

## Quel avenir pour la gare Rive Droite ?

A partir de la mise en service de la nouvelle gare, la gare Rive Droite devient une station urbaine pour des trains omnibus. C'est pour le quartier une évolution majeure, qu'il faut dès maintenant anticiper.

Le projet de la nouvelle gare n'oublie pas cet aspect important. Il s'agit d'accompagner le changement en mesurant la dépendance entre la gare et le quartier et de proposer des solutions en concertation avec les habitants.

Une étude réalisée en 2008-2009 et un travail avec les conseillers de quartiers de la ville de Rouen ont permis de mieux connaître le fonctionnement du quartier pour travailler sur des pistes d'avenir.



source : Région Haute-Normandie

Les questions posées sont les suivantes :

Quelle nouvelle utilisation du bâtiment de la gare et de son parking pour créer une nouvelle dynamique :  
- accueillir un grand équipement ?  
- privilégier l'habitat ?

Comment réaménager les espaces publics environnants ?

Comment relier au mieux le quartier et la nouvelle gare ?



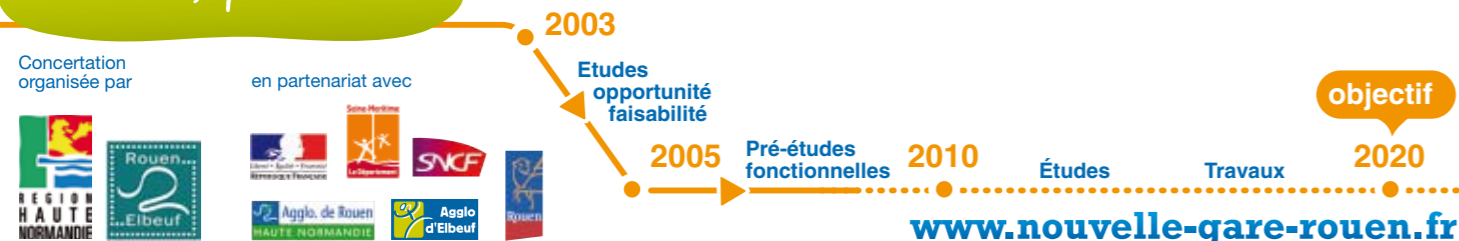
Source : Territoires Sites et Cités

Un futur à dessiner pour le quartier de la gare Rive Droite. Exemples de réaménagement possible.



Source : Territoires Sites et Cités

ensemble, parlons-en...



## Vers une nouvelle gare à Rouen

ensemble, parlons-en...

### Une nouvelle gare

Un nouveau quartier

### Objectifs

Le site de la gare Rive Droite connaît une vocation ferroviaire depuis 1847. Ses installations sont anciennes et le plan de voies n'a pas évolué depuis 1928, malgré des trafics qui n'ont plus rien à voir avec ce qu'ils étaient. Cette configuration limite le nombre de trains.

#### Une gare proche de la saturation

- Une gare enclavée et difficile à exploiter qui limite le nombre de trains
- Des quais trop courts (200 à 300 m) qui contraignent la longueur des trains et limitent le nombre de passagers
- Des points durs sur l'ensemble du nœud ferroviaire rouennais

### Répondre aux nouveaux besoins de mobilité

Avec une croissance forte du nombre de voyageurs ces dernières années et la volonté appuyée de développer l'usage du train, l'offre de services ferroviaires nécessite un développement dans toutes ses composantes :

- les trains régionaux,
- les trains de grandes lignes et les trains à grande vitesse,
- les dessertes périurbaines,
- le transport de marchandises.

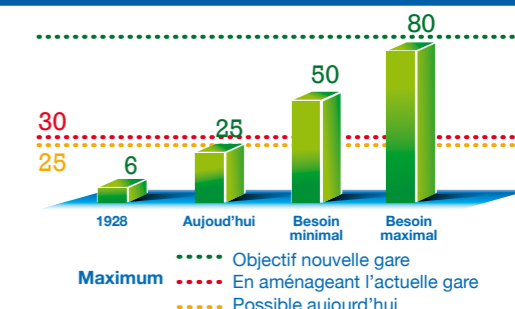
### Anticiper une rupture possible dans les modes de déplacements

Au-delà du futur prévisible, l'incertitude sur les enjeux environnementaux et énergétiques est à prendre en considération. Le train est une réponse pertinente à ces enjeux. Ainsi, la SNCF travaille sur l'hypothèse d'une multiplication des trafics par 4 d'ici à 2030.

- La raréfaction des réserves de pétrole amènera le coût de l'énergie à des niveaux élevés
- La lutte contre le réchauffement climatique impactera fortement le secteur des transports, grand émetteur de gaz à effet de serre.

