

COMPTE RENDU REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION *LA FUTURE GARE DE ROUEN SAINT-SEVER MARDI 14 MAI 2024 À ROUEN*

Contexte et participants

Le projet de la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) entre dans une phase concrète de concertation publique sur les tracés. Ce temps de concertation doit permettre d'approfondir les scénarios de tracés envisagés par SNCF Réseau sur les sections de ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin. Des rencontres de proximité (réunions publiques d'information et ateliers de travail) sont prévues sur ces deux sections. En parallèle de ce travail sur les tracés, la future gare de Rouen Saint-Sever fait l'objet d'une concertation spécifique. Les dates et lieux de toutes ces rencontres à retrouver sur [l'agenda de la concertation](#).

Pour lancer la démarche de concertation sur la future gare de Rouen Saint-Sever, une réunion publique d'information était organisée mardi 14 mai 2024 de 18h à 20h30. Cette réunion s'est tenue à Rouen, à la salle Le Village By CA, Rouen vallée de la seine. Les participants avaient la possibilité de s'exprimer à l'oral, lors des deux temps d'échanges. Environ 60 personnes étaient présentes.

Représentant de la Métropole Rouen Normandie

- M. Cyrille Moreau, Vice-Président en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement
- Mme. Aude Peyralbes, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projet
- Mme. Carole Massari, Cheffe de projet Stratégie ferroviaire Direction Laboratoire Territoires et Mobilités

Représentantes de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- Mme. Dominique Viel, Garante

Représentants de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

- M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN
- Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN
- M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes LNPN
- M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN

Représentants de la maîtrise d'ouvrage Gares & Connexions

- M. François Nourrit, Directeur de programmes

Animateur de la réunion publique

- M. Maxime Lemaire

Informations utiles

S'informer sur la LNPN (et retrouver le support de présentation de la réunion) : www.lnnp.fr

S'exprimer sur la LNPN : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation>

Contactez les garantes de la concertation : isabelle.jarry@garant-cndp.fr ou dominique.viel@garant-cndp.fr

1. Ouverture de la réunion

La réunion commence à 18h08.

M. Cyrille Moreau, Vice-Président en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement, Métropole Rouen Normandie, introduit la réunion en présentant brièvement la LNPN, le cadre de la réunion et les modalités de la concertation. Il précise que cette réunion porte sur le projet de future gare à Rouen Saint-Sever qui permet à la fois d'améliorer les mobilités du quotidien et celles des navetteurs, notamment en Rouen et la région parisienne. L'articulation entre la LNPN, le Service Express Régional Métropolitain (SERM) et le projet d'aménagement porté par la métropole de Rouen sera également présenté lors de cette réunion.

M. Maxime Lemaire, animateur de la réunion, présente le déroulé de la réunion. Il remercie le public pour sa présence.

Mme. Dominique Viel, Garante, CNDP, présente le cadre dans lequel intervient la CNDP et son rôle. La CNDP défend que : « *Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.* » Le rôle des garantes est de veiller à ce que les informations soient complètes, sincères, accessibles et compréhensibles, de faciliter les interventions, et de rendre compte des contributions. Elle rappelle les six principes de la CNDP qui sont l'indépendance, la neutralité, la transparence, l'argumentation, l'égalité de traitement et l'inclusion. Elle souligne que son rôle de garante s'applique seulement aux questions portant sur le projet LNPN et n'inclut pas les questions sur le projet urbain porté par la métropole de Rouen.

2. Présentation générale de la LNPN

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, présente la LNPN et ses principales caractéristiques. La LNPN 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 », améliorant significativement le transport des voyageurs et facilitant le transport de marchandises.

En complément de la phase de concertation dédiée aux tracés des sections décrétées prioritaires par l'État, entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, cette réunion lance plus spécifiquement la concertation sur la future gare de Rouen Saint-Sever.

