Réf dossier : 8327
N° ordre de passage : 46

métropole
ROUENNORMANDIE

PROJET DE DÉLIBÉRATION
RÉUNION DU CONSEIL DU 3 OCTOBRE 2022

Renforcer la cohésion territoriale - Aménagement durable de l'espace public - Développement de l'usage du mode ferroviaire au sein de la Métropole Rouen Normandie - Orientations de la stratégie ferroviaire : approbation

Les enjeux de transition écologique et sociale nécessitent de promouvoir des modes de déplacement énergétiquement sobres, structurants à l'échelle de la Métropole et de son aire urbaine.

L'enquête Ménage Déplacements menée en 2017 dénombre 2,43 millions de déplacements tous modes, tous motifs par jour au sein d'un territoire qui regroupe 730 000 habitants et 300 000 emplois.

Le mode routier est prédominant avec 1,5 million de déplacements automobiles par jour dans ces aires urbaines.

Ces déplacements automobiles s'effectuent en majorité dans l'unité urbaine ou en périphérie de la Métropole de Rouen. Dans les zones périurbaines, les déplacements sont moins nombreux mais plus longs et donc plus émetteurs de Gaz à Effet de Serre (GES) et de particules. A ce jour, ce sont plus de 150 000 véhicules par jour qui entrent ou sortent quotidiennement de la Métropole Rouen Normandie, générant des flux de 40 000 à 70 000 véhicules sur les principaux axes d'entrée de la ville centre.

Pour ces déplacements périurbains, le mode ferroviaire prendrait tout son intérêt et compléterait l'offre de transports en commun urbains.

Les études, notamment Normandoscopie menée par la Région Normandie en partenariat avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, identifient un potentiel captable important. Les enjeux du report des usagers du mode routier vers le mode ferroviaire sont multiples : qualité de l'air, baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre, diminution de la congestion automobile, occupation de l'espace, gain de pouvoir d'achat pour les ménages…

L'agglomération et son bassin de vie sont desservis par les branches du nœud ferroviaire de Rouen vers Le Havre, Dieppe, Serqueux, puis Amiens, Val-de-Reuil, puis Paris, Elbeuf-Saint-Aubin, puis Caen.

Huit haltes et gares se trouvent sur le territoire de la Métropole (du nord au sud) : Malaunay - Le Houlme, Maromme, Rouen Rive Droite, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Tourville et Elbeuf-Saint-Aubin, avec des caractéristiques et des fréquentations très variées.

Depuis le 1er janvier 2020, la Région Normandie est l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) pour les transports régionaux et grandes lignes et à ce titre, confirmée dans son rôle d'architecte de la desserte ferroviaire.

La Région est de plus financeur du réseau ferroviaire et des gares, sans en être propriétaire. La Métropole est le Maître d'ouvrage pour les pôles multimodaux comprenant les pôles d'échanges liés aux gares. Elle est en première ligne pour améliorer les accès tous modes aux gares. Dans certains cas, les interventions se font sur le domaine public de l'État, dont SNCF Réseau est attributaire ou sur du foncier dont elle, ou ses filiales, sont propriétaires, ce qui nécessite des conventionnements.

Pour les autres sujets (desserte, tarification, infrastructures ferroviaires et gares), l'action de la Métropole passe par :

- Le co-financement des études et projets d'infrastructure ou de gares,
- Le travail partenarial et multi-thématique mené avec la Région Normandie, l'Etat, la SNCF (Réseau, Gares et Connexions, Mobilités), les autres EPCI, le syndicat mixte Atoumod…

Dans ce contexte, la Métropole pourrait développer sa politique d'accès au ferroviaire qui s'appuierait sur les grandes orientations définies ci-dessous :

1 - Le transport ferroviaire et la gare comme élément d'une politique globale de mobilité

Du fait de ses compétences propres, au travers de financements ou en lien avec la Région et la SNCF, la Métropole Rouen Normandie participe à l'amélioration de l'accessibilité des gares, ainsi qu'à une meilleure intégration du mode ferroviaire dans la chaîne des déplacements urbains et périurbains.

Les axes d'amélioration ci-dessous correspondent à des actions en cours ou qui seront mises en œuvre au plus tard en 2026, à l'exception de ce qui concerne la gare d'Oissel, prévue à un horizon ultérieur :

Axe 1 : Améliorer l'accessibilité piétons, vélos, transports collectifs et voitures aux gares du territoire métropolitain

La Métropole souhaite améliorer l'accès des usagers aux gares de son territoire, d'une part en améliorant les accès par les modes doux et les transports collectifs, d'autre part, en favorisant le rabattement en voiture vers le mode ferroviaire, en particulier pour les gares périurbaines.

Les actions détaillées ci-dessous font suite aux améliorations mises en œuvre dans le cadre du précédent Contrat de territoire Région / Métropole 2014-2022 qui a permis de premiers aménagements sur les pôles d'échanges métropolitains : Oissel (création de 160 places de stationnement), Saint-Etienne-du-Rouvray (création terminus bus), Malaunay-Le Houlme (mise en qualité et optimisation du stationnement).

Accéder aux gares en vélos :

- La desserte des gares par le réseau cyclable structurant :

Lors du Conseil du 13 décembre 2021, la Métropole Rouen Normandie a délibéré sur la mise en place d'un « Réseau Express vélo » sur la période 2021-2026.

