

Mardi 14 mai 2024

Réunion publique d'information

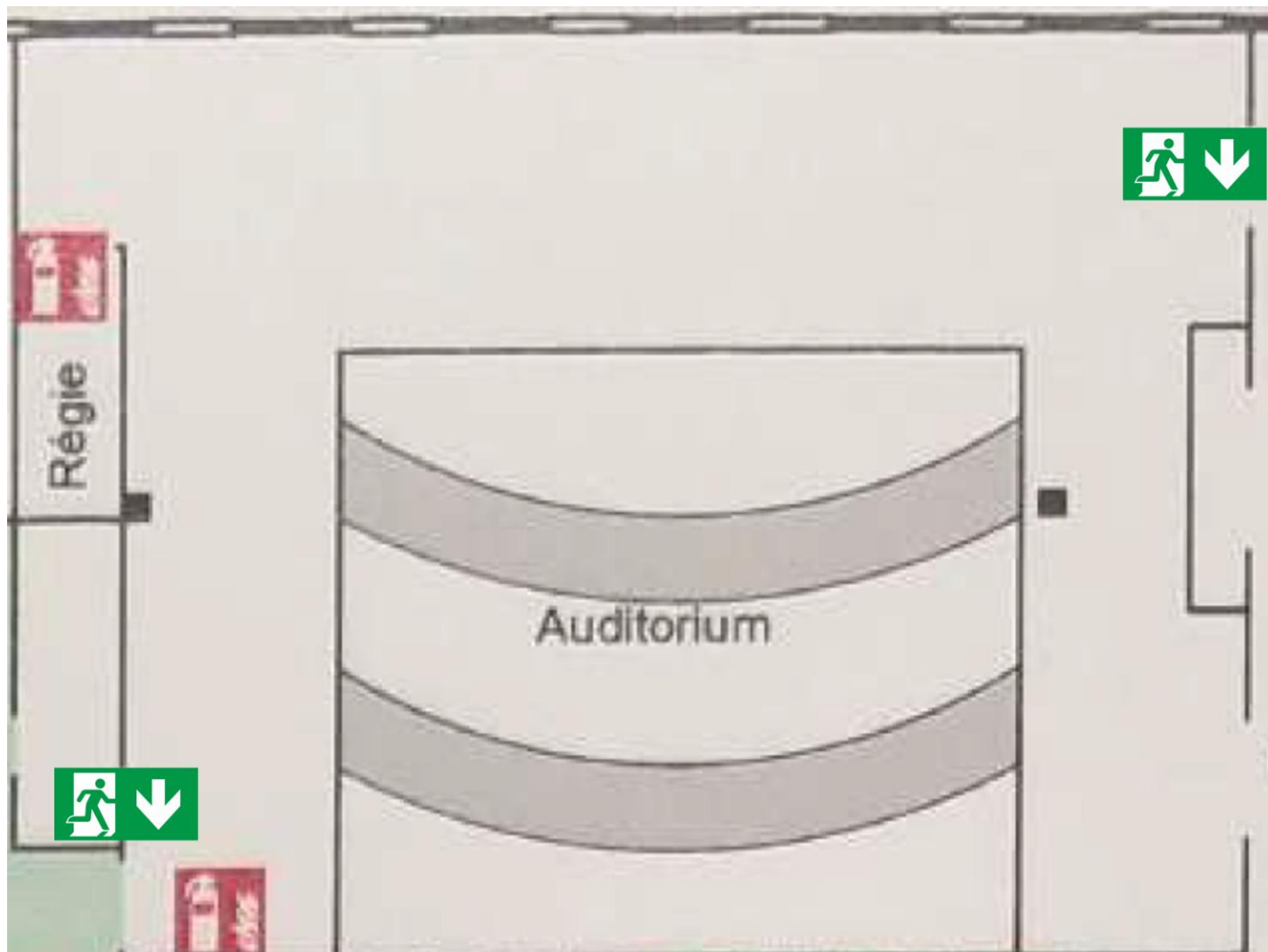
La future gare de Rouen Saint-Sever

CONCERTATION
CONTINUE
2024

Ligne Nouvelle
Paris -
Normandie



Consignes de sécurité



2 sorties de secours
signalées par un bloc
lumineux

Mot d'accueil Cyrille MOREAU



Métropole Rouen Normandie

Vice-Président en charge des transports, des mobilités d'avenir
et des modes actifs de déplacement



métropole
ROUENORMANDIE

18h – 20h30



Ordre du jour

1. Mot des garantes _____ 10min
2. Présentation générale de la LNPN et de la concertation en cours _____ 15mn
3. Pourquoi une seconde gare ? _____ 10mn
4. Dimensionner la future gare _____ 05mn
5. Temps d'échange _____ 40mn
6. Le projet partenarial d'aménagement autour de la future gare (Métropole Rouen Normandie) _____ 10mn
7. La future gare de Rouen Saint-Sever _____ 10mn
8. Temps d'échange _____ 20mn

1



MOT DES GARANTES



MA PAROLE A DU POUVOIR

La Commission nationale du débat public : qu'est-ce que c'est ?

AUTORITÉ

Habilitée à prendre des décisions en son nom propre



ADMINISTRATIVE

Institution publique



INDÉPENDANTE

Ne dépend ni des responsables des projets, ni du pouvoir politique



Elle défend un droit :

“
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.”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Les 6 principes de La CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Qui sont les garantes ?

