

BILAN DE LA CONCERTATION

Future gare de Rouen Saint-Sever

MARS

2025

Ligne Nouvelle
**Paris -
Normandie**

Préambule

Ce présent bilan a pour objectif de retracer le déroulement de la concertation relative à l'implantation du bâtiment voyageurs et des services en gare de la future gare de Saint-Sever à Rouen, qui s'est tenue entre mai et septembre 2024. Organisée au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, la concertation a été conduite par SNCF Gares & Connexions.

Cette concertation s'articule avec la concertation continue post-débat public de la Ligne Nouvelle Paris – Normandie (LNPN) menée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), en application de l'article L. 121-14 du Code de l'environnement. L'insertion des sections de ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes-la-Jolie et entre Rouen et Barentin est en effet menée dans le cadre d'un dialogue permanent avec la gouvernance, les collectivités et administrations concernées, les autorités organisatrices des transports, les concessionnaires, les associations, les organismes socio-professionnels et le grand public.

SNCF Réseau a conduit entre mai et septembre 2024 un temps de concertation publique sur les tracés possibles des différentes sections du projet LNPN. Celle-ci a fait l'objet d'un bilan intermédiaire du maître d'ouvrage et d'un rapport des garantes désignées par la CNDP :
– le bilan du maître d'ouvrage a été publié en octobre 2024 sur le site internet du projet ;
– le compte-rendu des garantes est accessible sur le site Internet dédié au projet de la LNPN, ainsi que sur le site de la CNDP.

SNCF Gares & Connexions est le maître d'ouvrage pour le bâtiment voyageurs, les quais et toutes les circulations horizontales et verticales, ainsi que les équipements d'intermodalité.

SNCF Réseau est le maître d'ouvrage sur le périmètre des infrastructures ferroviaires (voies, ouvrages d'art, ouvrages en terre, caténaires, signalisation ferroviaire).

La concertation sur la gare a ainsi été menée en collaboration avec SNCF Réseau pour les questions liées aux raccordements au réseau ferré national dans lequel s'insérera la future gare de Rouen Saint-Sever.

Le présent bilan présente les actions mises en œuvre dans le cadre de cette concertation réglementaire, dresse le bilan des échanges et des contributions, et souligne les enseignements tirés par les porteurs de projet. Après une présentation synthétique du projet et de ses éléments clés, il revient sur le déroulement de la concertation et notamment les modalités d'information et de participation mises en œuvre. Une analyse quantitative puis qualitative permet de restituer et synthétiser l'ensemble des avis formulés sur le projet. Les deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, apportent, chacun sur son domaine de responsabilité, des réponses aux questions soulevées pendant la concertation. Enfin, SNCF Gares & Connexions tire les enseignements de la présente concertation et prend des engagements sur les suites à donner au projet de bâtiment voyageurs dans le cadre des phases d'étude et de travaux à venir.

SOMMAIRE

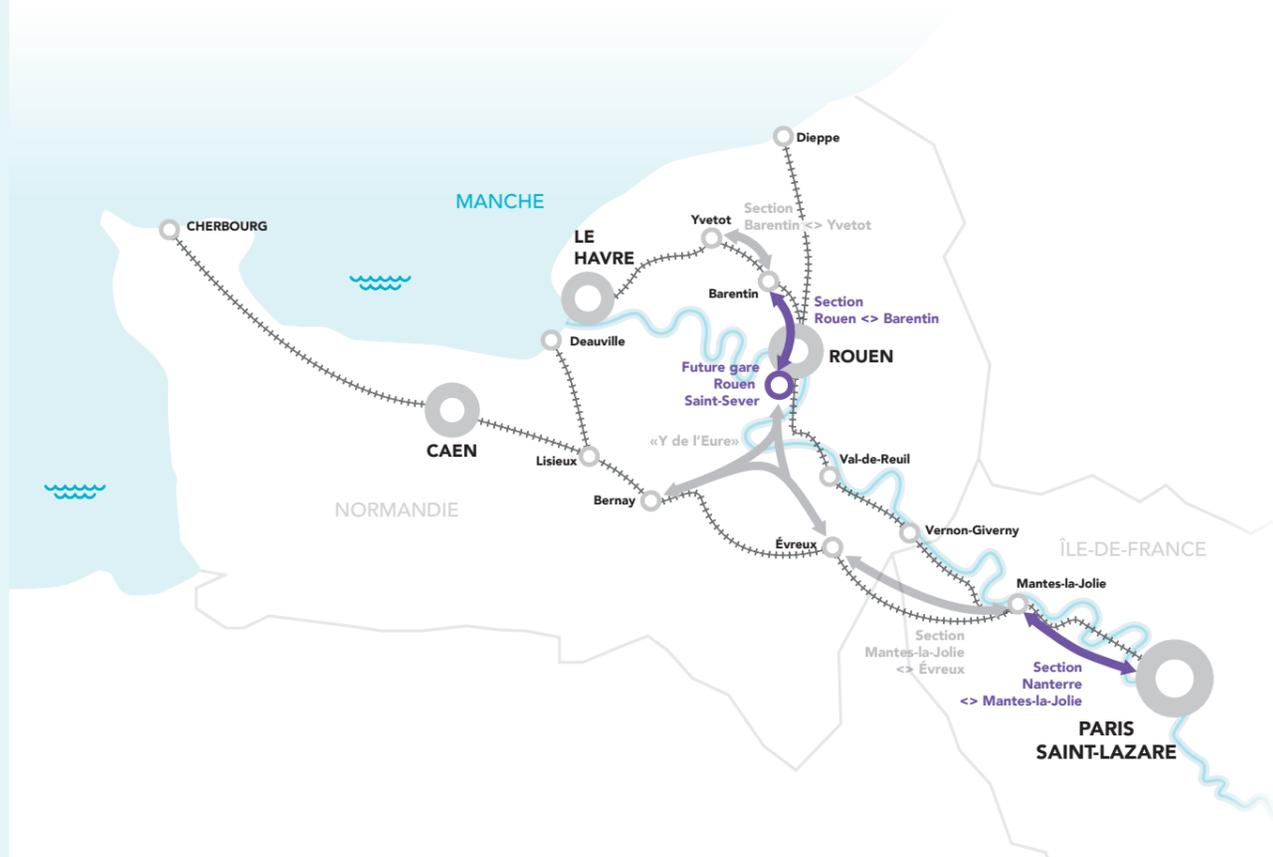
Partie 1	La LNPN et la future gare de Rouen Saint-Sever	4
1.1	Pourquoi la LNPN ?	4
1.2	Pourquoi une seconde gare à Rouen ?	5
1.3	L'insertion de la future gare de Rouen Saint-Sever	7
1.4	Le projet porté à la concertation	10
Partie 2	Le déroulement de la concertation	14
2.1	Le cadre réglementaire	14
2.2	Les objectifs	14
2.3	Les modalités d'information et de participation	14
Partie 3	Analyse quantitative des avis exprimés	18
3.1	Méthode d'analyse des contributions	19
3.2	Les chiffres de la participation	19
3.3	Les thématiques abordées	19
Partie 4	Analyse qualitative des expressions	20
4.1	L'opportunité d'une seconde gare à Rouen	21
4.1.1	Des positions contrastées sur les bénéfices	21
4.1.2	Des questionnements sur le fonctionnement du scénario à deux gares	22
4.1.3	Les impacts sur le cadre de vie	23
4.1.4	L'articulation de la future gare Rouen Saint-Sever avec le Service express régional métropolitain (SERM) rouennais	24
4.2	Les aménagements ferroviaires sur le réseau	25
4.3	Le bâtiment voyageurs	27
4.3.1	Les scénarios d'implantation du bâtiment voyageurs	27
4.3.2	L'accès à la gare par tous les modes de transport	28
4.3.3	L'insertion urbaine du bâtiment voyageurs	29
4.4	Les services en gare	30
4.5	Les modalités d'information et de concertation	31
Partie 5	Les enseignements de la concertation	32
5.1	Enseignements relatifs à la concertation	33
5.2	Enseignements relatifs au projet	33
Partie 6	Les orientations pour la suite du projet	34

1

LA LNPN ET LA FUTURE GARE DE ROUEN SAINT-SEVER

1.1 – Pourquoi 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 ».



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), ce qui permettra d'améliorer les transports du quotidien.

Les objectifs du projet

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 ainsi qu'entre Mantes-la-Jolie et Paris, aux vitesses de circulation limitées et aux temps de parcours qui s'allongent. Ces phénomènes de saturation 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 et 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 Rouen-Rive Droite 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. Cette nouvelle infrastructure pour la traversée de la Seine 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.

LES BÉNÉFICES DU PROJET

- Augmenter la fréquence des trains pour l'ensemble des voyageurs normands et franciliens.
- Réduire les temps de trajet grâce à la réalisation de sections de ligne nouvelle et à des trains pouvant circuler jusqu'à 250 km/h.
- Améliorer la qualité de service pour plus de régularité, de ponctualité et de confort.
- Participer au développement de la vallée de la Seine par une meilleure connexion entre les métropoles et avec les grands axes européens.

1.2 – Pourquoi une seconde gare à Rouen ?

1.2.1 Une réponse aux limites du réseau ferroviaire normand et de la gare de Rouen rive droite

Avec 200 trains par jour en moyenne et environ 7 millions de voyageurs annuels en 2022, Rouen Rive Droite est la gare la plus fréquentée de Normandie. Dans un contexte de report modal de la voiture vers des moyens de transport plus vertueux et de l'accroissement des déplacements et échanges entre les régions, pour des motifs professionnels, études ou touristiques, une augmentation importante du trafic ferroviaire est attendue. Sans la réalisation de la LNPN, les études prospectives prévoient une augmentation progressive de 27 % de la fréquentation de la gare de Rouen Rive Droite, qui devrait alors accueillir 9 millions de voyageurs par an à l'horizon 2035.

Aujourd'hui, la gare de Rouen Rive Droite ne peut pas accueillir plus de trains en heure de pointe. Cette situation découle notamment de sa configuration : elle ne dispose que de six voies à quai, dont certains sont trop courts pour accueillir des trains plus longs, ce qui limite sa capacité. De plus, il n'est pas possible de créer de nouvelles voies, ce qui entrave toute possibilité de développement. En effet, réalisée en tranchée profonde et enclavée au cœur du centre-ville, entre deux tunnels à deux voies, son insertion géographique rend tout agrandissement complexe et très impactant pour le dense tissu urbain environnant.

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

LA FACADE PRINCIPALE DE LA GARE DE ROUEN RIVE DROITE



© Claire-Lise Havet (2024)

UNE GARE EN TRANCHÉE PROFONDE ENCLAVÉE EN CŒUR DE VILLE



© Claire-Lise Havet (2024)

1.2.2 Les bénéfices de la future gare

Sur la base de ces constats (capacité limitée de la gare actuelle, réseau de l'étoile rouennaise en limite de saturation et besoin de développement des dessertes ferroviaires), la réalisation d'une seconde gare sur le territoire de la ville de Rouen est apparue comme une solution nécessaire à la désaturation durable du nœud rouennais.

Cette seconde gare augmentera la capacité de l'étoile ferroviaire rouennaise en permettant le doublement de l'offre des liaisons interrégionales Paris – Rouen – Le Havre et des dessertes périurbaines, comme attendu dans le cadre du futur Service express régional métropolitain (SERM) de Rouen. La future gare contribuera à rendre possible la circulation de trains toutes les demi-heures sur les liaisons périurbaines et régionales et de trains tous les quarts

d'heure entre Rouen et Yvetot. Le développement significatif de l'offre de service proposée rendra le mode ferroviaire plus attractif et favorisera le report modal de la voiture vers les transports publics.