La mise en service des premières sections de ligne nouvelle ainsi que la gare de Rouen Saint-Sever permettront de rendre les trains plus fréquents, plus ponctuels et plus rapides. L'objectif principal de ces sections prioritaires vise à désaturer le réseau actuel pour permettre de gagner en capacité.

Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN, rappelle les différentes étapes de concertation sur la LNPN. La concertation en cours porte sur les scénarios de tracés étudiés par SNCF Réseau ainsi que l'implantation du bâtiment voyageur et la programmation des services de la future gare de Rouen Saint-Sever.

Deux prochaines rencontres porteront spécifiquement sur la future gare de Rouen Saint-Sever :

- Une rencontre des voyageurs en gare de Rouen Rive Droite aura lieu le 22 mai 2024, de 17h à 20h,
- Une balade atelier sur le site aura lieu le 1^{er} juin 2024, de 9h30 à 13h (rendez-vous au Quartier Libre, 1 rue Malouet).

Enfin, il est aussi possible de s'exprimer sur le sujet de la gare de Rouen Saint-Sever via le [site internet de la LNPN](#).

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, précise les bénéfices de la LNPN et de la future gare de Rouen Saint-Sever. La construction d'une seconde gare est essentielle pour répondre à une augmentation au fil de l'eau de la demande de déplacements en train. Sans la LNPN, les études prévisionnelles montrent une augmentation de près de 27% de la demande de déplacements en train entre 2022 et 2035 au départ ou à destination de Rouen. Avec la LNPN, qui proposera une offre ferroviaire plus attractive, ce chiffre monte à 34%. Le choix d'une deuxième gare rouennaise en rive gauche se justifie par la saturation de la gare de Rouen Rive Droite et l'impossibilité d'agrandir cette dernière du fait de son enclavement urbain.

Le dimensionnement de la future gare, en cohérence avec l'ambition de mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM), retient que la gare de Rouen Saint-Sever deviendra la gare d'agglomération rouennaise. Elle sera desservie par tous les trains et en terminus pour les trains régionaux et périurbains. Cette nouvelle gare comportera 15 voies pour les trains de voyageurs, sera conçue avec des 2 voies fret pour permettre le passage de trains de fret sans qu'ils ne gênent les trains de voyageurs. La gare actuelle de Rouen Rive Droite conservera sa configuration actuelle et restera desservie par les trains en provenance d'Yvetot et de Dieppe.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, revient sur les aménagements nécessaires pour la future gare de Rouen Saint-Sever. Lorsqu'ils sortiront de la future gare, les trains empruntent la tranchée couverte existante le long de la Seine, puis entreront en tunnel au niveau du faisceau ferroviaire Clamagéran pour la traversée sous-fluviale de la Seine avant de rejoindre le plateau de Caux. Sur ce dernier, les trains circuleront en surface jusqu'à Barentin.

Par ailleurs, un ouvrage d'art au-dessus des voies ferrées sera également nécessaire en amont de la gare pour rejoindre le viaduc ferroviaire d'Eauplet dont les exigences techniques laissent peu de marges de manœuvre. Sur le bâtiment gare, la concertation pourra prendre en compte les multiples enjeux identifiés sur le territoire pour proposer des options adaptées au quartier.

3. Premier temps d'échanges

L'opportunité et les bénéfices de la LNPN

M. Francis BIA demande des clarifications sur les coûts du projet, notamment la répartition des 5,3 milliards d'euros entre les deux sections Nanterre <> Mantes-la-Jolie ainsi que Rouen <> Barentin. Il questionne également l'évolution du budget, soulignant les différences de coûts par rapport aux gains de temps potentiels.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, indique que l'objectif principal de la LNPN n'est pas de gagner du temps de parcours, mais bien de désengorger le réseau ferroviaire. En premier lieu, l'État a privilégié la réalisation d'une liaison entre Rouen et Barentin pour désengorger le nœud ferroviaire rouennais. Le prolongement de la ligne nouvelle entre Barentin et Yvetot qui permet de réduire le temps de parcours entre Le Havre et Rouen a été retenu dans un second temps. Plusieurs études conduites dans l'étape précédente ont montré qu'il n'existe pas d'alternatives viables au projet de ligne nouvelle aujourd'hui pour désaturer.