En 2026, le Réseau Express Vélo (REV) de niveau 1 desservira les gares de Rouen Rive Droite (itinéraire 1-Boulevards de Rouen), Maromme (itinéraire 10-Maromme-Rouen), Sotteville-lès-Rouen (itinéraire 5-St Etienne-du-Rouvray-Rouen), Elbeuf-Saint-Aubin (itinéraire 2-St-Pierre-lès-Elbeuf-Tourville). L'emplacement étudié pour le déplacement de la gare de Tourville est desservi par l'itinéraire 2.

Pour les autres gares du territoire (Malaunay-Le Houlme, Oissel, St-Etienne-du-Rouvray), les échanges se poursuivent malgré l'insertion complexe d'aménagements cyclables dans ces secteurs. L'objectif recherché est la desserte de ces gares par le Réseau Interconnecté Vélo (RIV) dans la mesure du possible.

Pour ce qui concerne la gare de Malaunay-Le Houlme, un travail plus global sur l'amélioration des voies d'accès à la gare est mené par la Métropole, avec prise en compte du mode cyclable.

- *L'installation de stationnements vélos sécurisés dans les gares de la Métropole :*

Le décret relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare (décret n° 2021-741 du 8 juin 2021) impose l'installation de 310 places en gare de Rouen Rive Droite, 10 places en gare de Oissel et Elbeuf-Saint-Aubin (déjà existantes pour Elbeuf-Saint-Aubin) qui « …peuvent être constituées de plusieurs infrastructures, qui sont implantées à moins de 70 mètres d'un accès au bâtiment voyageur ou aux quais, sauf en cas d'impossibilité technique avérée ».

L'augmentation du nombre de places de stationnement en gare de Rouen Rive Droite sera réalisée par SNCF Gares et Connexion, l'exploitation sera confiée à Effia (tarif de 4,20 € par mois actuellement).

Un stationnement vélo sécurisé de 19 places sera mis en service en octobre 2022 sur le parvis de la gare d'Oissel par la Métropole.

Au-delà de ce qui figure dans le décret vélos en gare, la Métropole est maître d'ouvrage de l'installation de stationnements vélos dans les gares de Oissel, Maromme, Malaunay-Le Houlme, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray et ultérieurement Tourville-la-Rivière.

La Métropole installera des stationnements vélos sécurisés dans l'ensemble des gares et haltes de la Métropole avant fin 2022 (à l'exception de Tourville, dont le déplacement est étudié). Sous réserve de la signature de conventions d'occupation avec SNCF Gares et Connexions, les gares de Malaunay-Le Houlme, Sotteville-lès-Rouen et Saint-Etienne-du-Rouvray seront équipées d'un parc de stationnement sécurisé de 6 places. Deux modules de 6 places seront installés en gare de Maromme. Ces modules 6 places permettent une solution simple et flexible qui pourra s'adapter ultérieurement à la demande constatée.

L'ensemble des stationnements vélos mis en place par la Métropole sera accessible avec une carte Lovélo, une carte Astuce, une carte Atoumod ou avec un smartphone et pour un montant annuel de 40 € ou mensuel de 4 €.

Les coûts d'investissement et d'exploitation de ces stationnements (hors gares du décret) sont pris en charge par la Métropole. Ces stationnements sont inclus dans Lovélo stationnement vélo, système plus global déployé par la Métropole en octobre 2022.

<u>Accéder aux gares par les transports collectifs</u> :

Le réseau ferroviaire et le réseau Astuce apportent des réponses complémentaires aux besoins de déplacements à leurs différentes échelles.

L'ensemble des gares et haltes de la Métropole sont desservies par le réseau Astuce dans un rayon de 400 mètres (à l'exception de Tourville qui est excentrée). Le réseau structurant (Métro, TEOR et Fast) dessert les gares de Rouen Rive Droite (M, T4, F2 et F7), Maromme (T2), St-Etienne-du-Rouvray (F6), Oissel (F3). La gare d'Elbeuf-St-Aubin se trouve en position centrale du réseau elbeuvien et est desservie par les lignes A, E, F et H.

La recomposition du réseau de septembre 2022 a renforcé la desserte des gares de la Métropole et favorisé l'intermodalité train <-> transports en commun urbains :

- *Gare de Rouen Rive Droite :*

La desserte en transports urbains de la gare de Rouen Rive Droite est de très bonne qualité (M, T4, Fast F2 et F7, lignes de bus 11 et 22). Cette desserte a donc été renforcée par la création de la nouvelle ligne Fast F7 (Sotteville - Hôtel de ville <-> Gare Rouen RD <-> Pléiade).

Les deux lignes F2 et F7 sont inter-cadencées afin d'obtenir une forte fréquence entre la gare et le campus de Mont-Saint-Aignan (un passage toutes les 3,5 minutes en heure de pointe et 5,5 minutes en heure creuse). Cette nouvelle ligne circule en semaine jusqu'à minuit ; c'est le cas également des lignes M, T4 et F2.

La ligne 11 qui assure la liaison vers l'Ile Lacroix et les zones d'emplois et d'habitat de Bois-Guillaume (Cité de l'Agriculture) a été renforcée avec un passage toutes les 12 minutes en heures de pointe.