La création de la LNPN à l'horizon 2035 augmentera encore davantage le nombre de voyageurs utilisant le train : à terme, ce sont plus de 12 millions de voyageurs qui utiliseront les deux gares rouennaises chaque année.

■ ■ À terme, ce sont plus de 12 millions de voyageurs qui utiliseront les deux gares rouennaises chaque année. ■ ■

GARES SIMILAIRES EN FRÉQUENTATION À LA GARE ROUEN-SAINT-SEVER*



GARE DE NICE
9,4 millions* de voyageurs



GARE DE TOULOUSE MATABIAU
12,8 millions* de voyageurs



GARE AÉROPORT CHARLES DE GAULLE 2 TGV
12,9 millions* de voyageurs



GARE DE RENNES
13,9 millions* de voyageurs

* Données 2022

© SNCF Gares & Connexions



© SNCF Réseau (2024)

1.3 – L’insertion de la future gare de Rouen Saint-Sever

1.3.1 Le choix du site

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, devenue Région Normandie en 2016, et le Syndicat Mixte pour le schéma de cohérence territorial (SCoT) de l’agglomération Rouen Elbeuf¹.

Sept sites à Rouen et sa première couronne avaient été étudiés au regard de critères prédéfinis : centralité, accessibilité, desserte ferroviaire, pôle tertiaire, difficulté technique/coût du projet. Deux sites se sont détachés : Sotteville-lès-Rouen et Saint-Sever.

Les études LNPN démarrées en 2010 ont pris en compte ces deux sites pour étudier les conditions d’une traversée performante pour les trains grandes lignes, et l’accessibilité d’une nouvelle gare. En avril 2012, à l’issue du débat public, RFF (devenu SNCF Réseau) a décidé de retenir le principe fonctionnel « d’une traversée nouvelle de la Seine entre Sotteville et Yvetot avec une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever ». Le choix du site de Saint-Sever a été acté lors du Comité de pilotage LNPN du 2 juillet 2014.

Le site de Saint-Sever présentait en effet le plus d’avantages :

- son emplacement 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 bonne connexion et intégration dans le système ferroviaire existant ;
- la disponibilité foncière sur de larges emprises ferroviaires, peu utilisées aujourd’hui.

Les enjeux de ce site en pleine mutation :

- un secteur urbain dense sur la rive gauche 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 de la guerre 1914-18 de la place Carnot et la chapelle Grammont ;
- des équipements ferroviaires existants avec la tranchée couverte, les faisceaux ferroviaires de Sotteville et le viaduc d’Eauplet ;
- la présence de la Seine et le risque d’inondation existant dans le secteur.

¹ Rouen Elbeuf représentait la communauté d’agglomération rouennaise et la communauté d’agglomération Elbeuf Boucle de Seine.

UNE FORTE ARTICULATION AVEC LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DE TRANSPORT PORTÉS PAR LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

Le projet partenarial d’Aménagement (PPA) Saint-Sever Nouvelle Gare

Le projet partenarial d’aménagement² vise, en accompagnement de la réalisation de la future gare, à créer un nouveau quartier urbain comprenant un pôle d’échanges multimodal complet. Le projet vise également à revitaliser le quartier Saint-Sever déjà existant en créant un quartier mixte, associant des logements, des bureaux, des commerces et des équipements.

Plus d’informations sur : <http://www.saint-sever-nouvelle-gare.com>

Synthèse des orientations



Le plan de mobilité de la Métropole

Le Plan de Mobilité (PDM), adopté le 30 septembre 2024 en conseil communautaire, 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 SERM 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

² Le PPA (dispositif contractuel régi par l’article L. 312 du code de l’urbanisme) Saint-Sever Nouvelle Gare, a été signé en 2022 par l’État, 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.

1.3.2 L'adaptation du réseau ferré et les aménagements ferroviaires à prévoir

Afin de permettre le raccordement de la gare de Rouen Saint-Sever aux infrastructures existantes du réseau ferroviaire national (RFN), la réalisation de plusieurs aménagements a été identifiée :

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

- l'adaptation de la tranchée couverte avec une reconstruction de ses extrémités, pour permettre de rejoindre le tunnel de franchissement de la Seine et de maintenir la circulation du fret ferroviaire pour la desserte du port de Rouen en rive gauche. Au stade actuel d'étude, ces travaux impliquent que les bâtiments du nord de l'îlot Champlain (les immeubles situés entre l'avenue Champlain et le site de la future gare Rouen Saint-Sever) ne soient pas conservés ;
- au niveau du quartier Flaubert, le réaménagement du faisceau ferroviaire de Clamagérans pour permettre le raccordement des voies de la future traversée sous fluviale de la Seine.



© Claire-Lise Havet

1.4 – Le projet porté à la concertation

Dans le cadre de la concertation, l'avis du public pour la future gare de Rouen Saint-Sever a été sollicité sur l'emplacement du bâtiment voyageurs et les services que pourrait accueillir la future gare.

1.4.1 L'implantation du futur bâtiment voyageurs

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

Plusieurs secteurs pour la localisation du bâtiment voyageurs ont été étudiés : deux ont été écartés, et deux sont portés à la concertation.

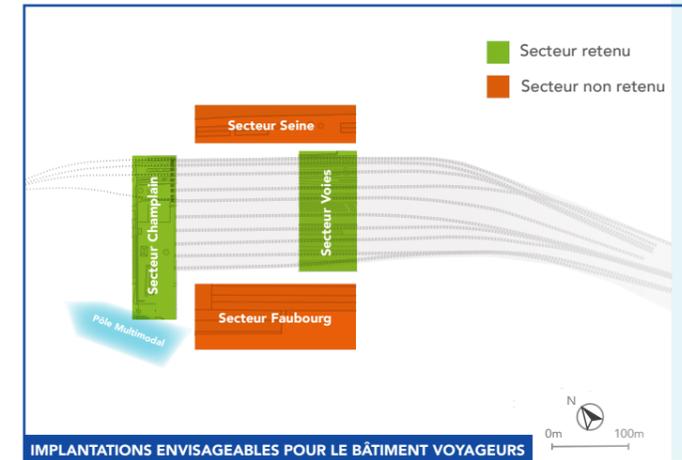
a) Les scénarios écartés pour la concertation

Le scénario « bâtiment voyageurs secteur Seine »

Présenté à titre indicatif, ce scénario envisage que le bâtiment voyageurs, 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 voyageurs 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 voyageurs 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.



Le scénario « bâtiment voyageurs secteur Faubourg »

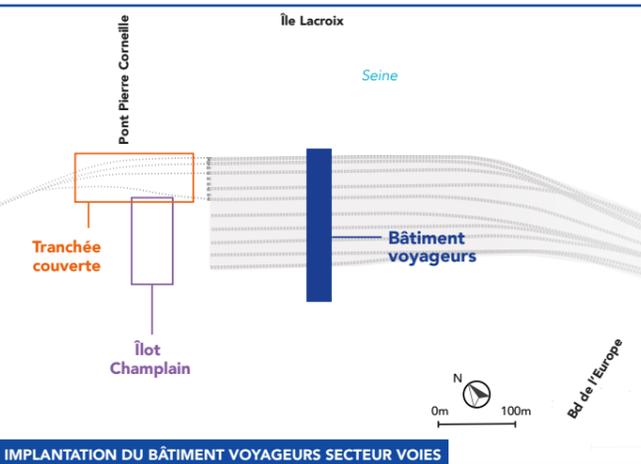
Ce scénario est le symétrique du scénario « secteur Seine » : il prévoit un bâtiment voyageurs en parallèle de la rue Desseaux, au sud-ouest du plan de voies ferrées. Une passerelle connectée au bâtiment surplombe les voies ferrées et vient desservir les quais. Ce scénario conserve certains défauts du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

b) Les scénarios retenus et portés à la concertation

Le scénario « bâtiment voyageurs secteur voies »



Ce scénario place le bâtiment voyageurs 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 voyageurs, 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.

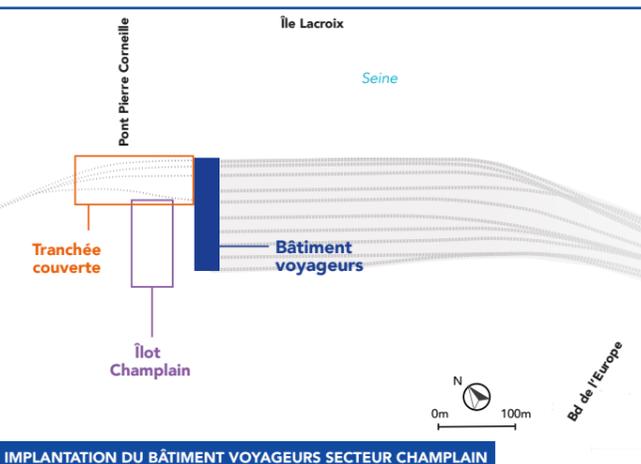
L'insertion architecturale du bâtiment voyageurs, notamment la façade de la gare visible depuis le pont Corneille et le pont Mathilde et l'utilisation des espaces de parvis permettant l'entrée en gare, restent à définir, tout comme l'aménagement de l'espace entre les voies et l'îlot Champlain.

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.

Les 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.

Le scénario « bâtiment voyageurs secteur Champlain »



Ce scénario propose une implantation du bâtiment voyageurs en tête de voies, en parallèle de l'avenue Champlain. L'implantation du bâtiment est contrainte par la différence de niveau entre le site et les voies de la LNPN en direction de Barentin qui passent sous le bâtiment voyageurs. 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.

Les avantages de ce scénario :

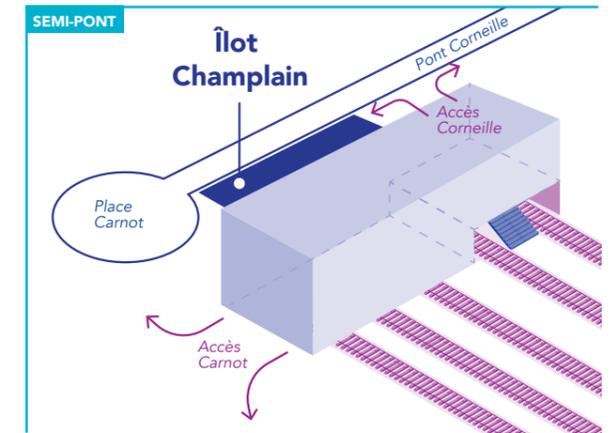
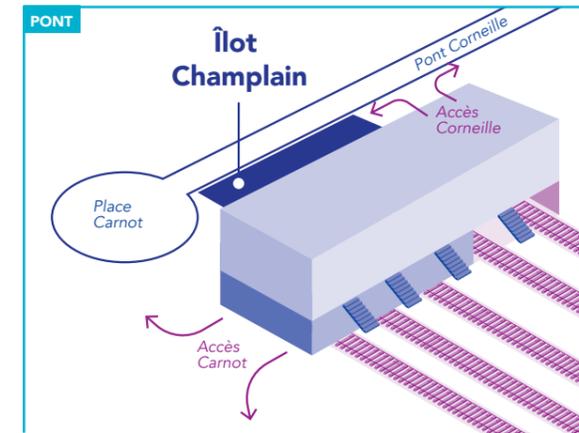
- un potentiel architectural fort avec un bâtiment en tout ou partie surélevé ;
- une meilleure gestion du risque d'inondation grâce à la surélévation du bâtiment dans la partie la plus exposée au risque inondation ;
- une facilité d'accès aux services en gare sur l'ensemble du parcours pour les voyageurs ;
- un espace gare intérieur lisible, procurant un accès pratique et lisible aux quais ;
- une proximité avec le nœud des transports en commun

Deux variantes pour l'implantation 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 les différences de niveaux ;
- 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 un niveau unique. Néanmoins, l'accès aux quais des dessertes régionales nécessite des dénivelés inutiles par rapport à l'implantation précédente. Une attention particulière devra être apportée à l'insertion de la gare, afin de la rendre visible.

