

Zone d'Aménagement Concerté de l'ÉCO QUARTIER FLAUBERT

DOSSIER de RÉALISATION

Pièce n°6 – Documents programmatiques des projets de transports structurants



Maitre d'ouvrage : La SPL -Rouen Normandie Aménagement

Montmorency II 65, avenue de Bretagne BP 1137

76175 ROUEN Cedex 1 Tel : 02 32 81 69 10



Équipe de Maitrise d'œuvre urbaine :

Agence Jacqueline OSTY et associés, 77 rue de Charonne 75011 PARIS Tel : 01.43.48.63.84.

ATTICA urbanisme & paysage, 10 Bd Batignolles 75017 PARIS Tel : 01.45.22.19.77.

EGIS France, 32 rue Raymond Aron 76130 Mont St Aignan Tel : 02.35.12.55.85.

BURGEAP, 24 rue des Patis 76140 LE PETIT QUEVILLY Tel : 02.32.81.45.00.

MAI 2016

Emission	Vérification	Validation	Indice / Date	Désignation
C. HEUDRON	Y. COULOUME	J.OSTY	D_04/05/2016	Version pour délibération

Documents programmatiques relatifs aux projets de transports structurants intéressant le périmètre de la ZAC et relevant d'autres opérations mises en œuvre sur le territoire métropolitain

Afin que l'information soit complète dans le dossier de réalisation de la ZAC de l'éco quartier Flaubert sur les projets qui y sont liés, bien que dépendant d'autres opérations, la présente pièce n° 6 a été élaborée. Elle apporte une information complémentaire sur les projets de transports structurants intéressant le périmètre de la ZAC et relevant d'autres opérations mises en œuvre sur le territoire métropolitain et dont les modalités de mise en œuvre ne s'inscrivent pas dans le cadre d'une procédure de ZAC.

Elle comporte les éléments relatifs à la programmation des projets d'infrastructure suivants :

- **Fiches actions 1B et 2-C du PDU Métropolitain** sur la programmation des études liées à la ligne T5 ou THNS Est-ouest et au P+R à l'étude sur la ligne, approuvées le 15 décembre 2014.
- La maîtrise d'œuvre en cours relative à la réalisation de la **ligne THNS T4 de l'Arc Nord-sud**.
- Le projet de modification du réseau routier national sur la zone dans le cadre du **projet de raccordement des accès définitifs au pont Flaubert, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, prévu au CPER HN**

FICHE ACTION 1 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENTS

ACTION B : DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE (T.H.N.S.)

Le PDU identifie 4 projets structurants ainsi que 2 prolongations de ligne possibles.

La Métropole Rouen Normandie a en effet engagé des réflexions concernant le développement d'un réseau de Transport à Haut Niveau de Service pour répondre aux besoins de dessertes liés aux grands projets du territoire (Ecoquartier Flaubert / Nouvelle Gare) et compléter le réseau structurant de transports collectifs.

L'ARC Nord-Sud / Amélioration ligne F1

Ce projet vise à accompagner la mutation urbaine qui s'opère dans l'ouest du cœur de l'agglomération et à réorganiser complètement l'espace de la voirie impacté, afin de redonner une place aux modes actifs (piétons, vélos).

Une nouvelle ligne de transport à haut niveau de service sera aménagée entre le pôle d'échange du Boulingrin et le secteur du Zénith. En complément, la ligne F1 sera améliorée entre la ZAC de la Plaine de la Ronce et le rond-point des Bruyères par un traitement des points durs de circulation.

Dans la continuité de l'amélioration de la ligne F1, en lien avec le développement de la ZAC de la Plaine de la Ronce, le développement d'un transport à haut niveau de service permettrait un gain de compétitivité pour faire le lien entre le Nord et le cœur de l'Agglomération.

T.H.N.S. Ecoquartier Flaubert

Initié par la problématique de desserte du cœur de l'écoquartier Flaubert, la saturation du tronc commun des lignes TEOR et l'absence d'un lien entre le Nord et le Sud du cœur de l'agglomération sur sa façade Ouest, ce projet poursuit l'objectif d'ouvrir le réseau de transport collectif sur le secteur.