La ligne 22 assure désormais la liaison directe et rapide vers la Zone d'Activités de La Vatine à Mont-Saint-Aignan.

- *Gare de Maromme :*

Déjà desservie par le T2 et la ligne 29, la gare de Maromme est maintenant desservie par la nouvelle ligne 10 (Bérat <-> Lycée Flaubert). Avec une fréquence de 15 minutes en période de pointe (25 minutes en heure creuse), elle permet une desserte de rocade entre le quartier de La Maine, la gare de Maromme et les plateaux nord (notamment le campus de Mont-Saint-Aignan et la mairie de Bois-Guillaume) jusqu'au Lycée Flaubert. Cette nouvelle ligne fonctionne de 6h45 à 20h en semaine, 19h le dimanche.

- *Gare de Saint-Etienne-du-Rouvray :*

La gare de Saint-Etienne-du-Rouvray est reliée aux 2 terminus Métro, à la ligne T4 et la ligne F3 par la nouvelle ligne de rocade Fast F6 entre Saint-Etienne et Grand-Couronne. Cette ligne dessert le campus et la zone d'activités du Madrillet.

Sa fréquence est de 10 minutes en période de pointe (12 minutes en heures creuses) et elle dispose d'une amplitude horaire élargie 5h30 à 0h30 du lundi au samedi ; 21h30 le dimanche.

- *Gare de Oissel :*

La ligne F3 est renforcée avec un passage toutes les 6 minutes en heures de pointe (correspondance systématique avec le Métro à Hôtel de Ville de Sotteville-lès-Rouen). Elle est également prolongée jusqu'à la zone commerciale de Tourville-la-Rivière, concentrant un grand nombre d'emplois et une forte attractivité en terme de déplacements achats loisirs.

Une communication spécifique a été menée de concert entre les services Métropole et Région et les opérateurs Transdev et SNCF, de manière à valoriser ces nouvelles dessertes auprès des habitants des territoires concernés.

Ces nouvelles lignes offrent de nouvelles perspectives pour les usagers des trains régionaux, en particulier la possibilité de ne pas passer par la gare de Rouen pour effectuer les correspondances. Par exemple, un habitant de Barentin se rendant à Mont-Saint-Aignan peut s'arrêter à Maromme, puis prendre la ligne 10. Cela représente un gain de temps et réduit le flux en gare de Rouen.

La Métropole poursuivra son travail de complémentarité entre le réseau de transports en commun urbains et le réseau ferroviaire, notamment pour ce qui concerne la coordination entre les horaires des trains et des transports urbains en amplitude du matin ou du soir.

Accéder aux gares à pied :

- L'accessibilité des piétons :

Bien intégrées dans la ville, la plupart des gares de la Métropole disposent d'une bonne accessibilité pour les piétons : trottoirs confortables, cheminements lisibles, parvis.

Le parvis de la gare de Rouen Rive Droite a été réaménagé en 2019, avec un financement de la Région Normandie et de la Métropole ; ce nouveau parvis favorise les déplacements des piétons et offre un espace public très qualitatif.

La gare de Malaunay-Le Houlme fait exception à ce constat et la Métropole souhaite donc améliorer les accès piétons à cette gare par les voiries existantes : amélioration de l'éclairage public, des trottoirs. Ces travaux seront réalisés par la Métropole.

- L'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :

Au sein de la Métropole, seules les gares de Rouen Rive Droite et Elbeuf-Saint-Aubin sont accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.

Les usagers des gares de Maromme et Malaunay-Le Houlme peuvent bénéficier du service Accès NOMAD train, service gratuit d'accueil et d'accompagnement aux personnes en situation de handicap depuis ou vers la Normandie et jusqu'à Paris.

Ne figurant pas au Schéma Directeur Accessibilité Programmée de la Région Normandie, la mise en accessibilité des gares et haltes non accessibles n'est pas prévue à moyen terme. Néanmoins, compte tenu de son importance et des travaux qui doivent s'y dérouler concernant les voies ferrées dans les prochaines années, la Région a souhaité que SNCF Gares et Connexions étudie la faisabilité de la mise en accessibilité de la gare d'Oissel. Cette mise en accessibilité, si elle est décidée, serait mise en œuvre à l'horizon 2028 et s'accompagnera d'une amélioration du bâtiment voyageurs qui deviendra traversant. La Métropole, la Région et l'Etat vont financer la poursuite des études relatives à cette mise en accessibilité, en particulier en prenant en compte une passerelle qui permettrait de créer un lien entre l'Est et l'Ouest du faisceau ferroviaire.

Accéder aux gares en voiture :

Afin de favoriser le rabattement des automobilistes vers le mode ferroviaire, la Métropole souhaite améliorer le stationnement en gare, ainsi que les accès routiers à certaines gares :

- *Pour la plupart des gares hors celle de Malaunay-Le Houlme :*

Les accès routiers et les capacités de stationnement sont satisfaisants. La Métropole étudie l'amélioration de certains services en gare, en lien avec la politique générale de la Métropole sur ces sujets (places pour covoitureurs, bornes de recharge véhicules électriques, autopartage).

