



# **VALORISATION du RESEAU FERRE de l'AIRE METROPOLITAINE de ROUEN/ELBEUF**

**Pré-études fonctionnelles  
Volet concertation**

**Accord-cadre de partenariat  
et de financement**

# 1. Contexte et enjeux

Depuis 2003, une réflexion partenariale est engagée dans l'aire de Rouen-Elbeuf, sous l'égide de la Région Haute-Normandie et du Syndicat mixte pour le SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf, sur la valorisation du réseau ferré d'agglomération à l'horizon 2020.

Il s'agit de définir un programme d'investissements sur le réseau ferroviaire de l'agglomération Rouen – Elbeuf qui permette d'envisager la création d'un pôle de développement économique autour d'une gare d'agglomération et d'assurer à long terme un bon fonctionnement du système ferroviaire dans toutes ses composantes.

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

D'autre part, le manque d'emplois tertiaires de haut niveau est reconnu comme un frein au développement économique de l'agglomération Rouen - Elbeuf, mais aussi plus largement de la région Haute-Normandie dans son ensemble. La création d'une nouvelle gare d'agglomération constitue une opportunité pour développer une offre tertiaire de qualité, en lien rapide avec Paris et de ses principaux centres de décision.

Ces enjeux ont été pris en compte depuis plusieurs années par les acteurs locaux et intégrés dans les projets territoriaux. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), approuvé par le comité syndical du 2 février 2001, repose sur un principe général d'affirmation de la centralité urbaine (fonction métropolitaine).

Le document stipule que « *le site de la future gare doit être un lieu d'échange multimodal parfaitement intégré dans l'espace urbain, à proximité des services (hôtellerie et restauration) et offrir des disponibilités foncières. [...]*

*Le site est porteur de développement et d'image pour la ville. Il doit :*

- *s'intégrer dans le réseau de l'agglomération en assurant une bonne continuité vers Le Havre ;*
- *intégrer les transferts modaux en minimisant les ruptures de charge vers le réseau de transports collectifs structurants de l'agglomération et en garantissant son accessibilité routière ;*
- *être relié rapidement aux principaux secteurs de développement et d'activités tertiaires, à commencer par le centre de Rouen ;*
- *être l'occasion d'un programme de développement économique porteur pour l'agglomération et pour le secteur dans lequel il s'insère. »*

La liaison Barentin / Rouen / Elbeuf procède de la même logique de désaturation du réseau ferroviaire et de développement harmonieux des territoires.

Selon le SCoT, la desserte des pôles périphériques doit permettre « *la réduction des temps de parcours, qui devient un objectif prioritaire pour compenser les distances concernées* ».

Plus généralement, elle doit :

- S'insérer dans une logique de territoire à l'échelle de la région urbaine,
- Participer et accompagner le dynamisme des pôles de développement économiques périurbains et urbains,
- Satisfaire une demande de déplacements grandissante entre Rouen et les pôles secondaires que sont Barentin au nord et Elbeuf au sud. En particulier, elle doit desservir le centre de la commune d'Elbeuf et l'agglomération,
- Renforcer le maillage de l'agglomération avec les réseaux de transports structurant tant au niveau périurbain qu'urbain en favorisant l'interconnexion avec les modes existants.

