

LIVRET TERRITORIAL

La future gare de Rouen Saint-Sever

CONCERTATION
CONTINUE

2024

Ligne Nouvelle
**Paris –
Normandie**

UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION SUR L'INSERTION DE LA LIGNE SUR LE TERRITOIRE

La LNPN, pour Ligne Nouvelle Paris – Normandie, entre aujourd'hui dans une nouvelle phase de concertation grand public, sur l'insertion des premières sections de ligne nouvelle sur le territoire et les orientations générales pour la future gare de Rouen Saint-Sever. Sur la base de la zone de passage préférentiel retenue à l'issue de l'étape d'études précédente, l'objectif est désormais de définir progressivement le projet et d'approfondir l'insertion territoriale de la ligne en recherchant et comparant différents scénarios de tracés faisables.

Aujourd'hui, le maître d'ouvrage SNCF Réseau présente à la concertation du public des scénarios de tracés possibles sur les sections de ligne nouvelle, entre Nanterre et Mantes-la-Jolie d'une part, et entre Rouen et Barentin d'autre part. Le public est associé à cette nouvelle étape dans la définition du projet, pour sa connaissance des territoires et besoins locaux de transport, et également pour faciliter son appropriation progressive du projet.

Les études de tracés prennent en compte les différents enjeux et spécificités du territoire ; elles ont fait l'objet d'échanges poussés avec élus locaux, les services techniques des collectivités territoriales, les opérateurs publics et privés, les aménageurs, et les autres gestionnaires d'infrastructure.

S'agissant de la future gare de Rouen Saint-Sever, les études sont conduites par SNCF Réseau et Gares & Connexions suivant leurs périmètres respectifs.

Le présent livret territorial, qui complète le dossier de la concertation, présente de manière détaillée les aménagements liés à la future gare de Rouen Saint-Sever, et les configurations possibles du bâtiment voyageur de la gare, soumis à l'avis de tous.



Pour en savoir +

Sur les modalités de cette nouvelle phase de concertation, rendez-vous en page 22 de ce livret.

Sur la LNPN, connaître le calendrier détaillé des rendez-vous, poser vos questions et/ou participez en ligne, rendez-vous sur : www.lnnpn.fr



SOMMAIRE

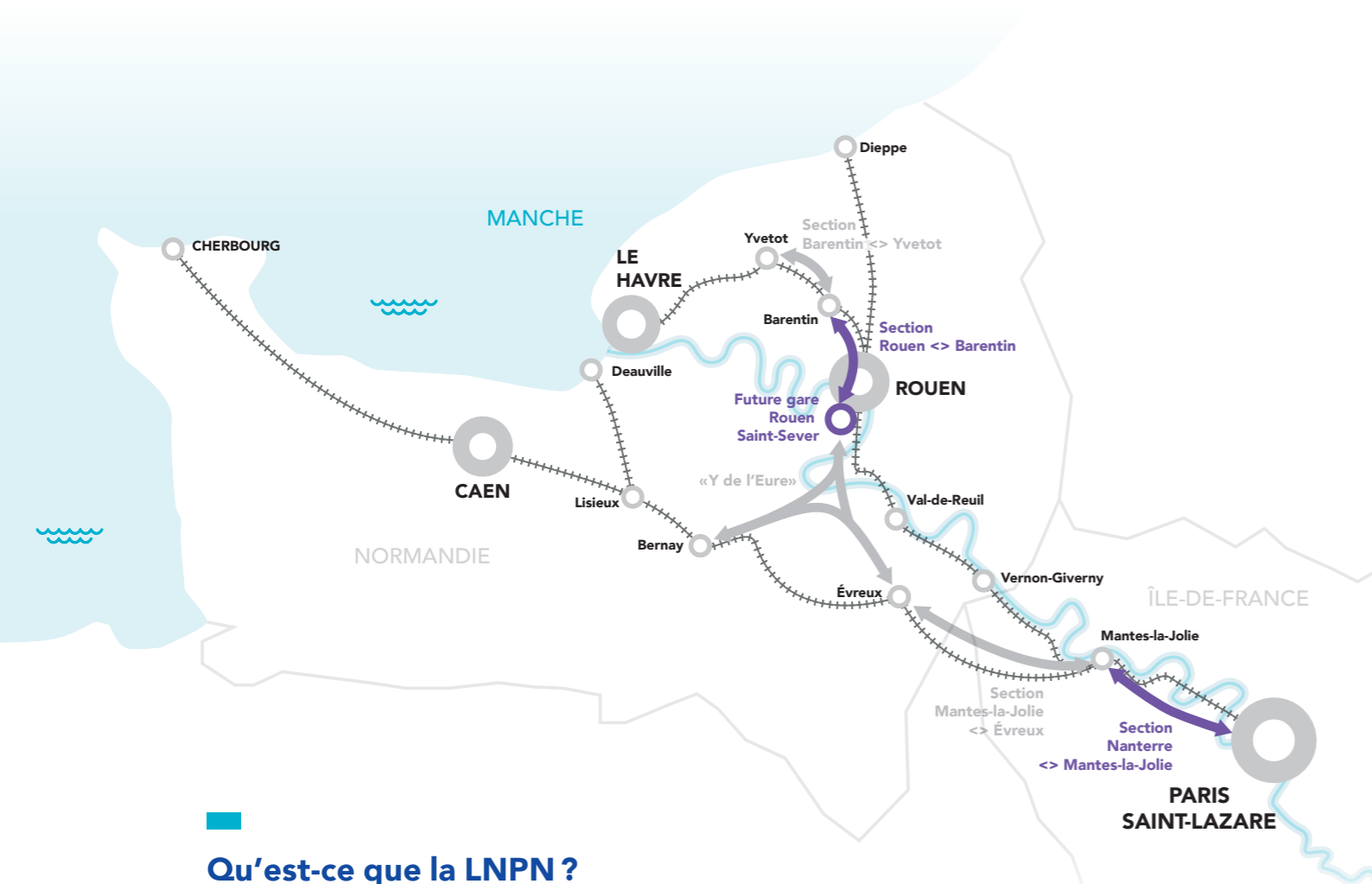
1.	L'ESSENTIEL POUR COMPRENDRE LA LNPN	4
	Qu'est-ce que la LNPN ?	4
	Pourquoi faire la LNPN ?	5
	La LNPN une inscription sur un territoire cohérent et à fort potentiel	6
	Où en est la LNPN aujourd'hui ?	7
2.	LA NÉCESSITÉ D'UNE SECONDE GARE À ROUEN	8
3.	L'INSERTION DE LA FUTURE GARE DANS LE TERRITOIRE	10
	Le choix du site de Saint-Sever	10
	Les enjeux d'un territoire en pleine mutation	11
4.	DIMENSIONNER LA FUTURE GARE EN OPTIMISANT SON FONCTIONNEMENT AVEC LA GARE EN RIVE DROITE	13
5.	DES AMÉNAGEMENTS À PRÉVOIR SUR LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EXISTANTES	15
6.	UNE IMPLANTATION DU BÂTIMENT VOYAGEUR ET LA PROGRAMMATION DES SERVICES EN GARE À DÉFINIR	17
	Quelle implantation pour le futur bâtiment voyageur ?	17
	Des services en gare à imaginer ensemble	21
7.	LA CONCERTATION DE 2024	22
-	Glossaire	23

La future gare de Rouen Saint-Sever

1

L'ESSENTIEL POUR COMPRENDRE LA LNPN

La LNPN, pour « Ligne Nouvelle Paris – Normandie » vise à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes sur les axes « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Rouen <> Le Havre », et « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Évreux <> Caen <> Cherbourg » ainsi qu'entre « Rouen <> Évreux » et « Rouen <> Caen ».



Qu'est-ce que la LNPN ?

La LNPN comprend la réalisation successive de plusieurs sections de ligne nouvelle qui viennent compléter le réseau ferroviaire existant, avec en premier lieu, les sections « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (incluant la future gare de Rouen Saint-Sever). Ces aménagements ont été déclarés prioritaires par l'État car ils vont dans le sens de la désaturation des nœuds ferroviaires et de la séparation des flux (trains franciliens, trains normands) qui permettront d'améliorer les transports du quotidien.

Pourquoi faire la LNPN ?

La mise en service de ces infrastructures doit améliorer significativement la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à l'ajout de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que les marchandises pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de services de meilleure qualité.

En effet, la LNPN permettra de répondre aux problèmes récurrents de saturation dans le nœud ferroviaire de Rouen et entre Mantes-la-Jolie et Paris, aux vitesses de circulation limitées et aux temps de parcours qui s'allongent.