En fonction des besoins et des demandes des collectivités, des équipements de vidéoprotection pourront être étudiés pour certains parkings des gares.

- *Gare de Malaunay-Le Houlme :*

Des études sont menées par la Métropole concernant l'amélioration des accès routiers à cette gare afin de les rendre plus confortables et sécurisants pour les automobilistes, ainsi que pour l'ensemble des usagers.

Les conditions de stationnement dans cette gare sont également étudiées afin d'améliorer les services en gare (bornes de recharge électrique, meilleur éclairage public), ainsi que la capacité de stationnement (en lien avec SNCF Réseau propriétaire du foncier concerné).

Axe 2 : Mieux intégrer le mode ferroviaire dans la chaîne de déplacement

L'objectif de la Métropole et de ses partenaires est de promouvoir la pratique des différents modes de transport complémentaires entre eux et de donner toute sa place au train dans les transports du quotidien. Pour cela, il est nécessaire de rendre le train plus visible et évident pour les usagers, de mieux l'intégrer dans la chaîne de déplacement global et de favoriser les correspondances entre modes.

La démarche partenariale « Train comme mode urbain » :

Réunissant la Région, la Métropole, l'Agglomération Seine-Eure, l'Etat, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, le syndicat mixte Atoumod et l'agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure, la démarche « Train comme mode urbain » a été initiée en 2016. Elle vise à l'échelle des aires urbaines de Rouen, Yvetot et Louviers/Val-de-Reuil à améliorer l'identification et l'utilisation du train comme un mode de déplacement urbain et périurbain.

La convention partenariale identifie ainsi une série d'actions à mener afin d'activer les leviers d'un report modal vers le ferroviaire qui concernent le mode ferroviaire lui-même (communication, accessibilité des gares, intermodalité entre le ferroviaire et les autres modes, l'offre ferroviaire, la tarification…), mais également les politiques de mobilité de manière plus globale (agir sur le stationnement, sur les capacités routières, réflexions sur l'urbanisme aux abords des gares…).

Le ferroviaire au sein du futur MAAS de la Métropole :

La Métropole Rouen Normandie se dote d'un MAAS (Mobility As A Service) qui a pour ambition de centraliser l'exhaustivité des services de mobilité du territoire métropolitain dans une seule et

même plateforme en proposant de l'information sur ces services et en permettant de les réserver et de les payer.

A terme, cette plateforme comprendra un site web, une application mobile, un accueil physique et téléphonique. Le marché relatif à la fourniture du système a été attribué en décembre 2021 et une première version sera mise à disposition des usagers en septembre 2023.

Les itinéraires proposés par le MAAS prendront en compte le mode ferroviaire et les gares, permettant aux usagers de mieux apprécier et planifier la complémentarité des modes urbains (transports en commun urbains, vélos…) avec le mode ferroviaire. Les horaires en temps réel des circulations ferroviaires régionales seront accessibles via le MAAS. Cet outil pourra être utilisé pour les déplacements au sein de la Métropole.

Vers une future intégration tarifaire ?

Le support Atoumod (mis en place par le syndicat mixte Atoumod) permet déjà de réunir les titres et abonnements du réseau ferroviaire Nomad Train et ceux de l'ensemble des partenaires Atoumod, dont la Métropole Rouen Normandie. Sur ce support et en souscrivant un abonnement Connexités, le voyageur peut ainsi emprunter le réseau ferroviaire et le réseau Astuce (ainsi que les réseaux des autres partenaires) avec un même abonnement et en illimité.

Actuellement, un abonnement mensuel coûte dans les différentes configurations :

- Abonnement Connexités train + transports en commun urbains dans la Métropole : 72 € / mois (+ de 26 ans) / 48 € / mois (- de 26 ans)
- Abonnement transports en commun urbains Astuce (hors baisse tarifs printemps 2022) : 55 € / mois (+ de 26 ans) / 27,5 € / mois (- de 26 ans).

La Métropole, en lien avec la Région Normandie, souhaite maintenant expérimenter la mise en place de l'intégration tarifaire des services ferroviaires sur le territoire métropolitain à partir de septembre 2023. Les voyageurs pourront ainsi pour le prix d'un abonnement Astuce effectuer l'ensemble de leurs trajets sur les réseaux ferroviaire et urbain dans les limites de la Métropole.

Les modalités exactes de cette expérimentation de l'intégration tarifaire sont en cours d'échanges entre la Métropole, la Région Normandie et le syndicat mixte Atoumod afin :

- d'assurer une vigilance sur une éventuelle dégradation des conditions de transport (sur-occupation des trains),
- de choisir le support des titres de transport et de préciser leurs modalités de contrôle,
- de fixer des règles de financement, prenant en compte les éventuelles pertes ou gains de recettes et les effets d'induction de clientèle attendus.

Il s'agit d'une mesure forte afin d'améliorer le pouvoir d'achat, renforcer l'usage du train dans les déplacements au sein de la Métropole et en correspondance avec le réseau de transports urbains et plus globalement de favoriser le report modal du mode routier vers les transports en commun.

