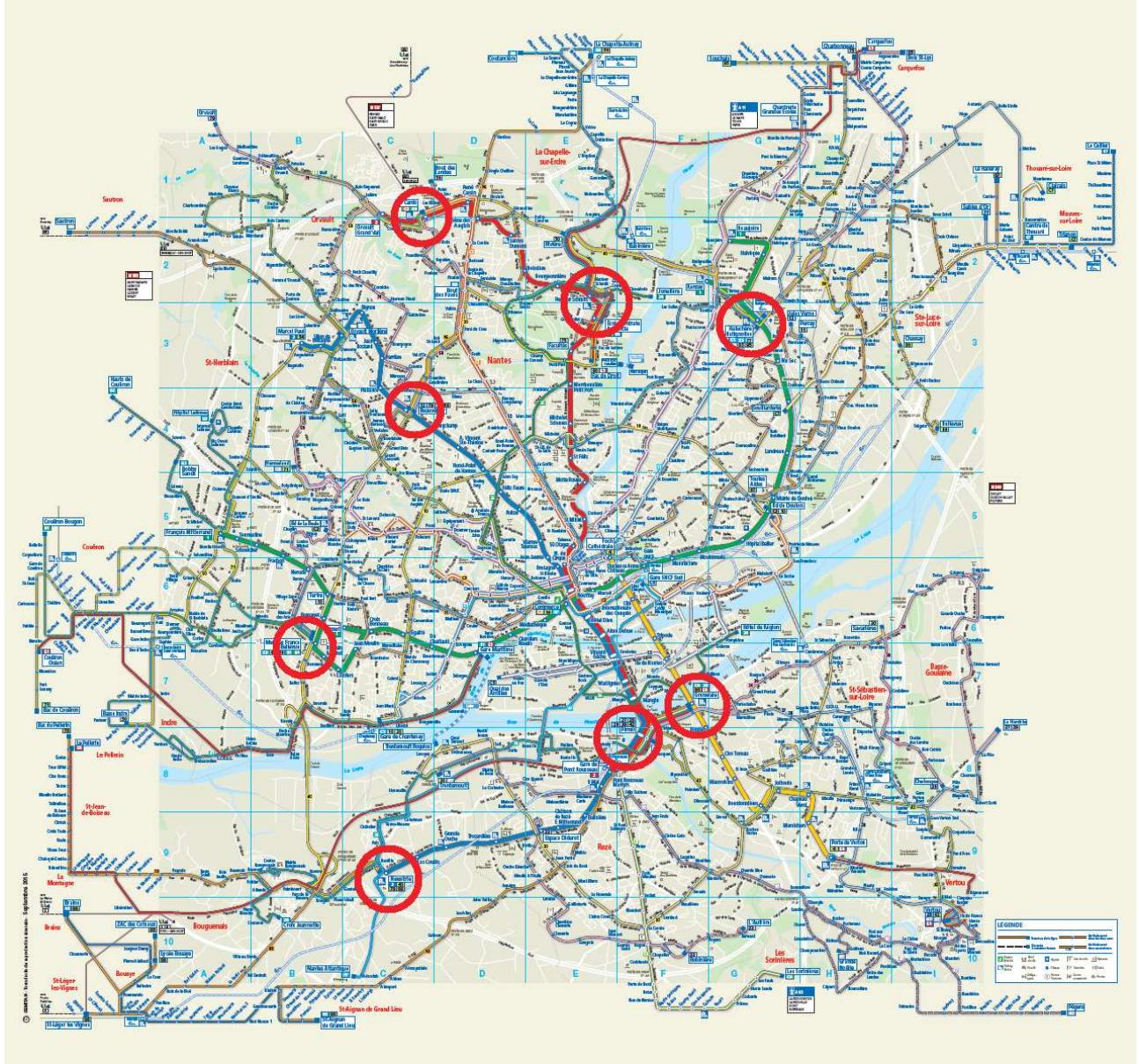


Rouen Métropole : développer les pôles d'échanges en entrée de ville

Les réseaux de transports en commun des grandes villes ont utilisé, entre autres possibilités, la création de pôles d'échanges en entrée de ville. Ainsi, outre la présence de parcs relais, ce sont généralement plusieurs lignes de transports en commun qui s'y rejoignent, multipliant les possibilités pour l'usager qui laisse son véhicule, mais renforçant aussi l'importance de ces pôles d'échanges, en alimentant leur trafic.