Isabelle JARRY et Dominique VIEL

isabelle.jarry@garant-cndp.fr

dominique.viel@garant-cndp.fr

Didier ROBLES



Directeur de projet LNPN

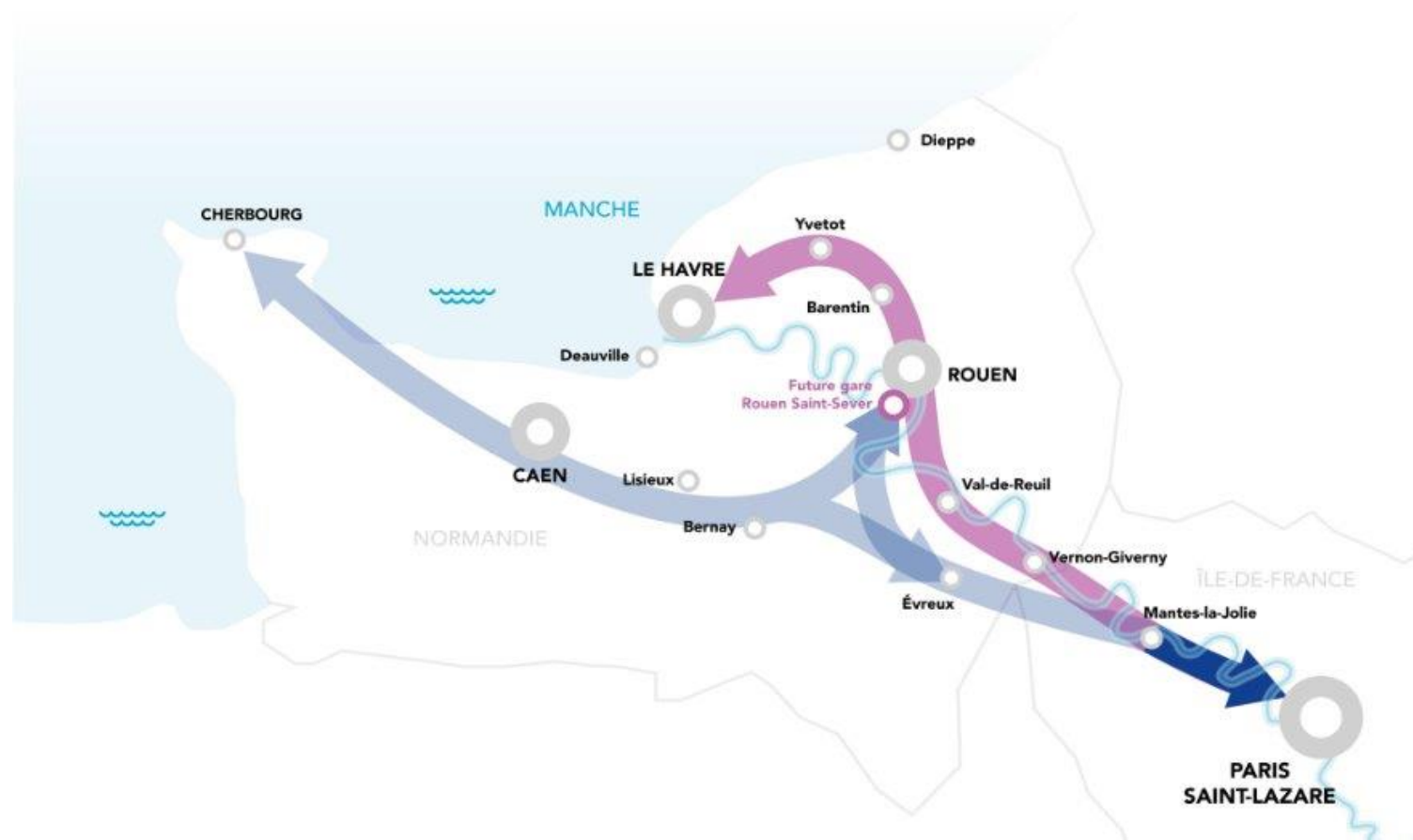


2

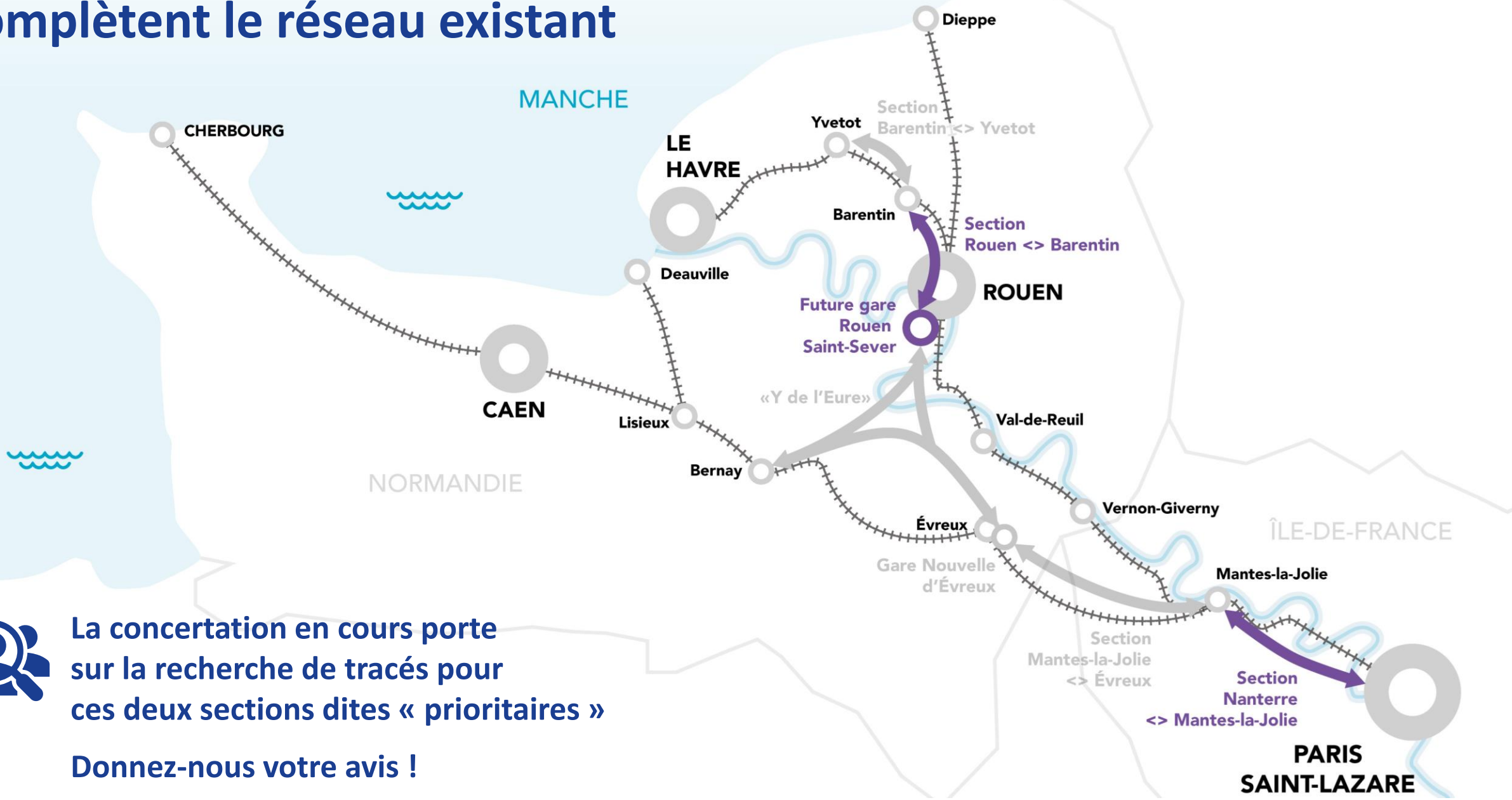


Présentation générale de la LNPN

La LNPN vise à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes, améliorant significativement le transport des voyageurs et facilitant le transport de marchandises.



Des sections de ligne nouvelle complètent le réseau existant



La concertation en cours porte sur la recherche de tracés pour ces deux sections dites « prioritaires »

Donnez-nous votre avis !

