer ses dessertes avec l'extérieur et entre ses agglomérations, tout en répondant à des problématiques franciliennes.

La localisation de la nouvelle gare de Rouen à Saint-Sever a été confortée par le Débat public. En effet, contrairement à un autre scénario de localisation proposant un aménagement à Sotteville-lès-Rouen, ce choix permet des accès à la gare facilités en transports en commun, par la marche ou le vélo. Il permet de répondre à l'enjeu de développement du mode ferroviaire sur l'agglomération, et au-delà à l'échelle régionale et nationale, y compris pour le fret. La centralité de la nouvelle gare contribuera enfin au renouvellement urbain et à la densification du cœur d'agglomération de Rouen par la construction d'un quartier d'affaires tertiaire emblématique.

Le 9 juillet 2013, le Premier Ministre a annoncé le scénario retenu dans le cadre du rapport de la Commission Mobilité 21. Dans le cadre de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), sont ainsi de priorité 1, c'est-à-dire pour une réalisation avant 2030, le tronçon Paris-Mantes et celui compris entre Sotteville-lès-Rouen et Yvetot. Ce dernier inclut la réalisation d'une nouvelle gare à Rouen et le passage sous la Seine.

Par lettre du 12 novembre 2013, le Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche a défini la feuille de route de SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet ferroviaire, l'engageant à poursuivre les études, et désigné un Comité de pilotage de la LNPN.

Ce dernier a précisé le 2 juillet 2014 l'emplacement de la nouvelle gare de Rouen sur le site « Sernam-quais » et validé le contenu de la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Les études préalables au débat public ont conduit à proposer et retenir des options de passage possibles pour la ligne. Les prochaines études viseront à déterminer de manière plus précise les zones de passage préférentielles de la ligne (d'environ 1 à 3 km de large), pour les sections prioritaires (échéance 2016). Il s'ensuivra, dans un deuxième temps, la définition d'un tracé de référence au sein de cette zone de passage préférentielle, qui permettra de préciser le coût de l'investissement et les mesures de réduction et de compensation des impacts du projet sur l'environnement. Enfin, la phase préalable au lancement des travaux s'achèvera par la mise en place d'une déclaration d'utilité publique (DUP) à horizon 2020.

En lien et en parallèle de ces études ferroviaires menées sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, il est nécessaire de mener la réflexion sur le projet urbain à un niveau de maturité équivalent, tenant compte des développements précédents.

Article 1 Objet du protocole

Le protocole a pour objet de :

- Définir le contenu d'une première phase d'études et de concertations nécessaires à l'intégration urbaine de la nouvelle gare de Rouen et à la définition du programme de la nouvelle gare de Rouen, précisant notamment les programmes du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et du quartier afférents, ainsi que les conditions de leur accessibilité,
- Déterminer les conditions du financement des études et leurs maîtrises d'ouvrage,

- Déterminer les droits et obligations respectifs des Partenaires en ce qui concerne l'élaboration, l'exécution et l'achèvement des études à réaliser ainsi que leur réception.

La mise en œuvre effective des subventions nécessitera des conventions d'application précisant notamment les modalités de paiement.

Ce protocole n'a en revanche pas vocation à traiter ni du financement de la réalisation du futur PEM, ni de celui de la gare et du quartier, qui résulteront d'accords ultérieurs.

L'étude des installations ferroviaires, la programmation du bâtiment voyageurs et les sondages géotechniques nécessaires à l'établissement de leur faisabilité sont financés par ailleurs, au travers des conventions relatives à la LNPN.

Article 2 Périmètre du projet, phasage et répartition des maîtrises d'ouvrage

2.1. Périmètre

Le projet de nouvelle gare de Rouen, le PEM et le quartier afférent sont situés au sein du quartier Saint Sever, sur la rive gauche de la Seine.

Son périmètre s'apprécie à une double échelle d'analyse :

- D'une part, un périmètre rapproché indicatif délimité par :
 - La Seine,
 - La rue Malouet,
 - La rue de Lessard,
 - Le boulevard de l'Europe.
- D'autre part, un périmètre étendu, nécessaire à l'intégration urbaine du projet, incluant l'aire d'attractivité de la future gare et de son futur quartier à l'échelle de l'agglomération rouennaise, notamment du cœur d'agglomération, de la gare Rive droite et du projet Seine Cité (éco-quartiers Luciline, Flaubert et de la nouvelle gare), mais aussi des destinations d'origine ou finales des usagers à la gare.

Les différentes études, dont le contenu est détaillé ci-après, permettront de préciser les périmètres de maîtrise d'ouvrage pour les phases ultérieures des projets.

2.2. Phasage prévisionnel

Une première étape des études jusqu'à mi-2015 sera consacrée à la définition de la stratégie urbaine, foncière, de mobilité et ferroviaire.

Cette première phase sera suivie jusqu'à la fin 2016 de la définition de la programmation du quartier urbain, du PEM, du bâtiment voyageur et de l'offre de mobilité.