D'après les estimations réalisées dans la phase d'études précédentes, actualisées aux conditions économiques de 2022, le coût est évalué à 3,4 milliards d'euros (CE 2022) pour Nanterre-Mantes-la-Jolie et 1,3 milliards d'euros (CE 2022) pour la section Rouen-Barentin (hors gare).

Un habitant de Barentin demande pourquoi l'ancienne section entre Rouen et Yvetot s'arrête aujourd'hui à Barentin. Il précise qu'un terminus à Barentin n'a jamais été à l'étude.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que le gain de temps de parcours entre Rouen et Le Havre, rendu possible par la section Barentin <> Yvetot, n'est plus considéré comme prioritaire par l'État. La priorité porte sur la désaturation du nœud ferroviaire rouennais. C'est pourquoi le barreau Rouen-Yvetot a été phasé, avec dans un premier temps un tronçon qui se raccorde à l'est de Barentin. La politique d'arrêts des trains Paris-Rouen-Le Havre qui emprunteront cette nouvelle ligne reste identique à celle d'aujourd'hui.

Le schéma de fonctionnement à deux gares rouennaises

M. Jean-Louis Dalibert, Président de l'Association « SOS gare », interroge les nombreuses arrivées de trains en gare de Rouen Saint-Sever tandis que la gare Rive Droite resterait disponible. Aucune voie se semble prévue vers l'ouest de Rouen, notamment vers Elbeuf-Ville avec la réouverture de la ligne 365000/370000, qui permettrait pourtant de relier la rive gauche de Rouen à Petit-Quevilly et Grand-Quevilly ou encore Petit-Couronne et Grand-Couronne.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, précise que plusieurs réflexions et études ont porté sur l'articulation des deux gares. La solution d'une gare centrale facilitant les correspondances des voyageurs et leur évitant de devoir changer de gare a été retenue. L'éventuelle réouverture de la ligne vers Elbeuf-Ville sera portée par le Service Express Régional Métropolitain (SERM).

M. Mathieu Vilela, CGT Cheminots, questionne le choix de retenir la gare Saint-Sever comme gare centrale. Il exprime des préoccupations concernant l'utilisation limitée de la gare Rive droite, qui n'accueillerait plus que les liaisons vers Yvetot et Elbeuf. Ce nouveau fonctionnement obligerait les agents de la SNCF présent en gare Rive Droite à changer de lieu de travail. Il souhaite qu'une concertation s'organise sur ce choix d'exploitation structurant qui correspond davantage à une volonté politique plutôt qu'à des besoins exprimés par les usagers.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que l'organisation des dessertes est effectivement structurante et vise à faciliter la vie des voyageurs, notamment ceux effectuant des correspondances entre des trains de différentes distances. Les choix ont été mûrement réfléchis, tenant compte de l'infrastructure existante et de son héritage. Il reconnaît que la délocalisation de la gare d'agglomération vers la rive gauche peut pénaliser les habitants qui ont choisi de résider près de la gare Rive Droite pour se rendre à Paris quotidiennement.

Certaines personnes en bénéficieront, d'autres seront potentiellement affectées. Une rencontre des voyageurs permettra de recueillir leurs avis et récolter une expression plus large des habitants rouennais sur le sujet.

L'optimisation des infrastructures existantes

M. Charles Duc, habitant du quartier Saint-Sever, souhaite connaître le point de départ du tunnel. De plus, l'impact de la gare sur le quartier variera selon son positionnement, selon qu'elle se situe au niveau du sol ou en sous-sol.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, répond que l'entrée en tunnel se situera après la gare. Les trains passeront par la tranchée couverte à partir de l'îlot Champlain et ressortiront vers le pont Guillaume le Conquérant. Le faisceau Clamagéran permettra ensuite le prolongement du tunnel où le tracé passerait sous le niveau fluvial et remonterait vers le plateau de Caux. L'inondabilité du site est un sujet primordial donc l'altimétrie de la gare sera sensiblement l'altimétrie actuelle pour des questions de raccordement avec la tranchée ouverte. Ce sujet sera abordé plus en détail au cours de la réunion publique du 21 mai.