Les grandes étapes



Les bénéfices pour les territoires

Dès la mise en service des premières sections de ligne nouvelle et de la gare de Rouen Saint-Sever, à horizon 2035 :

Des trains plus fréquents

Des trains plus ponctuels

Des trains plus rapides

Marie HEITZ

Responsable concertation LNPN

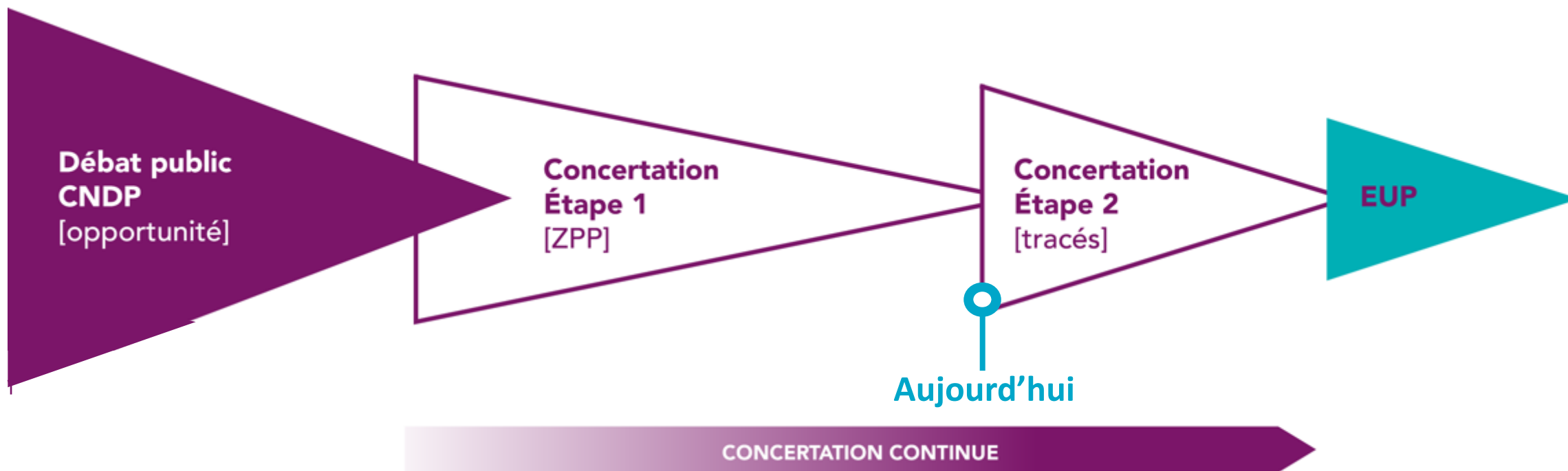


Les modalités de la concertation



Les étapes de la concertation de la LNPN

Depuis la fin du débat public en 2012, la LNPN fait l'objet d'une concertation continue post-débat public encadrée par l'article L.121-14 du Code de l'environnement.



Une concertation sur quoi ?

- **Partager les scénarios de tracés possibles et recueillir des avis**
- **Recueillir les opinions pour éclairer le choix sur l'implantation du bâtiment voyageur et la programmation des services en gare de la future gare de Rouen Saint-Sever.**

Les rendez-vous sur la future gare de Rouen Saint-Sever



Réunion publique d'information sur la future gare de Rouen Saint-Sever

14 mai 2024, de 18h à 20h

Le Village by CA Rouen Vallée de Seine, 107 allée François Mitterrand



Rencontre des voyageurs en gare de Rouen Rive Droite

22 mai 2024, de 17h à 20h

Gare de Rouen Rive Droite



Balade atelier sur la future gare de Rouen Saint-Sever

1er juin 2024, de 9h30 à 13h

Le Quartier Libre, 1 rue Malouet

Les prochains rendez-vous en Normandie

Sous-section de Rouen au plateau de Caux



Réunion publique d'information
à **Rouen**

21 mai 2024, de 18h à 20h

Salle Vue Sur Seine, H10 quai Ferdinand de Lesseps



Réunion publique d'information
à **Saint-Jean-du-Cardonnay**

28 mai 2024, de 18h à 20h

Foyer rural, à proximité de la Mairie

Sous-section traversée du plateau de Caux



Réunion publique d'information à **Barentin**

30 mai 2024, de 18h à 20h

Salle Léo Lagrange, 1 rue Madeleine Vernet



Atelier de travail à La **Vaupalière**

4 juin 2024, en soirée (horaires à venir)

Espace Wapalleria, rue de l'Église

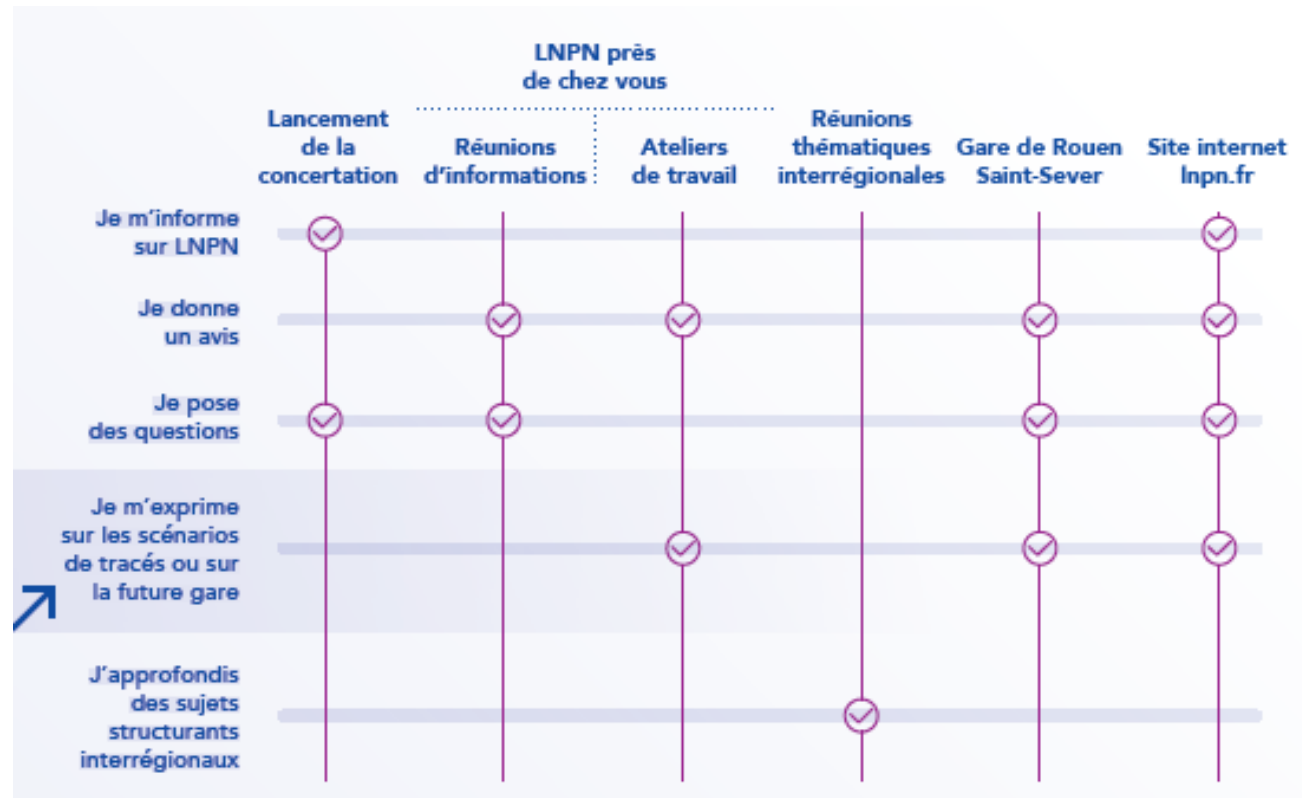


Atelier de travail à **Pissy-Pôville**

25 juin, en soirée (horaires à venir)