2.3. Maîtrise d'ouvrage et nature des études à mener

Les études et les maîtrises d'ouvrage, concernées par le présent protocole, se répartissent de la manière suivante :

- **En matière d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur le projet :**
 - **Assistance à maîtrise d'ouvrage générale et développement durable** : maîtrise d'ouvrage Métropole
 - **Assistance à maîtrise d'ouvrage sur la concertation** : maîtrise d'ouvrage Métropole
- **En matière d'études urbaines :**
 - **Stratégie et programmation urbaine** : maîtrise d'ouvrage Métropole
 - **Stratégie en matière de quartier intelligent** : maîtrise d'ouvrage Métropole
- **En matière d'études sur la mobilité :**
 - **Connaissance des flux et des besoins de mobilité** : maîtrise d'ouvrage Métropole
 - **Stratégie d'accessibilité à la gare (et prise en compte du fret routier)** : maîtrise d'ouvrage Métropole
 - **Programmation du pôle d'échange multimodal et accessibilité** : maîtrise d'ouvrage Métropole
 - **Schéma de desserte routière** : maîtrise d'ouvrage Département
- **Etudes techniques communes** : coordonnateur des maîtrises d'ouvrage : Métropole
 - **Connaissance de la pollution des sols**, maîtrises d'ouvrage EPF, SNCF Réseau,
 - **Connaissance de la géotechnique des sols pour le quartier urbain**, maîtrise d'ouvrage Métropole,
 - **Faisabilité d'une couverture des voies de la nouvelle gare**, maîtrise d'ouvrage Métropole,
 - **Analyse des ouvrages d'art départementaux et connaissance de leur portance**, maîtrise d'ouvrage Département,
 - **Référentiel foncier**, maîtrises d'ouvrage EPF, Métropole,
 - **Maquette numérique territoriale** : maîtrise d'ouvrage Métropole,

De manière complémentaire, **les études ferroviaires suivantes, définies dans les conventions LNPN**, seront en interactions avec les études précédentes :

- **Définition des fonctionnalités ferroviaires, dont les besoins de desserte fret du port de Rouen** : maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau
- **Infrastructures ferroviaires** : maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau
- **Bâtiment voyageurs** : maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau
- **Connaissance de la géotechnique des sols pour les ouvrages ferroviaires**, maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

Chaque maîtrise d'ouvrage assure les tâches administratives et techniques de passation des marchés, choix des prestataires et de suivi des prestations.

Elle s'appuie sur les partenaires directement concernés aux étapes principales (rédaction des cahiers des charges, suivi du prestataire, relecture des livrables). Les partenaires privilégiés sont :

- **Assistance à maîtrise d'ouvrage générale** : Métropole, SNCF Réseau, Région, Etat, Département, Ville;
- **Assistance à maîtrise d'ouvrage sur la concertation** : Métropole, SNCF Réseau, Ville, Région, Etat ;
- **Etudes ferroviaires** : SNCF Réseau, Région, Métropole, Etat, SNCF Mobilités, GPMR ;
- **Etudes urbaines** : Métropole, Région, Ville, Etat, SNCF Réseau, Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE), EPF, GPMR ;
- **Etudes sur la mobilité** : Métropole, Région, Département, Ville, Etat, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, AURBSE, GPMR ;
- **Etudes techniques communes** : Métropole, Ville de Rouen, SNCF Réseau, EPFN, Etat.

Chaque partenaire désigne un représentant technique permanent, qui participe également au Groupe Technique Territorial. Il s'engage à fournir les informations nécessaires au déroulement des études : données techniques, économiques, liées à la réalisation des études et toute information nécessaire à la compréhension du processus d'étude, tant dans son contenu que dans sa conduite.

Les partenaires coproduisent, en tant que de besoins, et seront consultés, en tant que de besoin, sur les projets de cahier des charges et autres documents liés aux procédures de publicité et de mise en concurrence des études. Les partenaires s'informeront du choix des prestataires.

Article 3 Planning général

Les échéances prévisionnelles de réalisation des études figurent sur le planning joint en annexe.

Ce planning sera précisé au fur et à mesure de l'avancée des études à partir de :

- L'identification des interfaces entre les maîtres d'ouvrage,
- La définition de la stratégie urbaine et foncière
- La définition de la stratégie d'accessibilité
- L'identification des besoins ferroviaires
- La définition du programme du bâtiment voyageur
- La définition du programme du PEM
- La définition du programme du quartier urbain
- L'approfondissement de la connaissance des sols et de la géotechnique
- Les phases de concertation

Article 4 Evaluation des coûts prévisionnels des études

L'estimation du coût des études (stratégie et programmation) se décompose comme suit (toutes taxes comprises) :

- Le coût des études urbaines s'élève à 398 400 € TTC courants
- Le coût des études de mobilité s'élève à 2 680 000€ TTC courants
- Le coût de l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale s'élève à 305 898€ TTC courants

- Le coût de l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur la concertation s'élève à 152 160 € TTC courants
- Le coût des études techniques communes s'élève à 726 000€ TTC courants
- Le coût des études ferroviaires, ainsi que les coûts des études en matière de géotechnique, concernant la nouvelle gare est inscrit dans le budget de la LNPN, faisant l'objet d'une convention particulière.

Les montants sont susceptibles d'évoluer à l'intérieur de l'enveloppe, d'un montant maximal de 4 262 458 € TTC courants, au moment de la définition plus précise des missions par l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage général et de l'attribution des marchés.

