



PROTOCOLE RELATIF A LA CREATION D'UN
COMITE D'ORIENTATION STRATEGIQUE DES
POLITIQUES MULTIMODALES ET FERROVIAIRES
METROPOLITAINES

Entre les Partenaires suivants :

L'État, dont le siège est situé XXXX, représenté par **M. Pierre André DURAND**, Préfet de la Région Normandie, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désigné « l'Etat »,

La Région Normandie, dont le siège est situé abbaye-aux-Dames Place Reine Mathilde CS 50523 - 14035 Caen Cedex, représentée par **M. Hervé MORIN**, Président du Conseil Régional, dûment habilité à signer le présent protocole par délibération du XX/XX/XX, ci-après désignée « la Région Normandie »,

La Métropole Rouen Normandie, dont le siège est situé XXXX, représentée par **M. Nicolas MAYER-ROSSIGNOL**, dûment habilité à signer le présent protocole par délibération du XX/XX/XX, ci-après désignée « la Métropole Rouen Normandie »,

L'Agglomération Seine Eure, dont le siège est situé XXXX, représentée par **M. Bernard LEROY**, dûment habilité à signer le présent protocole par délibération du XX/XX/XX, ci-après désignée « l'Agglomération Seine-Eure »,

SNCF - Réseau, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par **M. Vincent PALIX**, Directrice Territoriale de Normandie, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désignée « SNCF Réseau »,

SNCF - Voyageurs, dont le siège est situé XXXX, représenté par **M. Grégoire FOURGEOT D'ARC**, Directeur régional des lignes normandes, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désignée « SNCF Voyageurs »,

SNCF Gares & Connexions, dont le siège social est situé au 16 avenue d'Ivry PARIS 13eme, dûment représenté par **M. Baptiste OBERLIN**, Directeur Régional des Gares Hauts de France Normandie, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désignée « SNCF Gares & Connexions »,

Le Syndicat mixte Atoumod, dont le siège est situé 5 rue Robert Schuman - CS 21129 - 76174 Rouen Cedex, représenté par **M. Jean-Baptiste GASTINNE**, Président du syndicat mixte, dûment habilité à signer le présent protocole par délibération du ..., ci-après désigné « Atoumod »,

Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure, dont le siège est situé XXXX, représentée par **M. Djoudé MERABET**, Président de l'agence d'urbanisme, dûment habilité à signer le présent protocole, ci-après désignée « AURBSE »,

L'Etat, la Région Normandie, la Métropole de Rouen Normandie, l'Agglomération Seine-Eure, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares et Connexion, Atoumod, et l'AURBSE sont désignés ensemble par les « Partenaires » et individuellement par le « Partenaire ».

Table des matières

.....	1
Table des matières	2
Préambule	3
CHAPITRE 1 – OBJECTIF DU COMITE D’ORIENTATION STRATEGIQUE et OBJET DU PROTOCOLE	4
ARTICLE 1. Objectif du Comité d’Orientation Stratégique	4
ARTICLE 2. Objet du Protocole	5
ARTICLE 3. Périmètre et leviers d’actions.....	5
CHAPITRE 2 - ORGANISATION et ACTIVITES PartenAriALES.....	8
ARTICLE 4. Le Comité d’Orientation Stratégique.....	8
a. Attributions du Comité d’Orientation Stratégique	8
b. Composition du Comité d’Orientation Stratégique	8
c. Périodicité et organisation des réunions.....	8
d. Modalités de suivi	9
ARTICLE 5 – Le Comité de suivi.....	9
a. Attributions du Comité de suivi	9
b. Composition du Comité de suivi	9
c. Périodicité et organisation des réunions.....	9
d. Modalités de suivi	10
ARTICLE 6 – Les Groupes de travail	10
a. Nature et composition.....	10
b. Fonctionnement.....	10
c. Modalités de suivi	11
CHAPITRE 3 DISPOSITIONS DIVERSES.....	11
ARTICLE 7. Modification du protocole.....	11
ARTICLE 9. Engagement de confidentialité	12
ARTICLE 10. Communication	12
ARTICLE 11. Contentieux et litiges.....	12
Annexe 1	14
Leviers, actions et projets.....	14

PRÉAMBULE

La gare de Rouen et son étoile ferroviaire constituent un véritable hub qui relie les principales villes de la Région Normandie et dessert l'ensemble du territoire métropolitain Rouennais et Lovérien. Il représente un outil de mobilité stratégique pour la Région, la Métropole Rouen Normandie et l'Agglomération Seine-Eure, capable de répondre en deçà de la longue distance à des besoins de déplacements intra-territoire grâce à son maillage de haltes urbaines et périurbaines, et d'offrir une alternative à l'automobile dans les déplacements quotidiens.