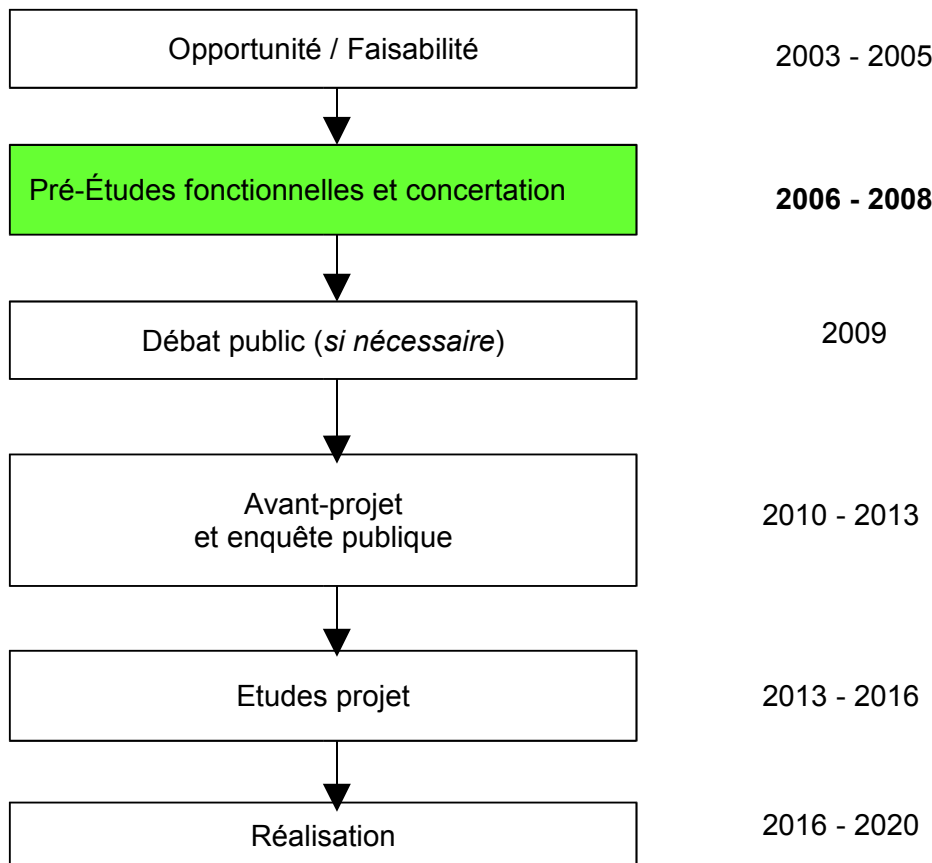
En 2003-2005, une première étape de la réflexion (études d'opportunité et de faisabilité) a consisté, dans une approche globale, à envisager les différentes possibilités de valorisation du réseau ferré de l'aire Rouen-Elbeuf, sous la forme de scénarios contrastés combinant trois démarches partielles :

- une étude sur la localisation de la gare d'agglomération,
- une étude sur la faisabilité d'une liaison périurbaine Barentin, Rouen et Elbeuf,
- une étude de capacité et d'exploitation appuyée sur des hypothèses de trafic ferroviaire à horizon 2020.

A l'issue de cette première étape, un site de gare d'agglomération a été retenu sur la rive gauche de Rouen (gare Saint-Sever) pour être approfondi. Son articulation avec le site de la gare actuelle (Rouen Rive Droite) constitue un enjeu important. La gare d'agglomération à Saint-Sever s'accompagnerait d'un nouveau franchissement souterrain de la Seine, d'une liaison périurbaine Barentin / Rouen / Elbeuf dont le tracé reste à définir et d'aménagements ferroviaires permettant d'écouler l'ensemble des trafics.

Une deuxième étape dans la réflexion (2006-2008) – pré-études fonctionnelles – s'est engagée en 2006 pour asseoir la faisabilité du projet dans ses différentes composantes et pour assurer une définition précise permettant l'inscription du projet dans les documents de planification et de programmation et la réalisation, à l'étape suivante, des avant-projets.

Le présent accord-cadre a pour objet l'organisation de cette phase de concertation, qui se déroule en parallèle des pré-études fonctionnelles.



## 2. La concertation

Parce que le projet affecte le territoire de façon significative, il s'accompagne d'une phase importante de concertation et d'information.

L'accord-cadre de partenariat et de financement pour la réalisation des pré-études fonctionnelles, signé le 29 décembre 2006, avait prévu la « définition des modalités de la concertation » au cours de cette phase du projet.