Article 5 Evaluation des participations financières

Le coût des études sera supporté par l'ensemble des partenaires comme suit, selon les assiettes éligibles mentionnées au tableau financier en annexe :

| Partenaires | Part des études financées | Montant maximal |
|---|---------------------------|-----------------|
| Métropole | 37 % | 1 572 452 |
| SNCF Réseau | 4 % | 168 625 |
| Région Haute-Normandie | 22 % | 929 489 |
| Etat (y compris dans le cadre du programme Ville de demain) | 28 % | 1 196 892 |
| Département de Seine-Maritime | 6 % | 250 000 |
| EPF | 3 % | 129 000 |
| Total de l'assiette éligible | 100 % | 4 246 458 € |

Ces montants constituent une participation maximale des Partenaires. Les montants maximaux de participation sont calculés selon l'assiette éligible des études en € courants à la date de décembre 2014. Dans le cas où les maîtres d'ouvrages bénéficieraient d'éventuelles subventions complémentaires (fonds européens notamment), le montant des participations serait ajusté en conséquence au moment du calcul du solde.

Les modalités de participation et de financement des études relèvent des différents dispositifs de financement existants et donneront lieu à la signature de conventions de financement spécifiques.

La clef de financement précitée est valable pour la phase d'études couverte par le présent protocole. Elle n'engage pas les parties signataires du présent protocole, ni sur une participation financière, ni le cas échéant sur un taux de financement, pour les phases ultérieures d'études et de réalisation du projet.

Article 6 Organisation du pilotage et du suivi

Les partenaires conviennent d'assurer un suivi du déroulement des études, organisé comme suit :

6.1. Comité de pilotage nouvelle gare

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 de La Métropole,
- Le Maire de la Ville de Rouen,
- La Cheffe de la mission LNPN de SNCF Réseau,
- Le Directeur régional de la SNCF Mobilités,
- Le Président du Département de Seine-Maritime,
- Le Directeur général de l'Etablissement Public Foncier de Normandie,
- Le Directeur général du Grand Port Maritime de Rouen,
- Le Directeur régional de VNF.

ou leur représentant.

Il est co-présidé par le Préfet, le Président de La Métropole et le Président de Région, ou leurs représentants.

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

6.2. Groupe technique territorial

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

- L'Etat,
- La Région Haute-Normandie,
- Le Département de Seine-Maritime,
- La Métropole,
- La Ville de Rouen,
- SNCF Réseau,
- SNCF Mobilités
- L'EPF de Normandie.
- Le GPMR,
- VNF,
- L'AURBSE.

Le Groupe Technique Territorial 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.

Article 7 Modification et résiliation du présent protocole

Toute modification du présent protocole donne lieu à l'établissement d'un avenant.

La résiliation du protocole peut être prononcée, par un des partenaires pour une des raisons suivantes :

- Pour une cause d'intérêt général après un préavis notifié par lettre recommandée avec accusé de réception,
- En cas de manquement grave, après mise en demeure notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception non suivie d'effet par un des partenaires, à l'une des obligations consenties au titre du protocole.

Les conséquences financières pouvant en découler sont régies par les différentes conventions financières spécifiques.

La résiliation ne pourra intervenir que dans un délai de 60 jours après notification du préavis ou de la mise en demeure.

Article 8 Date d'effet et durée du protocole

Le protocole prend fin à la finalisation des études objet du présent protocole.

Article 9 Conventions ultérieures

La mise en œuvre des études de maîtrises d'œuvre et travaux nécessaires pour chacune des opérations à venir dans le cadre du projet global de nouvelle gare de Rouen fera l'objet de conventions ultérieures associant un ou plusieurs partenaires. Les conventions nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle de la nouvelle gare de Rouen porteraient notamment sur :

- Le financement des études de conception AVP
- Le financement des études de réalisation PRO/DCE
- Le financement des travaux
- La mutation des propriétés foncières permettant aux maîtres d'ouvrage de disposer des terrains et volumes nécessaires à la réalisation de leur opération,
- L'organisation des maîtrises d'ouvrage pendant les travaux,
- La conduite des procédures administratives,
- Les participations financières à la ZAC
- Les modalités d'exploitation du PEM

Cette liste n'est pas exhaustive.

Article 10 Propriété, diffusion des études, communication

Les études qui résulteront du présent protocole seront communiquées aux partenaires. Toute autre diffusion sera subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

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. Ils s'engagent, pendant toute la durée du protocole, et en tant que besoin, à établir un plan

commun de communication – et de concertation – (définition des outils de communication, modalités de prise en compte des chartes graphiques, logos, signalétiques) et à préparer ensemble les événements jugés clés.

Article 11 Litiges

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution du présent protocole seront de la compétence du Tribunal Administratif de Rouen.

Article 12 Nombre d'exemplaires

Le protocole est établi en 10 exemplaires, chaque partenaire en détenant un.