Salle Jean-Claude-Frétigny, rue de l'école

Rappel des modalités de participation



www.lnpr.fr

- ✓ Information sur le projet
- ✓ Calendrier des rendez-vous
- ✓ Espace de contribution

David GNANSIA



Responsable du Pôle Etudes & Méthodes



3



Pourquoi une seconde gare à Rouen ?

Pourquoi une seconde gare ?

Répondre à une augmentation au fil de l'eau de la demande de déplacements en train

+27% d'augmentation de la demande attendue entre 2022 et 2035 au départ ou à destination de Rouen.

Rendre le train encore plus attractif, grâce à un saut d'offre de services ferroviaires, pour un report modal massif de de la voiture vers les transports collectifs :

+34% de demande de déplacement supplémentaire grâce à une offre ferroviaire beaucoup plus attractive.

Pourquoi une seconde gare ?

Des objectifs ambitieux de développement de l'offre ferroviaire pour répondre à ces besoins de mobilité :

- un objectif de doublement de l'offre ferroviaire péri-urbaine et régionale autour de Rouen, fixé par l'Autorité organisatrice de la mobilité
- en cohérence avec l'ambition de mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM).

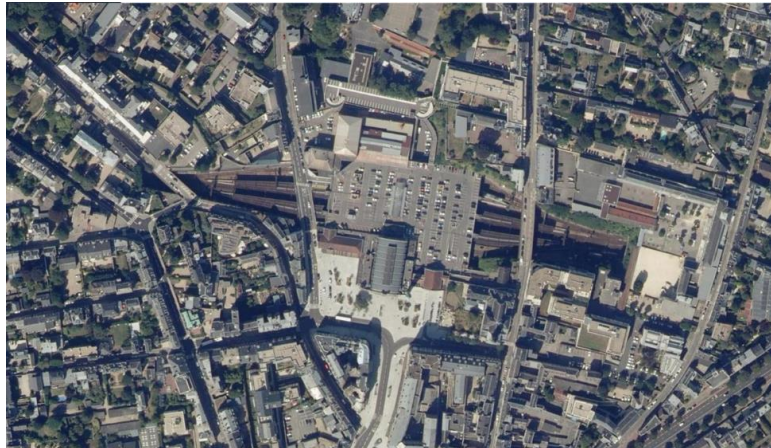


Un objectif de doublement du nombre de trains à accueillir.

Pourquoi une seconde gare ?

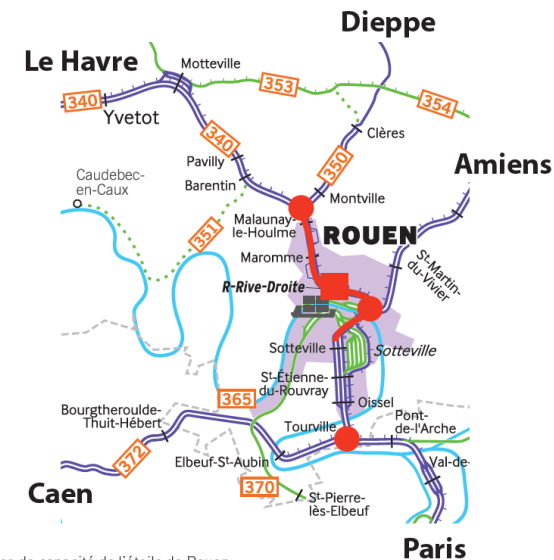
Une impossible évolution de la gare en rive droite

- Au cœur du centre-ville rouennais, dans un milieu urbain dense.
- Une configuration en tranchée encadrée par deux tunnels à 2 voies
- Un nombre de quais insuffisant et des quais trop courts.



Un nœud ferroviaire saturé

La configuration actuelle du nœud ferroviaire de Rouen arrive aujourd'hui à saturation, avec plus de 200 trains par jour en gare de Rouen Rive Droite. Malgré les aménagements de signalisation réalisés, cette situation ne permet plus l'ajout de trains supplémentaires.



4



Le choix du site de Saint-Sever

Le choix du site de Rouen St Sever



Le site de Saint-Sever sur la rive gauche de Rouen identifié dès 2009, puis validé par le débat public en 2012 comme site d'accueil :

- proximité immédiate du centre historique
- possibilité d'adaptation des transports
- en commun urbains pour en faire un nœud du réseau et bonne accessibilité routière ;
- proximité avec un pôle tertiaire ;
- Une emprise foncière SNCF qui permet d'accueillir le nombre de voies nécessaire à sa fréquentation à terme.



Périmètre de projet
Source : Métropole - AREP

La Métropole de Rouen Normandie accompagne le projet ferroviaire en réfléchissant à la mutation du quartier Saint-Sever autour de la gare avec le projet Saint-Sever Nouvelle Gare.

Au-delà du périmètre de la gare et de ses abords immédiats, la Métropole réfléchit à l'évolution du tissu urbain existant.

5



**Dimensionner la future gare en optimisant son fonctionnement
avec la gare existante en rive droite**

Objectifs d'un schéma à 2 gares

1) Accueillir

- Les dessertes de l'axe Paris – Rouen – Le Havre
- Les dessertes régionales
- Les dessertes péri-urbaines

2) Doubler les fréquences tel que souhaité par l'Autorité organisatrice de la mobilité

3) Optimiser le fonctionnement de la future gare avec la gare en rive droite.

Objectifs d'un schéma à 2 gares

- Garantir les fonctionnalités demandées et la robustesse d'exploitation (capacité à absorber les aléas).
- Ne pas sous-dimensionner la gare pour permettre son adaptabilité aux besoins futurs.
- Penser la future gare pour les besoins normands, mais également dans ses connexions avec les autres régions (Ile-de-France, Hauts-de-France...).