Ce travail, débuté en 2007, a mis au jour la nécessité d'engager au plus tôt la concertation sur l'opportunité du projet, avant que des décisions irréversibles soient prises sur le projet et avant que celui-ci ne soit trop finalisé.

Une étude de contexte menée auprès des acteurs locaux a également révélé une attente forte de la part des acteurs d'être informés et associés au projet. Elle a confirmé la nécessité d'engager en parallèle des pré-études fonctionnelles une concertation large sur le projet accompagnée d'une bonne communication.

Le Comité de Pilotage réuni le 15 octobre 2007 a validé le lancement de la concertation en 3 étapes à partir de l'automne 2007 :

- ♦ Etape 1 : concertation avec les acteurs socio-économiques et institutionnels
- ♦ Etape 2 : concertation avec les acteurs associatifs
- ♦ Etape 3 : concertation avec le grand public

Ces étapes s'accompagnent d'une communication maîtrisée.

A ce stade, la concertation doit permettre de vérifier l'opportunité du projet. Il s'agit notamment 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.

Ces actions de concertation et d'information nécessitent le recours à un prestataire spécialisé dans la communication et la concertation sur les grands projets, ainsi que l'organisation de réunions avec le public et la production de documents de communication.

Plus tard, d'autres actions de concertation accompagneront l'opération tout au long des phases ultérieures de sa vie. Certaines ressortent d'obligations légales inhérentes à ce type de projet. Il en va ainsi de la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui décidera s'il y a lieu de tenir un Débat Public, et si oui, sous quelle forme. La décision de la CNDP tiendra compte de la qualité de la concertation réalisée préalablement à la saisine, au cours de cette étape des pré-études fonctionnelles. De même, une enquête publique sera réalisée préalablement à la Déclaration d'Utilité Publique.

### **3. Les acteurs**

L'imbrication dans une approche globale des enjeux transport et urbanisme est inhérente au projet depuis son origine. Cette particularité a conduit à confier la maîtrise d'ouvrage des études d'opportunité et de faisabilité à deux acteurs représentant ces deux domaines de compétences : la Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCOT.

Ce dispositif a été reconduit pour la phase de pré-études fonctionnelles, en association plus étroite avec d'autres partenaires, dans une logique de transition depuis des maîtrises d'ouvrage liées à la réflexion préliminaire globale vers des maîtrises d'ouvrage opérationnelles. Il est également valable dans le cadre de la concertation.

La maîtrise d'ouvrage de la concertation est ainsi assurée par la Région Haute-Normandie, en association étroite avec le Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf. Cette association pourra prendre la forme d'un groupement de commande.

La Région de Haute-Normandie assure le travail administratif et technique de passation des marchés, choix des prestataires et de suivi des prestations.

Elle s'entoure des partenaires directement concernés pour la réalisation des étapes principales, notamment lors de la rédaction des cahiers des charges. Les partenaires privilégiés sont :

- le Syndicat Mixte pour le SCOT
- l'Etat
- le Département de Seine-Maritime
- l'Agglo de Rouen
- l'Agglo d'Elbeuf
- la Ville de Rouen
- RFF
- SNCF

Ces partenaires sont également associés dans le cadre du Comité Technique et du Comité de Pilotage, tels qu'ils ont été mis en place pour les pré-études fonctionnelles. La

Communauté de Communes Caux-Austreberthe est également associée dans ces instances.

## 4. Le financement

### 4.1. Montant de la concertation

La concertation s'inscrira dans une enveloppe de 350 000€ HT, soit 418 600€ TTC. Le montant sera notamment affecté à :

- recrutement d'un communicant chargé de la concertation avec les associations et le grand public (définition des outils, réunions, campagne de communication, coaching...)
- impression / production de supports de communication (panneaux d'exposition, plaquettes...)
- frais d'organisation de réunions...
- le cas échéant, approfondissements sur des thématiques ponctuelles apparues lors de la concertation
- ...