L'une des villes les plus en pointe en matière de pôles d'échanges en entrée de ville est Nantes. Cette ville présente par ailleurs la caractéristique d'être assez proche de Rouen en matière de configuration géographique, en fond d'estuaire, et en matière d'importance démographique.



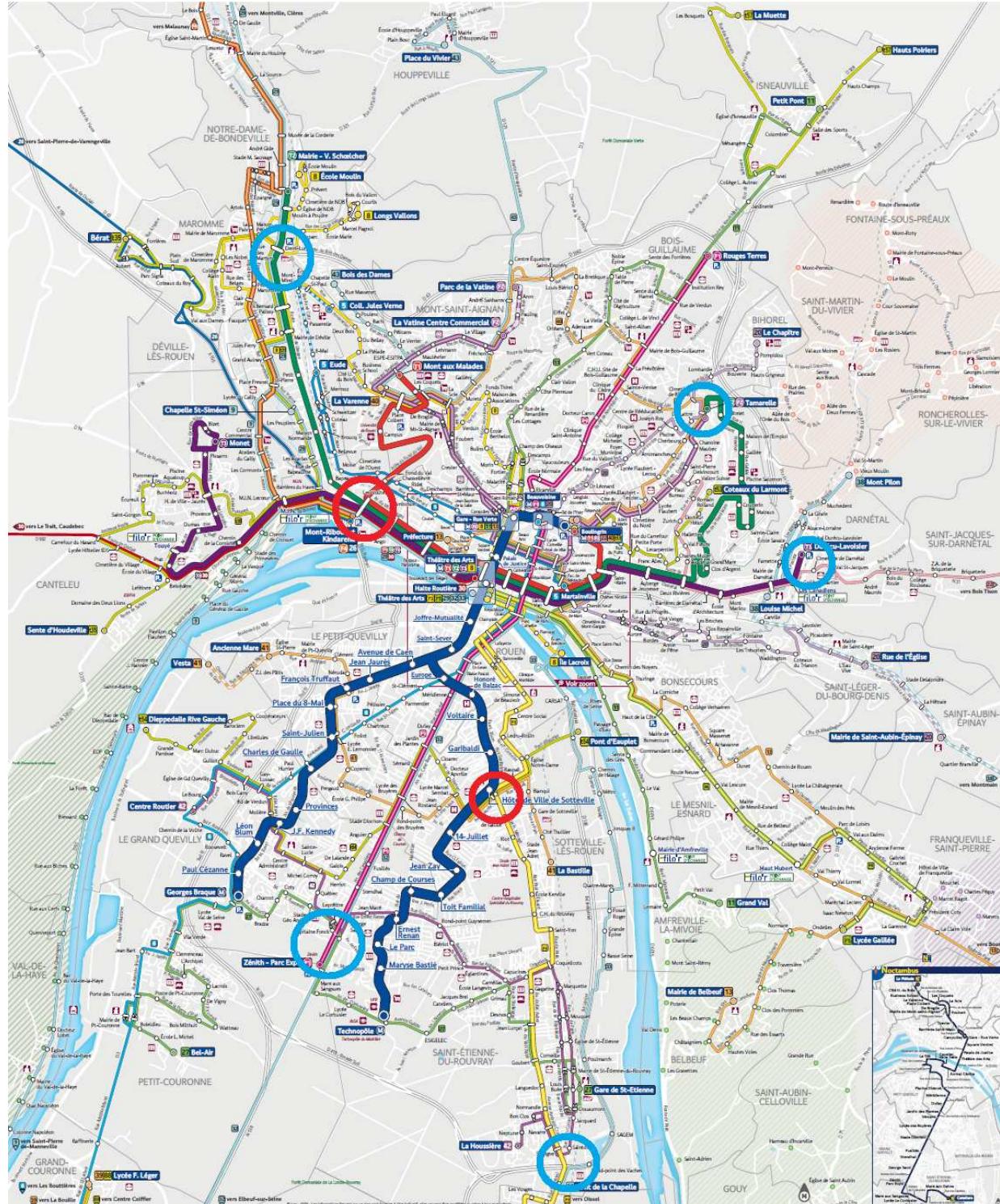
On constate que toutes les lignes lourdes, tramway et BHNS, rencontrent un pôle d'échange à chaque extrémité. Seuls les pôles importants sont encerclés en rouge, correspondant généralement à la rencontre avec plusieurs lignes de bus, dont un Chronobus (l'équivalent nantais des lignes Fast) et à la présence d'un parking relais. Il faut en outre souligner que des parcs relais couplés à des stations d'échanges de moindre importance sont présents en d'autres endroits de l'agglomération (François Mitterrand, Porte de Vertou, Morlière...), formant un véritable réseau, clef de l'attractivité de ce système.