Les deux variantes de ce scénario s'ouvrent sur la ville par un ou deux parvis à proximité de l'îlot Champlain et des points de desserte en transport en commun. Une attention particulière devra être apportée à l'insertion de la gare, afin de la rendre visible.



1.4.2 Le choix des services en gare

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 qui facilite l'accès au train pour tous les voyageurs, fluidifie et simplifie leurs déplacements, dans un environnement serein et propre ;
- une gare pratique, fonctionnelle et confortable qui optimise le temps d'attente des voyageurs et leur offre des services et des commerces utiles à leur voyage ou à leur vie quotidienne ;
- une gare remarquable qui marque l'expression d'une identité au cœur de son territoire ;
- une gare moderne qui met la mobilité durable et les nouvelles technologies au service de la qualité de vie.

2

LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

2.1 – Le cadre règlementaire

La concertation a été réalisée en application de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, afin d'informer et d'associer le public concerné à l'élaboration du projet.

Cet article prévoit que soit menée « une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées [sur] les projets et opération d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ».

La décision d'ouverture de la concertation a été signée par SNCF Gares & Connexions le 22 avril 2024.

2.2 – Les objectifs

La présente concertation avait pour objectif de recueillir l'avis du public sur le choix de l'emplacement du bâtiment voyageurs et sur les services que pourraient accueillir la future gare.

Pour le maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, l'objectif est ainsi d'être en mesure de préciser et de compléter ses intentions d'aménagement grâce au recueil des contributions du grand public et des acteurs du territoire : avis et propositions.

2.3 – Les modalités d'information et de participation

2.3.1 Les modalités d'annonce de la concertation

Les rencontres et réunions ont été annoncées :

- par une campagne média menée sur les réseaux sociaux Instagram et Facebook, avec un ciblage géographique sur le territoire de la métropole de Rouen ;
- par une communication via le site de Gares & Connexions ;
- par une campagne d'insertion dans les principaux titres de la presse normande ;



- par une actualité publiée sur le site Inpn.fr ;
- par plusieurs articles dans la presse régionale à la suite du point presse de lancement de la concertation le 30 avril 2024 ;
- lors de la réunion de lancement de la concertation, le 6 mai 2024, lors de laquelle environ 100 personnes étaient présentes en présentiel et 90 connectées via YouTube (retransmission en direct) ;
- par un flyer distribué en 75 000 exemplaires à Rouen, invitant les habitants à visiter le site internet et à s'inscrire aux rencontres concernant la future gare de Rouen Saint-Sever ;
- par un communiqué de presse, des actualités relayées sur le site internet de la ville de Rouen³, un article sur le site de la Métropole⁴ et un relais des réunions LNP sur les réseaux sociaux de la Métropole ;
- par la mise à disposition et l'envoi de supports de communication aux collectivités territoriales concernées (visuels réseaux sociaux, flyers, affiches).

2.3.2 Les modalités d'information

Afin d'informer le public plusieurs documents ont été mis à disposition sur le site internet :

- un dossier de concertation⁵ pour expliquer l'ensemble de la LNP, incluant le projet de future gare de Rouen Saint-Sever ;
- un livret territorial dédié à la future gare Rouen Saint-Sever⁶, mis à disposition sur le site internet LNP et lors de la balade-atelier dédiée à la concertation sur l'implantation du bâtiment voyageurs et des services en gare.



DOSSIER DE CONCERTATION



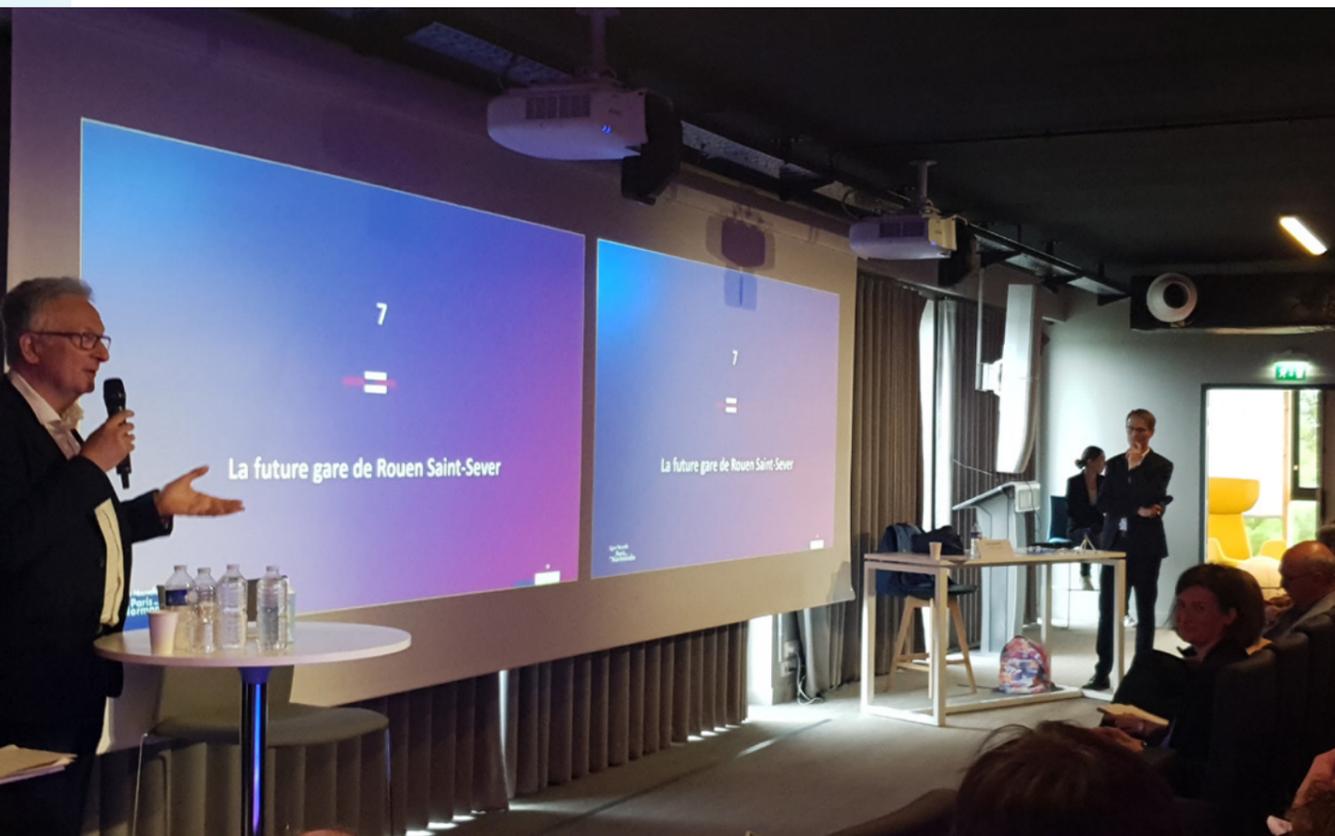
LIVRET TERRITORIAL DÉDIÉ À LA FUTURE GARE DE ROUEN SAINT-SEVER

³ Les actualités sont consultables sur <https://rouen.fr/agenda/2024/reunion-dinformation-future-gare-rouen-saint-sever> et <https://rouen.fr/agenda/2024/atelier-participatif-rouen-saint-sever>

⁴ L'article est consultable sur <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/actualite/2024/prochain-arret-saint-sever-55445>

⁵ Le dossier d'information et de concertation est consultable sur le site internet LNP : <https://www.lnnp.fr/sites/lnnp.fr/files/2024-05/Dossier%20de%20concertation%20de%20la%20LNP%20-%20Mai%202024.pdf>

⁶ Le livret territorial est consultable sur le site internet LNP : https://www.lnnp.fr/sites/lnnp.fr/files/2024-05/LNP_Livret%20territorial_Gare_Rouen_Saint-Sever.pdf



© stratéact

2.3.3 Les modalités de participation

Les modalités de participation à la concertation étaient les suivantes :

- **un espace d’expression digital**, hébergé sur le site internet du projet Ligne Nouvelle Paris - Normandie : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation> ;
- **des réunions publiques d’information** organisées, entre mai et juin 2024, dans le cadre de la concertation continue LNPN. Les documents de présentation et les comptes-rendus des réunions sont disponibles dans la rubrique médiathèque du site LNPN ;
- **une réunion publique d’information dédiée à la future gare de Saint-Sever** le 14 mai 2024, à Rouen. Une soixantaine de personnes ont pu interagir avec les maîtres d’ouvrage Gares & Connexions et SNCF Réseau, en présence de représentants de la métropole de Rouen, et des garantes de la concertation. Les documents projetés pendant la réunion sont consultables sur le site LNPN ([lien direct ici](#)) ainsi que le compte-rendu de la réunion publique d’information ([lien direct ici](#)) ;



© stratéact

- **une rencontre des voyageurs en gare Rouen Rive Droite** le 22 mai 2024, pour informer et échanger avec les usagers. L’équipe est allée à la rencontre des usagers pour leur présenter l’objet de la concertation LNPN et les inciter à s’inscrire à la balade atelier et déposer un avis sur le site de la concertation. Pendant les 3 heures de présence, plus de 100 échanges ont été réalisés et plus de 500 flyers d’information diffusés. Au-delà des explications fournies par l’équipe, un comptoir et une série de kakémonos permettaient d’offrir des informations supplémentaires ;
- **une balade-atelier du site d’implantation de la future gare** le 1^{er} juin 2024. Destinée à approfondir les échanges et recueillir les avis du public sur des sujets spécifiques tels que l’orientation du futur bâtiment voyageurs de la gare Rouen Saint-Sever et les services en gare, cette rencontre a rassemblé environ 60 personnes, habitants de Rouen, du quartier Saint-Sever, des communes voisines, et des associations. Après une présentation générale du projet au Quartier Libre (village culturel, situé sur le site de la future gare de Rouen Saint-Sever) les participants répartis en groupes ont visité les emplacements potentiels du futur bâtiment voyageur : le secteur voies et le secteur Champlain. À leur retour, les participants ont complété un mur d’expression pour exprimer leurs avis sur les sites visités. En sous-groupes, les participants ont ensuite fait des propositions de futurs services en gare. La visite fut également l’occasion d’échanger sur le projet urbain Saint-Sever Nouvelle gare.



© stratéact



© stratéact



© stratéact



3

ANALYSE QUANTITATIVE DES AVIS EXPRIMÉS

3.1 – Méthode d’analyse des contributions

Dans la perspective de l’élaboration du présent bilan du maître d’ouvrage, toutes les contributions émises pendant la durée légale de la concertation, ont été analysées. Ce document prend donc en compte l’ensemble des contributions exprimées et consignées via l’espace d’expression digital ou lors des rencontres réalisées (réunions publiques, balade atelier, etc.).

Les principes méthodologiques d’analyse des contributions sont les suivants :

- toutes les contributions ont été récupérées dans leur intégralité, lues et analysées grâce à une grille d’analyse thématique ;
- une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques. Dans le cadre du travail d’analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l’analyse quantitative repose sur le nombre total d’expressions du public sur chacune des thématiques.

Dans un souci de lisibilité, tous les verbatims n’apparaissent pas dans l’analyse qualitative. Les verbatims et les contributions mis en avant ont été jugés particulièrement représentatifs.

Une analyse fine des avis et des questions exprimés lors de la concertation a été réalisée et thématisée. À partir de cette analyse, le bilan du maître d’ouvrage tire également les enseignements de la concertation et précise les suites que SNCF Gares & Connexions entend donner au projet, à la lumière de ces enseignements.