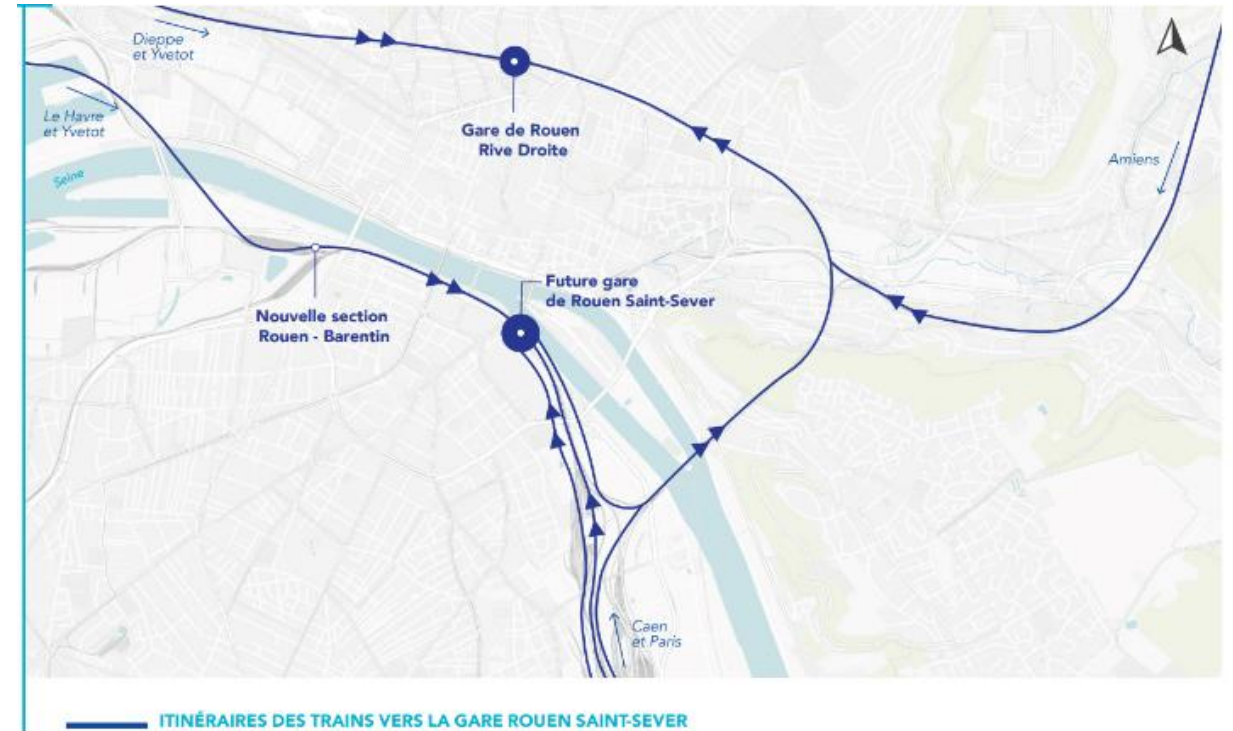


Résultat : deux scénarios exploitables et satisfaisants sur le plan de l'organisation du nœud ferroviaire

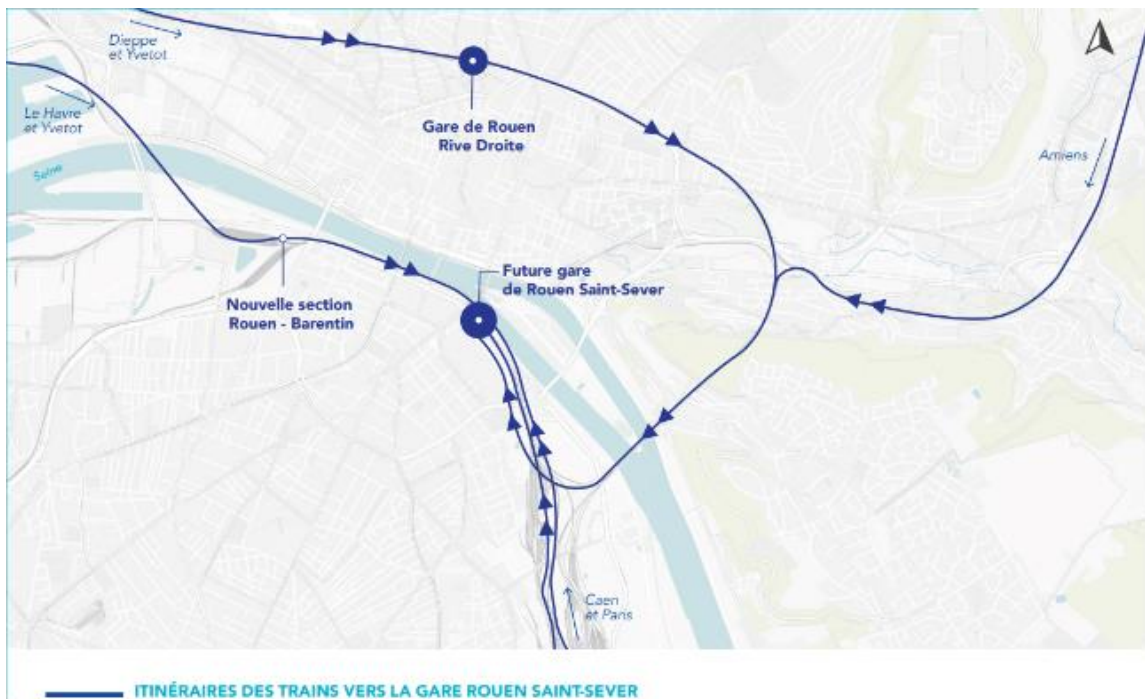
Le scénario écarté du fonctionnement en « bipôle »

- Répartition équilibrée des dessertes régionales et périurbaines entre les deux gares.
- Certaines correspondances nécessitent de changer de gare.
- Un peu moins performant en termes de desserte.

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



Le scénario retenu de la gare d'agglomération



Gare de Rouen Saint-Sever

- Desservie par tous les trains.
- Terminus des trains régionaux et périurbains.

Gare de Rouen Rive Droite

- Desservie par les trains en provenance d'Yvetot et Dieppe, qui rejoignent ensuite la gare de Rouen Saint-Sever.
- Conserve sa configuration actuelle.