Ces difficultés résultent d'une forte densité de trafic et de l'hétérogénéité des vitesses des différents convois, particulièrement entre Paris et Mantes-la-Jolie où cohabitent, sur des mêmes voies, des trains de voyageurs normands ou franciliens et des trains de marchandises.

Cette ligne à fort trafic reste contrainte par des sections à 2 ou 3 voies, constituant des goulets d'étranglement obérant tout développement de trafic.

En Île-de-France, la LNPN apportera deux voies nouvelles à haute performance en débit et rapidité entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, dédiées aux circulations rapides sans arrêt entre Mantes-la-Jolie et Paris Saint-Lazare et contribuant à améliorer le fonctionnement du système ferroviaire de l'ouest francilien.

À Rouen, la problématique de la capacité actuelle insuffisante de la gare et le besoin de développement des dessertes ferroviaires, ont conduit au projet d'une gare nouvelle pour permettre une désaturation durable du nœud ferroviaire rouennais.

La nouvelle gare couplée à la ligne nouvelle vers Barentin permettra ainsi le développement des trains du quotidien, aussi bien sur une courte que sur une longue distance.

En outre, les temps de parcours, sur les principales destinations, se trouveront réduits grâce à la réalisation de sections de ligne nouvelle très performantes permettant aux trains de rouler jusqu'à 250 km/h (entre un train classique et un train à grande vitesse).

Ainsi, la LNPN permettra d'augmenter le nombre et donc la fréquence des trains pour l'ensemble des voyageurs normands et franciliens tout en réduisant les temps de parcours. L'offre de service sera améliorée dès la mise en service des premières sections.

Par son ambition globale, la LNPN contribuera fortement au développement de la vallée de la Seine, assurera de meilleures connexions entre les agglomérations et métropoles avec les grands axes européens, et sera source de nouvelles opportunités économiques et touristiques pour les territoires.

En offrant plus de capacité et de qualité de service, la réalisation de la LNPN porte ainsi l'ambition de faire évoluer les mobilités en vallée de la Seine au profit de solutions décarbonées à la fois pour les voyageurs et le transport de marchandises.



La LNPN une inscription sur un territoire cohérent et à fort potentiel

La vallée de la Seine

plus de 15

millions
d'habitants

1^{er}

ensemble
industrialo-portuaire
de France avec HAROPA PORT
(Le Havre, Rouen et Paris)

La Normandie

3,3
millions
d'habitants

L'Île-de-France

12,2
millions
d'habitants

1^{er}

bassin
d'emplois
en Europe

Des axes entre l'Île-de-France et la Normandie très fréquentés

Avec 24 millions de voyages annuels assurés en 2022 par les différents services ferroviaires (hors circulations des trains Transilien de la ligne J), l'axe Paris-Normandie est très fréquenté¹. La moitié est constituée par des voyages entre les deux régions ; un tiers concerne des voyages internes à la Normandie.

Les déplacements du quotidien (travail et études) représentent en moyenne 50 % des voyages les jours de semaine.

¹ - Source : études de trafic de SNCF Réseau, 2024

■ ■ Une priorisation
des investissements pour
désaturer le réseau classique
et améliorer les transports
du quotidien. ■ ■

Où en est la LNPN aujourd'hui ?

Aujourd'hui, une étape de concertation s'ouvre avec le grand public sur les tracés des sections prioritaires et les orientations générales pour la future gare de Rouen Saint-Sever.

Cette phase de concertation continue se poursuivra, avec les parties prenantes en 2024 et 2025, pour éclairer le choix du tracé qui sera retenu pour l'enquête publique.

Parallèlement au travail engagé sur les infrastructures prioritaires, les études se poursuivent sur les autres sections de la LNPN.



LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET

2009	Naissance du projet : l'État confie à Réseau Ferré de France (RFF, devenu SNCF Réseau) la mission d'étudier la LNPN.
2011-2012	Débat public sur l'opportunité de la LNPN et ses caractéristiques générales.
2012	Décision du maître d'ouvrage de poursuivre les études du projet.
2013	Décision de l'État qui demande à SNCF Réseau de conduire les études préalables à l'enquête d'utilité publique sur 3 sections prioritaires ¹ .
2014-2017	Recherche de zones de passage préférentiel pour les futurs tracés (étape 1 des études). Concertation avec le grand public. SNCF Réseau propose des « zones de passage » au ministre des Transports.
13/02/2020	Décision de l'État : réaffirmation du caractère prioritaire de la LNPN, choix des zones de passage préférentiel et calendrier des priorités.
2020-2025	Recherche de tracés dans les zones de passage (étape 2 des études).
08/02/2023	Décision sur les fonctionnalités ferroviaires de la future gare Rouen Saint-Sever.
2024-2025	Concertation avec le grand public sur la définition du tracé.
2025-2026	Élaboration du dossier d'enquête publique sur le tracé retenu (étape 3).
Fin 2026	Enquête d'utilité publique.
2027-2028	Déclaration d'utilité publique.
À partir de 2029	Obtention des autorisations environnementales. Études détaillées et réalisation des aménagements prioritaires.
2035	Horizon de mise en service des aménagements prioritaires.

¹ - « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (incluant la création de la future gare Rouen Saint-Sever).

2.

LA NÉCESSITÉ D'UNE SECONDE GARE À ROUEN

La création d'une seconde gare à Rouen couplée à la ligne nouvelle jusqu'à Barentin est une réponse pour désaturer durablement le nœud de Rouen, et permet le doublement des fréquences des trains souhaité par l'autorité organisatrice de la mobilité.

Les limites du réseau ferroviaire normand

Une augmentation au fil de l'eau de la demande de déplacement en train

La gare de Rouen Rive droite a été inaugurée dans les années 1920. Aujourd'hui, elle est arrivée en limite de saturation et ne peut pas accueillir plus de trains en heure de pointe. Cette situation découle notamment de sa configuration, avec seulement six voies à quai, ce qui limite sa capacité. Avec 200 trains par jour en moyenne et environ sept millions de voyageurs annuels en 2022, elle est la gare la plus fréquentée de Normandie.

Dans un contexte de report modal de la voiture vers des moyens de transport plus vertueux, couplé à l'accroissement des déplacements et échanges entre les régions (déplacements pendulaires, tourisme national), il est attendu une augmentation importante du trafic ferroviaire. Sans la réalisation de la LNPN, les projections réalisées prévoient



une augmentation progressive de 27% de la fréquentation de la gare de Rouen Rive Droite qui devrait alors accueillir neuf millions de voyageurs par an à horizon 2035.

Une impossible adaptation de la gare de Rouen Rive Droite



La configuration de la gare ne permet pas d'augmenter ses capacités. Au-delà de leur nombre, certains quais s'avèrent trop courts pour accueillir des trains plus longs. De plus, la configuration des aiguillages nécessite un cisaillement des itinéraires des trains empêchant certains départs ou arrivées simultanés. Enfin, la gare n'offre aucune possibilité de remisage des rames à proximité immédiate.

La gare est en tranchée profonde, enclavée au cœur du centre-ville de Rouen, et entre deux tunnels à deux voies. Cela rend tout agrandissement complexe et très impactant pour le dense tissu urbain environnant.

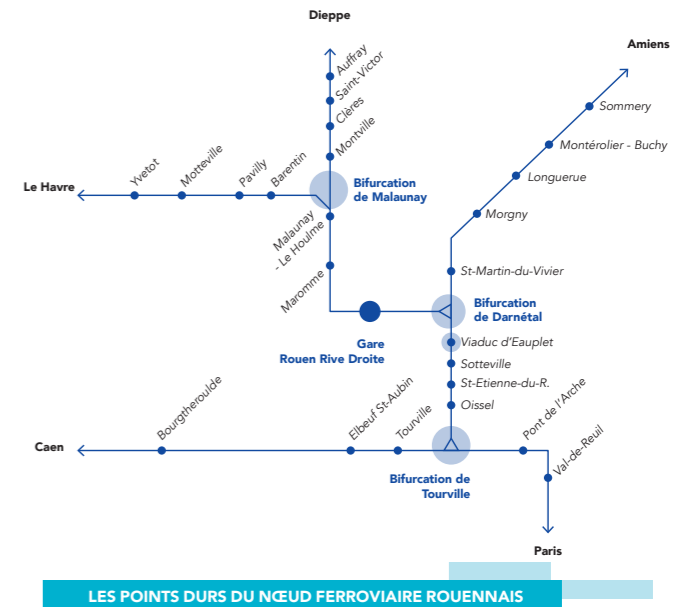
Une configuration ferroviaire contrainte

L'étoile ferroviaire de Rouen comporte cinq branches principales (Le Havre, Dieppe, Amiens, Paris, Caen). Plusieurs points rendent son exploitation difficile : les bifurcations de Darnétal, de Malaunay et de Tourville ainsi que le viaduc d'Eauplet sont des passages obligés et partagés pour la majorité des trains. La principale contrainte ferroviaire est la bifurcation de Darnétal qui limite les circulations à huit trains par heure et par sens. En effet, le croisement « à plat » de deux trains de sens contraire condamne des plages de temps importantes dans les deux sens pour les circulations des trains.