La Région Haute-Normandie engagera les dépenses et tiendra à jour un tableau des montants engagés.

### 4.2. Participation des partenaires

Le coût de la concertation sera supporté par l'ensemble des partenaires comme suit :

Partenaires	Part financée	Montant maximal concertation
Région Haute-Normandie	20%	83 720
Syndicat Mixte pour le SCoT	5%	20 930
Etat	20%	83 720
Département de Seine-Maritime	15%	62 790
Agglo de Rouen	15%	62 790
Ville de Rouen	10%	41 860
Agglo d'Elbeuf	5%	20 930
RFF	5%	20 930
SNCF	5%	20 930
<b>Total</b>		<b>418 600€</b>

### 4.3. Principes de financement

Les prestations liées à la concertation seront payées aux attributaires par le maître d'ouvrage ayant passé la commande, à savoir la Région Haute-Normandie.

Les partenaires versent leur participation, sur présentation d'un mémoire, en deux échéances qui se calculent pour chaque partenaire comme suit :

Echéance		Montant total des échéances
N°1	Octobre 2008	50% du coût maximal total x taux de participation
N°2	A l'achèvement de la concertation (au plus tôt en décembre 2008)	Solde (calculé sur la base du coût réel)

Sur cette base, les montants versés à la Région Haute-Normandie seront les suivants :

Echéance	Etat	CG76	CAR	CAEBS	Rouen	RFF	SNCF	SCOT
N°1	41 860 €	31 395 €	31 395 €	10 465 €	20 930 €	10 465 €	10 465 €	10 465 €
N°2	solde	solde	solde	solde	solde	solde	solde	solde

Les sommes dues au titre du présent accord cadre sont réglées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture.

Pour l'établissement du solde, la Région Haute-Normandie effectue un décompte définitif après l'achèvement des prestations relatives à la concertation, qu'elle fait parvenir par courrier à l'ensemble des partenaires. Elle appelle auprès des partenaires les fonds correspondant au solde de leur participation ou leur reverse le trop perçu.

Les montants maximaux de participation sont calculés sur le coût TTC des prestations de concertation. Au cas où le maître d'ouvrage pourrait se voir compenser tout ou partie de la TVA, le montant des participations serait ajusté en conséquence au moment du calcul du solde.

## 5. Propriété des études

Les résultats des prestations qui résulteront de l'application du présent accord-cadre seront communiqués aux partenaires. Ils pourront être communiqués aux collectivités locales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion sera subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

## 6. Communication

Les partenaires s'engagent à communiquer sur le contenu de la concertation de façon concertée. Ils font mention de tous les co-financeurs dans toute publication ou communication.

## 7. Modification de l'accord-cadre

Toute modification du présent accord-cadre donne lieu à l'établissement d'un avenant.

## **8. Litiges**

A défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution du présent accord-cadre relèvent de la compétence du Tribunal administratif de Rouen.

## **9. Mesures d'ordre**

Le présent accord-cadre prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des partenaires et expire au versement du solde des flux financiers dus.

Pour l'exécution du présent accord-cadre, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

Le présent accord-cadre est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait en 10 exemplaires originaux,

A....., le .....



Pour l'Etat,  
Le Préfet de Région,

Pour le Syndicat Mixte pour le  
SCoT,  
Le Président,

Pour la Région  
Haute-Normandie,  
Le Président  
du Conseil Régional,

Pour la Communauté  
d'Agglomération de Rouen,  
Le Président,

Pour le Département  
de Seine Maritime,  
Le Président  
du Conseil Général,

Pour la Ville de Rouen,  
Le Maire,

Pour la Communauté  
d'Agglomération d'Elbeuf,  
Le Président,

Pour RFF,  
Le Directeur Financier

Pour la SNCF,  
Le Directeur Régional