Fait à Rouen, le

| | |
|------------------------|---------------------|
| Pour l'Etat, | Pour la Métropole |
| Pour la Région | Pour SNCF Réseau |
| Pour le Département | Pour SNCF Mobilités |
| Pour la Ville de Rouen | Pour l'EPF |

| | |
|--------------|----------|
| Pour le GPMR | Pour VNF |
|--------------|----------|

Annexes

Description des études, objet du présent protocole

Assistance à maîtrise d'ouvrage

Assistance à maîtrise d'ouvrage générale et développement durable (AMO G/DD)

Le but de cette mission est de coordonner les différentes études ferroviaires, d'accessibilité et urbaines et de s'assurer de la recherche d'un développement durable à l'échelle du projet de la nouvelle gare de Rouen.

L'AMO G/DD devra :

- Assurer l'analyse technique des besoins et des livrables des études pour garantir l'enchaînement des études et des phases
- Ajuster les maîtrises d'ouvrage pour garantir les délais si nécessaire
- Optimiser les plannings et enchaînements
- Alerter sur les points de blocage et les retards
- Proposer des optimisations des études et des maîtrises d'ouvrage pour faire face aux retards et incidents
- Anticiper les besoins de validation des différentes maîtrises d'ouvrage
- Harmoniser les résultats scientifiques et financiers
- Définir des indicateurs de développement durable à atteindre par le projet
- Evaluer régulièrement le projet au regard des indicateurs de développement durable retenus

Maîtrise d'ouvrage Métropole.

Assistance à maîtrise d'ouvrage sur la concertation (quartier urbain + accessibilité)

Le but de cette mission est de :

- Définir une stratégie de concertation et de communication partagée sur le projet de quartier urbain et l'accessibilité à la gare, coordonnée avec la concertation sur la LNPN.
- Organiser, animer et faire le bilan des temps de concertation et d'information à destination du conseil consultatif de développement de la Métropole, des Conseils de quartier de la Ville de Rouen, des partenaires socio-économiques et associatifs du territoire et du grand public.

Maîtrise d'ouvrage Métropole.

Etudes sur la mobilité

Estimation des flux en provenance et à destination du nouveau pôle gare/quartier urbain (volumes, parts modales, origine-destination)

Le but de cette mission est de :

- Recenser et exploiter les données existantes sur la mobilité générée par l'actuelle gare de Rouen Rive-Droite ;
- Analyser les parts modales existantes par motifs et échelles géographiques et proposer une réaffectation théorique de ces parts sur la nouvelle gare ;

- Identifier les trafics induits par la nouvelle gare (renforcement offre ferroviaire) et l'émergence du quartier urbain
- Identifier les données manquantes et préciser leur niveau de sensibilité sur les hypothèses de trafics ;
- Etablir des projections en termes de demande de trafic, selon plusieurs scénarios de desserte et de réalisation d'infrastructures (contournement Est, nouvelles lignes TC, renforcement de l'offre ferroviaire périurbaine, etc.)

Maîtrise d'ouvrage Métropole.

Stratégie d'accessibilité et Programmation du pôle d'échange multimodal et des dessertes par modes

Le but de cette mission est de :

- définir les besoins de desserte par modes en tenant compte des perspectives de développement du quartier de la gare, mais également des autres projets pouvant influer sur le volume et les caractéristiques de la mobilité métropolitaine (Eco quartiers Flaubert et Luciline, Cœur de Ville, ...);
- définir les besoins du pôle d'échanges multimodal (PEM) afin de satisfaire la demande de mobilité en provenance et à destination de la nouvelle gare et de son quartier ;
- établir la programmation du PEM et des lignes de transport en commun :
 - Définition du schéma fonctionnel et organisationnel en lien avec les hypothèses de programmation du quartier urbain et du bâtiment voyageurs de la gare ;
 - Dimensionnement des espaces : accès routiers, stationnement VP (nombre places ?), arrêts et stations des lignes TC, création d'une gare routière (?), dépose minute, taxis, etc.
 - Articulation des fonctions et usages (interfaces BV et quartier) ;
 - 1ère estimation financière des coûts investissement
 - Etablissement du programme des lignes de transports en commun
 - Proposition de tracés, estimation des trafics dimensionnants, définition des modes (bus/BHNS/tram/autre), définition du niveau d'offre ;
 - Calendrier de mise en service + phasage des différentes opérations ;
 - 1ère estimation financière coût investissement et exploitation ;

Maîtrise d'ouvrage Métropole.

Schéma de desserte routière

Le but de cette mission est de :

- Analyser le fonctionnement routier actuel de l'agglomération,
- Identifier les points bloquants du réseau actuel pour l'installation de la gare,
- Proposer des pistes des dessertes routières de la nouvelle gare et de son quartier,

Maîtrise d'ouvrage Département

Etudes urbaines

Mise à jour de la stratégie « Seine Cité » et la programmation urbaine

Le but de cette mission est de :