Cette configuration génère donc des contraintes importantes en conception des horaires et en exploitation. Elle est déjà source de perturbations pour l'exploitation du réseau normand.

Par ailleurs, les sites de maintenance et de remisage des TER sont dispersés sur trois sites différents (Maromme, Motteville, Sotteville). Amener les trains au départ de leur service commercial à la gare de Rouen Rive Droite (aujourd'hui origine et terminus de toutes les dessertes périurbaines) ou les renvoyer au dépôt génère de nombreuses contraintes de capacité.

La modification des points critiques du réseau, comme la bifurcation de Darnétal située entre plusieurs sections en tunnel, ne semble pas envisageable pour alléger significativement les contraintes de capacité.



Les bénéfices de la future gare

De ces constats (capacité de la gare actuelle et du réseau de l'étoile rouennaise en limite de saturation, besoin de développement des dessertes ferroviaires), une seconde gare à Rouen apparaît comme une solution nécessaire à une désaturation durable du nœud rouennais.

Cette seconde gare, couplée à une nouvelle ligne, augmente la capacité de l'étoile ferroviaire rouennaise en permettant le doublement de l'offre ferroviaire :

- des dessertes périurbaines : par exemple les TER vers les branches d'Yvetot, Dieppe et Serqueux ;
- des liaisons interrégionales Paris - Rouen - Le Havre.

La gare sera ainsi dimensionnée pour développer le schéma de desserte souhaité, à savoir a minima un train toutes les demi-heures sur les liaisons périurbaines et régionales, et même un train tous les quarts d'heure entre Rouen et Yvetot. Le développement significatif de l'offre de service proposée rendra le mode ferroviaire beaucoup plus attractif, et favorisera le report modal de la voiture vers les transports publics.

Ainsi, la création de la LNPN à l'horizon 2035 permettra d'augmenter encore davantage le nombre de voyageurs utilisant le train. Ce sont plus de 12 millions de voyageurs chaque année qui utiliseront les deux gares de Rouen, soit 71% de plus qu'aujourd'hui¹.

¹ - Source : études LNPN SNCF Réseau de 2024

3

L'INSERTION DE LA FUTURE GARE DANS LE TERRITOIRE

La future gare de Rouen Saint-Sever située sur la rive gauche de la Seine et à proximité du centre historique, bénéficie d'une situation stratégique.

Le choix du site de Saint-Sever

Le choix du site de la future gare de Rouen a été préalablement soumis à concertation entre janvier 2008 et novembre 2009 avec la concertation publique engagée par la Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le schéma de cohérence territorial (SCoT) de l'agglomération Rouen Elbeuf¹.

Sept sites concentrés sur la commune de Rouen et sa première couronne ont été étudiés au regard de critères prédéfinis : centralité, accessibilité, desserte ferroviaire, pôle tertiaire, difficulté technique/coût du projet.

Le site de Saint-Sever présentait le plus d'avantages :

- Son emplacement situé le long de la Seine est à proximité immédiate du centre historique ;
- La possibilité d'adapter la desserte en transports en commun pour en faire un nœud du réseau et sa bonne accessibilité routière ;
- Sa proximité avec un pôle tertiaire permettant d'en améliorer l'attractivité, et en lien avec d'autres lieux de développement comme le quartier Rouen Flaubert ;
- Sa situation très satisfaisante dans le nœud ferroviaire ;
- La disponibilité foncière sur de larges emprises ferroviaires, moins utilisées aujourd'hui.

Le choix de ce site a été acté en comité de pilotage LNPN le 7 juillet 2014.

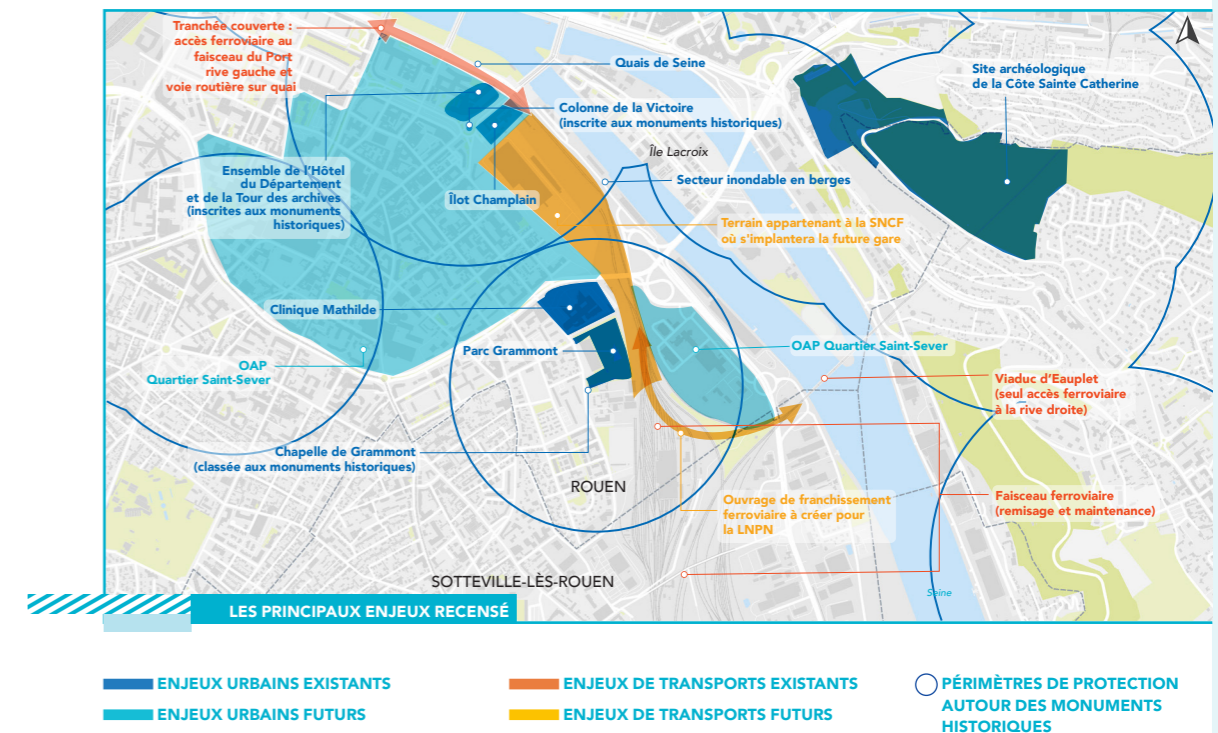
Ainsi, au sortir de la future gare de Rouen Saint-Sever, les trains emprunteront la tranchée couverte existante, puis entreront en tunnel au niveau du faisceau ferroviaire Clamagérain pour traverser la Seine et rejoindre le plateau de Caux. Le tunnel débouchera sur le plateau de Caux et la ligne nouvelle se raccordera ensuite à la ligne existante « Rouen <-> Le Havre », à l'est du viaduc ferroviaire de Barentin.



Le site de Saint-Sever actuellement © IGN

Les enjeux d'un territoire en pleine mutation

Saint-Sever, un secteur au cœur de l'agglomération rouennaise



Les environs de la gare se caractérisent notamment par :

- Un **secteur urbain dense** sur la rive gauche, en mutation avec de nouvelles ambitions pour le quartier de la future gare de Rouen notamment ;
- Des **enjeux patrimoniaux** avec en particulier l'Hôtel du département, la Tour des archives, le monument aux morts, la victoire de la place Carnot et la chapelle Grammont ;
- La présence de **la Seine** et le risque d'inondation existant dans le secteur ;
- Des équipements ferroviaires existants avec la tranchée couverte, les faisceaux ferroviaires de Sotteville et le viaduc d'Eauplet.