Depuis 2016, la Région Normandie, la Métropole Rouen Normandie, l'Agglomération Seine-Eure, l'Etat, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, le Syndicat mixte Atoumod et l'Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure ont collaboré à la démarche « Train mode urbain » pour promouvoir l'usage du train comme un mode de transport métropolitain. Cette démarche vise à déterminer le rôle du ferroviaire dans la métropole Rouen Normandie et au-delà, jusqu'à Yvetot et val de Reuil. Elle a permis d'identifier les leviers déterminants du report modal ferroviaire pour les déplacements à l'échelle des aires d'attraction des villes, leviers qui se situent à l'interface des champs de compétence et des stratégies de chaque Partenaire. Sa poursuite s'inscrit dans un contexte à la fois dynamique en termes d'émergences de projets et de forte mutabilité de la gouvernance des mobilités.

En effet, au second semestre 2019, la Région Normandie a présenté sa candidature à l'appel à manifestation d'intérêt relatif aux Réseaux Express Métropolitains (REM), au titre de l'étoile ferroviaire Rouennaise.

Par ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) n°2019-1428 du 24 décembre 2019 est venue clarifier le rôle de chef de file de l'intermodalité des régions qui sont chargées d'organiser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrice de la Mobilité à l'échelle de bassins de mobilité, dans le cadre de contrats opérationnels de mobilité.

Le Syndicat mixte Atoumod constitue, quant à lui, un outil de coopération entre dix-sept Autorités Organisatrices de la Mobilité en Normandie, destiné à accompagner l'évolution des mobilités, encourager le report modal et faciliter l'usage des transports public à travers le développement de l'intermodalité.

Enfin, la convention Lignes Normandes, entrée en application au 1^{er} janvier 2020, définit des instances de concertation, notamment les conférences d'axes, qui ont pour vocation :

- D'informer les élus et les associations de voyageurs sur les enjeux et les actualités du transport régional,
- De partager les réflexions globales, prenant en compte la complémentarité des modes de transport relevant notamment de la compétence régionale.

Afin de répondre à ces enjeux et problématiques, les Partenaires ont été amenés à s'interroger sur les moyens de pérenniser la démarche « Train mode urbain » par la mise en place d'une stratégie coordonnée et d'une méthode de travail formalisée. Cette structuration vise à constituer un Comité d'Orientation Stratégique reconnu et unique pour le suivi des projets de mobilité pour le développement ferroviaire de l'aire métropolitaine rouennaise, et dont les actions collectives nécessitent d'être coordonnées ou partagées largement. A terme, ce comité permettra de disposer d'une base de ressources sur les actions coordonnées, d'outils et d'indicateurs d'évaluation des politiques publiques de mobilités vectrices de report modal vers les transports collectifs en général, et ferroviaires en particulier.

CHAPITRE 1 – OBJECTIF DU COMITE D'ORIENTATION STRATEGIQUE ET OBJET DU PROTOCOLE

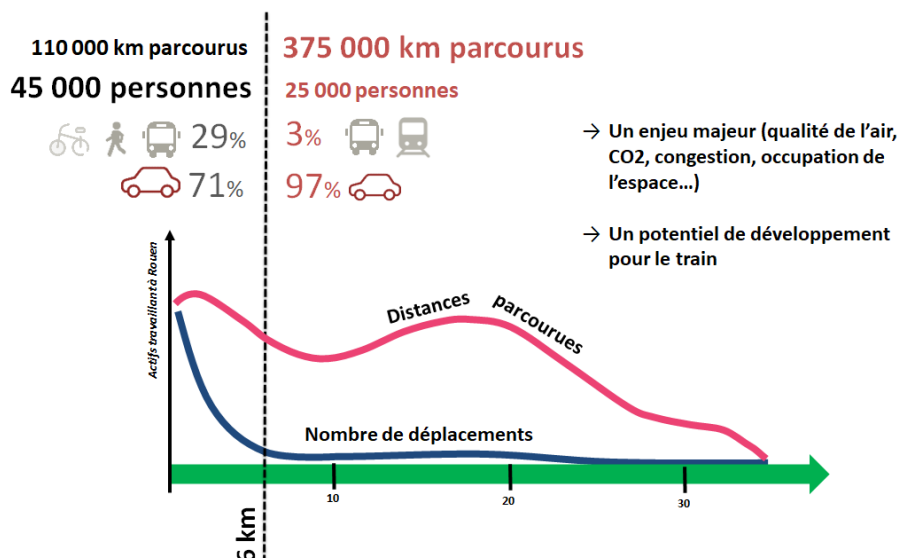
ARTICLE 1. Objectif du Comité d'Orientation Stratégique