3.2 – Les chiffres de la participation

Du 6 mai au 20 septembre 2024, 782 expressions ont été recueillies sur le projet LNPN. Parmi elles, **173 expressions** évoquent la future gare de Rouen Saint-Sever.

Ces expressions proviennent du site internet, des réunions publiques, de la balade atelier et de la rencontre voyageurs, selon la répartition suivante :

- 84 faites lors de la balade atelier du 1^{er} juin 2024 ;
- 59 recueillies lors des réunions publiques ;
- 25 déposées sur le site internet ;
- 5 issues de la rencontre voyageurs du 22 mai 2024.

Concernant les réunions publiques, 24 expressions ont été recueillies lors de la réunion de lancement du 6 mai 2024, 21 lors de réunion publique dédiée à la future gare le 14 mai 2024, 9 pendant la réunion de proximité à Rouen du 21 mai 2024 et 5 durant la réunion de proximité de Barentin le 30 mai 2024.

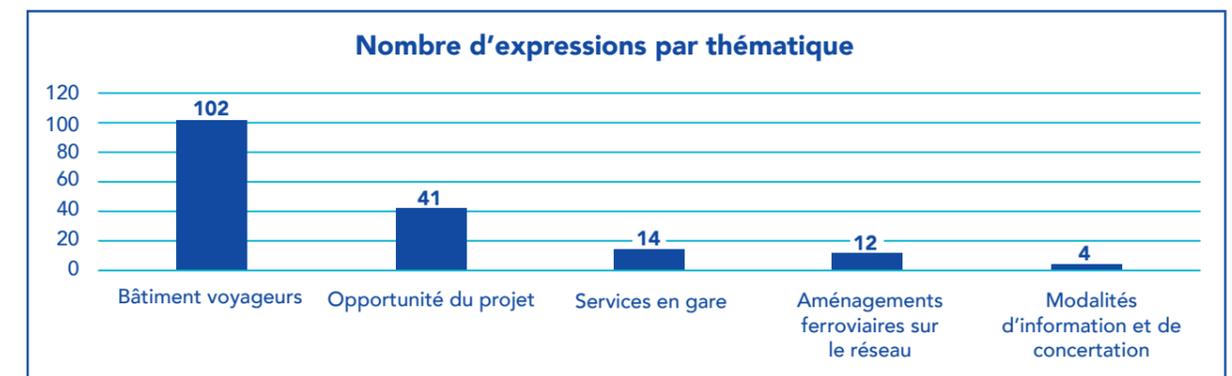
Parmi ces contributions :

- 148 ont été faites par des particuliers ;
- 17 par des associations ;
- 4 par des syndicats ;
- 2 par des journalistes ;
- 2 par des collectivités : les communes de Roumare et de Sotteville-lès-Rouen.

3.3 – Les thématiques abordées

Les 173 expressions sont réparties en **5 thématiques** principales. La majeure partie des expressions porte sur le bâtiment voyageurs et l’opportunité du projet avec respectivement 102 et 41 contributions.

Le grand nombre d’expressions sur le bâtiment voyageurs résulte en partie des expressions faites lors de la balade atelier du 1^{er} juin 2024, où les participants ont été invités à donner leur avis sur les scénarios d’implantation et les services en gare.



4

ANALYSE QUALITATIVE DES EXPRESSIONS

4.1 – L’opportunité d’une seconde gare à Rouen

41 contributions ont porté sur les raisons qui justifient la création d’une seconde gare à Rouen sur le site de Saint-Sever, le fonctionnement projeté avec l’actuelle gare de Rouen Rive Droite ou encore les impacts sur le cadre de vie.

4.1.1 Des positions contrastées sur les bénéfices

La majorité des contributions concernant l’opportunité du projet (27) ne prennent pas de position tranchée. Elles se présentent souvent sous forme de questions adressées à la maîtrise d’ouvrage, sans exprimer un avis clairement favorable ou défavorable à la future gare. Parmi les opinions explicites, seuls 4 participants soutiennent ouvertement le projet, tandis que 10 autres remettent en question la pertinence d’une seconde gare à Rouen. Ainsi, bien que le sujet fasse débat, **aucun consensus clair n’émerge en faveur ou en défaveur de la gare.**

Les avis explicitement favorables mettent en avant la contribution de la future gare à l’amélioration de la desserte de Rouen et de Caen, et la désaturation de la gare de Rouen Rive Droite. Certains participants insistent également sur les **opportunités économiques** offertes par la future gare. Par ailleurs, un participant souligne **l’intérêt environnemental** du projet, jugé « *indispensable au vu de l’urgence écologique* ».

■ ■ **Transférer la ligne Caen-Rouen sur cette gare de Rouen Saint-Sever est une priorité pour améliorer la desserte entre les deux métropoles normandes et leur faire gagner du temps. ■ ■**

Avis déposé sur internet, 13 mai 2024

Parmi les contributions qui mettent en doute l’intérêt de la future gare de Rouen, plusieurs personnes estiment que la création d’une nouvelle gare à Rouen **ne permettra pas de désaturer** le réseau ferré ni la gare de Rouen Rive Droite. Certains participants considèrent que la saturation actuelle du réseau pourrait être résolue en intervenant sur la partie francilienne de la ligne entre Paris et la Normandie. De plus, des usagers soulignent que le nombre et la taille des trains actuels laissent entrevoir la possibilité d’augmenter la capacité et la fréquence des trains sur cette ligne. L’un d’eux affirme que la gare de Rouen Rive Droite « *n’est pas en voie de saturation* » car elle « *possède de nombreux quais abandonnés* », tandis qu’un autre s’interroge : « *À partir de quel niveau d’augmentation des fréquences ferroviaires la gare actuelle de Rouen Rive Droite serait-elle effectivement saturée ?* ».

Pour certains participants, **le coût** de l’aménagement de la gare semble excessif, qualifié même de « *pharaonique* ». D’autant plus que la gare, ne contribuerait qu’à rétablir **un temps de trajet** « *normal* » entre Paris et Rouen, équivalent à celui d’avant-guerre.

Enfin, **le choix du site de Saint-Sever** est remis en question par deux contributeurs. La gare serait, pour l’un, « *inaccessible aux véhicules les plus polluants* » car construite dans l’actuelle Zone à faibles émissions (ZFE). Une participante suggère de construire la nouvelle gare à Sotteville-lès-Rouen « *de façon à utiliser les voies existantes* ».

■ ■ **Sur la rapidité, je rappelle simplement que le Paris Rouen en moins d’une heure a été réalisé dès avant-guerre (Autorail Bugatti). [...] Revenir à Paris-Rouen en une heure, ce n’est pour les Rouennais qu’un retour à la normale. ■ ■**

Avis déposé sur internet, 6 mai 2024

RÉPONSE DE SNCF RÉSEAU

L’opportunité de réaliser une seconde gare à Rouen a été établie au début des années 2000. La saturation du nœud ferroviaire rouennais a été mise en évidence dès le Schéma directeur de l’agglomération Rouen-Elbeuf élaboré de 1994 à 2001. Le principe d’une nouvelle gare d’agglomération fut alors acté sans que sa localisation précise ne soit arrêtée. À partir de 2003, la Région Haute-Normandie et le Syndicat mixte pour le SCoT de l’agglomération Rouen-Elbeuf ont engagé des études de comparaison de sept implantations possibles. Deux sites furent retenus : Sotteville-lès-Rouen et Saint-Sever.

Les études LNPN qui ont démarré en 2010 ont comparé ces deux sites en termes d’accessibilité et de performances pour la traversée de Rouen. À l’issue du débat public, RFF (devenu SNCF Réseau) a décidé en avril 2012 de retenir le principe fonctionnel d’une « traversée nouvelle de la Seine entre Sotteville et Yvetot avec une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever ». C’est ce scénario qui est présenté depuis 2014 dans le cadre de la concertation continue mise en œuvre dans le cadre du projet LNPN. Le site de Sotteville-lès-Rouen n’a pas été retenu du fait, notamment, des critères d’accessibilité et de centralité qui n’étaient pas remplis.

La future gare permet d’accueillir plus de trains et donc d’améliorer les fréquences. Elle s’inscrit ainsi en cohérence avec l’objectif de développement des liaisons périurbaines autour de Rouen avec des fréquences allant de 15 à 30 minutes selon les branches. Cet objectif se retrouve dans la démarche de services express régional métropolitain (SERM) de Rouen, en cours de préfiguration.

En ce qui concerne les temps de parcours, si ceux-ci ont augmenté du fait de la densification progressive du trafic francilien qui provoque un effet de « domestication » (les trains les plus rapides sont ralentis par les trains les plus lents, qu’ils ne peuvent dépasser), il est nécessaire de prendre du recul par rapport aux meilleurs temps de parcours « historiques ». Par exemple, dans les années 70 circulaient des trains dits drapeaux qui avaient une vocation « publicitaires ». Ceux-ci circulaient en heure creuse, lorsqu’il y a le moins de trafic, avec des arrêts courts et peu nombreux (arrêt d’une minute à Rouen pour les Paris - Le Havre) et des marges de régularité réduite. Ceux-ci ont finalement été arrêtés car ils étaient en décalage avec la demande (les Turbo trains étaient également des trains légers disposant d’une capacité d’emport réduite : 280 à 300 voyageurs).

4.1.2 Des questionnements sur le fonctionnement du scénario à deux gares

11 participants interrogent le scénario retenu de gare d'agglomération. Ce scénario prévoit que l'ensemble des circulations desserviront la gare de Rouen Saint-Sever et que 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.

De nombreuses interrogations demeurent quant au devenir de la gare Rouen Rive Droite, avec notamment la crainte de voir son utilisation baisser, voire disparaître. À ce titre, un participant estime que « les riverains de la gare rive droite ayant choisi d'habiter proche de cette gare » pour des raisons pratiques seront désavantagés « car ils devront aller sur la gare Saint-Sever pour prendre leur train ». Un représentant de la CGT des cheminots s'inquiète de la réduction des activités de la gare Rive Droite « oblige[r]ait les agents de la SNCF présents en gare Rive Droite à changer de lieu de travail ». Une dernière contribution interroge la validité des « études présentées il y a quelques années pour la nouvelle gare Saint-Sever ».

Des usagers de la gare actuelle regrettent également que le passage d'une gare à l'autre **allonge leur temps de trajet**. Une personne demande ainsi depuis quelle gare le temps de trajet sera d'une heure entre Paris et Rouen. Par ailleurs, plusieurs voix déplorent la situation particulière des habitants du plateau de Caux. Le maire de Roumare l'illustre bien : « Les communes du plateau de Caux, aujourd'hui en ligne directe jusqu'à Paris, auront désormais une correspondance à la gare Saint-Sever ». Cette évolution est vivement critiquée par un contributeur : « le bénéfice de cette nouvelle ligne profiterait exclusivement à l'agglomération de Rouen, tandis que les autres agglomérations du pays de Caux seront laissées de côté ».

Plus généralement, le scénario de gare d'agglomération est souvent **mal compris** par les participants. Par exemple, une personne regrette que « pour les trains provenant du Havre à destination de Paris (ou inversement), un changement de gares sera nécessaire pour les voyageurs ». Or, ce trajet sera direct et ne nécessitera pas de correspondance.

4.1.3 Les impacts sur le cadre de vie

9 contributions ont concerné les impacts de la future gare de Rouen Saint-Sever sur le cadre de vie des habitants rouennais.