Configuration des voies à quai : schéma de principe

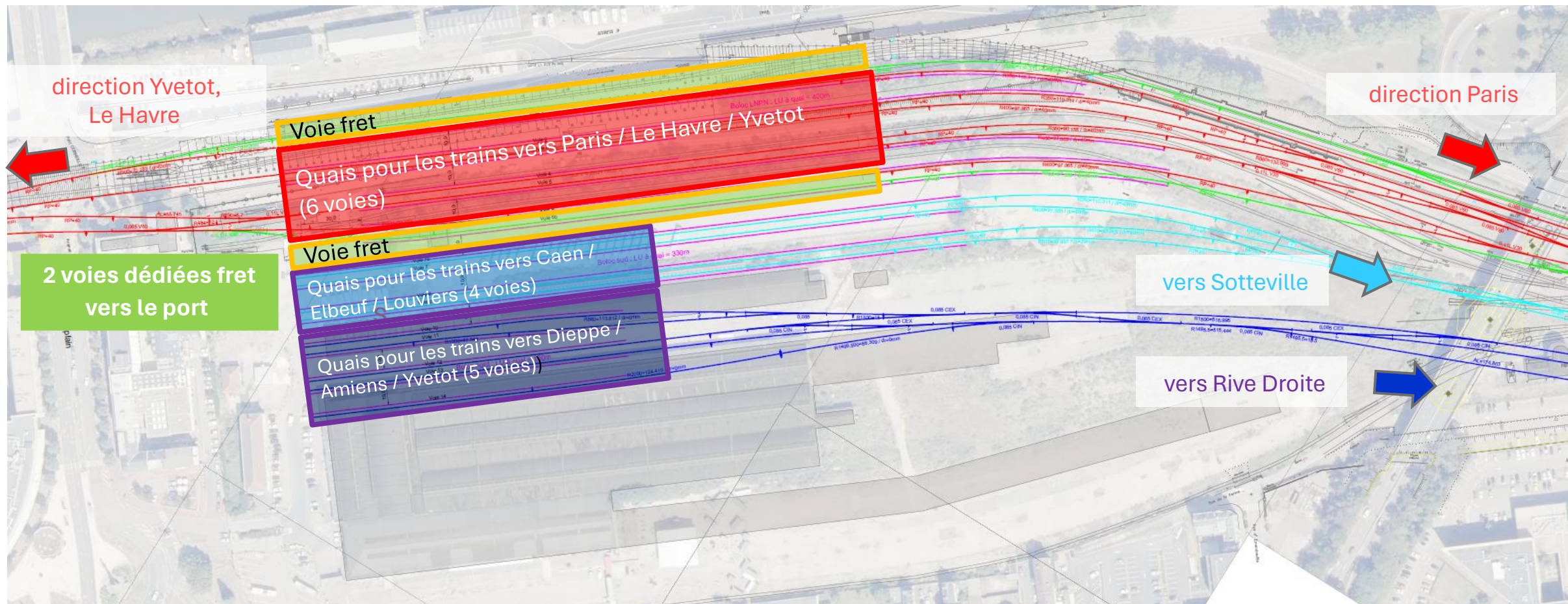


Illustration d'un plan de voies sur la base du schéma de principe

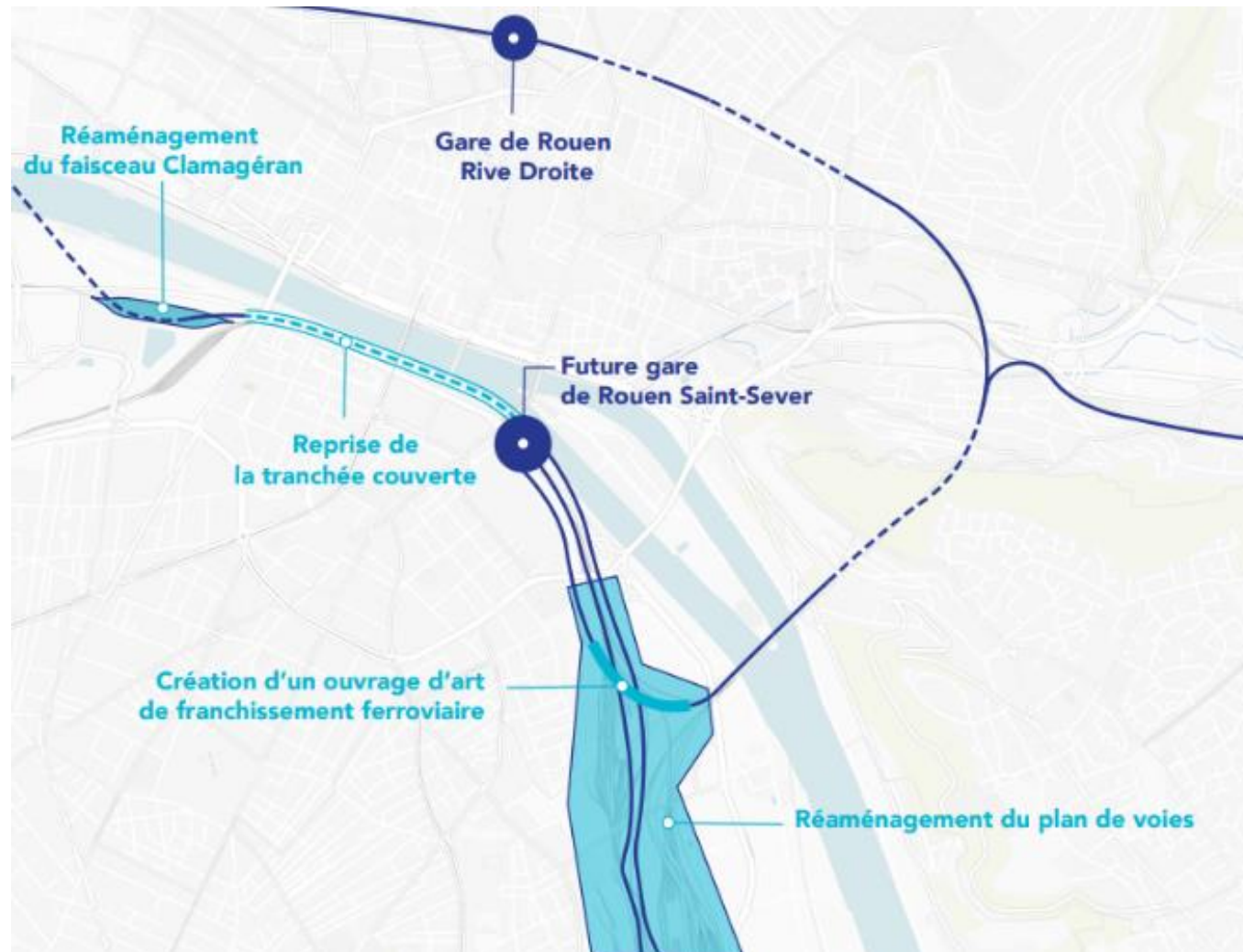
Bruno LAURENT



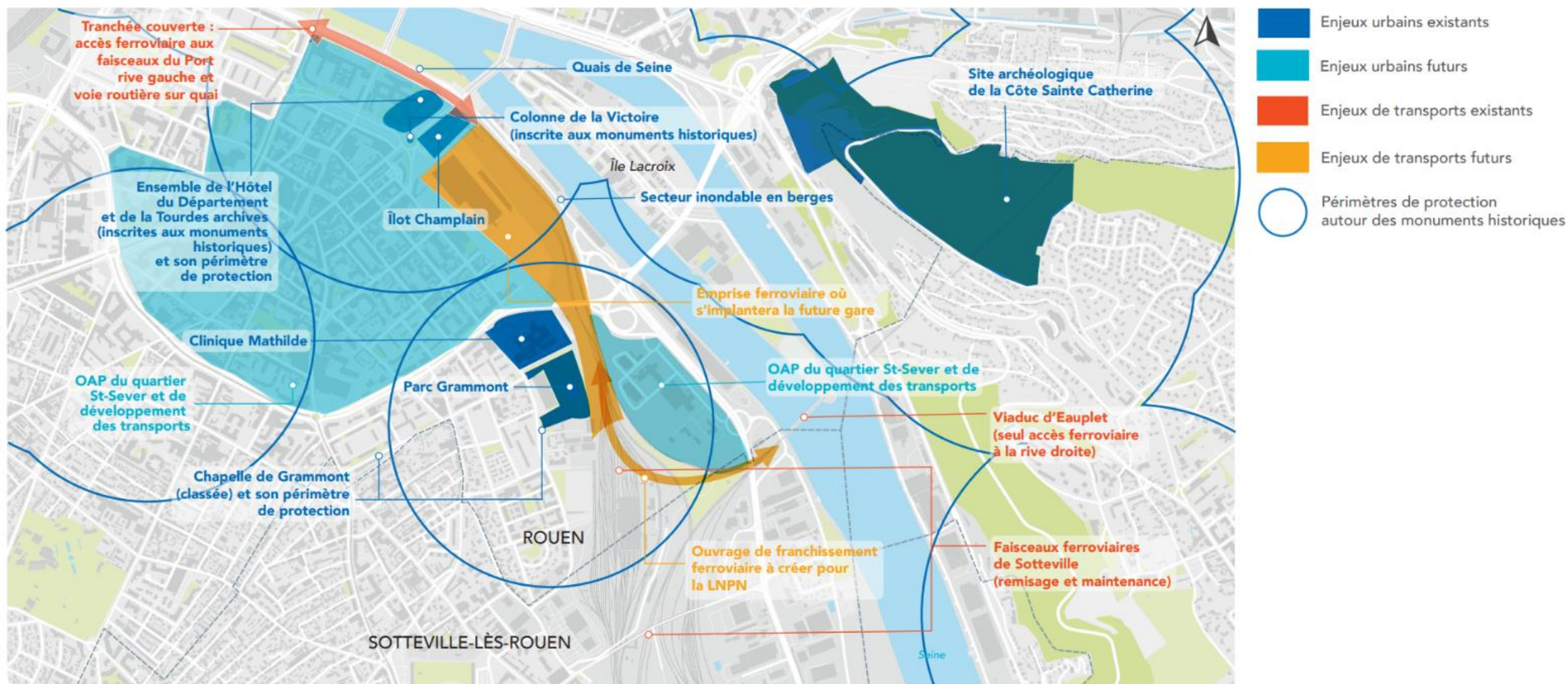
Directeur technique de la LNPN



Des aménagements nécessaires à la future gare



Principaux enjeux identifiés autour du site