En effet, au-delà d'accompagner la mutation urbaine qui s'opère dans l'ouest de l'agglomération, il s'agit de permettre un lien performant entre les deux rives qui est aujourd'hui, de par la structuration actuelle du réseau, imposé au théâtre des Arts (point de contact avec le tramway).

Le phasage des aménagements sur l'écoquartier Flaubert impulsera des solutions graduelles et phasées dans le temps, au service du développement d'un transport à haut niveau de service Est-Ouest.

Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Nouvelle Gare

Afin que l'ensemble des habitants de l'agglomération et, au-delà, que l'ensemble des hauts-normands profite pleinement de la nouvelle gare, les correspondances vers les transports urbains doivent être facilitées.

Il est donc nécessaire de relier facilement la gare à l'ensemble des zones d'habitat, des secteurs d'emplois et d'études.

Au regard de la concrétisation du projet de nouvelle gare à Rouen, en lien avec l'ossature globale du réseau de transport collectif, le développement d'un transport à Haut Niveau de Service sera étudié.

Prospective d'un nouvel axe T.H.N.S. Plateaux Est

La densité actuelle sur le secteur ne justifie pas l'aménagement d'une ligne de transport à haut niveau de service.

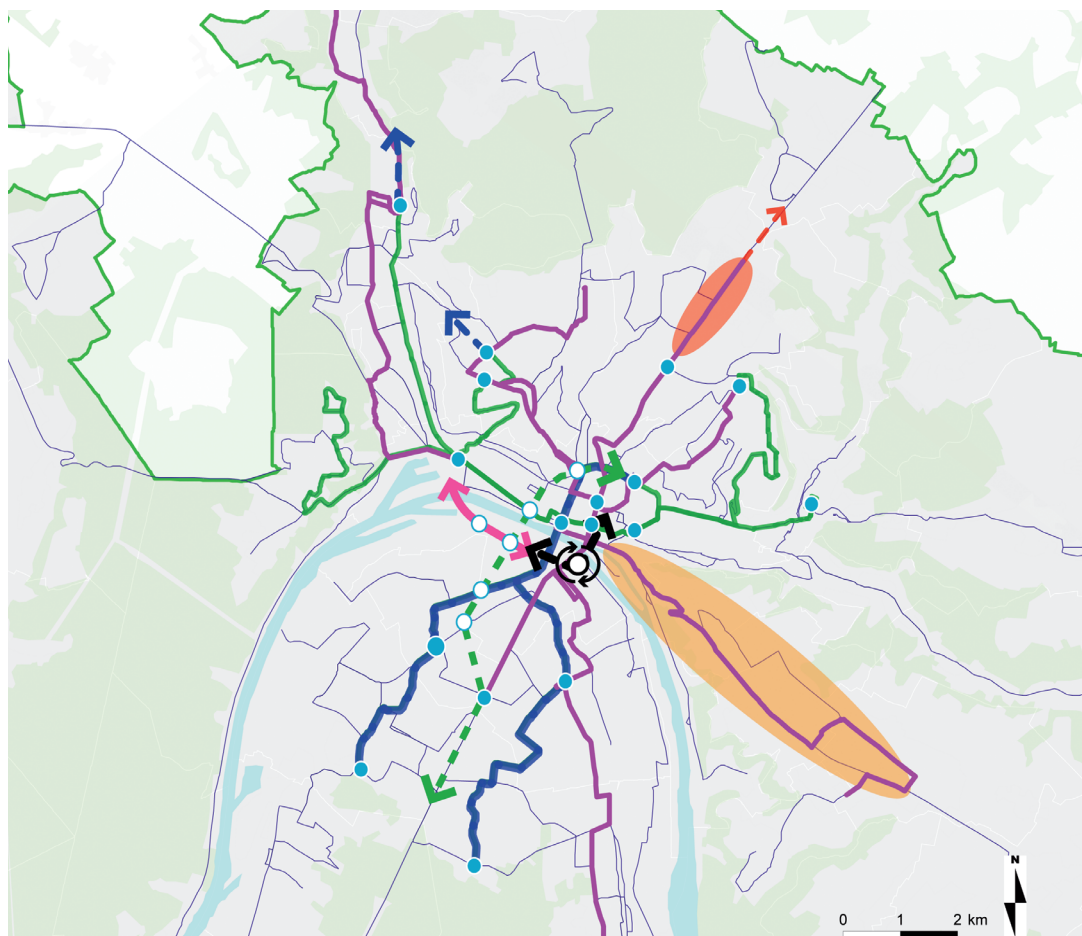
Afin de favoriser un lien performant entre les plateaux Est et le cœur de l'agglomération, il s'agit dans un premier temps d'améliorer le service et la desserte existante par un traitement des points durs de circulation sur les plateaux et sur la section place Saint-Paul / Théâtre des Arts.