Pour certains, la création de la gare de Rouen Saint-Sever induirait **une transformation de Rouen** avec le déplacement de l'attractivité vers la rive gauche : « il existe depuis plus de 30 ans dans l'esprit de beaucoup d'élus un vaste projet d'aménagement de l'agglomération rouennaise avec un focus sur l'idée d'un transfert du centre de l'agglomération de Rouen vers la rive gauche ». Une personne s'inquiète que la création de la gare de Rouen Saint-Sever participe à « appauvrir la rive droite ».

Plusieurs participants redoutent **une hausse des prix du foncier** dans le quartier de Saint-Sever et, plus largement, dans toute la métropole. Cette augmentation serait amplifiée par « l'exode de Parisiens » lié à la LNPN.

Par ailleurs, **l'impact sur les riverains** suscite des inquiétudes. Des précisions sont demandées sur le calendrier et la durée des travaux. Certains redoutent des nuisances sonores, potentiellement accentuées par le passage de trains de marchandises lorsque la gare sera en exploitation, demandent davantage d'informations et « une réponse sur les études d'impact ». L'UNSA Ferroviaire souligne la nécessité de mesures pour atténuer le bruit. Enfin, des habitants du quartier Saint-Sever concernés par l'expropriation demandent des précisions sur le délai de rachat de leurs appartements.

■ ■ Les futures mesures visant à atténuer le bruit sont cruciales, la gare étant appelée à devenir un terminus où se multiplieront les activités de freinage et de démarrage des trains. ■ ■

UNSA Ferroviaire, Réunion publique du 14 mai 2024

RÉPONSE DE SNCF RÉSEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS

Les trains voyageurs transférés de la gare de Rouen Rive Droite vers la nouvelle gare seront en grande majorité remplacés par d'autres trains voyageurs visant à augmenter les fréquences vers Dieppe et Yvetot. Les études à venir analyseront les éventuels impacts liés à l'augmentation globale des trafics avec attention. En effet, une étude de bruit sera réalisée sur les deux gares (Rouen Rive Droite et Rouen Saint-Sever) pour déterminer les niveaux sonores le long du réseau avant et après le projet. Celles-ci prennent en compte les évolutions et les types de trafic ferroviaire prévus afin de dimensionner, le cas échéant, les protections nécessaires pour respecter les seuils définis par la réglementation.

La future gare Saint-Sever sera traversée par deux voies dédiées au maintien du transit du fret desservant le port de Rouen situé en rive gauche. Le trafic fret passant par la nouvelle gare sera donc équivalent à celui qui dessert actuellement le port de Rouen en rive gauche.

Le calendrier et les modalités de réalisation des travaux de la gare et de la ligne nouvelle seront étudiés dans le cadre des prochaines phases d'étude. Les travaux de la gare de Rouen Saint-Sever seront réalisés en grande partie sur les emprises SNCF. Ils impacteront néanmoins les bâtiments du 2 et du 6 quai Anquetil pour permettre l'élargissement de la tranchée couverte. Par ailleurs, les travaux pourront avoir des impacts sur les circulations ferroviaires et sur les circulations routières dans le cadre des 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 des travaux sera alors élaboré pour limiter les nuisances et les périodes de coupure des axes routiers.

RÉPONSE DE SNCF RÉSEAU

Le Comité de pilotage LNPN du 8 février 2023 a confirmé le scénario de fonctionnement des deux gares de Rouen, faisant de Rouen Saint-Sever la gare d'agglomération de Rouen capable de répondre à l'augmentation des besoins de mobilités, d'accueillir toutes les dessertes de la ligne nouvelle, des liaisons régionales et périurbaines, d'offrir la meilleure robustesse des circulations et d'assurer le développement du fret ferroviaire porté par le trafic portuaire d'HAROPA, en disposant de voies dédiées.

Toutes les correspondances se feront dans la future gare Rouen Saint-Sever. La gare de Rouen Rive Droite deviendra une gare de passage et continuera d'être desservie par les trains en provenance d'Yvetot et Dieppe, qui rejoindront ensuite la gare de Rouen Saint-Sever en empruntant le viaduc d'Eauplet. Elle conservera sa configuration actuelle en termes de quais et de voies ferrées mais son bâtiment voyageurs sera réaménagé pour tenir compte de la baisse de fréquentation par rapport à la situation actuelle.

Rouen Saint-Sever sera la gare d'arrivée et de départ de l'ensemble des trains allant ou venant de Paris ou du Havre. Dans le cas d'un trajet entre Dieppe et Paris, la correspondance s'effectuera en gare de Rouen Saint-Sever. Dans le cas d'un trajet entre Yvetot et Caen via Rouen, le train empruntera soit la ligne nouvelle entre Barentin et Yvetot soit la ligne existante passant par Rouen Rive Droite. Dans les deux cas, la correspondance s'effectuera également dans la gare Rouen Saint-Sever. Le temps de trajet sera la seule différence entre les deux alternatives. En effet, l'itinéraire par Rouen Rive Droite sera plus long d'environ 5 minutes par rapport à celui par la ligne nouvelle arrivant directement en rive gauche.

Le projet de création de la gare de Rouen Saint-Sever est accompagné par un projet de modification des dessertes en transport en commun piloté par la Métropole Rouen Normandie, qui vise notamment à améliorer la liaison entre les gares de Rouen Saint-Sever et de Rouen Rive Droite.

Concernant l'activité et l'emploi du personnel ferroviaire, au stade actuel des études, on peut estimer que l'activité sur les deux gares va globalement croître du fait de l'accroissement du trafic et du nombre de voyageurs. Le fonctionnement à deux gares fera l'objet de la mise en place d'une organisation du travail adaptée à cette nouvelle configuration. Le dialogue avec les exploitants, d'ores et déjà entamé, sera poursuivi tout au long du projet.

4.1.4 L'articulation de la future gare Rouen Saint-Sever avec le Service express régional métropolitain (SERM) rouennais

11 expressions abordent le sujet du SERM rouennais de son articulation avec la future gare Rouen Saint-Sever.

■ ■ Quelle articulation dans les études entre la réalisation de la Nouvelle Gare Saint-Sever et la réalisation du Service Express Régional Métropolitain dont la candidature a été déposée le 22 avril par la Région et la Métropole ? ■ ■

Association SOS Gares, Réunion de lancement du 6 mai 2024

Des participants s'inquiètent du **devenir des dessertes locales** prévues dans le cadre du SERM, notamment entre la gare Rouen Saint-Sever et les gares de Saint-Pierre-lès-Elbeuf, Petit-Couronne, Grand-Couronne, Yvetot, Elbeuf, Saint-Aubin, Elbeuf-Ville, Serqueux, Gisors. Des interrogations portent également sur les liaisons interrégionales vers Amiens, Caen, Val-de-Reuil, Mantes-la-Jolie, Lille et la Bretagne. L'avenir de certaines gares, notamment celle de Barentin, est également questionné.

L'association SOS Gares et la commune de Sotteville-lès-Rouen proposent de réfléchir à « *un système de diamétralisation des terminus à chaque bout de ligne* ». L'association SOS Gares ajoute que « *cette solution alternative permettrait le maintien de la gare de Rive Droite* ».

Par ailleurs, il est demandé si les aménagements à réaliser sur le réseau, notamment le plan de voies, prennent en compte l'augmentation de la fréquence des trains prévue avec le SERM.

■ ■ Le projet de SERM, qui se veut diamétral, sera-t-il compatible avec la gare de Rouen Saint-Sever, qui est pensée comme un terminus pour les circulations locales ? ■ ■

Alexis Vernier, Conseiller municipal, Sotteville-lès-Rouen, Réunion publique du 21 mai 2024

Le **schéma des voies en gare** interroge et des précisions sont demandées concernant la longueur des voies et la capacité des voies en impasse à accueillir des trains longs.

Une contribution s'intéresse à « *la répartition du trafic entre les voyageurs et le fret* » au sein de la future gare.

Le futur Service express régional métropolitain (SERM) rouennais

Pour répondre aux enjeux de la mobilité quotidienne de l'aire métropolitaine de Rouen, les autorités organisatrices de la mobilité ainsi que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions se sont engagées dès 2019 pour la mise en service d'un SERM à Rouen, articulé 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-Austreberthe, 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 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 d'améliorer les fréquences de desserte pour atteindre un niveau de service encore plus performant.

Enfin, l'association SOS Gares s'étonne de l'absence de **voies de la future gare vers l'ouest de Rouen**, ce qui, avec la réouverture de la ligne vers Elbeuf-Ville, permettrait la desserte de Petit-Quevilly, Grand-Quevilly ou encore Petit-Couronne et Grand-Couronne.

Pour l'ensemble des aménagements à réaliser, une interrogation porte sur la prise en compte de la croissance du trafic prévue dans le cadre du SERM dans leur conception et leur dimensionnement.

■ ■ Sur le schéma des voies en gare, les voies de Paris/Le Havre traversantes semblent plus longues que les autres voies (bloc de voies Amiens/Dieppe et bloc de voies Caen/Elbeuf). Quelle longueur sera adoptée ? 270 m (UM2 des Omneo actuels) ou plus longs jusqu'à 400 m (UM2 de TGV) ? Est-il prévu que les autres voies à quai en impasse accueillent des trains longs (au minimum 270 m) en cas d'interception de circulations sur les voies traversantes de/vers Paris ? ■ ■

Association SOS Gares, Avis déposé sur le site internet le 23 mai 2024

RÉPONSE DE SNCF RÉSEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS

La desserte des haltes locales dans l'aire métropolitaine est un des objectifs du SERM qui vise à améliorer la desserte locale en milieu urbain dense quand cela est possible. Le principe de base des études a été de proscrire tout renoncement d'offre par rapport à la situation actuelle. Les haltes régionales resteront donc desservies par les liaisons interrégionales.

La future gare Rouen Saint-Sever a été conçue en réponse à l'expression de besoin formulée par la Région Normandie, autorité organisatrice de la mobilité, en ce qui concerne le développement des dessertes périurbaines. Le dimensionnement de la future gare intègre donc les besoins liés au développement du SERM, qui envisage des fréquences de circulation des trains allant de 30 mn à 15 mn selon les branches de l'étoile ferroviaire de Rouen.

En termes d'infrastructures, cela se traduit par un plan de voie comportant, à terme, 15 voies et 7 quais (11 voies et 6 quais à l'ouverture de la gare) auxquelles s'ajoutent deux voies traversantes dédiées au maintien du transit du fret desservant le port de Rouen situé en rive gauche. Sur les 15 voies à quai qui seront créées, 8 seraient utilisées par les trains du SERM.

Les flux de voyageurs pris en compte pour le dimensionnement des quais, des circulations verticales et du bâtiment voyageurs intègrent également les besoins et les projections de trafic du SERM.

La diamétralisation des lignes est une solution en exploitation utilisée pour limiter les stationnements longs dans les gares qui ne disposent pas des voies pour le faire sans gêner les autres circulations, comme c'est le cas à Rouen Rive Droite pour les Yvetot – Elbeuf. Les données issues des études de déplacements réalisées montrent que les trafics de voyageurs entre Yvetot et Elbeuf sont faibles et que les flux majoritaires sont majoritairement à destination de Rouen. La diamétralisation de ces trains ne correspond donc pas à un besoin de déplacement.

La conception d'une gare « en terminus » (en ce qui concerne les quais dédiés aux circulations périurbaines et régionales) ne permet pas d'envisager des diamétralisations mais permet en revanche de mieux assurer le principe de hub de correspondances en gare de Rouen Saint-Sever, de manière performante, pour démultiplier les dessertes proposées autour de Rouen et en Normandie.

4.2 – Les aménagements ferroviaires sur le réseau

12 expressions concernent des aménagements sur le réseau ferroviaire pour le fonctionnement des dessertes liées à la future gare.

Quelques contributions concernent les infrastructures ferroviaires existantes, à savoir le viaduc d'Eauplet et le triangle de Darnétal.