Temps d'échange



6



Le projet partenarial d'aménagement autour de la future gare



Aude PEYRALBES et Carole MASSARI



Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projets
Cheffe de projet Stratégie ferroviaire Direction Laboratoire Territoires et Mobilités



métropole
ROUENNORMANDIE

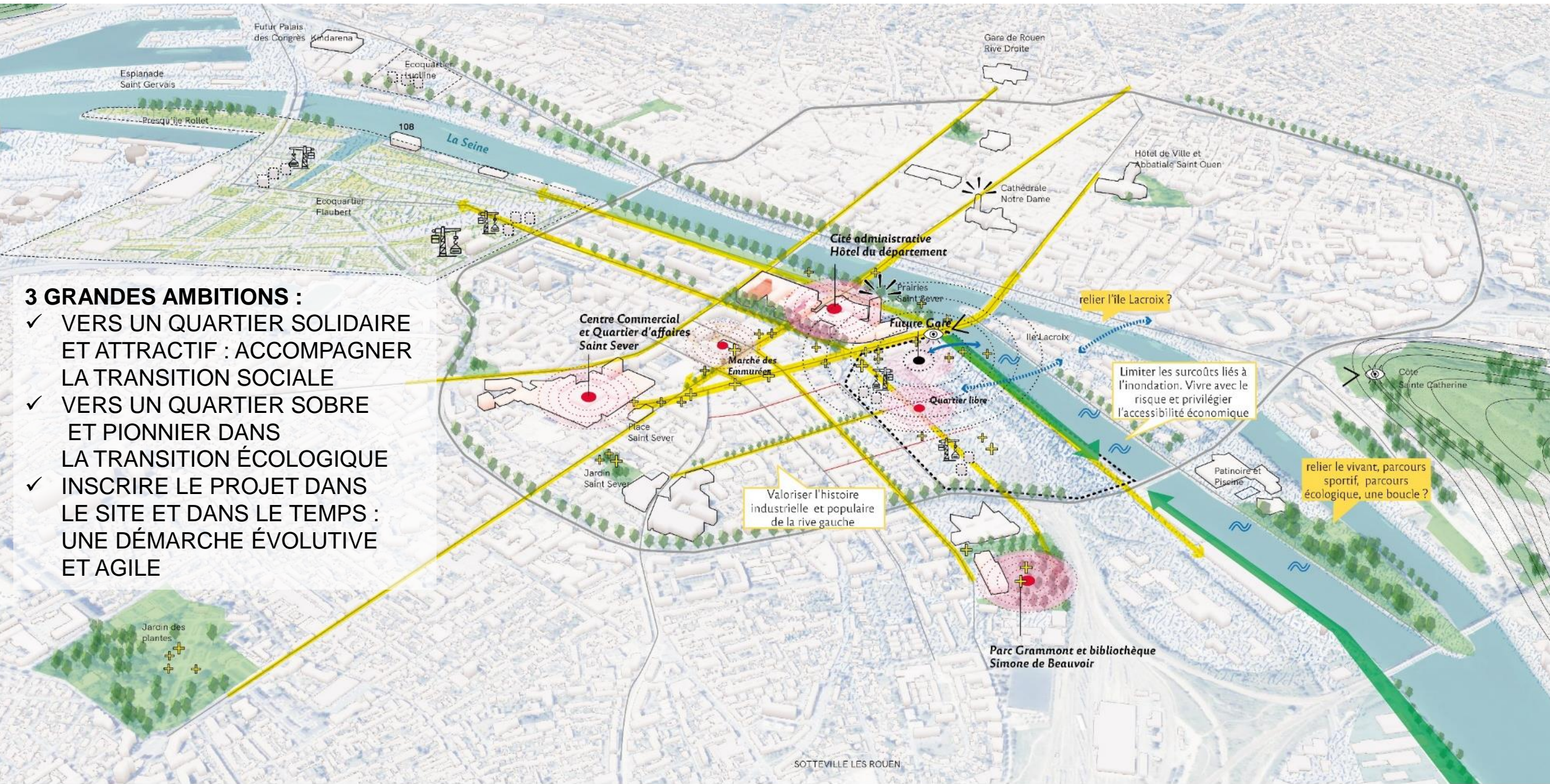
Saint-Sever Nouvelle Gare : un projet partenarial