L'objectif du Comité d'Orientation Stratégique est de coordonner les actions en faveur du report modal des voyageurs de l'automobile vers des modes de transports collectifs, notamment ferroviaires, à l'échelle de l'aire d'attraction rouennaise. Il doit également veiller à préserver les infrastructures et fonctionnalités stratégiques pour le développement du fret ferroviaire et la desserte portuaire. Les déplacements de et vers les territoires périurbains ou de grande banlieue, en frange des aires d'attraction, sont principalement visés.

Compte-tenu de l'importance des kilomètres parcourus pour relier ces espaces à la centralité, combinée à une part modale écrasante de l'automobile, ces déplacements contribuent de manière prépondérante aux problèmes environnementaux liés aux transports : qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommation d'énergie, congestion et occupation de l'espace public en ville.

Les espaces concernés se situent au-delà de la distance de desserte pertinente et économiquement viable des transports collectifs urbains et en-deçà de celle des liaisons ferroviaires interurbaines. Une desserte ferroviaire métropolitaine de qualité peut jouer un rôle important pour assurer une accessibilité durable de ces territoires.

CONSTAT



L'objectif des Partenaires est donc de structurer et pérenniser la démarche volontariste initiale « Train mode urbain » par la mise en place d'un Comité d'Orientation Stratégique afin :

- D'organiser à l'échelle de l'aire urbaine rouennaise les modalités de l'action commune des différents Partenaires concernant les différentes formes de mobilité et de l'intermodalité.
- D'étudier et de mesurer l'action des politiques publiques en faveur du report modal et de l'intermodalité.
- De favoriser les mesures d'abaissement des kilomètres parcourus en automobile et de sa part modale dans les déplacements.
- D'augmenter la fréquentation des transports collectifs ferroviaires.

- D'assurer le suivi et le partage des études pour une meilleure prise en compte des interfaces entre projets.

ARTICLE 2. Objet du Protocole

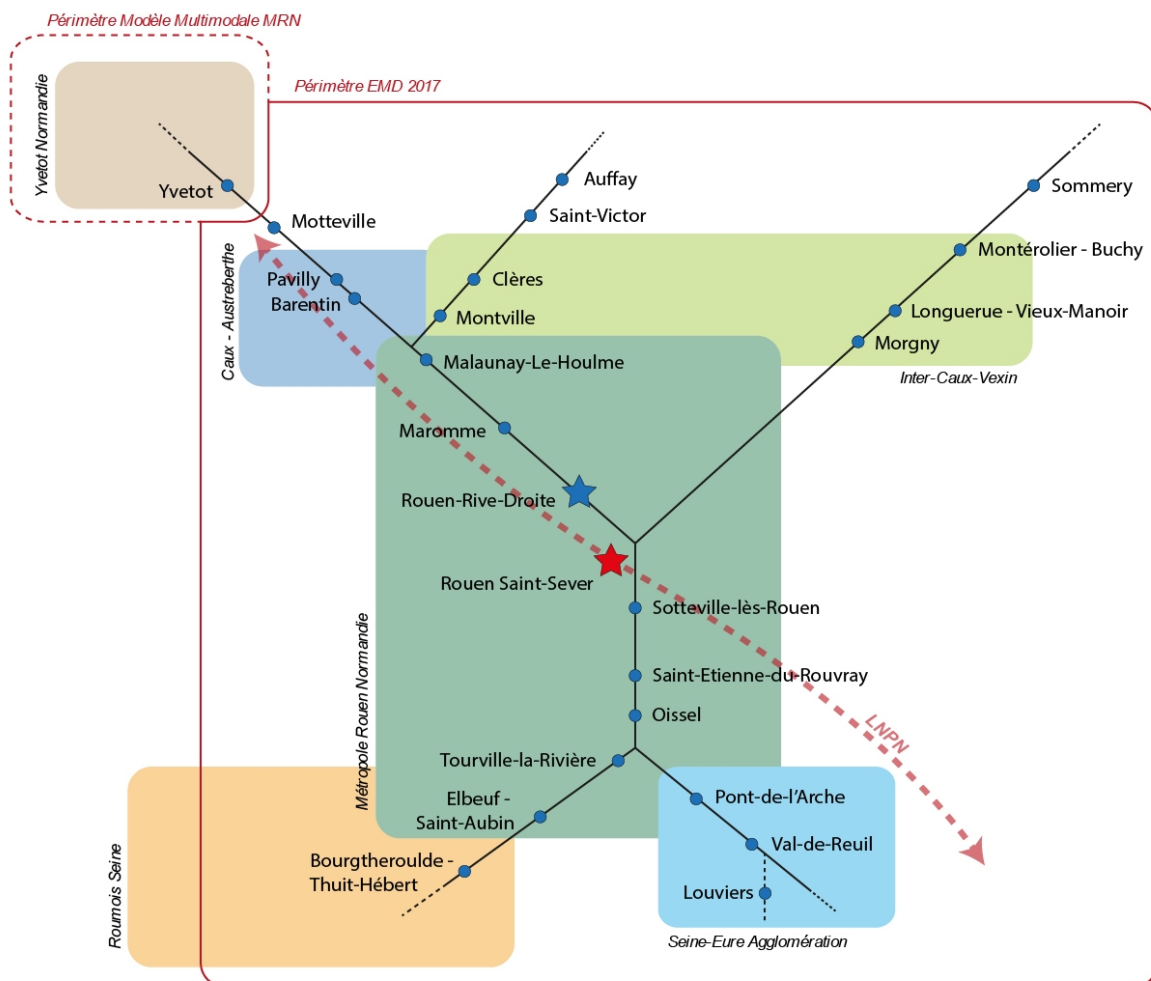
Le présent protocole a pour objet de définir l'organisation et les modalités de suivi des différentes actions entreprises par les Partenaires, au titre de la démarche initiale « Train mode Urbain », pour favoriser l'intermodalité et l'usage du transport ferroviaire à l'échelle de l'aire métropolitaine rouennaise :