M. Bernard Champeaux, représentant de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Normandie, propose des bifurcations à Malaunay et Tourville-la-Rivière ainsi qu'un saut-de-mouton entre les gares de Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray afin d'assurer la fréquence des trains. Celles-ci permettraient de répondre aux exigences nationales de fréquence d'exploitation prévues par le SERM.

Un usager réagit à cette proposition et questionne la possibilité d'anticiper la connexion de la phase 2 de la LNPN et la réalisation du « Y de l'Eure ». Il propose une infrastructure à 4 voies à Oissel afin d'éviter un goulot d'étranglement, ce passage étant seulement composé de 2 voies aujourd'hui. Cette situation rendrait le passage des trains de la LNPN et des trains régionaux complexe.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, indique que ce sujet est à l'étude et fait partie des réflexions globales portées sur le secteur, en lien avec l'augmentation du nombre de trains à cet endroit. Les aménagements d'infrastructures sont examinés attentivement pour assurer une circulation fluide et robuste de tous les trains.

L'articulation avec le projet de Service express régional métropolitain (SERM)

M. Jean-Louis Dalibert, Président de l'Association « SOS gare », souhaite connaître les prochaines étapes du projet de SERM à Rouen et rappelle que la Région Normandie et la Métropole Rouen Normandie ont déposé officiellement une candidature le 22 avril dernier. Il propose d'intégrer cette réflexion au projet de la LNPN.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que la LNPN intègre depuis les études précédentes dans ses réflexions les ambitions de développement d'une offre périurbaine. La LNPN contribuant à donner plus de capacités au réseau ferroviaire, devrait aussi permettre le développement d'un projet de SERM à Rouen.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, ajoute que le projet de nouvelle gare de Rouen Saint-Sever prend en compte les futurs besoins du développement de services de type SERM.

Les services en gare

M. Michel Champalbert, souligne qu'une nouvelle gare engendre de nouveaux modes de vie. Puisque cette gare a pour vocation d'irriguer toute la région et d'accueillir de nombreux voyageurs, il questionne la présence de suffisamment de services dans le quartier (hôtels par exemple). De plus, ce changement affectera l'actuel quartier de gare Rouen Rive Droite.

M. Jean-Louis Dalibert, Président de l'Association « SOS gare », demande d'ouvrir le périmètre de la concertation à l'emplacement de la gare, ses futurs services ainsi que les enjeux multimodaux. Il propose également de mettre en place un centre de distribution urbain pour assurer les services du dernier kilomètre en train, grâce aux deux voies Fret.

M. Bernard Champeaux, représentant de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Normandie, souligne l'importance d'une interface adaptée entre la gare et la ville, entre les accès piétons, les transports en commun et les autocars régionaux. Cette bonne connexion impactera fortement l'attractivité de la gare. En complément, il note que la dissociation actuelle des gares routière et ferroviaire freine l'attractivité. Un rapprochement de ces pôles serait bénéfique pour les correspondances.

M. Charles Duc, habitant du quartier Saint-Sever, interroge la prise en compte des impacts visuels du bâtiment et ceux induits par la présence des futurs services de la gare sur la vie quotidienne des riverains.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, explique que ces sujets pourront être abordés après la présentation de la Métropole Rouen Normandie, qui porte sur le projet partenarial d'aménagement autour de la future gare.

M. Maxime Lemaire, animateur de la réunion, ajoute qu'une réponse à ces questions sera apportée dans la suite de la présentation par les équipes de la métropole.