Si selon le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) en vigueur, le site de la future gare n'est pas inondable, les études du Groupement d'Intérêt Public Seine Aval montrent que le site sera soumis au risque d'inondation à l'horizon 2100.

Le risque d'inondation est accentué par les caractéristiques spécifiques de la vallée de la Seine, notamment son régime fluvio-maritime qui peut entraîner des crues simultanément avec des marées hautes. La complexité de cette situation rend difficile la prévision des conséquences du changement climatique, qui devrait entraîner une élévation du niveau de la mer de plusieurs dizaines de centimètres d'ici à 2100.

Cet aléa sera évalué sur la base du PPRI en cours de révision et pris en compte dans la conception de la future gare de Rouen Saint-Sever et des ouvrages la constituant.

FOCUS SUR

LE PPRI

Le plan de prévention des risques d'inondation est un outil de prévention majeur contre les risques d'inondation, permettant d'influer sur l'occupation et l'utilisation des sols.

Il est élaboré par les services de l'État, sous l'autorité du préfet de département, qui l'approuve après consultation des communes et enquête publique. Le PPRI devient alors une servitude d'utilité publique et doit être annexé au plan local d'urbanisme auquel il devient opposable.

¹ - Rouen Elbeuf représentait les deux communautés d'agglomération de Rouen et d'Elbeuf.

3. L'INSERTION DE LA FUTURE GARE DANS LE TERRITOIRE

Les interfaces entre la future gare et les projets d'aménagements et de transports du territoire

Le projet de transformation du quartier « Saint-Sever Nouvelle Gare »

Le projet partenarial d'Aménagement (PPA – dispositif contractuel régi par l'article L. 312 du code de l'urbanisme) Saint-Sever Nouvelle Gare, signé en 2022 par l'Etat, la Métropole Rouen Normandie, la Région Normandie, la Ville de Rouen, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, SNCF immobilier, Voies Navigables de France et l'Établissement Public Foncier de Normandie, vise à créer un nouveau quartier urbain comprenant un pôle d'échanges multimodal complet, accompagnant l'arrivée de la future gare de Rouen. Il vise également à revitaliser le quartier Saint-Sever déjà existant. Il s'agira d'un quartier mixte, associant des logements, des bureaux, des commerces et des équipements, disposant d'une très bonne accessibilité au centre-ville, au territoire de la Métropole, de la Normandie et de l'axe Seine jusqu'à Paris grâce à la LNPN.

Une démarche de concertation préalable est engagée depuis le lancement du projet en octobre 2016. L'ensemble des actions participatives (et les comptes-rendus) sont à retrouver sur le site internet dédié www.saint-sever-nouvelle-gare.com. Une nouvelle phase de concertation avec le public est engagée en avril 2024 en vue de définir le projet urbain à l'horizon 2025.

Plus d'informations sur : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/le-quartier-saint-sever-nouvelle-gare>

Le projet de Service Express Régional Métropolitain de Rouen

Pour répondre aux enjeux de la mobilité quotidienne de l'aire métropolitaine de Rouen, les autorités organisatrices de la mobilité, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions se sont engagées dès 2019 pour la mise en service d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) à Rouen, articulée sur le couple des gares rive droite et rive gauche. La Région Normandie, la métropole de Rouen Normandie, la Communauté d'agglomération Seine-Eure et la Communauté de communes Caux-Autreberthe, ont demandé la labélisation du projet de SERM de Rouen dans un courrier conjoint adressé au ministre des transports le 24 avril 2024.

L'objectif est de mettre en place les différents éléments constitutifs du service selon les horizons de projets sur le réseau ferroviaire et les sauts de capacités qu'ils permettront, en coordination avec la LNPN : une amplitude horaire importante et coordonnée aux réseaux urbains, des arrêts fréquents en zones denses, un service garanti toute la journée et cadencé, un service incitatif le week-end, une intégration

Le projet de plan de mobilité de la Métropole

Le Plan de Mobilité (PDM), devant être soumis à l'approbation du conseil communautaire d'ici la fin de l'année 2024, définit les principes d'organisation de la mobilité, des personnes comme des marchandises, sur le territoire de la Métropole et en lien avec les collectivités limitrophes pour la prochaine décennie.

Il fixe des objectifs visant à :

- Développer le ferroviaire sur le territoire, notamment comme un « mode urbain » au sein du bassin de vie rouennais.
- Desservir la future gare de Rouen en développant des infrastructures facilitant son accessibilité par les modes actifs et les transports en commun urbain.

Plus largement, il vise à rééquilibrer les modes de transport sur le territoire : en développant fortement la marche et le vélo, ainsi que les transports en commun urbains, en ayant une double action en matière d'aménagement du réseau viaire (apaisement des voiries de l'hypercentre, développement d'axes structurants pour le vélo et contraintes prévues sur les grandes pénétrantes routières) et de développement des transports en commun urbains (reconfiguration du réseau structurant Tramway/TEOR/Fast, le projet de Service Express Régional Métropolitain et la desserte de la future gare de Rouen Saint-Sever).

Plus d'informations sur : www.metropole-rouen-normandie.fr/le-plan-de-mobilite-2035-pdm

à l'offre de transport globale multimodale et une intégration tarifaire dans le réseau des transports en commun métropolitains et régionaux etc. Le saut de capacité offert par la LNPN et la future gare en rive gauche de Rouen permettra dans un second temps d'en améliorer les fréquences de desserte pour atteindre un niveau de service plus performant.

4. DIMENSIONNER LA FUTURE GARE EN OPTIMISANT SON FONCTIONNEMENT AVEC LA GARE EN RIVE DROITE

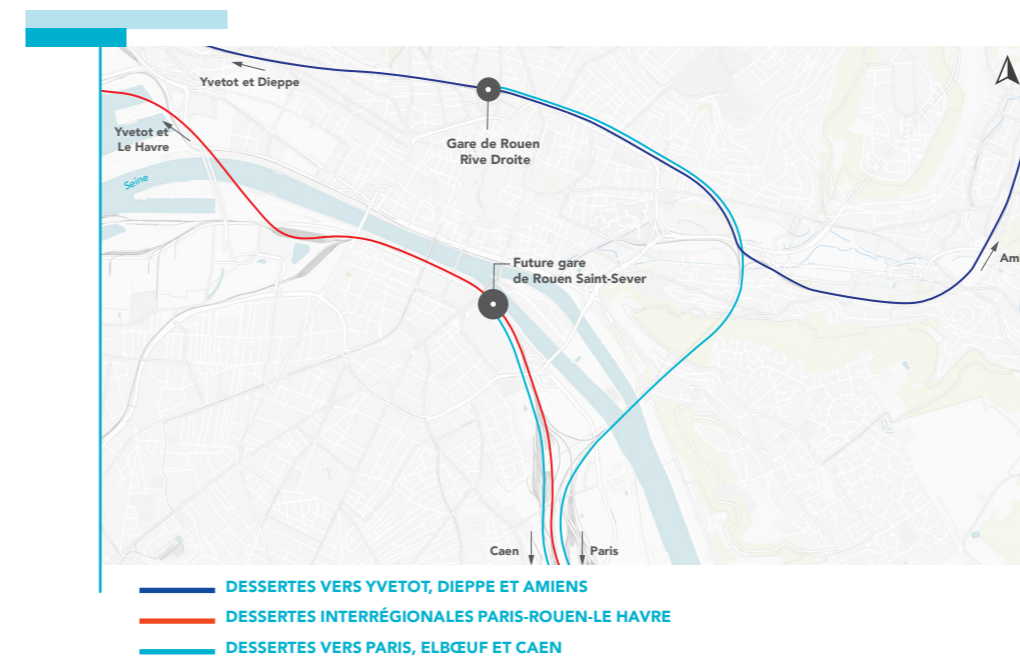
La configuration choisie pour organiser les dessertes ferroviaires optimisera le fonctionnement de la future gare en rive gauche avec la gare existante en rive droite. La gare de Rouen Saint-Sever deviendra la gare capable de répondre à l'augmentation des déplacements par le train et d'accueillir toutes les dessertes interrégionales, régionales et périurbaines.

Deux configurations de dessertes ferroviaires ont été étudiées en ayant le souci :

- de garantir les fonctionnalités demandées et la robustesse d'exploitation (capacité à absorber les aléas) ;
- de ne pas risquer de sous-dimensionner la gare pour permettre son adaptabilité aux besoins futurs ;
- de réfléchir au phasage des travaux, en analysant les risques liés à la réalisation de certains ouvrages ;
- de penser la future gare pour les besoins normands, mais également dans ses connexions avec les autres régions (Île-de-France, Hauts-de-France...).