À la lumière de la concrétisation du projet de liaison A28-A13 et de son barreau de raccordement, l'évolution vers un transport à haut niveau de service sera étudiée dans un second temps.

Prolongement de TEOR (T1/Terminus Mont aux Malades-T2/Mairie V.Schoelcher)

Ces prolongements feront l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité au regard des perspectives de développement urbain et des enjeux de cohésion des territoires.

► DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE



Réseau TC actuel

Réseau structurant

● Point de correspondance structurant

— Tramway

— TEOR

— Lignes Fast

— Autres lignes de bus



Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité

Stratégie de développement à court terme

○ Futur point de correspondance structurant

L'ARC Nord Sud

— Prolongement F1

— Amélioration de circulation F1

— T4

— T.H.N.S. Ecoquartier Flaubert

Prospective à moyen et long terme

— Prolongement de TEOR

— T.H.N.S. Nouvelle Gare

— Pôle d'échanges «Nouvelle Gare»

— T.H.N.S. Plateaux Est

ACTION B : DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE (THNS)

Nature de l'action	Infrastructures / Exploitation / Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme / Long Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	Linéaire de ligne THNS aménagés
Objectif(s) code des transports	- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

FICHE ACTION 2 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ

ACTION C : DÉPLOYER UN RÉSEAU DE PARCS RELAIS ET DE PARCS RELAIS DE PROXIMITÉ

Des parcs relais bien positionnés permettent un rabattement efficace en voiture sur les axes lourds TC. Cette action permet de développer un réseau de points de rabattement hiérarchisé et en cohérence avec le territoire, et notamment avec les infrastructures de transport (voirie et TC).

L'aménagement d'un réseau de parcs relais permettra donc, en appui des lignes de T.C structurantes, d'encadrer les grandes voiries qui pénètrent vers le cœur de l'agglomération. Deux logiques permettront ainsi de concrétiser ces aménagements :

- les grands projets d'infrastructure de transport précédemment identifiés, qui emportent la réflexion sur l'aménagement d'un parc relais associé,
 - P+R F1 au Nord (Amélioration ligne F1) ;
 - P+R T4 au Sud (Arc Nord-Sud) ;
 - P+R Ecoquartier Flaubert à l'Ouest (THNS EQF).
- l'identification de zones à enjeux sur la base desquelles des études de faisabilité sur la localisation et les aménagements devront être réalisées en lien étroit avec les communes concernées.
 - P+R Corridor Est.

En complément et en fonction des opportunités, des aménagements de parcs relais de proximité pourraient être aménagés dans le tissu urbain dense.