- requestionner les enjeux en matière de centralité sur le territoire de La Métropole (tertiaire supérieur, habitat, équipement)
- Définir la stratégie en matière de centralité à l'échelle du projet Seine-Cité à l'horizon 2030 :
 - stratégie de développement des fonctions métropolitaines, effet d'entraînement de l'offre de logements sur l'attractivité du territoire et le dynamisme démographique, équipements et services aux salariés et aux résidents (dont le commerce), aménités des quartiers et du territoire (espaces publics et naturels)
 - détermination à différentes échelles temporelles des grandes masses critiques entre quartiers en matière de logements et de bureaux.
 - effets et interactions à créer avec les autres pôles urbains et économiques du cœur d'agglomération rouennais (notamment le quartier de la gare rive droite, le centre historique et le quartier Saint Sever)
- Définir la stratégie en matière de centralité à l'échelle du futur quartier de la gare :
 - Stratégie (phasée) à l'échelle du quartier : activités tertiaires supérieures, segmentation de l'offre de logements sur l'attractivité du territoire, équipements, aménités du quartier de la nouvelle gare (espaces publics et naturels), 1ers éléments de programmation immobilière
- Définir la programmation immobilière du futur quartier (économique, logement, équipements) :
 - Identification des espaces clés à faire muter
 - Définition plus précise du programme immobilier par fonction urbaine et type de produit
- Définir la programmation des espaces publics, des services et aménités et définition des liaisons avec les quartiers environnants
 - Définition du « programme environnemental » (espaces publics, verts, gestion du cycle de l'eau, énergétique)
 - Identification des liaisons essentielles avec les quartiers environnants et des complémentarités (Saint Sever, Ile Lacroix, Grammont, centre historique ; Écoquartier Flaubert, Luciline) et des accroches au tissu urbain existant
 - Esquisse d'organisation spatiale et fonctionnelle (liaisons fonctionnelles, profil paysager et insertion urbaine) et 1ers éléments de phasage
- Définir une esquisse d'organisation spatiale et fonctionnelle identifiant :
 - Les principes de liaisons internes et externes du quartier
 - Les principes d'organisation des fonctions au sein du quartier
 - Les principes directeurs d'aménagement paysagers et des espaces publics (profil urbain, espaces publics et verts)
 - Les principes de phasage de l'opération avant la gare, pour la mise en service, à terme et en fonction de la programmation des autres projets urbains et de l'offre de mobilités
 - 1er bilan financier

Maîtrise d'ouvrage Métropole.

Définition d'une stratégie de développement d'un quartier intelligent (smart city)

Le but de cette mission est de :

- identifier, pour la construction d'un quartier intelligent, les forces et les faiblesses du territoire d'implantation du projet de quartier de la nouvelle gare en matière de nouvelles technologies, de réseaux (de transports, d'énergie, d'eau, éclairage public, déchets ...), de données territorialisées, de gouvernance et d'innovation (notamment les entreprises et institutions ressources).
- définir une stratégie de construction d'un quartier intelligent, évolutive et pouvant être étendue aux autres composantes de Seine cité et à l'ensemble du territoire et des compétences de la Métropole.
- fixer des objectifs de performances en matière environnementale (énergie, air, bruit, gestion des déchets, des eaux pluviales, des risques, ...), de connectivité, de services et de gouvernance à prendre en compte dans la programmation du futur quartier pour assurer son attractivité, son efficience et sa durabilité.

Maîtrise d'ouvrage Métropole.

Etudes techniques communes

Etudes de géotechnique/dalle et faisabilité d'une couverture des voies de la nouvelle gare

Le but de ces missions est de :

- connaître les contraintes géotechniques du site
- analyser les options constructives afin de nourrir les études urbaines et celles du PEM
- analyser la faisabilité économique de la couverture des voies ferrées (coûts/recettes)
- proposer des montages opérationnels

Maîtrise d'ouvrage Métropole.

Etudes de connaissance des sols

Le but de ces missions (étude historique et documentaire et analyse des sondages) est de :

- connaître les éventuelles pollutions du site afin d'orienter les premiers choix d'aménagement
- évaluer le coût de ces contraintes

Maîtrise d'ouvrage EPF/SNCF Réseau.

Analyse des ouvrages d'art départementaux et connaissance de leur portance, maîtrise d'ouvrage Département,

Le but de cette mission est de :

- connaître la portance des ouvrages d'arts du Département existants (Pont Mathilde, Pont Corneille) au regard des charges d'un TCSP afin d'orienter les premiers choix

Maîtrise d'ouvrage Département.

Maquette numérique territoriale

Les buts de la mise en place d'une maquette numérique du territoire sont de:

- Etre un outil de simulation et d'analyse des impacts physiques, d'intégration urbaine, ...
- Etre une aide à la décision sur les projets,

- Etre un outil de visualisation,

Elle permettra de :

- disposer d'un référentiel commun aux différentes études et maîtres d'ouvrage pour l'insertion de maquettes numériques de projets,
- Constituer une base commune aux projets Seine Cité, et à terme, à ceux de la Métropole, afin d'éviter les projets ponctuels, rapidement non exploitables
- Etre un référentiel pour les études techniques (acoustique, thermique, ensoleillement, éclairage, aéraulique, hydraulique, trafic, ...) et un outil de partage commun,
- Etre un outil pour la concertation et la communication sur le projet.

Maîtrise d'ouvrage Métropole.

Référentiel foncier

Les buts de la mise en place d'un référentiel foncier sont de:

- mieux connaître les composantes du foncier, de son occupation et de ses occupants, concernés par le projet de création de gare afin d'évaluer ses possibilités d'évolution,
- définir les stratégies à mettre en œuvre et quantifier l'enveloppe financière à dédier à la question foncière,
- être un outil d'aide à la définition du programme d'intervention foncière,
- suivre l'évolution du foncier dans sa nature mais aussi sa valeur,
- intégrer l'impact du projet sur un territoire plus vaste que celui du quartier.