2 - Améliorer les infrastructures ferroviaires pour améliorer l'offre à moyen et long terme :

L'étoile ferroviaire de Rouen est actuellement très contrainte par ses infrastructures (gare de Rouen très contrainte, nombreuses bifurcations à niveau, tunnels, viaduc d'Eauplet) et par l'intensité de circulations ferroviaires hétérogènes (circulations directes rapides, circulations omnibus plus lentes, trains fret, circulations de-vers les ateliers…). Des contraintes d'infrastructures externes au territoire s'y ajoutent et impactent les circulations ferroviaires du nœud rouennais.

Les possibles améliorations de l'offre dans ce contexte complexe sont limitées et des développements et reprises des infrastructures seront nécessaires pour améliorer l'offre ferroviaire à moyen et long termes.

Les projets détaillés ci-dessous sont en cours d'étude et devront faire l'objet d'arbitrages, au niveau national (travaux de Conseil d'Orientation des Infrastructures) ou local dans les années à venir et probablement d'ici la fin du mandat : le projet est-il opportun et faisable et doit-il être poursuivi ? quelles sont les modalités et le planning plus précis de mise en œuvre ? comment est-il financé ?

S'agissant de travaux d'infrastructures impliquant potentiellement des procédures d'évaluations environnementales, d'enquêtes publiques et d'autorisations préalables, les horizons de mise en œuvre sont lointains et s'étendent de 2027 à un long voire très long terme (nouvelle gare et nouvelle ligne Rouen-Barentin à l'horizon 2035). Ces projets sont sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares et Connexions.

La Métropole agit en tant que co-financeur ou partenaire de ces études et projets et, à ce titre, participe aux instances techniques et de pilotage de ces projets.

Pour ce qui concerne la nouvelle gare de Rouen, élément clé du projet LNPN, cet équipement structurant s'inscrit dans un projet d'aménagement urbain de grande ampleur mené par la Métropole.

Les études de Réseau Express Métropolitain (REM) : se donner une vision d'avenir et unifiée sur l'étoile ferroviaire rouennaise :

En 2020, l'Etat a initié une réflexion nationale sur le développement des Réseaux Express Métropolitains (REM), demandant à SNCF Réseau d'identifier les principales métropoles françaises révélant un fort potentiel de développement de l'offre ferroviaire périurbaine. En tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires, la Région Normandie s'est portée candidate, appuyée par la Métropole Rouen Normandie.

Les études de REM visent à déterminer l'opportunité et la faisabilité de mise en œuvre d'un Réseau Express Métropolitain dans le nœud ferroviaire rouennais. Différentes situations sont prises en compte : un horizon de court terme sans investissement (en particulier sur les infrastructures), des situations avec modifications des infrastructures avant et après mise en service de la ligne nouvelle Paris-Normandie et de la nouvelle gare de Rouen.

Ces études sont portées par SNCF Réseau et cofinancées par l'Etat, la Région et la Métropole (400 k€ sur un coût global de 1,2 M€).

Des projets/travaux/investissement prévus à moyen terme (2027 à 2030) :

• *Gare de Oissel : reprise du plan de voie et de la signalisation, étude de la mise en accessibilité de la gare :*

Les infrastructures ferroviaires dans le secteur de la gare de Oissel sont anciennes et doivent être régénérées ; le plan de voies n'est plus adapté aux circulations actuelles et futures. SNCF Réseau porte donc un projet de modernisation de la signalisation dans le secteur Sotteville-Oissel afin de moderniser la signalisation et de simplifier le plan de voies pour l'adapter aux besoins. Ce projet permettra des gains de productivité et une meilleure robustesse. La mise en service de ce projet est

prévue en 2028 avec de premiers travaux fin 2024, le projet est financé sur fonds propres par SNCF Réseau.

Suite à la demande de la Métropole, SNCF Réseau prend en compte dans ce projet des mesures conservatoires (en particulier liées au foncier) qui permettraient ultérieurement la création des installations ferroviaires nécessaires à l'implantation d'une plate-forme fret dans la zone de Seine-Sud.

En parallèle et dans un même calendrier de réalisation, la Région a souhaité que SNCF Gares et Connexions étudie la mise en accessibilité de la gare de Oissel, notamment par une liaison (passerelle ou souterrain) accessible menant aux quais ; la possibilité de relier l'Est et l'Ouest de la ville de Oissel par cette liaison est étudiée également. A la suite des premières études de faisabilité, la Métropole va financer la poursuite des études. Des arbitrages seront pris sur la base des études préliminaires à venir : opportunité du projet, coûts et financements, poursuite du projet ?

• *Réouverture de la ligne entre Val-de-Reuil et Louviers et mise en place d'une liaison entre Rouen et Louviers :*

A la suite des études menées par SNCF Réseau entre 2020 et début 2022, le Comité de Pilotage a décidé la poursuite du projet de réouverture de la ligne ferroviaire entre Val-de-Reuil et Louviers et la mise en place d'une liaison (1 train / h en période de pointe) entre Rouen et Louviers. Des études préliminaires vont débuter pour poursuivre le projet.

Le planning prévisionnel prévoit une durée de 9 ans à partir de 2022 pour la réalisation des études et des travaux, une optimisation de ce planning est souhaitée par la Région et les autres partenaires du projet.

Les études sont financées à ce stade par l'Etat et la Région Normandie, la Métropole est partenaire du projet.