Pour relier la gare de Rouen Saint-Sever à celle de Rouen Rive Droite, il est proposé « *d'utiliser en surface la ligne actuelle en sortie de la gare de Rouen Rive Droite vers Paris, au niveau de Sotteville-lès-Rouen, sur le pont plutôt que de passer sous la Seine pour rejoindre les deux gares* » : le projet retient effectivement cette solution avec un passage des trains sur le **viaduc d'Eauplet**.

Plusieurs demandes concernent la nature des aménagements au niveau de **la bifurcation du triangle de Darnétal**, actuellement interdite au trafic de voyageurs, pour « *la rendre apte au trafic voyageurs* » et « *augmenter la capacité globale et d'éviter les cisaillements* ». Enfin l'association SOS Gares demande quelles seront les voies empruntées par les trains à destination de Serqueux, Amiens ou Gisors au niveau de cette bifurcation.

■ ■ Pour quelles raisons les trains à destination de Serqueux/Amiens/Gisors [...] devront-ils emprunter, au niveau de la bifurcation de Darnétal le raccordement de Sotteville, actuellement interdit à la circulation des trains de voyageurs en charge ? ■ ■

Association SOS Gares, Avis déposé sur le site internet le 23 mai 2024

Les infrastructures ferroviaires à réaliser ont soulevé de nombreuses demandes de précisions.

Une personne demande **si l'ouvrage d'art de franchissement ferroviaire ou saut-de-mouton** permettant de rejoindre le viaduc d'Eauplet pourra être emprunté par les trains de fret, afin de permettre « *des itinéraires sans cisaillement depuis la rive droite et Eauplet vers les voies portuaires de la rive gauche comme actuellement* ».

Une autre s'interroge sur les conséquences de **la reprise de la tranchée couverte** rive gauche sur la circulation routière, ainsi que sur les mesures mises en œuvre sur la tranchée existante pour « *traiter le « cancer du béton »* », à l'origine de la destruction de la tranchée couverte Sud en 2022.

À propos du **faisceau Clamagérain**, une personne souhaite savoir si « l'accès ferroviaire aux silos Sénalia de la presqu'île Elie traversant le boulevard Jean de Béthencourt » en phase de travaux puis d'exploitation sera conservé.

L'association SOS Gares pose de nombreuses questions concernant le **réaménagement du plan de voies à Sotteville-lès-Rouen**. Concernant le raccordement vers Sotteville et Paris, elle questionne son emplacement potentiel (site de l'ancien dépôt, postes d'aiguillage G ou H, ou encore 2+R), sa vitesse praticable (60 km/h ou plus), ainsi que la création d'un saut-de-mouton. Elle s'inquiète également du fait qu'un « certain nombre de voies seraient en impasse » et dédiées à des flux spécifiques (TER ou SERM), au lieu de privilégier un plan des voies offrant une grande capacité et flexibilité d'exploitation, notamment en cas d'aléas ou d'incidents. Elle exprime enfin des inquiétudes concernant la modification et l'emplacement des voies dédiées au fret et propose de mettre en place « un centre de distribution urbain pour assurer les services du dernier kilomètre en train, grâce aux deux voies fret ».

■ ■ **Nous n'avons aucune visibilité, aucune information sur les infrastructures ferroviaire, leurs caractéristiques, en particulier le plan des voies, devant constituer l'avant-gare de cette future gare. ■ ■**

Association SOS Gares, Avis déposé sur le site internet le 23 mai 2024

Le viaduc et la bifurcation de Tourville, « séparant les voies vers Elbeuf et celles pour Paris », font l'objet de questionnements en raison du nombre limité de trains qu'ils peuvent accueillir par heure. La FNAUT Normandie souhaite ainsi la création d'aménagements afin « de répondre aux exigences nationales de fréquence d'exploitation prévues par le SERM » : « des bifurcations à Malaunay et Tourville-la-Rivière », « un saut-de-mouton entre les gares de Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray » ou « un saut de mouton à Tourville » sont proposés.

■ ■ **La bifurcation de Tourville, qui ne peut accueillir que 16 trains maximum par heure, est proche de la saturation. Les projets de la LNPN et du SERM représentent une circulation de 20 trains par heure si la fréquence du SERM est de toutes les 30 minutes, voire de 28 trains par heure si la fréquence du SERM est de 15 minutes. Sans la création du saut-de-mouton à Tourville, ces projets seront impossibles à mettre en place. ■ ■**

FNAUT Normandie, Réunion publique du 21 mai 2024

4.3 – Le bâtiment voyageurs

102 expressions concernent le bâtiment voyageurs, l'accessibilité de la gare et son insertion urbaine. Une partie résulte des travaux menés lors de la balade-atelier du 1^{er} juin. Ces contributions sont particulièrement riches : elles ont été produites par des groupes de participants, chacun composé de 20 personnes, qui ont collaboré pendant 1h30 pour proposer des réponses collectives.

4.3.1 Les scénarios d'implantation du bâtiment voyageurs

Durant la concertation, 53 expressions ont été recensées concernant les scénarios d'implantation du bâtiment voyageurs présentés durant la concertation. L'option d'un bâtiment voyageurs secteur Champlain semble plébiscitée par les participants.

Le bâtiment voyageurs du secteur Champlain est perçu comme « beaucoup plus accessible et visible ». Il serait mieux connecté au reste de la ville, notamment à la rive droite. Un « bâtiment frontal » aux voies est perçu comme un avantage, permettant un accès en bout de quai, « plus intuitif ». Cette localisation offrirait également une plus grande proximité avec les transports en commun, facilitant les déplacements. Le scénario présente également un atout acoustique, jouant le rôle « d'écran » pour les riverains de l'ouest.

À propos des variantes de ce scénario, la gare en « semi-pont » suscite des avis relativement tranchés. Cette configuration pourrait « fluidifier le flux de voyageurs ». Les contributeurs insistent sur l'importance de maintenir une accessibilité piétonne simple et efficace, en tenant compte des usagers aux besoins spécifiques (valises lourdes, poussettes, etc.). L'accès de plain-pied aux quais est largement préféré, car il rendrait la gare plus « accueillante » et « fiable » pour tous. La configuration en « pont » soulève des réserves : elle pourrait compromettre la création « d'un vrai parvis côté Carnot », freinant ainsi la dynamisation de la rive gauche.

■ ■ **Le bâtiment en semi-pont présente un avantage majeur pour les dix voies en impasse : il permet un accès aux quais sans escaliers, alors que toutes les autres solutions nécessitent systématiquement des accès aux quais avec escaliers. [...] Ainsi seules les quatre voies passantes nécessiteraient des escaliers. ■ ■**

Participant à la réunion publique du 14 mai 2024

Des réserves sont formulées sur le **bâtiment voyageurs secteur Voies**. Sa localisation est jugée « trop en retrait, pas assez visible et peu intégrée à la ville ». Sa proximité avec la rue de Bammeville, considérée « excentrée » et « trop étroite », n'est pas appréciée. Ce scénario éloignerait également la gare des transports en commun, notamment de la place Carnot et des bus. De plus, sa conception en surplomb des voies rendrait les voyageurs dépendants des ascenseurs et escalators pour accéder au bâtiment.

Enfin, un participant exprime son incompréhension face à l'abandon du **scénario secteur Faubourg**. Selon lui, la proximité avec le pôle multimodal faisait de ce secteur une option idéale pour faciliter les échanges. Il considère ce choix comme le plus adapté et regrette qu'il ait été écarté.

■ ■ **Je ne comprends pas pourquoi le secteur Faubourg n'a pas été retenu. C'est peut-être le secteur qui était le plus adapté en termes d'intermodalité avec le pôle multimodal à proximité. ■ ■**

Participant à la réunion publique du 14 mai 2024

■ ■ **Il est essentiel de disposer d'une interface adaptée entre la gare et la ville, reliant efficacement les accès piétons, les transports en commun et les autocars régionaux, car cette bonne connexion influencera fortement l'attractivité de la gare. ■ ■**

FNAUT Normandie, Réunion publique du 14 mai 2024

4.3.2 L'accès à la gare par tous les modes de transport

39 expressions évoquent l'accessibilité de la gare et l'intermodalité.

Les contributeurs ont largement plébiscité **une multiplicité des accès**, par « plusieurs axes » pour éviter « l'engorgement ». Ainsi, sont proposés pour le bâtiment voyageurs « un accès Nord par les quais de la Seine rive gauche, un accès Ouest par l'avenue Champlain et un accès Sud par la rue de Bammeville ». Quelques participants proposent un accès près du pont Corneille couplé à un autre accès depuis la place Carnot ou la création de « deux passerelles traversant l'île Lacroix pour créer un accès depuis la place Saint-Marc pour le bâtiment voyageurs Secteur Champlain ».

RÉPONSE DE SNCF RÉSEAU

La saturation du nœud de Rouen est liée à la présence de plusieurs points durs en ligne (viaduc d'Eauplet, bifurcations de Darnétal, de Malaunay et de Tourville) et à la configuration de la gare actuelle Rouen Rive Droite. Celle-ci est en tranchée couverte, enclavée entre deux tunnels à deux voies et ne dispose que de six quais, dont certains sont trop courts.

La seule création d'une gare à Saint-Sever ne suffira pas à atteindre les objectifs visés en termes de trafic ferroviaire. C'est pour cette raison qu'elle est couplée à la réalisation d'une section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin. Cette réponse globale (une gare associée à une ligne nouvelle) permettra ainsi de disposer de quais supplémentaires permettant d'accueillir plus de trains en gare et de contourner les points durs précédemment cités tout en rejoignant au plus vite la ligne Paris – Le Havre.

La mise en œuvre de l'offre de service cible nécessite la circulation de trains dont les itinéraires emprunteront les bifurcations de Darnétal ou de Tourville. Des études sont en cours pour affiner le niveau d'offre de service envisageable en fonction des interventions possibles au niveau de ces points durs de l'infrastructure ferroviaire rouennaise.

En ce qui concerne l'utilisation du saut-de-mouton permettant de rejoindre le viaduc d'Eauplet, le choix fonctionnel qui a été fait depuis le débat public est celui d'une ligne nouvelle dédiée aux circulations voyageurs. Les infrastructures créées pour la LNPN ne seront donc pas conçues pour les trains fret pour des raisons d'exploitation (ne pas ralentir les trains rapides) et de coût (une pente admissible plus faible allongerait ouvrages d'art). Le saut-de-mouton permettant de rejoindre le viaduc d'Eauplet ne pourra donc pas être circulé par des trains de fret.

La réouverture de la ligne vers Elbeuf-ville est étudiée dans le cadre d'une autre étude qui n'est pas directement liée à LNPN. Cependant, les deux projets sont bien compatibles.

Concernant l'**intermodalité**, les participants demandent que soient pris en compte tous les modes de transport : vélos, voitures, bus et tramway.

Lors de la balade-atelier, les participants ont proposé que **les accès piétons** soient par le nord, le sud et l'ouest du bâtiment voyageurs. Une passerelle « d'accès vers la gare routière » est souhaitée.

Plusieurs contributeurs soulignent l'importance de densifier **les pistes cyclables**. Quelques avis précisent le besoin d'espaces pour le stationnement des vélos, et de penser leur sécurité.

Quelques avis mettent en avant les besoins en places de **stationnement pour les voitures**. La présence de parkings à proximité de la gare, suggérés « en silo », du fait de « l'inondabilité » du secteur est souhaitée. Les riverains privilégient un système permettant d'éviter les « voitures-tampons » dans les rues voisines. Une personne cite comme exemple les bus stationnant actuellement avenue Champlain et qui « pénalisent » les habitants du quartier. Certains estiment que « la voiture du particulier doit être maintenue à distance de la future gare ». Une personne propose de localiser le « parking » et « un dépose-minute pour les taxis » au sud de la gare.