- En assurant un suivi d'ensemble de la mise en œuvre des leviers décrits à l'article 3 ci-dessous.
- En coordonnant des actions communes des différents Partenaires.
- En identifiant de nouveaux leviers d'actions favorables au report modal ou des études complémentaires.
- En promouvant la coopération des différents Partenaires.
- En recherchant une coordination avec les EPCI inclus dans le périmètre prioritaire décrit à l'article 3 et non signataires du protocole.
- En communiquant auprès des autres acteurs du territoire, les politiques et actions communes en faveur des transports collectifs et ferroviaires à l'échelle des aires urbaines.

La démarche s'inscrit dans le respect des champs de compétence des différents Partenaires, dans l'objectif de mieux coordonner leurs prérogatives respectives. Le financement des différentes actions et études n'est pas objet du présent protocole. Le cas échéant, des documents de financement *ad hoc* devront être mis en œuvre.

ARTICLE 3. Périmètre et leviers d'actions

Le périmètre d'intervention prioritaire couvert par le présent protocole est le suivant :



La démarche « train mode urbain » a permis d'identifier les différents leviers du report modal vers les transports collectifs et du développement de l'usage du train en particulier. Elle a également démontré leur complémentarité et la nécessité de leur coordination dans leur mise en œuvre pour garantir leur efficacité.

Ces leviers ne sont pas exclusivement du ressort de l'infrastructure et de la desserte ferroviaire. Ces projets ont par ailleurs nécessairement leurs propres pilotages et gouvernances, de par la diversité des projets, des thématiques, des autorités organisatrices, des maîtres d'ouvrage, des temporalités, des financeurs et des acteurs concernés.

Les thématiques des leviers d'actions identifiés par la démarche initiale « Train mode urbain » sont listés ci-dessous, les projets afférents connus à ce jour sont répertoriés en annexe 1 :

Favoriser l'intermodalité et l'accessibilité au réseau ferroviaire

Regroupe tous les leviers et actions en faveur de l'amélioration et du développement de l'accessibilité du réseau ferroviaire pour tous les modes ; d'une meilleure lisibilité de l'offre de transports collectifs interconnectés, urbains et interurbains, ferroviaires et routiers ; de la performance des déplacements intermodaux pour le voyageur, sans rupture dans la chaîne de déplacements, dans des conditions confortables et attractives, grâce à la coordination physique et temporel des réseaux de transports.