Le scénario écarté d'un fonctionnement en « bipôle »



Ce scénario a été étudié en 2022 jusqu'au début 2023.

- Principales caractéristiques :
- Il prévoit une répartition équilibrée des flux de voyageurs entre les deux gares : les dessertes régionales et périurbaines sont réparties entre les deux gares.
 - Certaines correspondances nécessitent de changer de gare.
 - Il reste un peu moins performant en termes de desserte.

Les difficultés de correspondance pour les voyageurs engendrés par ce scénario constituent la raison principale pour laquelle il n'a pas été retenu.

4. L'ORGANISATION DES DESSERTES FERROVIAIRES



Le scénario retenu de gare d'agglomération

ORGANISATION DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES AVEC LA GARE SAINT-SEVER EN GARE D'AGGLOMÉRATION



- DESSERTES VERS YVETOT, DIEPPE ET AMIENS
- DESSERTES INTERRÉGIONALES PARIS-ROUEN-LE HAVRE
- DESSERTES VERS PARIS, ELBŒUF ET CAEN

Avantage du scénario

Les correspondances sont intégralement effectuées en gare de Rouen Saint-Sever. Cette lisibilité du parcours pour les voyageurs et la simplification du réseau ont motivé le choix en faveur de ce scénario.

CONFIGURATION DES QAIS, SCHÉMA DE PRINCIPE



Le scénario de la gare d'agglomération identifié dès l'étape 1, a été retenu lors du comité de pilotage LNPN de février 2023.

Principales caractéristiques :

- La gare de Rouen Saint-Sever sera le terminus de l'ensemble des circulations régionales. La gare de Rouen Rive Droite continuera d'être desservie par les trains en provenance d'Yvetot et Dieppe, qui rejoindront ensuite la gare de Rouen Saint-Sever.
- L'ensemble des circulations desserviront la gare de Rouen Saint-Sever ;
- La gare Rouen Rive Droite conservera sa configuration actuelle ;

Configuration des quais

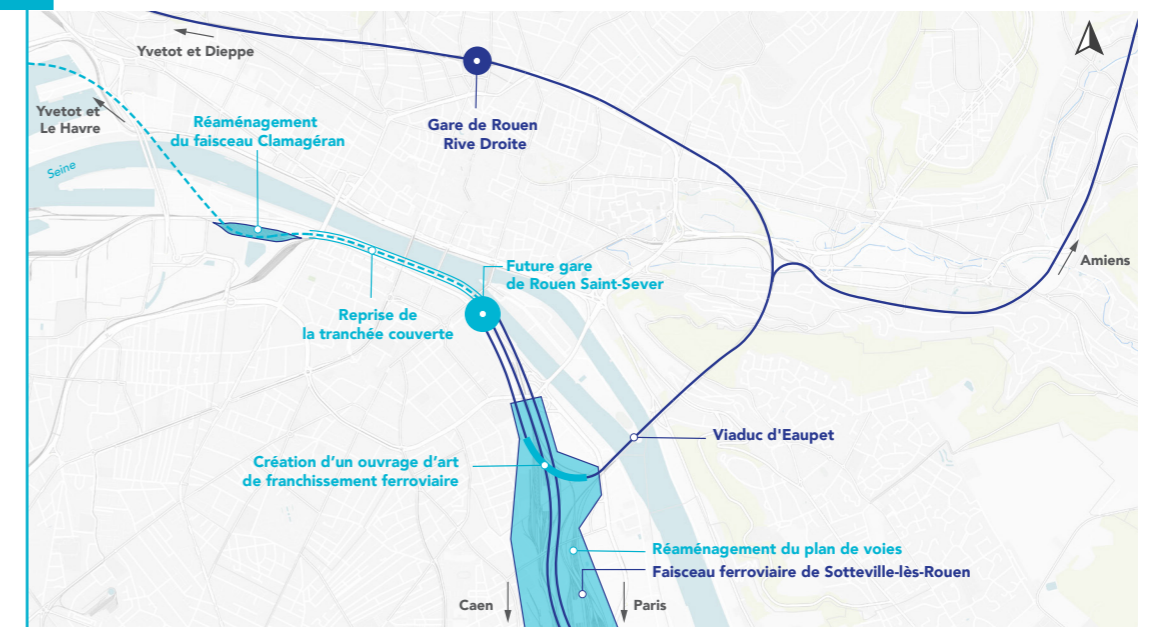
La future gare de Rouen Saint Sever sera dotée de quinze voies à quais permettant d'accueillir les trains régionaux en terminus et les trains de l'axe Paris - Rouen - Le Havre.

Les circulations fret traversant actuellement le site seront maintenues pour la desserte des installations portuaires de Rouen avec deux voies dédiées.

5.

DES AMÉNAGEMENTS À PRÉVOIR SUR LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EXISTANTES

Des aménagements sont à réaliser pour permettre le raccordement de la future gare de Rouen Saint-Sever à l'infrastructure existante.



- INFRASTRUCTURES À RÉALISER
- INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Réaménagement du plan de voies

Un réaménagement du plan de voies du faisceau ferroviaire de Sotteville est nécessaire pour orienter les circulations vers la future gare de Rouen Saint-Sever et faciliter les mouvements techniques. Il sera réalisé dans le foncier ferroviaire actuel.

La structure exacte des sites de maintenance et de remisage reste à définir en fonction des décisions de l'Autorité organisatrice de la mobilité (nombre de trains, allotissement de la mise en concurrence...).

OÙ PRENDRE MON TRAIN DEMAIN ?

Toutes les correspondances se feront dans la future Rouen Saint-Sever. La gare de Rouen Rive Droite devient une gare de passage.

Pour me rendre à Paris ou au Havre

Je me rends à la gare de Rouen Saint-Sever desservie par les trains Paris – Rouen – Le Havre et les trains Rouen-Paris.

Dans le cas d'un trajet entre Dieppe et Paris

J'effectue le trajet de Dieppe à Rouen Saint-Sever. À Rouen Saint-Sever, je prends un train à destination de Paris.

Dans le cas d'un trajet entre Yvetot et Caen

Soit le train emprunte la voie nouvelle d'Yvetot à Rouen Saint-Sever, soit il passe par Rouen Rive Droite avant de poursuivre jusqu'à la gare de Rouen Saint-Sever. Dans les deux cas, je change de train à la gare de Rouen Saint-Sever pour continuer mon voyage vers Caen.

5. DES AMÉNAGEMENTS À PRÉVOIR SUR LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EXISTANTES

Création d'un ouvrage de franchissement ferroviaire

La réalisation d'un ouvrage de franchissement au-dessus du faisceau ferroviaire au sud de la gare offrira un accès direct au viaduc d'Eauplet depuis la gare de Rouen Saint-Sever. Ce dispositif, aussi appelé « saut-de-mouton », se matérialise par un pont permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre en passant au-dessus.

Cet ouvrage serait rendu nécessaire car les trains de la LNPN venant de Paris, Mantes-la-Jolie ou Évreux utiliseraient les voies à l'est, près de la Seine, dans le faisceau de Sotteville. Les trains régionaux à destination de la gare de Rouen Saint-Sever emprunteraient les voies plus à l'ouest, qu'ils traversent la Seine par le viaduc d'Eauplet ou qu'ils viennent de Paris ou Caen. Les trains régionaux venant du nord de la Seine maritime et d'Amiens empruntant le viaduc risqueraient alors de croiser à niveau les voies de la LNPN. Or, le croisement à niveau des circulations ferroviaires est très pénalisant pour la régularité et l'exploitation des trains.

Reprise de la tranchée couverte

Après un passage en gare de Rouen Saint-Sever, les trains de la LNPN continueront vers le Havre par la ligne nouvelle en partie en tunnel à partir du faisceau Clamagérain. Pour rejoindre ce tracé, ils emprunteront les voies ferroviaires existantes dédiées aujourd'hui uniquement au fret, qui longent la Seine dans la tranchée couverte sous les quais Jean Moulin et Cavelier de la Salle.

Pour permettre l'augmentation du trafic et maintenir une circulation du fret à terme pour la desserte du port de Rouen et des activités concernées, la tranchée couverte nécessite des adaptations avec une reconstruction de ses extrémités. Ces travaux impliquent que les bâtiments du nord de l'îlot Champlain ne soient pas conservés.

Réaménagement du faisceau ferroviaire Clamagérain

Le faisceau va faire l'objet d'un réaménagement, notamment afin de permettre l'entrée en tunnel des trains à destination de Yvetot et du Havre.