Par ailleurs, les participants soulignent la nécessité d'optimiser les correspondances entre le train et les **transports en commun**, tout en renforçant la desserte de la future gare.

Quelques pistes sont suggérées pour le tramway : un « débranchement depuis la ligne actuelle à Joffre Mutualité via le cours Clémenceau », « une nouvelle traversée de la Seine pour atteindre l'île Lacroix puis le boulevard Gambetta », une déviation de la ligne Technopôle ou « une tramification d'une partie du TEOR ». Un contributeur cite la gare de Caen comme modèle d'interconnexion réussie entre le tramway et le train.

Pour le réseau de bus, les participants proposent les extensions du TEOR et du F1, plutôt que celle du tramway, jugée « trop coûteuse », la mise en service de la ligne T5 « attendue depuis longtemps par les étudiants », ou encore l'aménagement de sites propres pour les « trois bus menant à la gare par la rue de la République ». Plusieurs participants s'interrogent sur l'organisation de la future gare routière et des types de bus qui la desserviront : « Un Teor ou un Fast ? Les deux ? ». Lors de la balade-atelier, l'idée de « diviser la gare routière en deux » a été avancée, avec une implantation rive droite et une autre rive gauche. Il est également suggéré d'exploiter l'espace non utilisé par l'emprise de la future gare routière pour y accueillir les autocars, notamment ceux du réseau NOMAD.

Enfin, une proposition originale est faite pour l'introduction d'une **navette fluviale** desservant la gare.

Plus largement, pour améliorer l'accessibilité de la gare, quelques participants proposent de **renforcer la signalétique**, par exemple en utilisant « des affiches avec QR code menant vers une carte avec les coordonnées de la gare ».

■ ■ **Le pôle gare Saint-Sever étant entièrement à concevoir, il serait fortement dommageable de ne pas parvenir à assurer une qualité de correspondance au moins aussi bonne qu'avec l'actuelle gare de Rouen Rive Droite, voire de meilleure qualité, et de ne pas favoriser la jonction à pied et à vélo avec le centre-ville. ■ ■**

Avis déposé sur le site internet, 24 juin 2024

4.3.3 L'insertion urbaine du bâtiment voyageurs

10 expressions portent sur l'intégration de la future gare au sein du nouveau quartier ainsi que sur l'architecture du bâtiment voyageurs.

Plusieurs avis suggèrent de « **transformer l'îlot Champlain** », constitué des immeubles situés entre l'avenue Champlain et le site de la future gare Rouen Saint-Sever, afin de permettre une extension du bâtiment voyageurs. Sur ce point, les opinions divergent : certains préconisent la démolition des immeubles, tandis que d'autres privilégient leur préservation. Un contributeur suggère la création d'un accès piéton « entre les immeubles » de l'îlot.

Concernant l'**aménagement des espaces extérieurs**, la création d'un large parvis pour le bâtiment voyageurs du secteur Champlain est une proposition récurrente. Par ailleurs, les participants à la balade urbaine recommandent de prolonger l'aménagement des quais jusqu'au parvis de la gare afin d'assurer une continuité des cheminements.

La composante architecturale du bâtiment fait également l'objet de réflexions. Les participants expriment le souhait d'une gare « visible de loin », dont la silhouette pourrait être pensée sous forme de « skyline ». La gare devrait à la fois être emblématique du nouveau quartier et s'inscrire en cohérence avec l'architecture historique de Rouen. Certains suggèrent qu'elle soit « végétalisée » et moins bétonnée. À ce titre, des participants ont indiqué qu'ils souhaitaient un « bâtiment éco-construit », privilégiant le « circuit-court » des matériaux et l'économie circulaire, par exemple en créant « une gare en carton » (en provenance de l'usine Chapelle Darblay de Rouen).

Enfin, une contribution questionne la prise en compte du risque inondation et des effets du changement climatique dans la conception de la gare.

■ ■ **Comment la gare va-t-elle s'intégrer dans le paysage ? À quoi va-t-elle ressembler ? Nous avons besoin de ces éléments pour se projeter dans le long terme. ■ ■**

Participant à la réunion publique du 14 mai 2024

RÉPONSE DE SNCF GARES & CONNEXIONS

Plusieurs localisations et typologies de bâtiment voyageurs pour la future gare Saint-Sever ont été envisagées. Sur les quatre scénarios étudiés, deux ont été écartés.

Le scénario d'implantation dit « secteur faubourg » a été écarté de la poursuite des études en raison, notamment, de son accessibilité limitée. Entièrement tourné vers le quartier Saint-Sever, cette hypothèse ne permettait pas de connecter visuellement et fonctionnellement la future gare à la rive droite. Le scénario dit « Bâtiment voyageurs secteur Seine » a quant à lui été écarté du fait de sa forte exposition au risque d'inondation et pour ses moindres performances en termes d'accessibilité et de connexion aux modes de transports urbains, d'ouverture vers le quartier Saint-Sever et de confort pour accéder aux quais.

La configuration du bâtiment voyageurs et les conditions d'accès aux quais des deux scénarios d'implantation présentés sont contrastées. Dans le cadre du scénario dit « Secteur Champlain », sous réserve du résultat des études hydrauliques en cours portant sur l'impact du risque inondations, la poursuite des études porterait sur un bâtiment en semi-pont, permettant de garantir un accès plain-pied des voies terminus. Les voies se situant au nord de la gare (dédiées aux trains LNPN) étant traversantes sous le bâtiment gare, l'accès aux quais correspondants se fera nécessairement par une structure en pont au-dessus des voies.

En ce qui concerne le scénario dit « Secteur Voies », la configuration en pont du bâtiment voyageurs impliquerait obligatoirement la création d'accès en surplomb des voies, générant des dénivelés frustratoires pour l'accès des voyageurs à l'ensemble des quais (montée des voyageurs dans la gare en pont depuis la voirie, puis descente des voyageurs vers leur quai de départ, et inversement).

La réalisation d'une gare en surplomb suppose la mise en œuvre d'une multiplicité de liaisons mécanisées entre le bâtiment et les quais, afin de garantir le service et le confort des voyageurs. Dans tous les cas de figure, le projet répondra à l'ensemble des normes d'accessibilité et garantira la visibilité des équipements et cheminements afin de faciliter la fluidité de déplacement.

Le traitement des espaces de parvis attenants à la future gare sera effectué de manière à garantir la visibilité optimale du bâtiment voyageurs et une entrée de gare de grande qualité fonctionnelle et architecturale.

Les gares doivent être connectées au réseau de transport des villes et des territoires. On doit pouvoir arriver et quitter la gare facilement à vélo, à pied, en transport en commun, en voiture, en taxi). L'intermodalité, c'est envisager la gare comme un trait d'union dans un voyage qui demande d'emprunter plusieurs modes de transport. La conception du futur bâtiment voyageurs et de son parvis sera menée en tenant compte de l'implantation de nouvelles fonctionnalités intermodales aux abords de la gare actuellement étudiées par la Métropole et la Région de Normandie (dessertes bus, tramway, cars) ou par SNCF Gares & Connexions (parking, taxis, vélos).

En l'état actuel des études, la réalisation des travaux d'élargissement de la tranchée couverte pour permettre le passage des voies vers Le Havre nécessitera la démolition des deux bâtiments situés aux 2 et 6 quai Anquetil.

Pour la conception, la construction et l'exploitation de la future gare, SNCF Gares & Connexions mettra en œuvre dès la conception la méthode EMC2B (Energie, Matière, Carbone, Climat, Biodiversité). Cette méthode sous-pèse l'empreinte écologique d'un projet, de la très petite taille (par exemple du mobilier urbain), jusqu'à l'échelle territoriale. EMC2B est une métrique simple qui permet d'apprécier les cinq transitions que tout projet doit porter. A travers quelques valeurs, nous recensons la quantité de matières utilisées et leur origine (matière) ; les émissions de gaz à effet de serre (carbone), consommations et production d'énergie (énergie), albédo (climat) ou encore le nombre d'arbres conservés ou plantés (biodiversité).

4.4 – Les services en gare

Un total de 14 contributions porte sur les services en gare. Parmi elles, 5 résultent des travaux menés lors de la balade-atelier du 1^{er} juin. Ces contributions sont particulièrement riches : elles ont été produites par des groupes de participants, chacun composés de 20 personnes, qui ont collaboré pendant 1h30 pour proposer des réponses collectives.

Les expressions convergent en faveur d'une gare intégrant divers services pour les voyageurs comme les habitants.

Plusieurs avis soulignent l'importance des **services essentiels** pour répondre aux besoins des voyageurs. À ce titre sont évoqués en premier lieu des « *toilettes gratuites* » et « *nombreuses* », et l'accès à l'eau potable avec « *des fontaines* » par exemple. La billetterie constitue également une préoccupation majeure avec une demande pour des « *guichets d'achat/retrait pour tous les modes de transports notamment des tickets de métro parisiens* ». Il est demandé que ces guichets soient « *en nombre suffisant* » et « *ouverts du premier au dernier train* ». Quelques contributeurs souhaiteraient également l'inclusion de « *bagageries et consignes* ». L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et la nécessité d'une « *présence humaine en gare* » sont également soulignées.

Plusieurs contributeurs proposent également d'inclure des **services permettant d'améliorer l'expérience des voyageurs** avec :

- des commerces variés incluant un kiosque à journaux, des boutiques de vêtements, des espaces haut de gamme, et des commerces de proximité pour satisfaire une clientèle variée ;
- des offres de restauration comprenant cafés, restaurants et vente à emporter avec une suggestion originale d'un « *bar à chat* » ;
- des espaces pour se détendre, notamment des espaces verts, et des espaces dédiés aux enfants. L'idée d'inclure « *des bancs et tables pour des pauses pique-nique avec vue sur la Seine* » a également été émise.

Quelques **services innovants** sont également suggérés avec des espaces de coworking, des stations de recharge pour vélos électriques ou des consignes pour trottinettes.

Par ailleurs, la gare n'est pas uniquement perçue comme un lieu de passage, mais également comme **un espace de vie sociale**. Plusieurs propositions sont ainsi formulées à destination des habitants de Rouen pour des services culturels : salles d'exposition, scènes ouvertes, salle de concert, billetterie culturelle, espaces de lecture.

Concernant **le Quartier Libre**, plusieurs personnes expriment leurs inquiétudes sur son devenir et souhaitent que le lieu soit pérennisé dans le projet de la future gare. D'autres propositions concernent la création d'infrastructures sportives ou de marchés de producteurs locaux.

■ ■ **Vous avez permis, d'abord pendant trois ans, puis dix, le projet du Quartier Libre. Merci infiniment d'avoir rendu cela possible en mettant à disposition le terrain. Ce projet a grandement contribué à la vie culturelle de Rouen rive gauche, qui en a particulièrement besoin. Aujourd'hui, il reste temporaire. Je suggère d'assurer sa pérennité en le prenant en compte dans le futur aménagement de la gare. ■ ■**

Participant à la réunion publique dédiée à la future gare, 14 mai 2024

RÉPONSE DE SNCF GARES & CONNEXIONS

SNCF Gares & Connexions a pour objectif d'accueillir tous ses clients dans les meilleures conditions. La sécurité, la propreté, la qualité de l'accueil et de l'information et l'accessibilité sont nos priorités. Nous mettons tout en place pour faciliter le passage en gare des voyageurs et des visiteurs : confort, services, offre commerciale de qualité, espaces et services adaptés.