4. Présentation du bâtiment gare, de l'intermodalité et du projet urbain autour de la gare

Présentation par la Métropole Rouen Normandie

Mme. Aude Peyralbes, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projet, présente le projet d'aménagement pour le cœur de la Métropole rouennaise, déclaré d'intérêt métropolitain depuis 2014. Ce projet comprend l'aménagement d'un nouveau morceau de ville en régénération urbaine autour de la nouvelle gare ferroviaire de Rouen, l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal desservi par des lignes de transports en commun urbains reconfigurées et par une gare routière, ainsi que la redynamisation du quartier Saint-Sever actuel, notamment son pôle tertiaire et ses espaces publics.

L'arrivée de la gare est vue par la métropole comme une opportunité de dépasser le clivage rive gauche et rive droite, et pour résoudre la saturation de la gare actuelle. La future gare étant très centrale, un nouveau rapport au territoire se dessine par des parcours, et des représentations nouvelles, car ce site s'inscrit dans l'existant tout en invitant à réfléchir aux enjeux de demain (place de la nature, adaptation au changement climatique, gestion des risques). L'idée est d'en faire un quartier de proximité, partagé et ouvert aux familles, avec un niveau d'équipements suffisant pour attirer et créer une nouvelle dynamique en complémentarité de l'offre existante.

Une phase de concertation est en cours sur les grandes orientations de ce futur quartier :

- « *Comment habiter le quartier de la nouvelle gare ?* »
- « *Comment accéder et se déplacer vers ce quartier et la future gare ?* »
- « *Comment adapter le quartier au changement climatique ?* »

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site : [Le quartier Saint Sever Nouvelle Gare | Je participe \(metropole-rouen-normandie.fr\)](https://www.metropole-rouen-normandie.fr)

Mme. Carole Massari, Cheffe de projet Stratégie ferroviaire Direction Laboratoire Territoires et Mobilités, précise les grandes orientations du Plan de mobilité 2035, actuellement soumis à enquête publique et dont l'approbation devrait intervenir cet automne. Ce plan fixe les ambitions de la Métropole en matière de mobilité, dont :

- « *Pédalons plus, marchons plus* »
- « *Nouveaux tram(s) / TEOR(s)* »
- « *Train comme mode urbain* »

Ces objectifs visent à augmenter les parts modales des transports en commun urbains et des modes actifs par rapport au niveau actuel et sont déclinés dans les études de desserte de la future gare.

Présentation du bâtiment gare par SNCF Gares & Connexions

M. François Nourrit, Directeur de programmes, présente les réflexions de SNCF Gares & Connexions sur le bâtiment de la future gare Rouen Saint-Sever. Ce bâtiment ne représente pas qu'une infrastructure ferroviaire, il s'agit aussi d'une interface entre le « monde des trains et la ville », offrant divers services et attirant aussi des visiteurs qui ne prennent pas le train. Il compare la future gare de Rouen à d'autres gares françaises.

En ce qui concerne l'emplacement du bâtiment voyageur, plusieurs options ont été étudiées. Certaines d'entre elles ont été écartées en raison, par exemple, du risque d'inondabilité du site et de son accessibilité. A ce jour, deux options ont été retenues pour la concertation : « *le Secteur Voies* » et « *le Secteur Champlain* ».

La concertation porte également sur les futurs services de la gare Rouen Saint-Sever. Une attention particulière est portée sur l'efficacité, la praticité, et le caractère remarquable de la gare, ainsi que l'éco-responsabilité du bâtiment.

5. Deuxième temps d'échanges

L'emplacement du bâtiment gare

Un participant questionne les différents secteurs pour le bâtiment de la future gare. Il exprime son incompréhension quant à l'abandon d'un bâtiment « *Secteur Faubourg* », soulignant que la proximité du pôle multimodal rendait cette option idéale pour assurer les échanges. Il s'agit selon lui du secteur le plus adapté et ne comprend pas pourquoi il a été écarté.