Des études en cours concernant les gares et haltes :

Comme indiqué plus haut, les études de Réseau Express Métropolitain (REM) prévoient l'étude de l'opportunité et de la faisabilité de créations ou réouvertures de haltes dans la Métropole. Certaines gares et haltes font de plus l'objet d'études propres, co-financées par la Métropole, telles que listé ci-dessous :

• *Etude d'opportunité et de faisabilité du déplacement de la gare de Tourville-la-Rivière :* si l'opportunité de déplacement de la halte est confirmée, la Métropole complétera les études déjà réalisées sur l'implantation d'un pôle d'échanges multimodal à proximité immédiate de ce nouvel emplacement.

• *Etude de faisabilité de modification du secteur des haltes de Barentin et Pavilly :* financée également par la Communauté de Communes Caux-Austreberthe et telle que prévue dans la convention d'entente entre la Métropole et la Communauté de communes Caux-Austreberthe approuvée en 2021.

Des projets de grande ampleur à long terme :

• *Saut-de-mouton de Saint-Lazare (entre 2030 et 2035) :*

Les trains normands au départ et à l'arrivée des gares parisiennes souffrent de retards récurrents. Ces retards s'expliquent en grande partie par la mixité des circulations ferroviaires en approche de la gare Saint-Lazare, notamment la mixité des liaisons franciliennes et des liaisons normandes. Les trains normands sont particulièrement contraints du fait de voies qui se croisent à niveau pour les lignes ferroviaires venant de Mantes, Gisors et Conflans-Sainte-Honorine. Ce cisaillement a des impacts en termes de régularité, de capacité (moins de trains en circulation), de robustesse (difficulté à revenir à une situation normale en cas d'incidents) et de dépendance des trains normands à l'Île-de-France.

La mise en place d'un saut-de-mouton au niveau de Clichy-sur-Seine (ouvrage permettant un croisement dénivelé des voies ferrées) est ainsi apparue comme la solution la plus pertinente. Il constituerait de plus une « 1ère pierre » de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) avant la réalisation des tronçons prioritaires Paris-Mantes et Rouen-Barentin (comprenant la nouvelle gare).

Les études de cet ouvrage sont en cours au sein de SNCF Réseau, elles sont financées par la Région Normandie, l'Etat et l'Union Européenne.

Par délibération du 22 juillet 2020, la Métropole Rouen Normandie s'est engagée au financement de 3,5 % du coût du projet (pour un maximum de 7 M€ HT). L'Etat et le bloc formé des collectivités normandes financent à parité ce projet (dont Région Normandie 25 % du projet, départements normands 12,5 % et les collectivités locales normandes 12,5 %).

• *La Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), la nouvelle gare de Rouen et le projet urbain St Sever Nouvelle Gare :*

Prévues à l'horizon 2035, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et la nouvelle gare de Rouen St Sever vont transformer le territoire métropolitain et les mobilités locales et régionales. Ces projets permettront une refonte de l'offre ferroviaire, en dégageant de nouvelles capacités pour le réseau ferré, aujourd'hui saturé.

En plus d'une amélioration des liaisons interurbaines (amélioration de la régularité et de la ponctualité, augmentation des fréquences, réduction des temps de parcours), ces nouvelles capacités ferroviaires permettront d'imaginer le train comme un mode de déplacement massifié à l'échelle périurbaine.

La LNPN est également une solution pour développer le fret dans la vallée de Seine, en libérant des capacités sur l'axe historique et en maintenant des sillons de fret à toute heure (y compris heure de pointe).

Les études d'étape 1 (2014-2017) ont permis la définition de zones de passage préférentielles sur les 3 sections prioritaires (Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot), d'acter la réalisation d'une nouvelle gare à Rouen au sein du quartier St Sever et l'identification des points durs.

Les études d'étape 2 vont débuter à l'automne 2022 et vont permettre de préciser les études de tracé ainsi que les études de la nouvelle gare. L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique pour ces deux sections prioritaires et la nouvelle gare, est prévue à l'horizon 2025.

L'ampleur de ce projet implique de nombreux intervenants et maitres d'ouvrage : SNCF Réseau est maître d'ouvrage de la ligne nouvelle et SNCF Gares et Connexions du bâtiment voyageurs et des quais.

L'Etat (50%), la Région Île-de-France (17%) et la Région Normandie (33%) financent les études d'étape 2 en cours. Le financement des étapes ultérieures et de la réalisation fera l'objet d'échanges dans les prochaines années.

Pleinement impliquée dans les échanges techniques en cours concernant la LNPN et la nouvelle gare de Rouen, la Métropole assure la maîtrise d'ouvrage et des études suivantes qui alimenteront le dossier d'enquête publique de la ligne nouvelle :

- Etudes urbaines du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare, dont le pôle d'échanges multimodal,
- Etudes de desserte en transports en commun urbains de la nouvelle gare.

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare, co-piloté par la Métropole, l'Etat et la Région Normandie, dans le cadre d'un large partenariat, comprend :

- L'aménagement d'un nouveau morceau de ville en régénération urbaine autour de la nouvelle gare de Rouen, construite dans le cadre du projet LNPN,
- L'aménagement du pôle d'échanges multimodal desservi par les lignes de transports en commun urbains reconfigurées et par une gare routière,
- La redynamisation du quartier Saint-Sever actuel, notamment son pôle tertiaire et ses espaces publics.