Maîtrise d'ouvrage EPF/Métropole.

Description des études ferroviaires menées dans le cadre des conventions LNPN :

Définition des infrastructures ferroviaires

Le but de cette mission est de :

- définir les besoins (voyageurs et fret) et les scénarios de desserte, et de vérifier les conditions de co-circulation du fret et des voyageurs. Sur cette base, des études d'exploitation permettront de définir le schéma fonctionnel retenu pour la définition de la gare.
- Conduire des études techniques permettant de vérifier les conditions d'implantation dans le site du schéma fonctionnel, en tenant compte des entrants liés au projet urbain et à l'accessibilité

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Définition du programme fonctionnel pour le bâtiment voyageur

Le but de cette mission est de :

- clarifier les objectifs de la future gare, de les formaliser, d'analyser le secteur d'implantation et de définir les besoins : dimensionnement des services aux voyageurs et ceux propres aux services des exploitants, exigences d'organisation fonctionnelle

- vérifier l'adéquation du projet aux besoins de fonctionnement de la gare, de mesurer toutes les contraintes et nécessités liées à l'implantation de la nouvelle gare et de formaliser le préprogramme de l'opération.

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Etudes de géotechnique

Le but de ces missions est de :

- connaître les contraintes géotechniques du site
- analyser les options constructives afin de nourrir les études du bâtiment voyageur