M. François Nourrit, Directeur de programmes, répond qu'effectivement, l'un des avantages du bâtiment « *Secteur Faubourg* » réside dans sa proximité avec le pôle multimodal. Cependant, son principal défaut est qu'il tourne le dos à la rive droite, ce qui pourrait compliquer l'accès au bâtiment de certains habitants. La simplicité d'accès à la gare pour tous les rouennais est une priorité.

Mme. Aude PEYRALBES, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projet, précise que la future gare sera unique puisqu'elle combinera à la fois les caractéristiques d'être traversée et en terminus. Les voies traversantes se situent au nord, il s'agit des voies de la LNPN, les plus fréquentées en nombre de voyageurs. L'option du bâtiment « *Secteur Faubourg* » entraînerait donc un éloignement du flux principal de voyageurs du bâtiment gare et de ses services.

Un participant met en exergue l'avantage d'un bâtiment frontal « *Secteur Champlain* », pour les 10 voies en impasse, offrant un accès aux quais sans escaliers, contrairement aux autres solutions qui nécessiteraient des escaliers. Cette disposition améliore l'accessibilité et renforce la proximité de la gare avec le centre-ville. Un bâtiment en position de butoir par rapport aux faisceaux de voies permet une diffusion plus aisée du flux de voyageurs, comme en gare de Paris Saint-Lazare. La nécessité d'escalators pour descendre des quatre voies passantes améliorerait l'accessibilité.

Un participant questionne l'accès aux voies en terminus avec le bâtiment « *Secteur Champlain* » et le bâtiment « *Secteur Voies* ». Il interroge la pertinence d'obliger les usagers à monter des escaliers pour redescendre au niveau de la voirie, alors que l'accès aux voies ferrées pourrait se situer au niveau de la voirie. De plus, l'accès aux transports urbains et aux principales pistes cyclables s'opérera à l'ouest de la gare. Par ailleurs, il propose de prolonger le bâtiment « *Secteur Champlain* » par deux passerelles traversant l'île Lacroix pour créer un accès depuis la place Saint-Marc.

Mme. Carole Massari, Cheffe de projet Stratégie ferroviaire Direction Laboratoire Territoires et Mobilités, souligne l'importance des accès piétons et cyclistes depuis l'ouest du bâtiment de la gare et depuis la rive droite. Elle évoque des discussions sur la construction d'une passerelle piétonne, dans le cadre du projet urbain porté par la Métropole de Rouen, mais souligne qu'il s'agirait préférentiellement d'une passerelle dédiée aux modes actifs.

L'accessibilité et l'intermodalité

M. Lucas Henriat, habitant rouennais, interroge l'interface entre le pôle d'échange et la gare, ainsi que l'accès au parking. Il soulève l'importance de l'orientation du pôle multimodal par rapport à la plateforme ferroviaire et demande si les temps d'intermodalité entre les scénarios ont été pris en compte dans leur évaluation.

M. François Nourrit, Directeur de programmes, confirme que l'intermodalité est un critère de premier ordre dans le choix du projet, notamment en termes de temps de parcours entre les différents modes de transport.

Mme. Aude PEYRALBES, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projet, précise que les études sont toujours en cours dans le cadre du projet d'aménagement, en lien avec SNCF Gares et connexions. Dans tous les cas, une desserte efficace de la future gare sera recherchée.

Un participant compare l'accessibilité de la future gare de Rouen Saint-Sever à celle de la gare de Caen. Cette dernière est connectée au tramway, situé devant le bâtiment voyageur, et dispose d'espaces vélos et taxis entre les quais du tramway et la gare. Il propose une configuration similaire pour la gare de Rouen Saint-Sever, avec une station de tramway en face du nouveau bâtiment voyageur, considérant que le flux principal va du tramway vers le train.