Maitriser l'usage de la capacité routière

Regroupe tous les leviers ou actions en faveur de la maîtrise de la circulation automobile dans les zones denses pour un usage raisonné de la voiture et dans le but de garantir le report modal vers des modes de transports ferroviaires, massifiés et adaptés à la nature des déplacements. Soit toutes les actions synergiques qui, de la zone à circulation restreinte à la restructuration des profils de voiries surdimensionnées, vont favoriser à termes la décongestion du réseau routier, améliorer la sécurité des modes actifs et assurer le développement des transports collectifs urbains, formant l'ensemble des dynamiques vectrices du report modal vers le ferroviaire.

Communiquer sur l'offre intermodale et assurer la visibilité des actions favorisant l'intermodalité

Regroupe tous les leviers qui visent à promouvoir auprès du public le transport ferroviaire ou tout autre mode en interconnexion, à garantir la compréhension et la lisibilité de son offre de service et tarifaire, ainsi que sa visibilité dans l'espace physique et virtuel.

Développer les points d'arrêts ferroviaires

Regroupe tous les projets de gares et de haltes visant à améliorer le niveau de desserte et à créer de nouveaux points d'entrée dans le réseau ferré.

Favoriser l'accès aux gares

Regroupe tous les leviers, au-delà du périmètre immédiat des gares, qui permettent d'améliorer les rabattements vers elles ; tels que leur inscription dans les schémas de réseaux cyclables, la mise en qualité des espaces publics pour les rabattements piétons, ou encore leur intégration dans les projets de transports, d'aménagement et dans la signalétique routière.

Consolider la relation entre l'urbanisation et le développement des services ferroviaires

Regroupe tous les leviers, projets et outils de planification urbaine, qui visent à la densification des habitants et à l'intensification des fonctionnalités urbaines à proximité des gares et des haltes ; ou à tout développement urbain dont les problématiques urbanistiques et de mobilité sont interdépendantes du réseau ferroviaire.

Partager l'avancement des projets ferroviaires

Regroupe les projets ferroviaires qui concernent l'étoile de Rouen et qui nécessitent une coordination particulière de l'ensemble des Partenaires pour garantir une meilleure prise en compte des interfaces entre les projets et/ou actions qui sont initiés par les membres de la démarche.

CHAPITRE 2 - ORGANISATION ET ACTIVITES PARTENARIALES

Afin de décliner l'organisation du Comité d'Orientation Stratégique, il convient de distinguer trois niveaux :

- Un niveau décisionnel confié à un Comité d'Orientation Stratégique,
- Un niveau de suivi confié à un Comité de suivi,
- Un niveau de travail technique et de réflexions confié à un ou plusieurs groupes de travail.

ARTICLE 4. Le Comité d'Orientation Stratégique

a. Attributions du Comité d'Orientation Stratégique

Le Comité d'Orientation Stratégique a pour rôle :

- D'identifier et de valider les objectifs communs et le niveau de coordination entre les projets et actions identifiés des Partenaires ;
- D'organiser l'action commune des Partenaires pour le développement du report modal vers le ferroviaire.

Si une décision prise par le Comité d'Orientation Stratégique devait avoir un impact financier (études, benchmarks...), chaque Partenaire qui déciderait de s'engager financièrement porte la responsabilité de présenter ladite décision dans ses propres instances délibératives ou de tout organe préfigurant un engagement financier.

La préparation des décisions du Comité d'Orientation Stratégique est confiée au Comité de suivi.

b. Composition du Comité d'Orientation Stratégique

Le Comité d'Orientation Stratégique est composé des représentants de chacune des entités signataires du présent protocole.

Le Comité d'Orientation Stratégique peut associer en tant que de besoin toute entité, collectivité ou établissement, non-signataire du présent protocole mais faisant partie du périmètre de la démarche, à tous les travaux ou Comités qui les concernent.

c. Périodicité et organisation des réunions

Le Comité d'Orientation Stratégique de la démarche se réunit au moins une fois par an et pourra se réunir en tant que de besoin sur proposition du Comité de suivi, notamment :

- A la demande d'un ou plusieurs Partenaires pour effectuer un point d'étape de la démarche globale (point d'avancement des différents leviers).
- Dans le cadre d'une expression de besoin d'études complémentaires visant à identifier de nouveaux leviers d'actions et afin de définir une clef de répartition financière entre les Partenaires.
- Pour modifier le présent protocole.

La présidence et l'organisation du Comité d'Orientation Stratégique est confiée à l'Etat, la Région Normandie et la Métropole Rouen Normandie.

La Région Normandie prépare l'ordre du jour et le joint à la convocation.