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

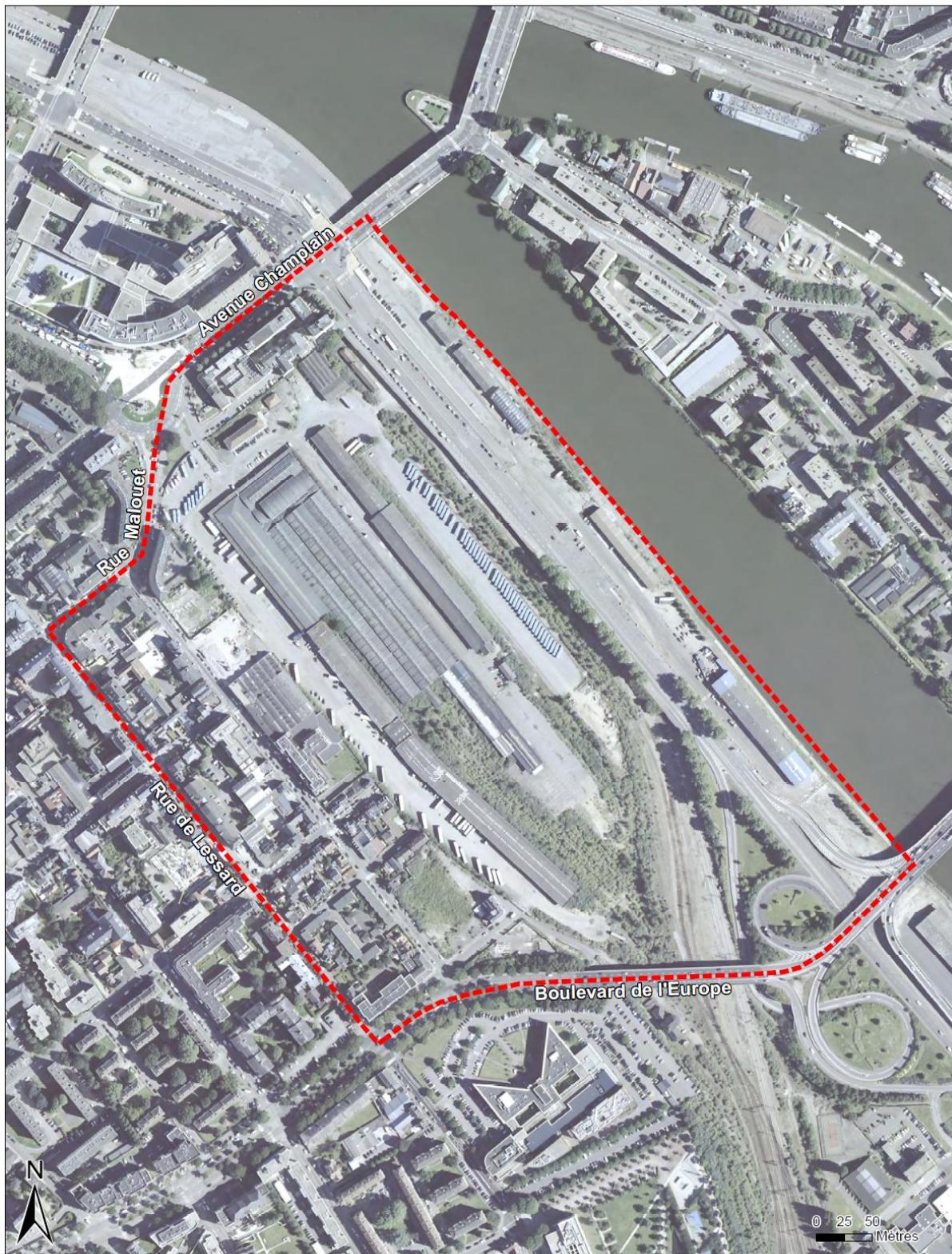
Tableau des participations financières

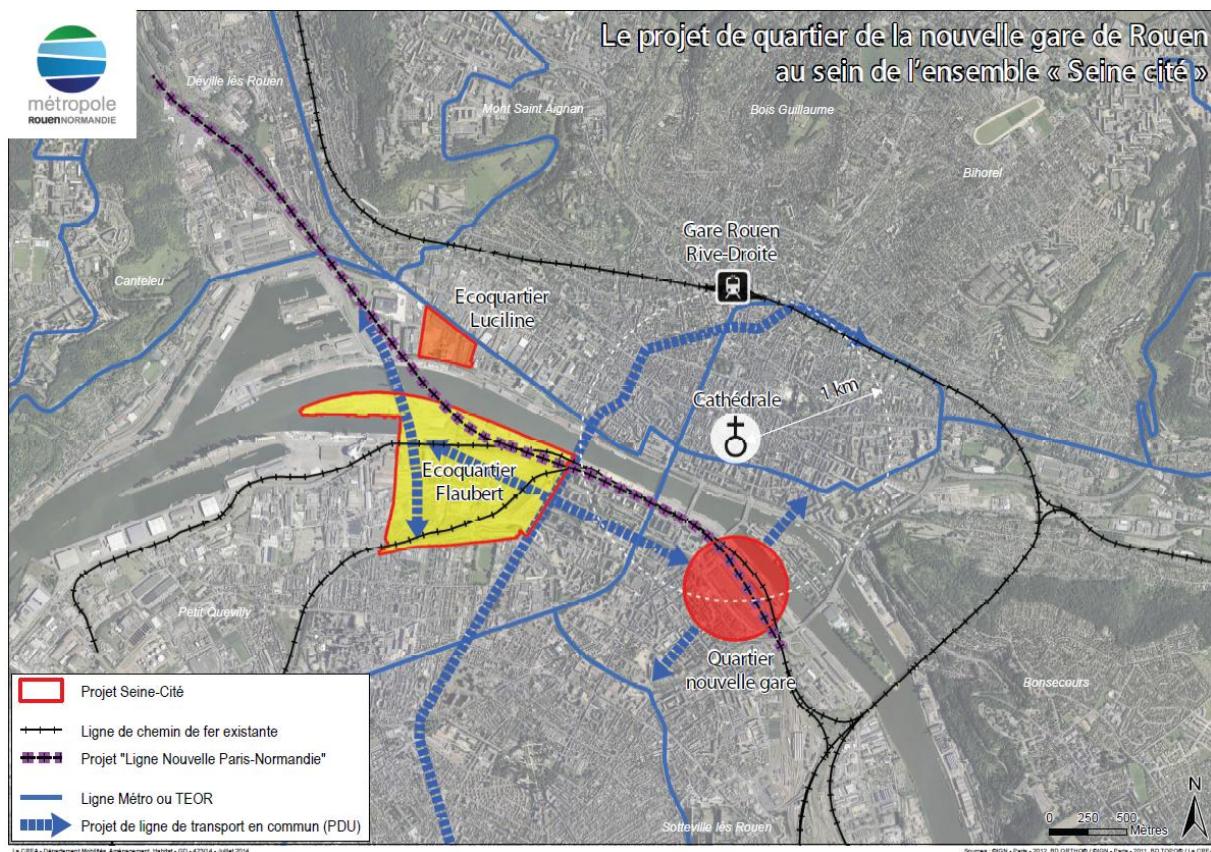
| | | | assiette éligible en HT ou TTC | Maîtrises d'ouvrage | SNCF Réseau | | Métropole | | Région HN | | Département 76 | | Etat | | Ville de demain | | EPF | |
|---|---------------------------------------|---------|--------------------------------|---------------------|-------------|----------------|-----------|------------------|-----------|----------------|----------------|----------------|-----------|------------------|-----------------|----------------|----------|----------------|
| | | | | | % | € | % | € | % | € | % | € | % | € | % | € | % | € |
| AMO général | Coordination générale | 220 189 | TTC | Métropole | 13 | 28 625 | 37 | 81 470 | 30 | 66 057 | | | 20 | 44 038 | | | | |
| | Démarche développement durable | 85 709 | TTC | Métropole | | | 20 | 17 142 | 30 | 25 713 | | | | | 50 | 42 854 | | |
| AMO concertation estimation flux | 152 160 | TTC | Métropole | | 100 | 152 160 | | | | | | | | 40 | 72 000 | | | |
| Stratégie de desserte | 180 000 | TTC | Métropole | | 30 | 54 000 | 30 | 54 000 | | | | | 40 | 288 000 | | | | |
| Schémas de desserte routière fonctionnels | 720 000 | TTC | Métropole | | 30 | 216 000 | 30 | 216 000 | | | | | | | | | | |
| Portance des ouvrages d'art programmation PEM | 100 000 | TTC | Département | | | | | | | | 100 | 100 000 | | | | | | |
| programmation lignes TC | 150 000 | TTC | Département | | | | | | | | 100 | 150 000 | | | | | | |
| stratégie et programmation Seine cité | 720 000 | TTC | Métropole | 5 | 36 000 | 20 | 144 000 | 35 | 252 000 | | | | 40 | 288 000 | | | | |
| stratégie urbaine | 960 000 | TTC | Métropole | | 40 | 384 000 | 20 | 192 000 | | | | | 40 | 384 000 | | | | |
| programmation urbaine | 138 000 | TTC | Métropole | | 70 | 96 600 | 30 | 41 400 | | | | | | | | | | |
| dalle | 224 400 | TTC | Métropole | | 70 | 157 080 | 30 | 67 320 | | | | | | | | | | |
| Quartier intelligent | 36 000 | TTC | Métropole | | 50 | 18 000 | | | | | | | | | 50 | 18 000 | | |
| besoin ferroviaire | LNPN | | | SNCF Réseau | | | | | | | | | | | | | | |
| bâtiment voyageur | LNPN | | | SNCF Réseau | | | | | | | | | | | | | | |
| géotechnique e/dalle | géotechnique site gare | LNPN | | SNCF Réseau | | | | | | | | | | | | | | |
| | géotechnique quartier | 48 000 | TTC | Métropole | | | 100 | 48 000 | | | | | | | | | | |
| | dalle | 48 000 | TTC | Métropole | 50 | 24 000 | 50 | 24 000 | | | | | | | | | | |
| sol/pollution | étude hist/doc | 60 000 | TTC | EPF | | | 30 | 18 000 | 25 | 15 000 | | | | | | 45 | 27 000 | |
| | sondages | 80 000 | HT | SNCF Réseau | 100 | 80 000 | | | | | | | | | | | | |
| | sondage et orientations d'aménagement | 48 000 | TTC | EPF | | | 50 | 24 000 | | | | | | | | 50 | 24 000 | |
| référentiel foncier | 156 000 | TTC | EPF/Métro. | | | 50 | 78 000 | | | | | | | | | 50 | 78 000 | |
| maquette 3D | 120 000 | TTC | Métropole | | | 50 | 60 000 | | | | | | | | 50 | 60 000 | | |
| TOTAL | 4 246 458 | | | | 4 | 168 625 | 37 | 1 572 452 | 22 | 929 489 | 6 | 250 000 | 25 | 1 076 038 | 3 | 120 854 | 3 | 129 000 |

