



# **ETUDES DE VALORISATION DU RESEAU FERROVIAIRE DE L'AIRE METROPOLITAINE DE ROUEN ELBEUF**

**Etudes d'opportunité et de faisabilité  
2003 – 2005  
Note de synthèse**

**Mai 2006**

## 1. Objectifs et enjeux

En 2003-2005, 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, financé à parts égales par les deux maîtres d'ouvrage et l'Etat.

Cette démarche avait pour objectif de **définir un programme d'investissements ferroviaires cohérent à long terme** sur le territoire de l'agglomération de Rouen-Elbeuf.

Cette réflexion globale a permis d'aborder de façon cohérente **les enjeux de transport et les enjeux urbains** identifiés par les acteurs locaux (saturation prévisible des infrastructures ferroviaires et manque d'emplois tertiaires stratégiques de rayonnement métropolitain).

Elle a ainsi consisté, dans une approche globale, à envisager les différentes possibilités de valorisation du réseau ferré de l'aire Rouen-Elbeuf, sous la forme de scénarios contrastés combinant trois démarches partielles :

- une étude sur la localisation de la future gare d'agglomération, lieu unique de correspondance entre tous les trains de grandes lignes et régionaux et opportunité pour développer une offre tertiaire de qualité
- une étude sur la faisabilité d'un tram-train entre Barentin, Rouen et Elbeuf,
- une étude de capacité et d'exploitation appuyée sur des hypothèses de trafic ferroviaire à horizon 2020.

## 2. Du diagnostic aux scénarios

Les études d'opportunité et de faisabilité reposent sur une première étape de diagnostic, distincte pour chaque thème. Sur cette base, différents scénarios ont été constitués, chacun combinant un site de gare d'agglomération, un tracé de tram-train et les modifications de l'infrastructure ferroviaire nécessaires à l'écoulement des trafics prévus en 2020.

Un scénario dit « scénario 0 » incluant les adaptations à apporter au réseau pour lever les points de blocage et améliorer l'exploitation de la gare de Rouen Rive Droite en l'absence de gare d'agglomération nouvelle et de tram-train a également été constitué.

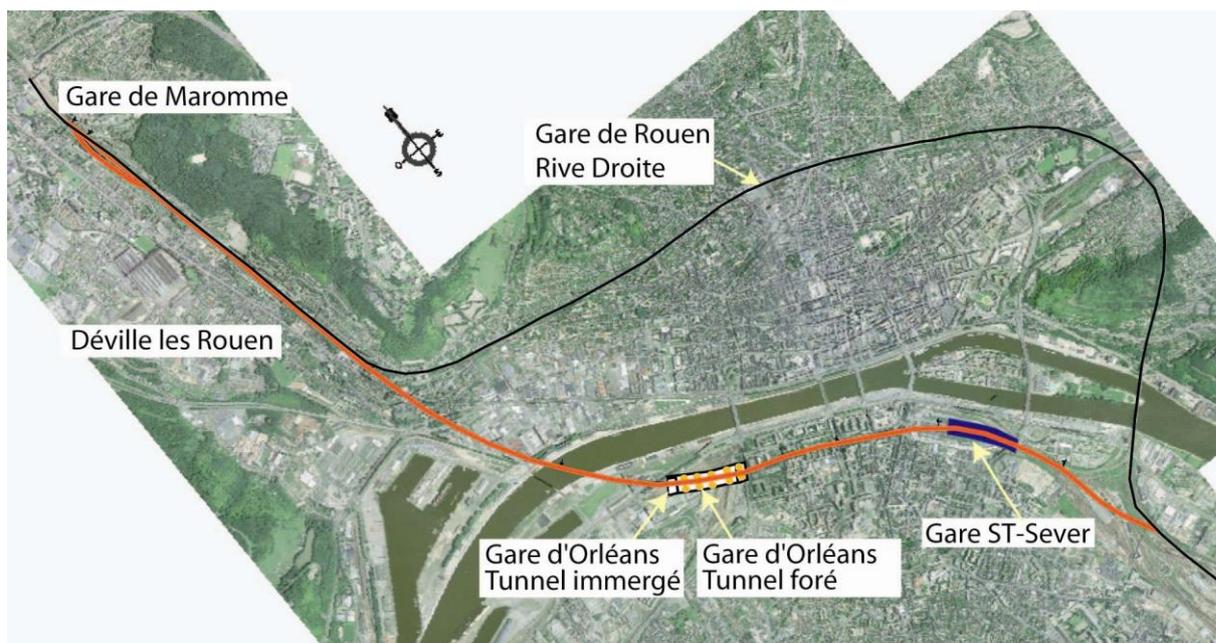
Les différents scénarios ont été comparés en fonction de critères liés :

- à la gare : capacité du site à accueillir un quartier d'affaire, insertion urbaine, accessibilité, service ferroviaire, ...
- au tram-train : population desservie et trafic, temps de parcours périphérie / centre, intermodalité et accessibilité urbaine, desserte des équipements et des pôles d'emplois...
- à la consistance des aménagements ferroviaires nécessaires

### 3. Le scénario retenu

Le scénario retenu prévoit une gare d'agglomération sur le site de Saint-Sever (ex - SERNAM). Un tunnel d'environ 6 km permet d'assurer la continuité avec la ligne Paris – Le Havre.

L'objectif est de créer à terme une gare d'agglomération unique, avec des phases intermédiaires impliquant de travailler son articulation avec la gare actuelle. Cette dernière a vocation à rester un lieu d'échanges important sur la rive droite. Elle pourra aussi être desservie par certains trains de voyageurs, notamment de desserte périurbaine.