Les études sur ce projet urbain ont été déclarées d'intérêt métropolitain en février 2014. Le périmètre des études a été élargi en 2017 pour intégrer l'ensemble du centre-ville rive gauche, prenant en compte les résultats des études de stratégie urbaine et de programmation menées entre 2014 et 2018 et incluses dans un protocole partenarial et de financement avec l'Etat, la Région, la Ville de Rouen, Haropa, le Département, l'EPFN et SNCF.

Saint-Sever Nouvelle Gare fait aujourd'hui l'objet d'un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), réunissant les nombreux intervenants des projets LNPN et St Sever Nouvelle Gare. Il a été signé le 26 avril 2022 pour 2 ans et permet d'organiser la gouvernance du projet, de structurer les maîtrises d'ouvrage et de fédérer les acteurs sur toute la durée de cette vaste opération.

La Métropole, maître d'ouvrage du projet urbain et des lignes de transports en commun, a, d'ores et déjà, recruté une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère pour concevoir le quartier et le PEM et est en cours de recrutement d'un groupement d'études pour préciser la desserte en transport en commun structurant de la nouvelle gare, dans la lignée des études de stratégie et de programmation des mobilités menées entre 2015 et 2018.

Le PPA a été établi entre l'Etat, la Métropole Rouen Normandie, la Région Normandie, la ville de Rouen, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, SNCF Immobilier, l'Etablissement Public Foncier de Normandie, Voies Navigables de France. A ce stade, les études pré-opérationnelles sont estimées à 5,2 M€ d'ici 2025.

<u>3 - Le ferroviaire comme facteur de rayonnement logistique</u> :

Le nœud ferroviaire rouennais est un atout majeur, avec le fleuve, pour (re)développer un système massifié et décarboné de transport de marchandises, vital pour le port de Rouen et l'axe Seine.

Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'implantation d'activités, notamment industrielles, sur le territoire de Rouen.

Au même titre que les projets en lien avec le transport ferroviaire de passagers, la Métropole est

partenaire et co-financeur de projet ferroviaire améliorant le fret ferroviaire.

Travaux liés à la tranchée ferroviaire rive gauche :

Le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) rive gauche est accessible par une voie ferrée qui longe la Seine au niveau des quais Jacques Anquetil, Jean Moulin et Cavelier de la Salle. Cette voie ferrée se trouvait jusqu'à récemment en tranchée couverte sous ces quais ; cette tranchée couverte est en fait constituée d'une succession d'ouvrages d'art. Les travaux actuellement en cours ont pour objectif la pérennisation de la desserte ferroviaire du Grand Port Maritime de Rouen.

Le programme de travaux est réalisé sur deux périmètres, routier et ferroviaire :

- Périmètre ferroviaire : SNCF Réseau assure la consolidation et confortement des ouvrages conservés et la démolition des ouvrages situés en amont du pont Corneille
- Périmètre routier : la Métropole Rouen-Normandie intervient en tant que maître d'ouvrage pour refaire l'étanchéité et la chaussée ainsi qu'en tant que maître d'ouvrage de la réalisation d'une nouvelle voirie sur les quais bas entre les ponts Corneille et Mathilde, afin d'assurer la continuité de la circulation routière. Les travaux réalisés par la Métropole sont finalisés.

Les travaux de la tranchée couverte figure au Contrat de Plan Etat-Région pour un montant de 50 M€ HT ; ils sont financés (entre autres) par l'Etat (34%), la Région Normandie, le Département de la Seine-Maritime et la Métropole Rouen-Normandie à parts égales (5 M€ soit 10% du montant global chacun).

• *L'accès sud au port de Rouen :*

Afin de pérenniser les accès au Port de Rouen en rive gauche, des études d'opportunité et de faisabilité sont menées afin d'étudier un second accès au Port de Rouen, notamment en empruntant la voie ferrée qui traverse Grand et Petit-Couronne.

Les difficultés techniques sont importantes pour la réalisation de ce second accès, ainsi que les sujets liés à l'environnement, menant à des coûts de projet non négligeables. Les études se poursuivent néanmoins afin de préciser techniquement et en terme de procédures les solutions étudiées.

Les premières études (2017-2021) ont été financées par l'Etat, la Région, HAROPA et SNCF Réseau. La Métropole participera aux études complémentaires, à hauteur de 30 % du montant de ces études.

• *Seine-Sud :*

Le projet de reconversion urbaine, économique et écologique dit « Seine-Sud » est un projet ambitieux et stratégique de la Métropole. La reconversion du secteur d'ensemble rassemble à terme environ 130 ha de zones d'activité et 90 ha d'espaces d'expression de la biodiversité.

Deux opérations sont entrées en phase opérationnelle au sein de Seine-Sud avec l'aménagement de deux ZAC : celle de la Sablonnière (25 ha sur Oissel) et du Halage (16 ha sur Saint-Etienne-du-Rouvray).

Le programme d'aménagement de Seine Sud pourrait comprendre un chantier rail-route et un équipement fluvial, une étude de marché portant sur l'évaluation du potentiel de report fluvial et ferroviaire sur le secteur Seine-Sud. Cette étude vise à objectiver et quantifier le potentiel de trafics

ferroviaire et fluvial du secteur et déterminer quelles seraient les conditions de réussite d'une nouvelle offre.