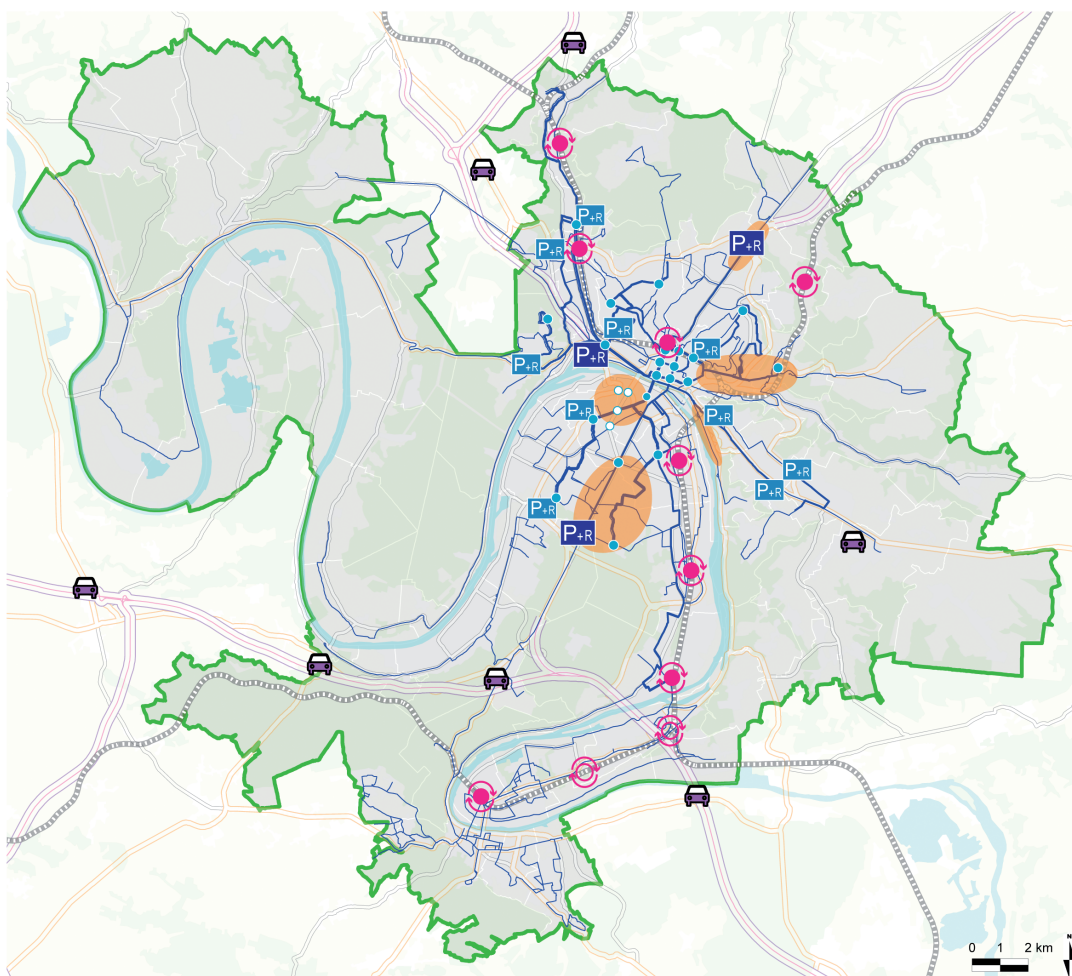
Par ailleurs, les politiques locales de stationnement conditionnent directement le bon fonctionnement du Parc Relais et devront donc être adaptées afin d'éviter un usage détourné des espaces publics environnants.

- la réflexion sur le déploiement d'un panel de services à l'attention des usagers (Implantation bornes de recharge pour les véhicules électriques, jalonnements dynamiques...) permettront de renforcer l'attractivité de ces équipements.

ACTION C : DÉPLOYER UN RÉSEAU DE PARCS RELAIS ET DE PARCS RELAIS DE PROXIMITÉ

Nature de l'action	Infrastructures / Réflexions
Phasage	Court Terme / Moyen Terme
Pilotage	La Métropole est pilote de l'action en lien avec différents partenaires
Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquentation parkings relais - Nombre de places aménagées
Objectif(s) code des transports	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution du trafic automobile - Développement des transports collectifs et des modes de déplacements moins polluants

► FAVORISER L'INTERMODALITÉ



○ Territoire de Rouen Métropole Normandie

Infrastructures de transports

- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau ferré
- Aire de covoiturage

Action A - Conforter le réseau de transports en commun

- Lignes structurantes
- Autres lignes de bus
- Point de correspondance structurant
- Futur point de correspondance structurant

Action B - Développer les pôles d'échanges aux abords des gares

- Pôle d'échanges à valoriser
- Pôles d'échanges en réflexion

Action C - Déployer un réseau de parcs relais

- P+R** Parking relais structurant
- P+R** Parking relais de proximité
- Zones à enjeux



Octobre 2014 - Service Etudes Prospectives et Grands Projets de Mobilité



CONTRAT DE PLAN ÉTAT-REGION HAUTE-NORMANDIE

2015-2020

CONTRAT DE PLAN ETAT-RÉGION

Haute-Normandie

ENTRE,

L'État représenté par Pierre-Henry MACCIONI, Préfet de la région Haute-Normandie,