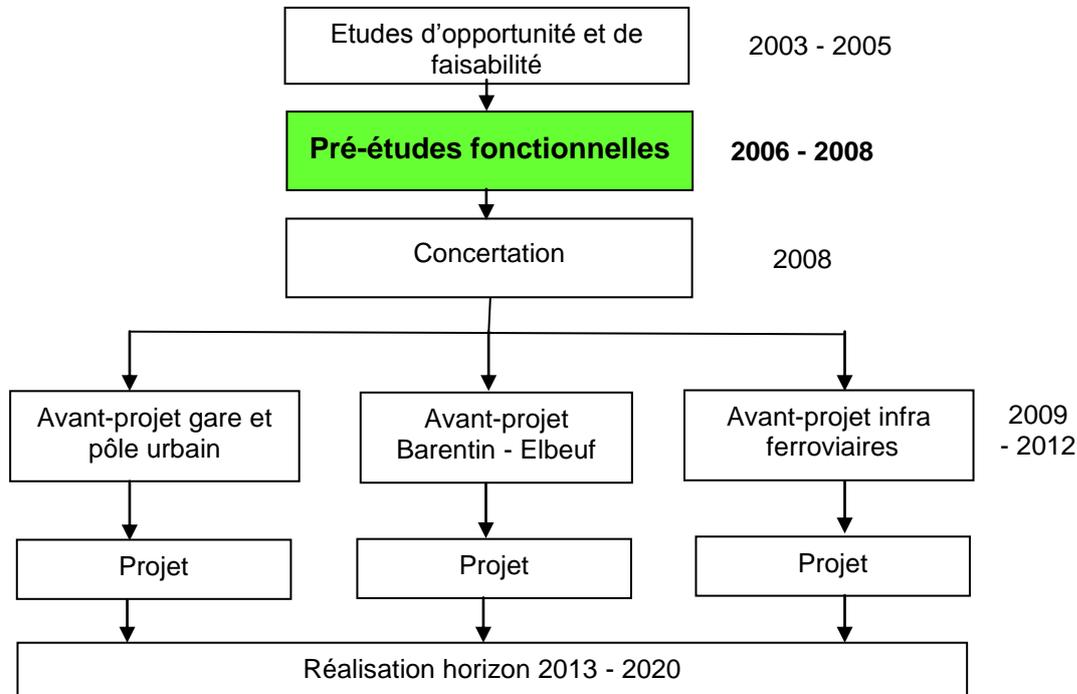
Dans cette perspective, la desserte en transports en commun de la nouvelle gare serait effectuée par des moyens lourds, permettant notamment la complémentarité entre Saint-Sever et Rive Droite. Parmi les hypothèses évoquées, on note en particulier le prolongement du métro du Boulingrin vers le CHU, l'Île Lacroix (traversée de la Seine par un ouvrage à créer), la gare Saint-Sever et au-delà le Boulevard de l'Europe (raccordement au métro). La ligne TEOR venant de Mont-Saint-Aignan à l'ouest pourrait également traverser la Seine pour desservir la nouvelle gare et le pôle de développement économique associé.

En ce qui concerne la liaison Barentin / Rouen / Elbeuf, les études ont montré l'intérêt d'un système de type tram-train. Il permet des gains de temps de parcours tout en assurant une desserte fine des espaces urbains, en particulier du centre de la commune d'Elbeuf. Avec ces avantages, un tram-train pourrait capter un potentiel de 10 000 à 13 500 voyageurs périurbains par jour (selon le tracé), ce qui correspond au niveau de trafic pouvant être attendu pour ce type de transport (entre 10 000 et 15 000 voyageurs/jour).

Il est toutefois apparu que le tracé à emprunter devait à ce stade des études rester ouvert, deux corridors sensiblement équivalents en termes de potentiel étant possibles au sud, via Grand-Couronne à l'ouest ou via Oissel à l'est. La prochaine phase d'études permettra d'apporter tous les éléments techniques et stratégiques afin d'envisager de manière ouverte les possibilités de tracé, tout en conservant les priorités et les critères exprimés lors de la première phase.

## 4. Pour poursuivre...

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



Les pré-études fonctionnelles permettront de bâtir un projet unique partagé et suffisamment bien défini. Cela suppose :

- d'asseoir la faisabilité technique et les coûts,
- de mesurer l'impact du projet sur l'évolution de l'agglomération,
- d'avoir répondu à toutes les interrogations de tous les acteurs.

Elles permettront également de préparer les phases d'avant-projet, de projet et de réalisation en :

- définissant les maîtrises d'ouvrage,
- engageant les réflexions sur le financement,
- définissant les modalités de la concertation auprès de la population.

Elles aboutiront enfin à la signature d'un document d'engagement définissant les orientations partagées pour la mise en œuvre du projet.

Comme pour les études d'opportunité et de faisabilité, les pré-études fonctionnelles seront menées sous l'égide de la Région Haute-Normandie et du Syndicat Mixte pour le SCoT, dans le cadre d'un partenariat large et dans une logique de transition depuis des maîtrises d'ouvrage liées à la réflexion préliminaire globale vers des maîtrises d'ouvrage opérationnelles.

*Pour en savoir plus, un résumé plus complet peut être communiqué par la maîtrise d'ouvrage.*

Contact : Syndicat Mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf : 02-32-10-51-00  
Région Haute-Normandie : 02-35-52-21-08