A Rouen, deux pôles d'échanges de ce type ont été créés au cours de la formation du réseau structurant :

—l'Hôtel de Ville de Sotteville, avec une station d'échanges entre les bus et le Métro, ainsi qu'une capacité de parking importante, bien qu'elle ne soit pas signalée comme parc relais

—le Mont Riboudet, avec un parc relais de 1000 places et la convergence de nombreuses lignes de bus vers le TEOR, dont une ligne Fast

Ainsi se pose la question des sites les plus adaptés à la création de nouveaux pôles d'échanges, capables de drainer une clientèle en nombre vers les transports en commun.



On peut identifier 5 sites pouvant se prêter à la création de pôles d'échanges d'importance majeure :

- le Rond-Point aux Vaches à Saint-Etienne-du-Rouvray
- le terminus du T2 "Tamarelle", à Bihorel
- la gare de Maromme
- le Zénith, à Grand-Quevilly
- la gare de Darnétal

Le Rond-Point aux Vaches :

Ce secteur de l'agglomération présente la capacité d'être extrêmement dégradé, avec une qualité de vie obérée par la coupure urbaine majeure représentée par l'E46. Aussi, une restructuration de l'urbanisme est-elle inévitable à long terme, ce qui permet d'intégrer pleinement les transports en commun dans une nouvelle configuration de la ville.

Tout d'abord, on peut noter que le potentiel du site est considérable : voie ferrée, ligne structurante F3, lignes de bus classiques 27, 33 et 42. Le tout situé sur une entrée de ville majeure, permettant d'envisager un rabattement significatif.

Ainsi, un projet global pourrait prendre forme, consistant en une déconstruction de l'ensemble du bâti dégradé, et leur remplacement par les équipements suivants :

- un parking relais d'entrée de ville à grande capacité (entre 500 et 1000 places)
- un pôle d'échanges où convergeraient l'ensemble des lignes de bus, contigu à la voie ferrée où un arrêt serait créé
- de nouvelles constructions, commerces, bureaux et habitats

Afin d'améliorer la qualité de vie sur le secteur, un embellissement général du secteur serait à réaliser, et il serait nécessaire de créer des passerelles dans le but d'effacer la coupure urbaine de l'E46, notamment entre la cité des Oiseaux et celle de la Houssière.

La gare ferroviaire créée en cet endroit se substituerait à l'arrêt actuel de Saint-Etienne-du-Rouvray, et il pourrait également accueillir les arrêts du train Corail à la place de Oissel, ce qui permettrait d'en faire la gare principale pour l'ensemble du sud de l'agglomération rouennaise.

Concernant les bus, certaines lignes faisant leur terminus à Oissel pourrait se voir prolongées jusqu'à cet endroit, en particulier le TAD desservant les différentes zones rurales. La ligne 33 pourrait, quant à elle, avoir sa fréquence augmentée à 10 minutes en heures de pointe, et se voir réservé la possibilité de transiter dans les rues parallèles au Boulevard industriel.