ET

La Région Haute-Normandie représentée par Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, Président de la région Haute-Normandie,

Vu les circulaires du Premier ministre du 2 août 2013, du 15 novembre 2013, et du 31 juillet 2014 relatives à la préparation des contrats de plan État-Région 2015-2020,

Vu la circulaire de la Commissaire Générale à l'Égalité des Territoires du 11 août 2014 relative à la préparation des contrats de plan État-Région 2015-2020,

Vu le mandat de négociation donné par le Premier ministre au Préfet en date du 18 novembre 2014,

Vu la circulaire de la Commissaire Générale à l'Égalité des Territoires du 03 décembre 2014 relative à l'élaboration, la validation et la signature du contrat de plan,

Vu l'avis donné par le Conseil Économique Social et Environnemental Régional en date du 8 décembre 2014,

Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 6 février 2015,

Vu la consultation du public réalisée du 16 février 2015 au 16 mars 2015 inclus,

Vu la délibération du Conseil Régional de Haute-Normandie en date du 15 décembre 2014, autorisant son président à signer le protocole État/Région relatif à l'élaboration du contrat de plan 2015-2020,

Vu la délibération de la Commission permanente du Conseil Régional en date du 20 avril 2015 autorisant son président à signer le contrat de plan État/Région,

Vu l'autorisation de signature délivrée par la Commissaire générale à l'égalité des territoires, en date du 7 mai 2015,

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1

Le présent contrat définit les actions que l'Etat et la Région Haute-Normandie s'engagent à mener conjointement pendant une période de six années de 2015 à 2020 inclus.

Les contributions financières de l'Etat et de la Région sont les suivantes :

Etat	: 365,2242 Millions d'euros
Région Haute-Normandie	: 319,937 Millions d'euros

Ces montants permettent d'opérer un effet levier majeur au profit des investissements pour le territoire.

Le présent contrat se compose des six parties suivantes :

- I - Une Introduction
- II - Une stratégie d'ensemble
- III - Les Fiches actions des différentes thématiques
- IV – Le récapitulatif financier
- V – Les critères d'éco conditionnalité
- VI - Le dispositif de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation

Article 2

Des conventions complémentaires seront passées en tant que de besoin avec les organismes publics (opérateurs de l'Etat) et avec les collectivités qui apporteront leur contribution au présent contrat de plan.

Article 3

Les actions du contrat de plan seront mises en œuvre selon la méthode prévue à la partie VI, sur la base de règlements d'application, d'appels à manifestation d'intérêt ou d'appels à projets et, le cas échéant, de conventions spécifiques.

Article 4

Le présent contrat fera l'objet d'une clause de revoyure à l'automne 2016.

A Rouen 26 MAI 2015

Le Préfet de la région
Haute-Normandie



Pierre-Henry MACCIONI

Le Président de la Région Haute-
Normandie



Nicolas MAYER-ROSSIGNOL

C – Le contenu du contrat de plan régional : l'Eco-région en action

Le Contrat de plan régional conforte aujourd'hui la construction de l'Eco-région Haut-Normande. Il s'inscrit dans une logique de mutation économique répondant aux enjeux de la transition écologique et énergétique et cible la création de nouveaux emplois.

Les critères d'éco-conditionnalité accompagnent cette évolution, en orientant les actions vers une logique de développement à long terme. Qu'il s'agisse de préparer aux métiers de demain, de réduire la consommation énergétique des bâtiments, d'innover au profit de nouveaux modes de production ou d'encourager la multimodalité, le CPER accompagne ainsi l'évolution de la stratégie des acteurs économiques et sociaux.

Cette volonté d'accompagnement des mutations est affirmée aussi dans le Schéma stratégique pour la Vallée de la Seine, qui met l'accent sur la nécessaire mobilisation des acteurs pour mener des actions coordonnées à l'échelle interrégionale, principalement dans les domaines suivants :

- politiques d'aménagement visant l'excellence environnementale,
- renforcement des filières industrielles traditionnelles et développement des filières émergentes, en lien notamment avec les pôles de compétitivité et la recherche,
- valorisation des atouts culturels et touristiques,
- investissements portuaires et logistiques permettant de conforter le premier ensemble portuaire français,
- développement des infrastructures ferroviaires et fluviales comme alternative au transport routier.