Il est mis à disposition des Partenaires avant la séance, des données synthétiques sur le suivi des différentes actions, les résultats des études, bilans, et sur les principales composantes des études à lancer (objet, durée, plan de financement, proposition de contribution des Partenaires etc).

d. Modalités de suivi

Les décisions du Comité d'Orientation Stratégique sont des décisions prises par consensus.

Les comptes-rendus des séances du Comité d'Orientation Stratégique, rédigés par la Région Normandie, retracent sous une forme synthétique les décisions prises et le bilan de l'avancée des études et des actions identifiées.

Ils sont validés par les Co-Présidents du Comité d'Orientation Stratégique et sont transmis aux Partenaires dans le mois qui suit la réunion, sous quelque forme écrite que ce soit.

ARTICLE 5 – Le Comité de suivi

a. Attributions du Comité de suivi

Le Comité de suivi a une mission de suivi et de coordination des différentes actions ou études identifiées précédemment ou intégrées postérieurement à la signature du présent protocole.

A ce titre, il est demandé au Comité de suivi d'assurer périodiquement un état des lieux et une mise à jour de l'avancement de l'ensemble des études et des actions identifiées au titre du Comité d'Orientation Stratégique, répertoriées à l'annexe 1. Pour cela, il sera chargé de mettre en place un outil de suivi et d'assurer son fonctionnement. Cet outil devra pouvoir être renseigné par chaque Partenaire au regard de l'évolution des projets et actions propres à chacun.

Le Comité de suivi est libre de pouvoir se saisir de tous sujets, actions et études relatifs au périmètre de réflexion du Comité d'Orientation Stratégique et pourra acter l'intégration ou la fin de son suivi, chaque étude ou action ayant un portage ou un maître d'ouvrage distinct.

Le Comité de suivi pourra être amené à donner son avis sur les affaires nécessitant une décision du Comité d'Orientation Stratégique.

Le maître d'ouvrage d'études spécifiques dont le suivi a été confié au Comité d'Orientation Stratégique informera les parties en amont de toute modification de la consistance des études et des risques de dépassement du besoin de financement.

b. Composition du Comité de suivi

Pour évaluer le suivi et préparer le travail du Comité d'Orientation Stratégique, il est constitué un Comité de suivi composé d'un ou plusieurs représentants techniques de chaque partenaire.

c. Périodicité et organisation des réunions

Le Comité de suivi se réunit à minima deux fois par an afin de procéder à l'état d'avancement des différentes études et actions de la démarche.

Il se réunit au moins une fois avant chaque Comité d'Orientation Stratégique et au plus tard 15 (quinze) jours avant, sauf situation exceptionnelle.

Selon les sujets, il peut se réunir plus souvent à la demande de l'un des Partenaires.

La liste des sujets d'études et projets à aborder sont fixés en fin d'année pour l'année suivante selon les orientations du Comité d'Orientation Stratégique ou sur proposition du dernier Comité de suivi de l'année. Les porteurs de projets et maitres d'ouvrage sont automatiquement désignés organisateurs et animateurs des Comités de suivi afférents, permettant ainsi aux Partenaires d'anticiper leur préparation et de se saisir des sujets qu'ils souhaitent partager.

Dans tout autre cas, SNCF Réseau assure l'organisation et l'animation du Comité de suivi.

La convocation des Partenaires, accompagnée de l'ordre du jour, est faite par l'organisateur désigné, 5 (cinq) jours francs avant la réunion.

SNCF Réseau et la Région Normandie coordonnent et organisent le bilan d'avancement des études ou actions à destination du Comité de suivi.

Les membres du Comité de suivi doivent ainsi pour chacune des études ou actions les concernant informer l'ensemble des Partenaires de l'état d'avancement de celles-ci. Chaque Partenaire aura la charge de mettre à jour les informations relatives à ses projets et actions dans l'outil de suivi.

Les membres du Comité de suivi peuvent en séance ajuster la planification d'études ou actions dont ils sont pilotes afin de tenir compte de l'avancement globale de la démarche.

d. Modalités de suivi

Le compte-rendu de séance retraçant sous forme synthétique les décisions prises est établi sous l'autorité du Directeur Territoriale Normandie SNCF Réseau et adressé aux membres du Comité de suivi.

ARTICLE 6 – Les Groupes de travail

a. Nature et composition

Des groupes de travail peuvent être créés sur des thèmes particuliers touchant les études et actions identifiées par le Comité de suivi.

Le Comité de suivi peut créer à tout moment d'autres groupes de travail *ad hoc* pour l'étude d'affaires particulières. Les membres de chacun de ces groupes sont désignés par chaque Partenaire.