Une gare est bien plus qu'un bâtiment permettant de prendre le train, il s'agit d'un écosystème complexe, point d'accès au réseau national comme au territoire dans lequel elle s'insère. Elle est à la fois un lieu de mobilité, un marqueur urbain, un outil de dynamisme local, un lieu de vie où des profils diversifiés se mélangent.

La gare ne s'envisage pas de manière isolée mais fait pleinement partie du réseau ferroviaire français. Elle constitue l'un des éléments d'une stratégie multisites et répond à des codes précis, pensés à l'échelle nationale, fondés sur près de deux siècles de développement ferroviaire et appliqués dans toutes les gares du réseau.

Quatre thèmes viennent définir les fonctions et finalités d'une gare pour que celle-ci joue pleinement son rôle :

- **exploitable** : des gares efficaces, faciles à entretenir, bien dimensionnées, lisibles, pratiques, confortables et sécurisées pour les voyageurs et les visiteurs. Une gare doit être efficace dans son exploitation et pratique pour ses clients afin de pleinement répondre à la raison pour laquelle elle a été conçue : donner accès au train et permettre les correspondances dans les meilleures conditions d'accueil. Cela implique notamment de faciliter l'accès à la gare quel que soit le mode de rabattement utilisé, d'informer les voyageurs sur l'horaire du train, la voie, les éventuelles perturbations, de les orienter tout au long de leur parcours en gare ;
- **économique** : des gares participant à l'équilibre du modèle économique de SNCF Gares & Connexions, pensées et conçues avec une approche de coût complet, minimisant les impacts sur le tarif départ train pour les entreprises ferroviaires et permettant un traitement égalitaire des conditions d'accueil de ces mêmes entreprises ;
- **élégante** : des gares remarquables qui s'intègrent harmonieusement dans leur territoire et participent de l'efficacité des pôles d'échange multimodaux dont elles constituent le cœur ;
- **écologique** : des gares éco-conçues, résilientes face aux changements climatiques, sobres énergétiquement, recyclant les déchets et favorisant les mobilités décarbonées.

En ce qui concerne les commerces en gare, les clients de SNCF Gares & Connexions ont des attentes différentes selon qu'ils effectuent des trajets quotidiens, des déplacements professionnels ou privés, des voyages de loisirs seuls, en famille ou bien qu'ils soient accompagnants. La gare se doit donc d'offrir de nombreuses activités commerciales différenciées pour répondre à la diversité de clients qui la fréquente.

Le commerce en gare est donc pensé sur-mesure pour s'adapter au potentiel de chaque site avec la possibilité d'accueillir une diversité d'activités commerciales (coffee shop, boutique d'accessoires, presse/tabac, restauration, etc.), des grandes enseignes ou des enseignes régionales tout comme des commerçants indépendants.

4.5 – Les modalités d’information et de concertation

Les modalités de la concertation ont été abordées dans 4 contributions.

Deux d’entre-elles concernent, lors de la réunion publique de lancement, **des demandes de précision sur les éléments factuels du projet**. Un autre contributeur estime que la présentation manque de données sur les trajets et usages actuels et futurs entre Paris et la Normandie, rendant difficile « *une vision globale de la mobilité* ».

Enfin, une personne regrette le manque de **transmission des supports** des événements de la concertation : il est noté par un contributeur que l’enregistrement de la présentation de la balade-atelier n’a pas été rendu disponible et que les discussions n’ont pas fait référence aux webinaires de l’été 2023.

RÉPONSE DE SNCF GARES & CONNEXIONS

La présente concertation s’articule avec la concertation continue post débat public de la Ligne Nouvelle Paris – Normandie (LNPN) relative à l’insertion des sections de ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes-la-Jolie et entre Rouen et Barentin.

Pour permettre à toutes et à tous de s’exprimer sur l’ensemble des sujets, la concertation publique du projet LNPN, organisée en mai et en juin 2024, s’appuyait principalement sur l’organisation de rencontres de proximité dans les communes concernées par l’insertion des lignes nouvelles pour favoriser la participation des habitants (dispositif « La LNPN près de chez vous »).

Les documents de présentation du projet LNPN établis pour l’occasion (dossier d’information et de concertation, livrets territoriaux), les comptes-rendus des réunions publiques ainsi que le bilan intermédiaire de cette concertation sont consultables sur le site internet du projet www.lnnpn.fr. La rubrique « La médiathèque » de ce même site internet rassemble l’ensemble des documents produits pour le débat public de 2011-2012 et la phase d’études précédente : documents des réunions de concertation, comptes-rendus des comités de pilotage, etc.

L’organisation régulière de réunions publiques et la possibilité donnée de pouvoir poser directement des questions à la maîtrise d’ouvrage via le site www.lnnpn.fr ont pour vocation de simplifier la compréhension par le grand public du projet LNPN.

5

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

La future gare Saint-Sever est le point d’ancrage de multiples projets portés par des maîtrises d’ouvrage différentes. L’opportunité de la réalisation d’une seconde gare à Rouen est en effet établie de longue date et a été confirmée à de multiples reprises : concertation de 2008-2009, débat public LNPN de 2011-2012, décision ministérielle de 2020, etc.

La réponse aux problématiques de mobilité et de développement territorial de l’agglomération se traduit aujourd’hui localement par le projet « Saint-Sever Nouvelle Gare », qui vise à accueillir un équipement structurant de la mobilité métropolitaine, régionale et de l’axe Seine, la nouvelle gare de Rouen, et à redynamiser le centre-ville rive gauche de Rouen, en développant un nouveau quartier urbain mixte autour de la nouvelle gare et en redynamisant le quartier Saint-Sever existant, 1^{er} pôle tertiaire du territoire.

Le projet d’intérêt métropolitain « Saint-Sever Nouvelle Gare » comprend ainsi :

- l’aménagement d’un nouveau morceau de ville en régénération urbaine autour de la nouvelle gare ferroviaire de Rouen devant être construite dans le cadre LNPN ;
- l’aménagement d’un pôle d’échanges multimodal desservi par des lignes de transports en commun urbains reconfigurées et par une gare routière ;
- la redynamisation du quartier Saint-Sever actuel, notamment de son pôle tertiaire et de ses espaces publics.

5.1 – Enseignements relatifs à la concertation

Intégrée au sein de du dispositif de concertation continue du projet LNPN, la démarche de dialogue de la future gare de Rouen Saint-Sever a touché un public varié : riverains, voyageurs, habitants de la métropole, etc.

La communication développée, faisant appel aux canaux traditionnels de communication des partenaires et renforcée par des opérations de boitage et une campagne sur les réseaux sociaux a permis la bonne information du plus grand nombre et a contribué au succès de la démarche.



© Claire-Lise Havet

5.2 – Enseignements relatifs au projet

La concertation initiée par SNCF Gares & Connexions, objet du présent bilan et qui portait sur le bâtiment voyageurs sur le site de Rouen Saint-Sever, permet au maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions de tirer plusieurs enseignements.

SNCF Gares & Connexions retient que les participants se sont largement exprimés en faveur d'une implantation du bâtiment voyageurs sur le « secteur Champlain », avec une préférence pour la variante en « semi-pont ».

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions tire des enseignements des attentes des participants sur plusieurs sujets :

- travailler de manière partenariale et participer au rayonnement du quartier Saint-Sever ;
- donner au bâtiment gare une identité architecturale en lien avec celle de la ville de Rouen ;
- garantir une bonne relation entre la gare et son environnement, prenant en compte les différents modes actifs ;
- avoir un traitement qualitatif et fonctionnel des espaces publics adjacents à la gare ;
- garantir un parcours voyageur logique, lisible, pratique et confortable, aux abords et au sein de la future gare ;
- promouvoir l'attractivité de l'équipement gare, notamment d'un point de vue serviciel ;
- offrir une gamme de services commerciaux élargie et en lien avec le quartier et la ville de Rouen ;
- intégrer les enjeux d'adaptation au changement climatique et concevoir un ouvrage résilient eu égard aux risques identifiés.

SNCF Gares & Connexions retient également les avis formulés sur la prise en compte des risques environnementaux, notamment le risque inondation en cours de caractérisation.

Par ailleurs, bien que ce n'était pas l'objet premier de la présente concertation, SNCF Réseau a constaté des difficultés de compréhension du fonctionnement futur à deux gares. L'organisation des dessertes entre Rouen Saint-Sever et Rouen Rive Droite, le rôle futur de cette dernière ainsi que le fonctionnement des correspondances ont ainsi suscité de nombreuses interrogations.

6

LES ORIENTATIONS POUR LA SUITE DU PROJET

Il ressort de la concertation que l'option d'implantation du bâtiment voyageurs dite « Champlain » présente le plus d'avantages aux yeux du public notamment du fait de sa connexion avec les quartiers de Rouen, la possibilité de concevoir un projet sobre en circulations verticales et en dénivelées frustratoires⁷. SNCF Gares & Connexions prendra en considération pour la suite des études les avis exprimés concernant la position du bâtiment voyageurs et le programme des services en gare, en lien avec les études des services des collectivités ainsi que les services des exploitants ferroviaires. Des études complémentaires seront conduites pour approfondir le projet de bâtiment voyageurs dans cette position.

SNCF Gares & Connexions ambitionne de réaliser une gare moderne, à faible impact environnemental et dotée des services en gare nécessaires aux voyageurs et aux visiteurs non voyageurs. La programmation du bâtiment se nourrira notamment des échanges issus des différentes concertations avec le public et avec les partenaires du projet (Métropole, Région, etc.). Le travail itératif avec les partenaires sera poursuivi afin de définir le programme des espaces attenants à la future gare :

- la définition des espaces publics ;
- la définition de l'intermodalité à proximité de la gare ;
- la complémentarité de l'offre servicielle entre le quartier et la future gare.

SNCF Gares & Connexions poursuivra son travail avec les partenaires et maîtres d'ouvrage des projets connexes afin de garantir le confort d'accès, la qualité d'accueil et le confort d'attente des voyageurs à la future gare. En particulier, la connexion à la future offre de transports en commun et autres modes doux individuels sera conçue afin de garantir un confort d'usage optimal pour tous, enjeu majeur d'attractivité de la nouvelle gare.

SNCF Gares & Connexions veillera à la simplification du quotidien des utilisateurs de la gare en développant des services et commerces adaptés aux dynamiques et usages recensés. Le maître d'ouvrage s'appuiera notamment sur l'expertise de sa filiale SNCF Retail & Connexions afin de proposer une offre commerciale adaptée à toutes les typologies d'usagers et aux différents temps de la journée, capable de promouvoir l'attractivité de l'équipement gare, en cohérence avec l'offre de proximité qui sera développée en lien avec le projet porté par la Métropole Rouen Normandie.

L'opportunité de développement d'une offre culturelle et événementielle à proximité ou adossée à la future gare sera également étudiée dans la suite du projet, dans l'objectif de participer à la dynamique du quartier et de la ville.

Les études à venir, notamment l'étude d'impact, regarderont avec attention le sujet de l'impact du projet sur son environnement en proposant les mesures nécessaires pour éviter, réduire et compenser les impacts éventuels du projet, notamment celui sur l'eau.

SNCF Gares & Connexions s'engage à conduire des études dans l'objectif de concevoir un ouvrage sobre en énergie et matériaux, à faible impact carbone et préservant la biodiversité.

Ce bilan sera mis en ligne sur le site internet du projet de la Ligne Nouvelle Paris – Normandie ainsi que sur la page dédiée du site internet de SNCF Gares & Connexions.

Le dialogue engagé se poursuivra avec les partenaires du projet et le grand public dans le cadre de la concertation continue du projet de la Ligne Nouvelle Paris – Normandie.

⁷ La circulation proposée au sein de la gare correspond à une montée des voyageurs dans la gare en pont depuis la voirie, puis une descente des voyageurs vers leur quai, et inversement.