1- Des projets d'infrastructures majeurs pour l'aménagement et le développement de notre territoire

Les contrats de plan présentent une architecture solide où infrastructures et services s'organisent pour un maillage au plus près du territoire, en matière d'infrastructures portuaires, ferroviaire, routières et numériques.

1.1 - Amélioration des infrastructures ferroviaires, portuaires et des réseaux de transport au service d'une logique multimodale

En améliorant la desserte et l'accessibilité du territoire, les infrastructures concourent à sa compétitivité et à son attractivité à l'échelle nationale et internationale. Elles contribuent à maintenir et à créer des emplois.

Le développement des infrastructures porte dès lors sur des champs complémentaires :

- les investissements portuaires ont pour premier objet de conforter les complexes industriels et logistiques créateurs d'emploi,
- les infrastructures de transport inscrivent le territoire dans le renforcement d'une logique multimodale à toutes les échelles.

A l'échelle interrégionale, l'enjeu principal est l'amélioration de la compétitivité du territoire de la Vallée de la Seine face aux concurrences internationales, par le renforcement du complexe industrialo-portuaire HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris) et le développement de la logistique (plateformes multimodales et infrastructures de transport fluvial et ferroviaire).

La création de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie vise ainsi un double objectif: améliorer l'accessibilité du territoire et les temps de transport pour les voyageurs d'une part et libérer des sillons pour la circulation de trains de marchandises sur la ligne existante d'autre part, afin de renforcer le report modal initié.

Développer notre Eco-Région nécessite de poursuivre le développement des grands ports maritimes de Rouen et du Havre mais aussi, et surtout, d'améliorer leur desserte, de manière à réduire la part du trafic routier au profit du développement du fret fluvial et ferroviaire.

La modernisation de l'axe Serqueux-Gisors-Pontoise, financée hors Contrat de plan, participe aussi de cette démarche, en facilitant l'accès à l'Ile-de-France et sa traversée vers l'est de l'Europe. La participation financière de l'État à ce projet serait de 90 M€ (crédits spécifiques AFITF) et sera définitivement arrêtée en fonction des crédits européens qui pourront être mobilisés. La participation régionale serait de l'ordre de 90 M€.

A l'échelle du contrat de plan régional, l'État et la Région poursuivent cette logique multimodale qui assure un maillage plus fin du territoire en connectant les grandes infrastructures routières mais aussi en améliorant le réseau ferré de desserte régionale, en développant les pôles d'échanges multimodaux autour des gares et en accompagnant le réaménagement du quartier de la future nouvelle gare, à Rouen.

<i>Les principaux volets</i>	Etat	Région
Routier	196,3 M€	89,46 M€
Ferroviaire	20,4 M€	44,5 M€
Portuaire	39,5 M€	14,5 M€
TOTAL	256,2M€	148,46M€

** NB : le volet fluvial est traité dans le Contrat de plan interrégional pour la Vallée de la Seine*

- Au titre du CPER, le volet portuaire concerne les grands ports maritimes de Rouen et du Havre et porte principalement sur :
 - la modernisation des accès et des outils portuaires (réseau ferré portuaire et desserte des terminaux à conteneurs),
 - les écluses (Tancarville et François 1^{er}),
 - la création de parcs logistiques par le GPMH et l'aménagement de plateformes multimodales par le GPMR (sites de Seine Sud,...).
 - des études diverses.
- Le volet ferroviaire concerne principalement :
 - les travaux de confortement de la tranchée ferroviaire couverte, à Rouen,
 - l'amélioration et le renouvellement du réseau ferré d'intérêt régional (lignes Bréauté - Fécamp et Abancourt-Le Tréport notamment) et la création e la modernisation de gares et haltes ferroviaires) et l'aménagement du quartier autour de la future gare située en rive gauche de Rouen, notamment les études sur ses modalités d'accès
- Les principaux investissements du volet routier portent sur l'achèvement de la déviation sud-ouest d'Evreux et de l'aménagement à deux fois deux voies de la RN 27 entre Dieppe et Manéhouville ainsi que sur les aménagements définitifs des accès au Pont Flaubert en rive gauche.