inscrits dans la convention LNPN

Périmètres

Nouvelle gare de Rouen Périmètre d'étude rapproché





Planning prévisionnel

| | | | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------|------|----|------|----|------|----|
| | | Maitrise d'ouvrage | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 |
| AMO | AMO Coordination + DD | Métropole | | | | | | |
| AMO | AMO Concertation | Métropole | | | | | | |
| socles techniques | Etude documentaire sols | EPFN | | | | | | |
| socles techniques | Référentiel foncier | EPFN/Métropole | | | | | | |
| socles techniques | Maquette 3D | Métropole | | | | | | |
| socles techniques | Sondage sols | EPFN/ RFF | | | | | | |
| socles techniques | Faisabilité dalle | RFF / Métropole | | | | | | |
| études stratégiques | Estimation des flux | Métropole | | | | | | |
| études stratégiques | Stratégie urbaine Seine cité | Métropole | | | | | | |
| études stratégiques | Stratégie quartier intelligent | Métropole | | | | | | |
| études stratégiques | Besoin ferroviaire | RFF | | | | | | |
| études de programmation | Programmation Accessibilité | Métropole | | | | | | |
| études de programmation | Programmation urbaine | Métropole | | | | | | |
| études de programmation | Programme Bâtiment voyageur | RFF | | | | | | |
| bilans financiers | Bilan urbain | Métropole | | | | | | |
| bilans financiers | Bilan TC | Métropole | | | | | | |
| bilans financiers | Bilan Bâtiment Voyageur | RFF | | | | | | |

Contenu

| | |
|--|----|
| Préambule | 2 |
| Article 1 Objet du protocole | 3 |
| Article 2 Périmètre du projet, phasage et répartition des maîtrises d'ouvrage..... | 4 |
| 2.1. Périmètre | 4 |
| 2.2. Phasage prévisionnel..... | 4 |
| 2.3. Maîtrise d'ouvrage et nature des études à mener | 5 |
| Article 3 Planning général..... | 6 |
| Article 4 Evaluation des coûts prévisionnels des études..... | 6 |
| Article 5 Evaluation des participations financières | 7 |
| Article 6 Organisation du pilotage et du suivi | 8 |
| 6.1. Comité de pilotage nouvelle gare..... | 8 |
| 6.2. Groupe technique territorial..... | 8 |
| Article 7 Modification et résiliation du présent protocole | 9 |
| Article 8 Date d'effet et durée du protocole | 9 |
| Article 9 Conventions ultérieures | 9 |
| Article 10 Propriété, diffusion des études, communication | 9 |
| Article 11 Litiges | 10 |
| Article 12 Nombre d'exemplaires | 10 |
| Annexes | 12 |
| Description des études, objet du présent protocole..... | 12 |
| Description des études ferroviaires menées dans le cadre des conventions LNPN :..... | 16 |
| Tableau des participations financières | 18 |
| Périmètres | 19 |
| Planning prévisionnel..... | 20 |