### Concevoir une gare aux bonnes dimensions

La gare Rive Droite a permis d'absorber la croissance des trafics pendant plus de 150 ans. De même, il est important de prévoir que la nouvelle gare puisse s'adapter à une croissance forte de son utilisation sur une longue période.



nombre de trains par heure de pointe

## Les plus du projet

### Des trains plus fréquents

#### Objectif :

**2 à 4 trains par heure** pour les destinations proches (Elbeuf, Buchy, Barentin, ...)

**1 à 2 trains par heure au-delà de 30 km** (Le Havre, Vernon, ...)

**des trains supplémentaires** lorsque la croissance des trafics ne pourra être absorbée qu'en partie avec des trains plus grands.

Dès aujourd'hui, les limites imposées par le réseau ferroviaire de Rouen ne permettent pas d'offrir toutes les dessertes souhaitées. Par exemple, il n'est pas possible de programmer plus d'un train par heure vers Elbeuf ou Serqueux, ou de rajouter des trains aux heures de pointe vers Le Havre ou Val-de Reuil et Vernon.



### Plus de place dans les trains

#### Objectif :

**des trains plus longs, pour plus de passagers par train avec un bon confort de voyage.**

Il est prévu de disposer à la nouvelle gare de quais de 400 m, contre 200 à 300 m à la gare Rive Droite.

Des quais plus longs permettront également de faire circuler des TGV en rames doubles, ce qui permettra d'offrir de nouvelles destinations (à titre d'exemple on peut imaginer qu'à Valence, les deux rames se séparent, l'une allant vers Marseille et l'autre vers Montpellier).

Pour profiter pleinement de cette possibilité, des travaux sont également nécessaires à Paris-Saint-Lazare et dans les autres gares de la ligne.

### De nouvelles destinations en direct

#### Objectif :

**de nouvelles dessertes régionales, vers Evreux notamment**

**de nouvelles destinations nationales.**

Voyager de la Haute-Normandie vers le reste de la France nécessite souvent de changer de train à Paris. Une gare plus performante permettra d'offrir de nouvelles destinations directes, vers l'ouest et le sud-ouest de la France par exemple.

Un accès direct à La Défense est également recherché pour mettre les agglomérations haut-normandes en lien direct avec le grand pôle d'affaire parisien.

La réalisation de la nouvelle gare est une condition nécessaire pour accueillir ces nouveaux trains.

### Un « hub » à la nouvelle gare

#### Objectif :

**une gare qui reçoit tous les trains nationaux, régionaux et périurbains**

**une organisation des horaires qui permet des correspondances efficaces, pour faciliter les déplacements de tous les haut-Normands.**

Appliqué à Rouen, le principe de la « gare de rendez-vous » à la suisse permettra de faciliter des trajets comme Barentin – Paris, Le Havre – Evreux, Yvetot – Lille, ... La nouvelle gare doit donc être dimensionnée pour accueillir simultanément de nombreux trains.



### La gare de rendez-vous à la suisse

Au travers du projet Rail 2000, les Suisses ont repensé entièrement leur réseau autour d'un concept de service original. L'idée est que les trains se retrouvent pour un « rendez-vous ferroviaire » à intervalles réguliers dans les gares principales afin d'offrir entre eux toutes les correspondances possibles. Les correspondances sont donc systématiques et faciles, et l'on peut se déplacer par le train au travers du pays avec une liberté incomparable.

### De la place pour les trains de marchandises

Les trains de marchandises n'emprunteront pas le nouveau tunnel dont la pente sera trop importante. Néanmoins, le « délestage » de l'itinéraire actuel entre Sotteville et Maromme permettra d'offrir de nouveaux « créneaux de passage » dans le nœud de

Rouen et ainsi de permettre la croissance des trafics, notamment liés aux ports de Rouen et du Havre. Ce passage par Rouen sera complémentaire de l'utilisation des itinéraires contournant l'agglomération par le nord.

### La ligne Paris – Rouen – Le Havre

Le nœud de Rouen n'est bien entendu pas le seul point difficile de l'axe Paris – Le Havre. Depuis plusieurs années, les Collectivités Locales, l'Etat, RFF et la SNCF travaillent à une amélioration globale de l'axe. Les objectifs sont tout à la fois une meilleure régularité des trains et une amélioration des temps de parcours.

Le Président de la République a récemment confirmé l'intérêt de l'Etat pour une ligne à grande vitesse entre Paris, Mantes, Rouen et Le Havre. Cette perspective rend d'autant plus nécessaire une nouvelle gare performante à Rouen et offre des perspectives intéressantes pour un nouveau quartier d'affaires.