Le Comité de suivi désigne un « chef de file » de ces groupes de travail. Chaque chef de file peut aussi se faire assister par un ou plusieurs membres du Comité de suivi et partager les travaux avec d'autres Partenaires.

Le pilote des groupes de travail prépare les réunions et fixe l'ordre du jour, en intégrant les éléments que les autres Partenaires peuvent lui fournir, à condition qu'ils respectent un délai minimal de 2 (deux) jours avant la réunion.

Selon les sujets traités, le groupe de travail peut être accompagné de participants extérieurs (établissements, bureaux d'études...) préalablement identifiés par le Comité de suivi.

b. Fonctionnement

Les groupes de travail ont pour vocation de suivre l'avancement des projets et, par leurs travaux, de préparer toutes les décisions et projets qui seront présentés au Comité de suivi.

Ils ne peuvent se substituer au Comité d'Orientation Stratégique ou au Comité de suivi.

Les réunions ne sont pas publiques : n'y participent que les personnes invitées par le pilote du groupe de travail concerné et dans le cadre fixé par le Comité de suivi.

c. Modalités de suivi

Les groupes de travail donnent lieu à des comptes-rendus, rédigés et diffusés par le pilote du groupe de travail concerné sous un délai de 1 mois.

CHAPITRE 3 DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 7. Modification du protocole

Des propositions de modifications du présent protocole peuvent être adressées et motivées par écrit aux Co-présidents du Comité d'Orientation Stratégique pour présentation au Comité de suivi, puis au Comité d'Orientation Stratégique.

Toute modification fait l'objet d'un avenant soumis à l'approbation des assemblées délibérantes de chaque Partenaire.

ARTICLE 8. Partage des informations

D'une manière générale, les partenaires s'engagent à mutualiser les informations utiles à la bonne marche des groupes de travail, dans la limite des informations nécessaires aux actions ou projets et dans le respect des droits patrimoniaux et contraintes de confidentialité auxquels leur producteur ou dépositaire est soumis.

Chaque partenaire destinataire d'informations s'engage à respecter les contraintes de réutilisation qui lui seront données au moment de la mise à disposition, sous forme de préconisations ou de licence, et à signer les engagements de confidentialité ou conventions spécifiques, identifiés comme préalablement nécessaires.

Pour faciliter l'identification des informations à partager, les partenaires s'engagent à mutualiser le catalogue actualisé de leurs données utiles.

Ainsi, le modèle de trafic de la Métropole Rouen Normandie pourra être mis à disposition des partenaires pour leurs études, sous-couvert de conventions spécifiques, sans préjudice du protocole en cours de signature entre l'État, la Métropole et le CEREMA. Des modélisations pourront également être réalisées par la Métropole, dans des modalités à définir.

Les partenaires s'engagent à partager les résultats de leurs propres études lorsqu'ils apparaissent nécessaires à la poursuite des objectifs du Comité de suivi et des groupes de travail. Ce partage pourra avoir lieu sous la forme de synthèses ou de livrables lorsque les contrats ou conventions qui lient le maître d'ouvrage le permettent.

Les résultats ou livrables des études produites dans le cadre des groupes de travail seront partagés avec les partenaires en amont des Comités de suivi et Comités d'Orientation Stratégique. Les maîtres d'ouvrage restent titulaires des droits de propriété intellectuelle sur leurs études et résultats. Toute diffusion et utilisation est subordonnée à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage.

S'agissant de données communiquées par SNCF Voyageurs dans le cadre du reporting de la convention d'exploitation qui la lie au Conseil Régional de Normandie (annexe PL01), les clauses de

confidentialité de ladite convention s'appliquent pour les transmissions de ces données par la Région Normandie aux autres partenaires du présent Protocole. Par conséquent, la Région s'engage à préciser aux partenaires le cadre juridique applicable lors de toute transmission de données de ce type. Pour les autres données de SNCF Voyageurs échangées dans le cadre de l'exécution du présent Protocole, les dispositions du Plan de Gestion des Informations Couvertes par le Secret des Affaires (PGICSA) du Conseil Régional approuvé le 24/06/2020 (et répondant aux exigences du décret n°2019-851 du 20/08/2019) s'appliquent.

ARTICLE 9. Engagement de confidentialité

Les partenaires s'engagent à préserver la confidentialité des informations échangées dans le cadre des actions et projets menés au titre du Comité d'Orientation Stratégique et considérées comme « confidentielles ». A cet effet, ils s'obligent ainsi que leurs cocontractants à ne pas faire un usage inapproprié des informations communiquées au sein de l'instance collaborative et à tenir confidentielles les informations relevant de leur exploitation.