Mme. Carole Massari, Cheffe de projet Stratégie ferroviaire Direction Laboratoire Territoires et Mobilités, explique qu'il est crucial de positionner le bâtiment voyageur et ses accès à une proximité adéquate, sans être excessivement proche, pour permettre une circulation fluide des usagers. Les projets sont étroitement liés, et des études de faisabilité plus détaillées seront effectuées pour déterminer les emplacements précis des sites et des stations une fois que la localisation du bâtiment voyageur sera arrêtée. L'articulation entre les différents projets est essentielle, et il existe des solutions offrant diverses options de transport en commun.

Un habitant de la rive gauche rouennaise propose la mise en service d'une navette fluviale pour desservir cette nouvelle gare.

Mme. Carole Massari, Cheffe de projet Stratégie ferroviaire Direction Laboratoire Territoires et Mobilités, répond qu'il est encore trop tôt pour se positionner sur ce sujet. Le transport fluvial est un mode de transport moins rapide et moins capacitaire qu'un tramway ou qu'un bus à haut niveau de service. Bien que différent, ce mode de transport pourrait davantage être étudié à l'avenir, compte tenu de la proximité de la Seine.

Une participante alerte sur les besoins de stationnement voitures autour de la future gare.

M. François Nourrit, Directeur de programmes, précise que le pôle d'échange inclura la gare ferroviaire, la gare routière et d'autres infrastructures connexes. Dans le cadre de ce projet, des stationnements seront aménagés pour les deux-roues, tels que les vélos et les trottinettes. Selon les estimations actuelles, environ 12% des voyageurs devraient utiliser ce type de transport. De plus, des parkings automobiles seront prévus autour de la future gare. A ce jour, les études estiment qu'environ 6% des voyageurs viendraient avec leurs véhicules particuliers. Ces chiffres sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de l'avancement des études.

L'aménagement du quartier Saint-Sever et les services en gare

Mme. Sylvie Restanco, habitante du quartier, interroge la démolition éventuelle de certains immeubles dans le cadre de l'aménagement du quartier et de la construction de la future gare.

Mme. Aude Peyralbes, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projet, explique que pour le projet urbain et le pôle d'échanges multimodal, la démolition des immeubles de l'îlot Champlain, qui ne seraient pas impactés par le projet ferroviaire, n'est pas tranchée à ce stade. Toutefois, l'avenir de cet îlot pourrait être discuté avec les habitants, notamment l'aménagement des arrières de la gare et la mutation éventuelle de certains bâtiments, au regard du chantier à venir ou encore de la visibilité de la gare.

M. François Nourrit, Directeur de programmes, précise qu'en l'état actuel des études, il n'existe pas d'enjeu technique lié au bâtiment gare obligeant la destruction totale ou partielle de l'îlot Champlain. Cependant, les travaux d'élargissement de la tranchée couverte pour les voies pourraient nécessiter la démolition de certains bâtiments. Le devenir de l'espace entre l'îlot Champlain et le plan de voies ferrées dépendra du choix du bâtiment voyageur, qui sera discuté avec les habitants. Ce choix définira la largeur disponible entre les immeubles existants et la nouvelle infrastructure. Les discussions sur l'aménagement de cet espace pourraient avoir lieu à l'automne, une fois que le choix du bâtiment voyageur sera arrêté.

M. Charles Duc, habitant de la rive gauche rouennaise, remercie la SNCF d'avoir autorisé le projet temporaire du quartier libre. Cet espace contribue à la vie culturelle de Rouen. Il suggère de prendre en considération l'avenir de ce projet dans le futur aménagement de la gare, afin de le pérenniser tout en répondant aux besoins du voisinage. Il cite des exemples similaires à Lille et à Paris, soulignant l'importance de ces initiatives dans les grandes villes.

Mme. Aude Peyralbes, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projet, répond que l'objectif est de poursuivre cette dynamique. L'aménagement du quartier prévoit la création d'équipements tels qu'une école, des salles de quartier et des espaces culturels, comme exprimé lors des précédentes rencontres participatives. Il est également question de réfléchir à l'héritage du quartier libre dans le futur aménagement. Cette réflexion impliquera les futurs habitants, ainsi que l'ensemble des parties prenantes. La concrétisation du projet n'intervenant pas avant 7 ans au moins, il reste de nombreuses possibilités à explorer pour enrichir l'identité du quartier.