L'étude permet dans un premier temps de réaliser des entretiens avec des entreprises locales sur les besoins alternatifs à la route qu'elles peuvent exprimer pour le transport de leurs marchandises (besoins que les offres actuelles ou projetées ne peuvent satisfaire, mais dont les volumes de flux ne suffissent pas, seuls, à assurer l'équilibre économique d'une nouvelle offre). Dans un second temps, cette étude porte sur la recherche de synergies avec des trafics existants en ferroviaire et en fluvial pour pouvoir répondre à ces besoins actuels et futurs (notamment étude de plusieurs scénarios d'offres ferroviaires et fluviales et faisabilités économiques de ces scénarios).

L'étude est cofinancée par l'Etat (FNADT, 40 %) et la Région Normandie (40 %) au titre du CPIER de la Vallée de la Seine et par la Métropole (20 %), pour un montant global de 62 k€ TTC. Elle est réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole et associe en leur qualité d'experts Voies Navigables de France (VNF), SNCF Réseau, Logistique Seine-Normandie, la DREAL Normandie, l'Etablissement Public Foncier (EPF) Normandie et Haropa-Port de Rouen.

• *Stratégie logistique régionale :*

La stratégie logistique régionale est issue du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET). Il poursuit l'objectif de promouvoir un espace logistique cohérent et une organisation des transports de marchandises optimisée au service du développement économique, de la transition énergétique et de l'aménagement durable autour de 3 axes :

- Consolider la place de la logistique dans le développement économique de la Normandie,
- Promouvoir un accueil structuré des activités logistiques dans des zones dédiées,
- Améliorer la performance des infrastructures et des équipements d'intermodalité rail-route-fleuve,

La Métropole Rouen Normandie pourrait favoriser la traduction locale de cette stratégie.

Le Quorum constaté,

Le Conseil métropolitain,

Vu la délibération du Conseil du 10 février 2014 relative à la déclaration de l'intérêt métropolitain des études urbaines préalables à une ZAC Quartier de la Gare Saint- aux Sever,

Vu la délibération du Conseil du 9 février 2015 relative au protocole de partenariat et de financement pour la réalisation d'études (2014-2016) concernant le projet de nouvelle gare à Rouen et son quartier,

Vu la délibération du Bureau du 29 juin 2015 relative à la définition d'une stratégie d'accessibilité et de la programmation du pôle d'échanges multimodal de la Nouvelle gare d'agglomération Assistance à maîtrise d'ouvrage,

Vu la délibération du Conseil du 12 octobre 2015 approuvant la signature d'un protocole partenarial relatif à la modernisation de la gare de Rouen rive droite et la rénovation de ses abords,

Vu la délibération du 29 juin 2019 relative à l'avenant n° 1 au protocole partenarial avec la SNCF Mobilités et la Région Normandie,

Vu la délibération du Conseil du 22 juillet 2020 relative au financement des travaux d'étaiement d'urgence de la tranchée ferroviaire couverte rive gauche à Rouen,

Vu la délibération du Conseil du 22 juillet 2020 relative à la contribution financière de la Métropole à l'amélioration de la ligne ferroviaire Rouen Paris par la réalisation d'une infrastructure de type « saut-de-mouton »,

Vu la délibération du Conseil du 27 septembre 2021 relative au projet partenarial d'Aménagement de la Nouvelle Gare Saint-Sever avec l'Etat, la Région Haute-Normandie, la Ville de Rouen, SNCF Immobilier, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, l'Etablissement Public Foncier de Normandie et Voies Navigables de France,

Vu la délibération du Bureau du 8 novembre 2021 concernant le financement des études de faisabilité et d'opportunité de déplacement de la halte ferroviaire de Tourville-la-Rivière,

Vu la délibération du Conseil du 8 novembre 2021 relative au financement des études d'opportunité du Service Express Métropolitain de l'étoile ferroviaire de Rouen,

Vu la délibération du Conseil du 13 décembre 2021 décidant la réorganisation du réseau de transport en commun pour la rentrée 2022,

Vu la délibération du Conseil du 13 décembre 2021 décidant la mise en place d'un « Réseau Express Vélo » sur la période 2021-2026,

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Pascal LE COUSIN, Membre du Bureau,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

- que le transport ferroviaire et les gares sont un élément d'une politique globale de la mobilité,

- que la Métropole est Maître d'ouvrage des pôles d'échanges liés aux gares,

- qu'il lui appartient d'améliorer l'accessibilité des piétons, vélos, transports collectifs et voitures aux gares du territoire métropolitain,

- qu'elle pourrait participer à l'amélioration des infrastructures ferroviaires pour développer l'offre à moyen et long terme,

- qu'elle participe aux co-financements des études et projets d'infrastructure ou de gares,

- que la Métropole participe au travail partenarial et multi-thématique visant à améliorer l'utilisation du train comme un mode de déplacement urbain et périurbain,

Décide :

- d’approuver les orientations de la stratégie ferroviaire en lien avec les compétences de la Métropole, telles que définies ci-dessus pour le territoire métropolitain.