Dans le cadre du partage des études ou de données, cet engagement pourra prendre la forme d'une convention spécifique ou d'un engagement de confidentialité.

ARTICLE 10. Communication

Les Partenaires signataires s'engagent mutuellement à mentionner les Partenaires dans les communications externes qui concernent le Comité d'Orientation Stratégique.

ARTICLE 11. Contentieux et litiges

Les partenaires conviennent que les litiges, liés aux droits et obligations nés du présent protocole ou à son interprétation, relèvent du Tribunal Administratif de Rouen.

En un exemplaire original,

Pour l'Etat	Pour la Région Normandie	Pour le Métropole Rouen Normandie
Pour l'Agglomération Seine-Eure	Pour SNCF Réseau	Pour SNCF Voyageurs
Pour le Syndicat Mixte Atoumod	Pour SNCF Gares et Connexions	Pour l'AURBSE

ANNEXE 1

LEVIERS, ACTIONS ET PROJETS

Actions et projets validés en Comité de Pilotage de mars 2019 devant faire l'objet d'une mise à jour et d'un suivi.

Favoriser l'intermodalité et l'accessibilité au réseau ferroviaire

- Améliorer la lisibilité du réseau ferroviaire au sein du réseau de transport en commun urbain (Ex : Mention des haltes ferroviaires dans le nom des arrêts TC à proximité et sur les supports d'information de Transport en Commun Urbain).
- Coordination horaire entre transports urbains et/ou interurbains et ferroviaires.
- Création de pôles d'échanges multimodaux et coordination physique des réseaux.
- Accessibilité des gares et haltes en modes actifs.
- Rabattement des lignes interurbaines structurantes sur les gares.
- Amélioration de la qualité des gares et haltes.

Maitriser l'usage de la capacité routière

- Mise en place d'une ZFE.
- Réduction de capacités routières notamment axes pénétrants dans les cœurs urbains, en tirant partie le cas échéant de la mise en œuvre effective d'une déviation autoroutière.
- Affectation de voies à des circulations spécifiques sur les axes routiers pénétrants.
- Maîtrise du stationnement (ex : extension du zonage payant des Quartiers Préfecture et intra-boulevard de Rouen, nouvelle stratégie...).

Communiquer sur l'offre intermodale et assurer la visibilité des actions favorisant l'intermodalité

- Campagne pour faire connaître l'offre ferroviaire et ses avantages compétitifs.
- Information auprès des EPCI limitrophes.
- Communication territorialisée.
- Valoriser toute facilité tarifaire, en particulier la tarification multi-réseaux *Connexités*, auprès des usagers et des entreprises de la MRN et de manière générale sur l'aire métropolitaine.
- Enrichir la signalétique sur les plans des réseaux partenaires.
- Valoriser l'offre ferroviaire et les modes interconnectés (TC, actifs, partagés...) sur l'aire métropolitaine à travers les assistants de mobilité de type MaaS.

Développer les points d'arrêts ferroviaires

- Gare de Malaunay
- Gare d'Elbeuf St-Aubin

Faciliter l'accès aux gares

- Promouvoir l'utilisation des modes actifs pour l'accès aux gares (ex : SDMA...)
- Faciliter le rabattement sur les gares en dehors du périmètre Métropolitain.

Consolider la relation entre l'urbanisation et le développement des services ferroviaires

- Inscription de la densification urbaine autour des pôles de TC, dont les gares, dans les documents de planification.
- Programmation urbaine des quartiers gares via un portage Etablissement Public Foncier de Normandie (hors MRN et CASE).

Partager l'avancement des projets ferroviaires

- La Desserte Yvetot-Elbeuf à la demi-heure.
- Amplitude horaire augmentée en soirée sur les branches d'Yvetot, Elbeuf et Val-de-Reuil + permanence de l'offre la journée.
- Systématisation de la desserte de Tourville-la-Rivière et Bourgheroulde.
- Réouverture Rouen-Louviers (Evreux).
- **LNPN** et notamment la nouvelle gare Rouen Rive Gauche.

- Le REM et la stratégie de développement de l'étoile : visant à étudier l'opportunité d'un REM et les conditions de sa réussite.
- Les P+R ferroviaires et l'amélioration de la qualité des gares : pour définir, hiérarchiser et planifier les besoins et investissements en termes de stationnement multimodale et de service à moyen terme, et élaborer un programme d'actions de mise en qualité à court terme.