La prise en compte des impacts et des nuisances du projet

M. Arnaud Duriez, représentant de l'UNSA Ferroviaire, souligne l'importance des futures mesures qui permettront d'atténuer le bruit, étant donné que la gare sera un terminus avec des activités de freinage et de démarrage de trains.

M. François Nourrit, Directeur de programmes, indique que les études à venir, notamment celles sur l'impact environnemental, prendront en compte les préoccupations liées au bruit. Il précise que des mesures d'accompagnement seront prises pour atténuer les effets sonores.

Mme. Aude Peyralbes, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projet, ajoute que la question des nuisances sonores est pleinement réfléchi dans le cadre du projet d'aménagement, notamment pour les logements. Elle mentionne les différentes perceptions des habitants vivant à proximité d'une gare, et souligne que ces éléments seront pris en compte dans les phases de concertation menées par la métropole. Le projet sera soumis à une étude d'impact, les nuisances sonores seront ainsi examinées. Elle indique que l'expérience de SNCF Immobilier dans la construction de quartiers près des voies ferrées sera utile pour orienter les choix architecturaux du projet urbain.

Un résident de la métropole souhaite connaître le calendrier et la durée des travaux de la future gare, qui impacteront les habitants du quartier.

M. François Nourrit, Directeur de programmes, explique que les travaux de construction de la gare devraient durer 5 ans environ. Il ne s'agit pas de bâtir uniquement un édifice, mais aussi de mettre en place l'ensemble des infrastructures associées, à savoir les postes d'aiguillage, les systèmes de signalisation, la caténaire ... Il s'agit d'un projet complet, englobant divers aspects techniques et comprenant également des phases préalables d'études et d'administration.

La sécurité et la sûreté des infrastructures

M. Arnaud Duriez, représentant de l'UNSA Ferroviaire, fait part de ses craintes quant aux procédures de changement de voie et les moyens d'évacuation en cas de défaillance technique. Il souhaite aussi connaître la localisation du poste de commande des installations.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que les études ne sont pas encore terminées à ce stade. Des études d'exploitation sont essentielles pour garantir le fonctionnement optimal du réseau ferroviaire dans le futur. Elles prennent en compte la création d'infrastructures et de systèmes modernisés, notamment des projets de commande centralisée et de nouvelles lignes. L'objectif est d'améliorer le fonctionnement global du réseau, à Rouen, au Havre et jusqu'à Cherbourg. Ces études plus détaillées visent à assurer le bon fonctionnement des trains, tant aux heures de pointe qu'en période creuse.

M. Guillaume Crédère, représentant de l'UNSA ferroviaire, exprime ses préoccupations concernant la sécurité et souhaite des garanties pour que la gare soit un lieu accueillant et sécurisé pour les voyageurs et les riverains. Ses interrogations portent sur les aspects pratiques de la future gare, notamment en termes d'horaires, de services disponibles, de présence humaine et d'aménagements autour de la gare.

M. François Nourrit, Directeur de programmes, explique qu'il est important de prendre en compte toutes les préoccupations qui entourent les projets de gare, y compris la présence humaine et l'aspect sécuritaire. Certaines décisions relèvent du concepteur de la gare, tandis que d'autres dépendent de l'autorité organisatrice des transports. Il suggère de relayer ces préoccupations sur le site internet de la concertation LNPN afin qu'elles soient prises en compte dans les études à venir.

6. CONCLUSION

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, conclut en remerciant les participants pour leurs nombreuses questions. Il rappelle les prochaines dates de la concertation sur la gare et la LNPN. Enfin, il invite les participants à se rendre sur le site internet du projet pour retrouver plus d'informations.