Tamarelle, à Bihorel :

Le site constitue un pôle d'échanges majeur du réseau, avec le T2, le F2, ainsi que les lignes 20 et 40. Cependant, il n'est pas matérialisé comme tel, ce qui obère son attractivité. Par ailleurs, on constate la proximité d'un échangeur de l'A28, autoroute régulièrement touchée par des bouchons considérables au niveau du tunnel de la Grand Mare.

L'enjeu consisterait donc à créer :

- un parking relais à grande capacité accessible directement depuis l'A28
- une véritable gare d'échange aménagée, avec la présence de commerces adaptés (vente de journaux, de restauration rapide...)

Cela nécessiterait une opération de restructuration urbaine, qui semble cependant être nécessaire à l'avenir étant donné l'ancienneté d'une partie du bâti. Cela représenterait le prolongement de ce qui a été réalisé lors du Grand Projet de Ville.

Gare de Maromme :

Dans la Vallée du Cailly, on assiste à la présence de plusieurs lignes de transports en commun, dont certaines qui sont assez importantes en termes de trafic – T2, F4, 5, 8, t35, 43, TER Rouen – Yvetot, TER Rouen Dieppe. Il manque à ces lignes un certain nombre de possibilités de correspondances, en particulier entre les TER et la ligne 8 (accès l'université).

C'est la gare de Maromme qui semble être le lieu le plus approprié pour accueillir un pôle d'échanges entre les différentes lignes de transports en commun du secteur. Outre la présence du TER, on peut noter la proximité du T2, qui peut être intégré au pôle d'échanges par un mail piétonnier entre la gare et l'arrêt de la Demi-Lune, qui pourrait être repositionné. Entre les deux, il serait nécessaire de restructurer l'urbanisme entre la voie ferrée et la route de Dieppe, qui est en grande partie constitué par des bâtiments anciens.

Zénith de Grand-Quevilly :

Avec un parking de 1000 places, la future ligne T4, et le débouché d'un axe majeur, ce site a tout pour être un pôle de rabattement majeur.

En outre, la mise en service du T4 doit conduire à la mise en rabattement du 32. Un tracé passant par le Zénith, l'avenue Maryse Bastié et rejoignant Technopôle permettrait de concilier le rabattement sur le T4 et le Métro, tout en desservant le pôle d'échanges que pourrait constituer le Zénith.

Concernant les lignes transversales, le 27 passe d'ores et déjà par le Zénith. En revanche, pour la ligne 42, un itinéraire passant plus au sud que l'actuel, via l'avenue Maryse Bastié permettrait la desserte du pôle, où se concentreraient ainsi l'ensemble des lignes du secteur.

A plus long terme, une jonction entre les deux branches du Métro mériterait d'être étudiée, car en plus de renforcer le pôle d'échanges, elle améliorerait l'exploitation.

Gare de Darnétal :

Avec la gare de Darnétal, il s'agit une fonctionnalité, plutôt négligée jusque là, de pôle d'échange à l'entrée est de la ville de Rouen.

Il s'agirait que les dessertes des différentes localités autour de Darnétal puissent converger vers un lieu de rabattement unique, offrant différentes possibilités :

- le TER Rouen – Serqueux, cet arrêt se substituant à celui de Saint-Martin-du-Vivier
- la ligne T3 donnant un accès fréquent au centre-ville
- la ligne 22, donnant un accès au lycée Flaubert

Il faut toutefois noter le caractère contraint des lieux qui limite les possibilités, tant de stationnement des bus, que de capacité de parking pour les automobiles. Aussi, un étage souterrain de parking pourrait-il être envisagé afin de laisser une marge de manœuvre plus importante.

D'autre part, il serait nécessaire d'ouvrir la gare sur la ville, en traçant un escalier ouvert au public jusqu'à l'Hôpital Durécu. Le cheminement pour les PMR, nécessitant de la pente douce ou des ascenseurs, pourrait être mutualisé avec les moyens d'accès à l'étage souterrain de parking susmentionné.