ZOOM SUR LA PHASE TRAVAUX

Les travaux pour ces trois aménagements seront réalisés au sein des emprises SNCF. Ils pourront néanmoins avoir des impacts :

- sur les circulations ferroviaires ;
- sur les circulations routières concernant les travaux de reprise de la tranchée couverte.

En effet, la tranchée supporte plusieurs voiries majeures dont le quai Jean Moulin et son intersection avec l'avenue Champlain et le pont Pierre Corneille. Un phasage complexe sera mis en œuvre pour limiter les phases de coupures de ces axes.

6.

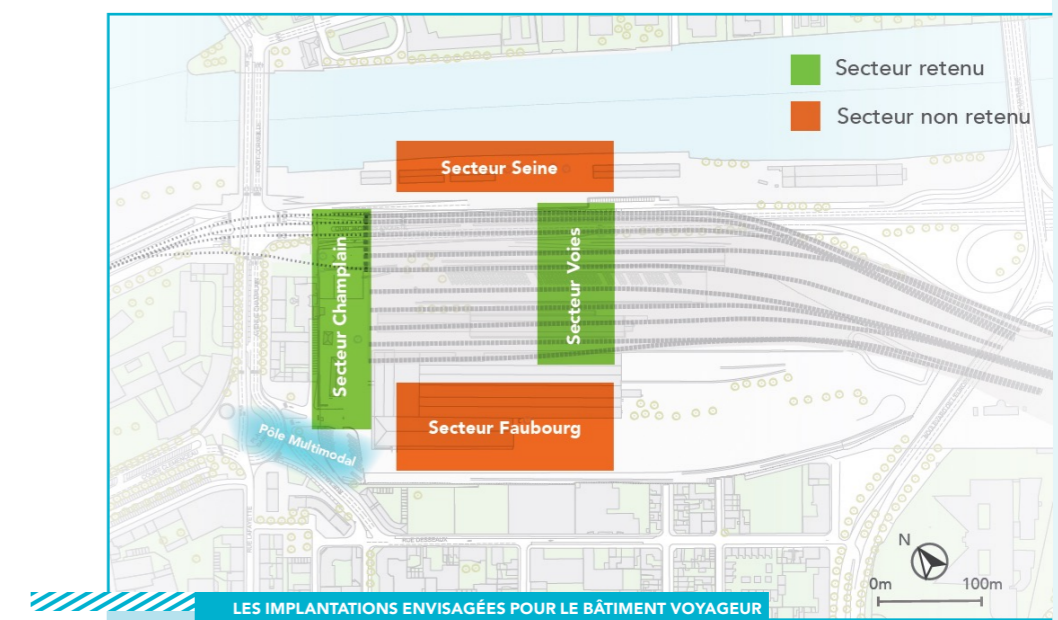
UNE IMPLANTATION DU BÂTIMENT VOYAGEUR ET LA PROGRAMMATION DES SERVICES EN GARE À DÉFINIR

Dans le cadre de la concertation, l'avis du public pour la future gare de Rouen Saint-Sever est notamment sollicité vis-à-vis de l'emplacement du bâtiment voyageur et des services que pourraient accueillir la future gare. En effet, ces éléments restent aujourd'hui à préciser.

Quelle implantation pour le futur bâtiment voyageur ?

Si le principe d'une gare sur le secteur de Rouen Saint Sever est acté, la configuration de son bâtiment voyageur reste à préciser. Plusieurs localisations et typologies de bâtiment voyageur sont envisagées. La configuration et l'emplacement influencent l'insertion urbaine et la réponse aux besoins fonctionnels et d'exploitation de la future gare.

Sur quatre scénarios étudiés, deux ont été écartés.



6. UNE IMPLANTATION DU BÂTIMENT VOYAGEUR ET LA PROGRAMMATION DES SERVICES EN GARE À DÉFINIR



Les scénarios écartés

Scénario « Bâtiment voyageur secteur Seine »

Présenté à titre indicatif, ce scénario envisage que le bâtiment voyageur, qui concentre les services nécessaires aux usagers, soit sur une parcelle jouxtant le quai le long de la Seine. Une passerelle connectée à ce bâtiment surplombe les voies ferrées et vient desservir les quais.

Les caractéristiques ayant mené à écarter ce scénario sont :

- La forte exposition au risque d'inondation du bâtiment voyageur et de son parvis ;

- Des difficultés à mettre en œuvre une desserte par les transports en commun urbains, et pour les piétons depuis le quartier Saint-Sever ;
- La non-ouverture du bâtiment voyageur vers le quartier Saint-Sever ;
- Le fonctionnement de la gare moins confortable pour les voyageurs du fait d'accès aux quais par une simple passerelle déconnectée des services situés dans le bâtiment gare.

Scénario « Bâtiment voyageur secteur Faubourg »

Ce scénario est le symétrique du scénario « secteur Seine » : il prévoit un bâtiment voyageur en parallèle de la rue Desseaux, au sud-ouest du plan de voies ferrées. Une passerelle connectée au bâtiment surplombe les voies ferrées et vient desservir les quais.

Ce scénario conserve certains défauts du scénario précédent, notamment en termes de qualité de fonctionnement pour les voyageurs.

Les caractéristiques supplémentaires ayant mené à écarter ce scénario sont :

- Une connexion aux transports en commun, notamment ceux autour de la place Carnot, peu efficace ;
- Un éloignement de l'accès par la ville historique rive droite qui détériore l'accessibilité de la gare, notamment pour les piétons.

FOCUS SUR

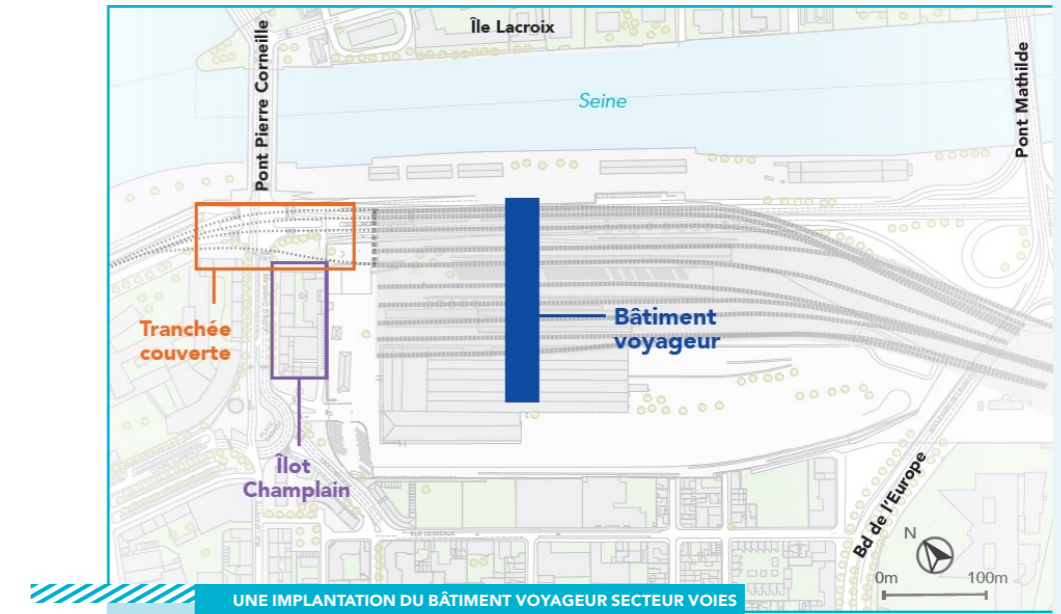
LA GARE DE RENNES

La gare de Rennes, qui a accueilli 14 millions de voyageurs en 2022 dispose d'un bâtiment voyageur en surplomb des voies.



Les scénarios retenus

Scénario « Bâtiment voyageur secteur voies »



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Ce scénario place le bâtiment voyageur en pont en surplomb des voies ferrées. Le bâtiment regroupe à la fois les services aux voyageurs et les accès aux quais. La gare est accessible à la fois via le faubourg, et côté Seine.

Le bâtiment voyageur, en étant surélevé et ouvert sur la rive droite et le faubourg rive gauche, offre un potentiel architectural fort : il peut être visible dans sa globalité, offrant un nouveau point de repère pour le quartier Saint-Sever, l'île Lacroix, et les quartiers environnants.

L'insertion architecturale du bâtiment voyageur, notamment la façade de la gare visible depuis le pont Corneille et le pont Mathilde, et l'utilisation des espaces de parvis permettant l'entrée en gare, restent à définir, tout comme l'aménagement de l'espace entre les voies et l'îlot Champlain.

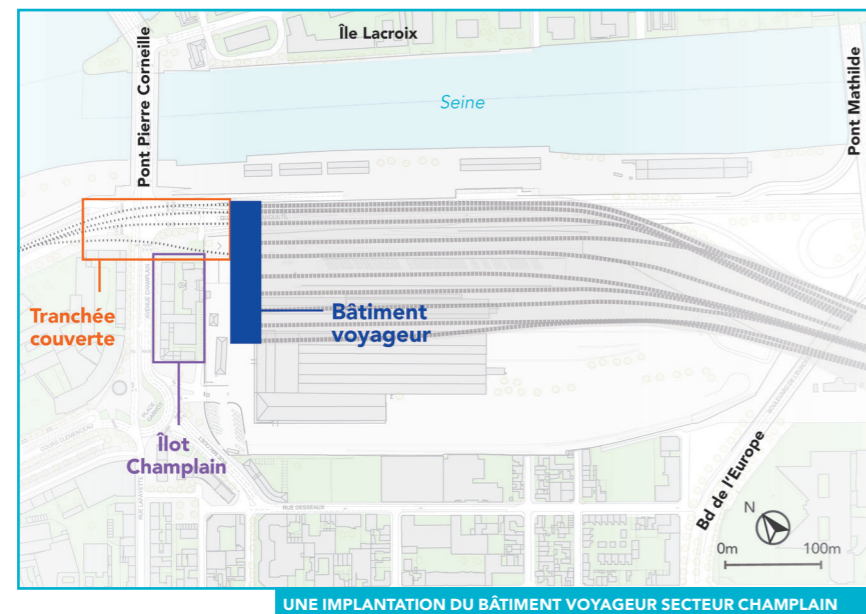
Cette implantation, en retrait du cours Clémenceau et de la place Carnot, présente néanmoins les inconvénients du scénario « secteur Faubourg » en ce qui concerne sa connexion aux transports urbains et son accessibilité depuis le centre-ville historique et le quartier Saint-Sever.

Avantages de ce scénario

- Un potentiel architectural fort avec un bâtiment surélevé ;
- Une meilleure gestion du risque d'inondation grâce à la surélévation du bâtiment ;
- Une facilité d'accès aux services en gare sur l'ensemble du parcours pour les voyageurs ;
- Un espace gare intérieur lisible, procurant un accès pratique et lisible aux quais.

6. UNE IMPLANTATION DU BÂTIMENT VOYAGEUR ET LA PROGRAMMATION DES SERVICES EN GARE À DÉFINIR

Scénario « Bâtiment voyageur secteur Champlain »



UNE IMPLANTATION DU BÂTIMENT VOYAGEUR SECTEUR CHAMPLAIN



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Ce scénario offre une implantation du bâtiment voyageur en tête de voies, en parallèle de l'avenue Champlain. L'implantation du bâtiment est contrainte par l'altimétrie du site et les voies de la LNPN en direction de Barentin qui passent sous le bâtiment voyageur. Le bâtiment regroupe à la fois les services aux voyageurs et les accès aux quais. La gare est accessible à la fois via le faubourg, et côté Seine.

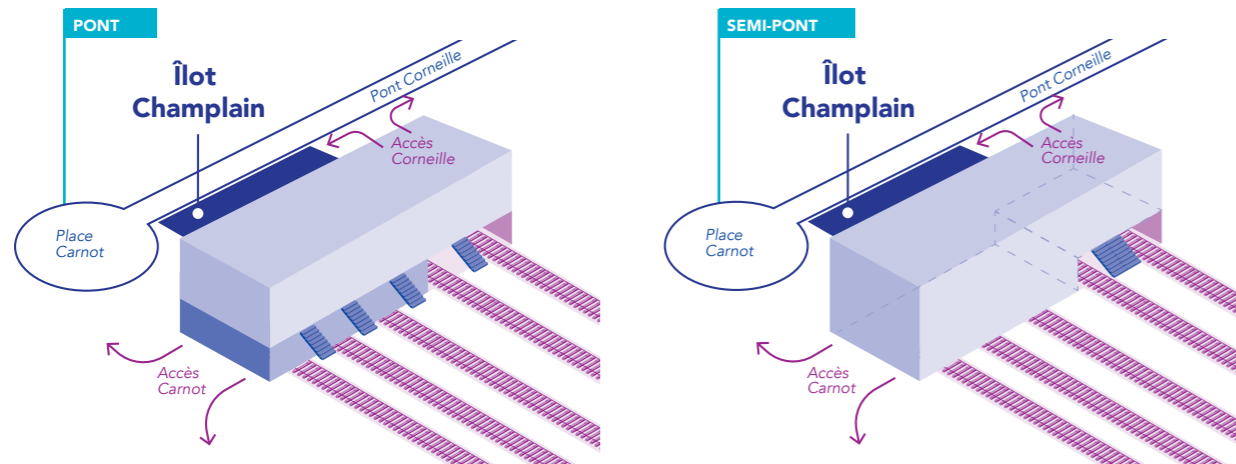
Deux implantations du bâtiment sont envisageables :

- Un bâtiment en semi-pont, c'est-à-dire en partie au même niveau que les voies, et en partie en pont au-dessus, au niveau des voies de la LNPN. Si cette localisation peut être soumise au risque d'inondation, la surélévation partielle du bâtiment limite l'exposition au risque. Cependant, se repérer

dans le bâtiment peut être rendu difficile par la rupture d'altimétrie ;

- Un bâtiment totalement en pont au-dessus des voies, échappant ainsi presque en totalité au risque inondation. Dans ce cas, la lecture de l'intérieur du bâtiment est facilitée par une altimétrie unique. Néanmoins, l'accès aux quais des dessertes régionales nécessite des dénivelés frustratoires par rapport à l'implantation précédente.

Les deux variantes de ce scénario s'ouvrent sur la ville par un ou deux parvis à proximité de l'îlot Champlain, dont l'avenir reste à définir en lien avec le projet urbain Saint-Sever Nouvelle gare. Une attention particulière devra être apportée à l'insertion de la gare, afin de la rendre visible.



Avantages de ce scénario

- Une meilleure gestion du risque d'inondation grâce à la surélévation du bâtiment, surtout dans l'option d'un bâtiment totalement en pont ;
- Un potentiel architectural fort avec un bâtiment gare surélevé ;
- Une facilité d'accès aux services en gare sur l'ensemble du parcours pour les voyageurs ;
- Un espace gare intérieur lisible procurant un accès pratique aux quais ;
- Une proximité avec le nœud des transports en commun autour de la place Carnot. Il convient cependant de veiller à une bonne gestion des flux inhérents à la gare et intermodaux, concentrés en un espace assez restreint.

La façade principale (Juin 2018)
© Claude Le Breton



FOCUS SUR LA GARE D'AMIENS

La gare d'Amiens, qui a accueilli 6 millions de voyageurs en 2022 possède un bâtiment voyageur dit « en tête de voies » dans une configuration avec des voies ferrées traversantes.

Des services en gare à imaginer ensemble

Louer un vélo en débarquant du train. Travailler dans un espace de coworking en attendant son train. Ou bien déposer un colis avant de partir au travail ...

L'offre de services en gare peut être variée et innovante.

L'expérience de SNCF Gares & Connexions dans le développement et l'exploitation des gares et pôles multimodaux a permis d'identifier les attentes des voyageurs qui se distinguent en quatre catégories :

- **Une gare efficace** : La gare doit faciliter l'accès au train à tous les voyageurs, fluidifier et simplifier leurs déplacements, dans un environnement serein et propre, en situation normale comme en situation perturbée ;
- **Une gare pratique** : La gare est fonctionnelle et confortable. Elle permet d'optimiser le temps d'attente des voyageurs qui y trouvent des services et des commerces utiles à leur voyage ou à leur vie quotidienne ;
- **Une gare remarquable** : La gare marque l'expression d'une identité au cœur de son territoire ;
- **Une gare moderne** : La gare met la mobilité durable et les nouvelles technologies au service de la qualité de vie.

La future gare de Rouen Saint-Sever sera une grande gare d'agglomération. Les estimations de trafic la placent entre la gare de Nice et celle de Toulouse Matabiau. Elle sera dimensionnée et proposera des liaisons périurbaines comme avec d'autres métropoles afin de répondre aux besoins des voyageurs du quotidien et des touristes. Ainsi, l'offre de services doit répondre à des besoins intermodaux variés.

Toutes les gares de cette taille disposent d'un minimum fonctionnel permettant l'accueil des voyageurs et leur embarquement avec des infrastructures et équipements, des espaces d'attente et de circulation, et la mise en place de contrôles à quais. Les commerces et les services liés restent à définir en concertation avec le grand public, les futurs usagers et les riverains.

7. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Sur chaque sous-section, des réunions publiques et des ateliers de travail seront organisés, afin de présenter l'état d'avancement de la LNPN et de partager les scénarios de tracés envisagés.

FOCUS SUR

À la suite du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, SNCF Réseau a décidé de poursuivre le projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public (CNDP) a chargé Isabelle Jarry et Dominique Viel de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Mme Isabelle Jarry
et Mme Dominique Viel,
Garantes de la concertation
Ligne Nouvelle Paris-Normandie
Contact :
isabelle.jarry@garant-cndp.fr
dominique.viel@garant-cndp.fr



La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation du public sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Pour tenir compte de la diversité des territoires concernés par la recherche de tracés sur les sections de ligne nouvelle prioritaires, un découpage territorial a été réalisé au regard des enjeux techniques et géographiques locaux.

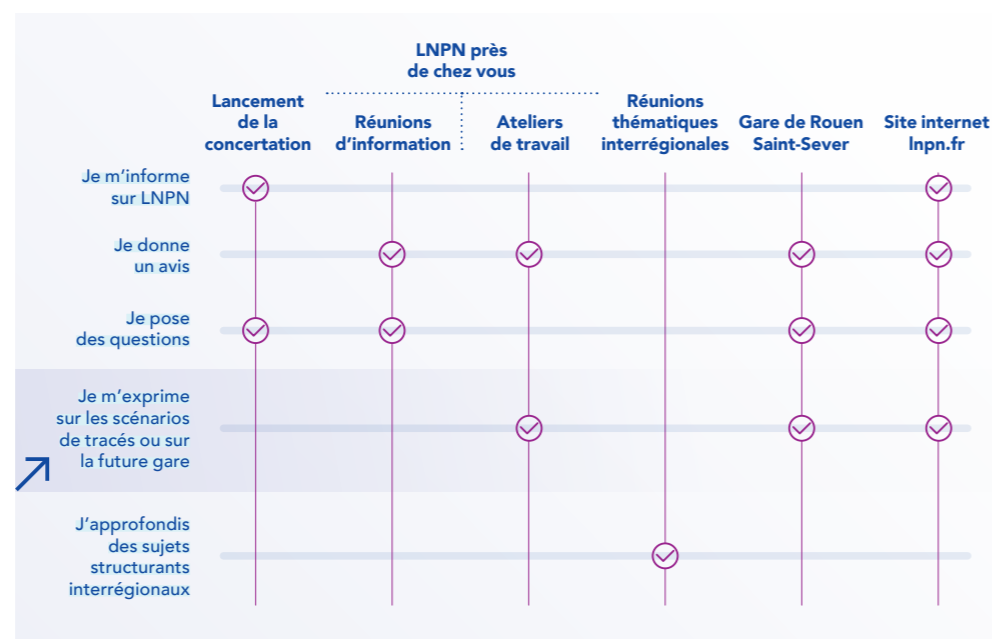
Ainsi, les sous-sections issues de ce découpage territorial accueilleront deux types de rencontres :

- des réunions publiques d'information pour présenter l'état d'avancement de la LNPN, les scénarios de tracés envisagés localement et leurs principaux impacts, et en particulier la future gare de Rouen Saint-Sever ;

- au besoin, des ateliers de travail pour approfondir les échanges, spécifiquement dédiés aux enjeux, scénarios de tracés, ouvrages d'art associés...

Ces rencontres de proximité se tiendront en présentiel au plus près des secteurs concernés.

« Comment prendre part à la concertation ? »



Les rencontres Future gare de Rouen Saint-Sever



Réunion publique d'information

14 mai 2024, de 18h à 20h
Le Village by CA Rouen Vallée de Seine,
107 allée François Mitterrand



Rencontre voyageurs

22 mai 2024, de 17h à 20h
Gare de Rouen Rive Droite



Balade atelier

1^{er} juin 2024, de 9h30 à 13h
Le Quartier Libre, 1 rue Malouet

Retrouvez les dates et lieux précis de ces rencontres, ainsi que tout le détail de la concertation, sur le site internet du projet : lnpn.fr

Glossaire

Avant-gare - Zone précédant les quais d'une gare où des appareils de voie assurent le raccordement des différentes voies entre elles et où peuvent se situer des installations de garage et de maintenance.

Cisaillement - Pour un train, fait de couper l'itinéraire d'autres trains en traversant les voies, les empêchant ainsi de circuler simultanément. Un retard du premier train risque donc d'obliger les suivants à attendre son passage pour passer.

CNDP - Commission Nationale du Débat Public.

Heures de pointe ou période de pointe - Période pendant laquelle le trafic est à son maximum, notamment le matin vers Paris entre 7 h et 9 h et le soir depuis Paris entre 17 h et 19 h. Le sens inverse au sens de la pointe de trafic correspond à la « contre-pointe ». Pour le trafic du réseau Nomad Train, il y a aussi des périodes de pointe hebdomadaires le lundi matin et le vendredi après-midi.

LNPN - Ligne Nouvelle Paris – Normandie.

Matériel roulant - Ensemble des véhicules conçus pour se déplacer sur une voie ferrée (locomotive et wagons).

Offre de transport - Service proposé aux voyageurs, traduit dans les fiches horaires et caractérisé notamment par les origines et terminus retenus (identiques ou non pour tous les trains d'une ligne), les fréquences, les temps de parcours et les arrêts desservis.

Réseau Nomad Train - Désigne depuis 2020 l'ensemble des lignes ferroviaires desservant la région Normandie, anciennement appelées « Intercités » et « TER Normandie ».

Sillon - Créneau d'autorisation de circulation alloué à un train sur un parcours précis de l'infrastructure à un temps précis.

Transport express régional (TER) - Désigne le nom commercial du réseau de trains et autocars assuré par l'exploitant SNCF Voyageurs dans le cadre de conventions passées avec les régions.

Faisceau de remisage - Voie supplémentaire permettant de stocker un train en attente de sillon disponible.

Voie - Double file de rails, reliés par des traverses, et sur laquelle circulent les trains.

ZPP - Zone de passage préférentiel.

Responsable de la publication
Didier Robles / Marie Heitz

Conception, rédaction
et mise en page
stratéact

Crédits photos, iconographiques
et cartographiques

©DR: Métropole Rouen Normandie - Alain Aubry, SNCF Réseau, stratéact, Claire-Lise Havet

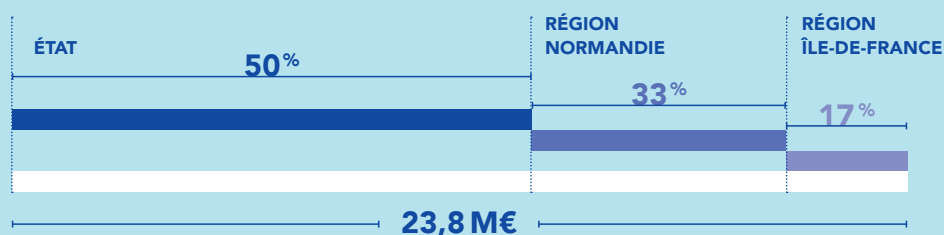
LA LNPN, POUR LIGNE NOUVELLE PARIS – NORMANDIE

Acteurs, coût et financement des études

Le coût des aménagements prioritaires de la LNPN est évalué à 5,3 milliards d'euros¹, correspondants à la réalisation des deux sections prioritaires entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la future gare de Rouen Saint-Sever.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées dans le cadre du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine.

Les études en cours sont financées par l'État et les Régions Île-de-France et Normandie pour un montant de 23,8 millions d'euros, acté selon la clé de répartition suivante :



La maîtrise d'ouvrage

Les études pour la future gare d'agglomération de Rouen Saint-Sever sont conduites conjointement par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, suivant leurs périmètres respectifs.

SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments d'infrastructure du réseau ferré national.

SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage sur un périmètre couvrant le bâtiment voyageur, les quais et toutes circulations horizontales et verticales ainsi que les équipements d'intermodalité.

¹ - source : études SNCF Réseau 2017, actualisé aux conditions économiques de 2022

Pour en savoir +
ou nous contacter

Inpn.fr