- Un projet d'aménagement d'envergure pour le cœur de la Métropole rouennaise, déclaré d'intérêt métropolitain depuis 2014 comprenant :
 - 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,
 - la redynamisation du quartier Saint-Sever actuel, notamment de son pôle tertiaire et de ses espaces publics.
- L'engagement des partenaires à faire aboutir ce projet sur le temps long et à coordonner le projet Saint-Sever Nouvelle Gare avec le projet LNPN



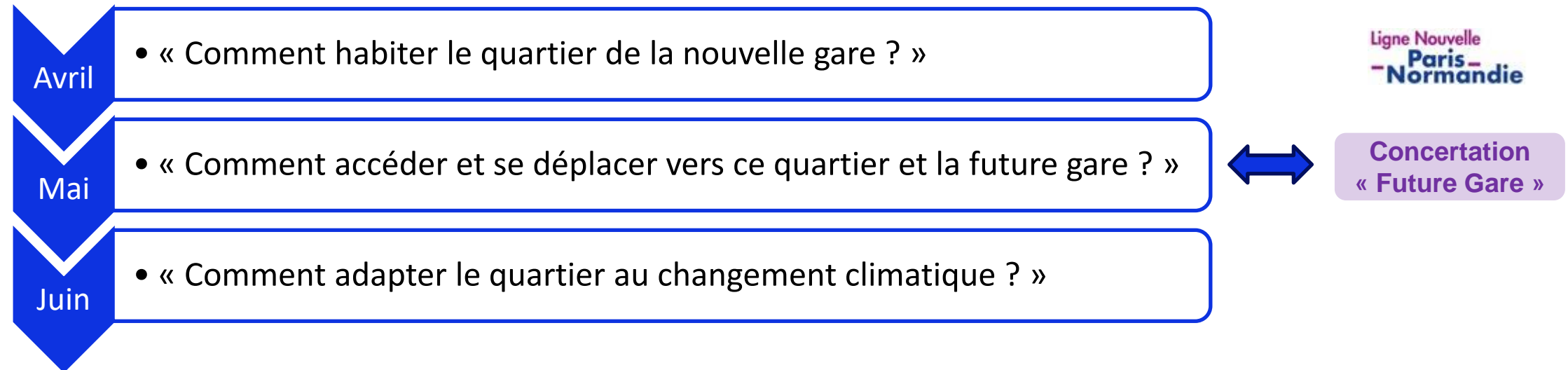
3 GRANDES AMBITIONS :

- ✓ VERS UN QUARTIER SOLIDAIRE ET ATTRACTIF : ACCOMPAGNER LA TRANSITION SOCIALE
- ✓ VERS UN QUARTIER SOBRE ET PIONNIER DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
- ✓ INSCRIRE LE PROJET DANS LE SITE ET DANS LE TEMPS : UNE DÉMARCHÉ ÉVOLUTIVE ET AGILE



La concertation « Saint-Sever Nouvelle Gare » en 2024

- Printemps 2024 : les grandes orientations



- Automne 2024 : Approfondissons la conception du nouveau quartier

Les invariants programmatiques



Une gare et ses fonctions annexes



Des équipements pour tous les publics



Des logements prolongeant le faubourg



Une programmation économique diversifiée

Synthèse des orientations









-  > Périimètre du réflexion
-  > Périimètre du plan guide Saint-Sever Nouvelle Gare
-  > Conforter les polarités existantes
-  > Encourager les opérations de rénovation tertiaire
-  > Révéler les qualités du tissu faubourien
-  > Retrouver du dynamisme commercial
-  > De la Rive Gauche à la Rive Droite
> De Flaubert vers Grammont
-  > Penser les mobilités et anticiper les besoins de la future gare
-  > Faire face au risque inondation
-  > Désimperméabiliser les sols, lutter contre les îlots de chaleur urbain
-  > Intégrer les trames vertes à grande échelle
-  > Renaturer / Proposer de nouveaux espaces verts

Illustration issue du schéma de référence élaboré par le groupement OLM

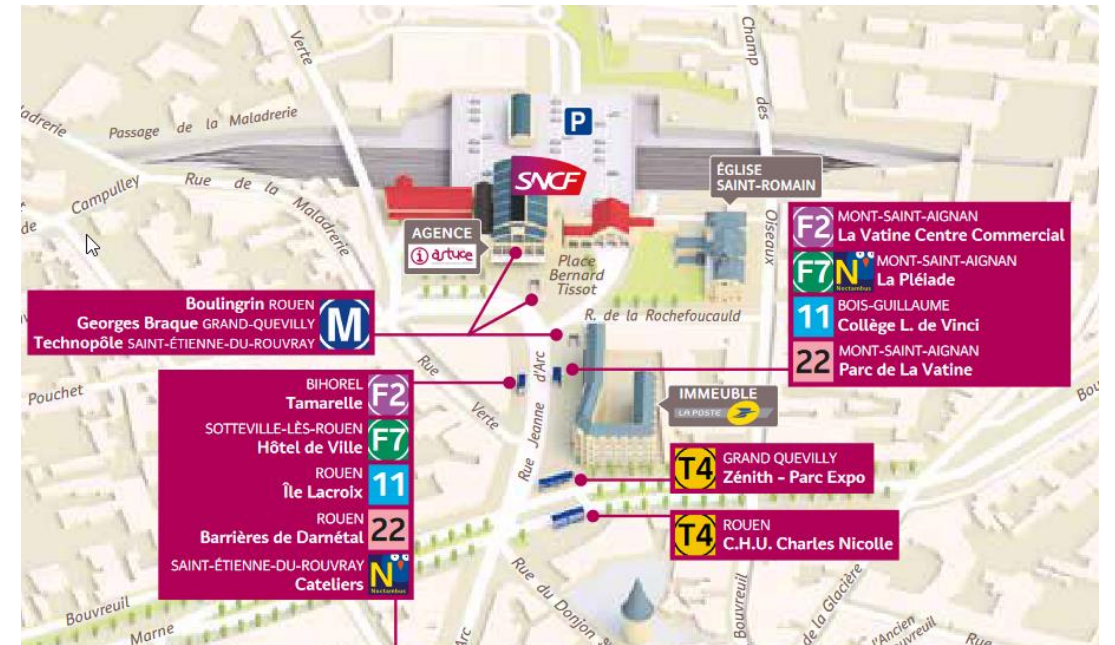
Éléments de contexte

➤ La Gare de Rouen RD actuellement :

- Très bien desservie par les transports en commun urbains : métro, T4 et lignes Fast
- **72% des accès à la gare se font actuellement en modes actifs (marche, vélo) ou en transports en commun**
- Des accès en majorité depuis et vers le centre-ville RD et RG, les quartiers autour des boulevards ainsi que Mont-Saint-Aignan

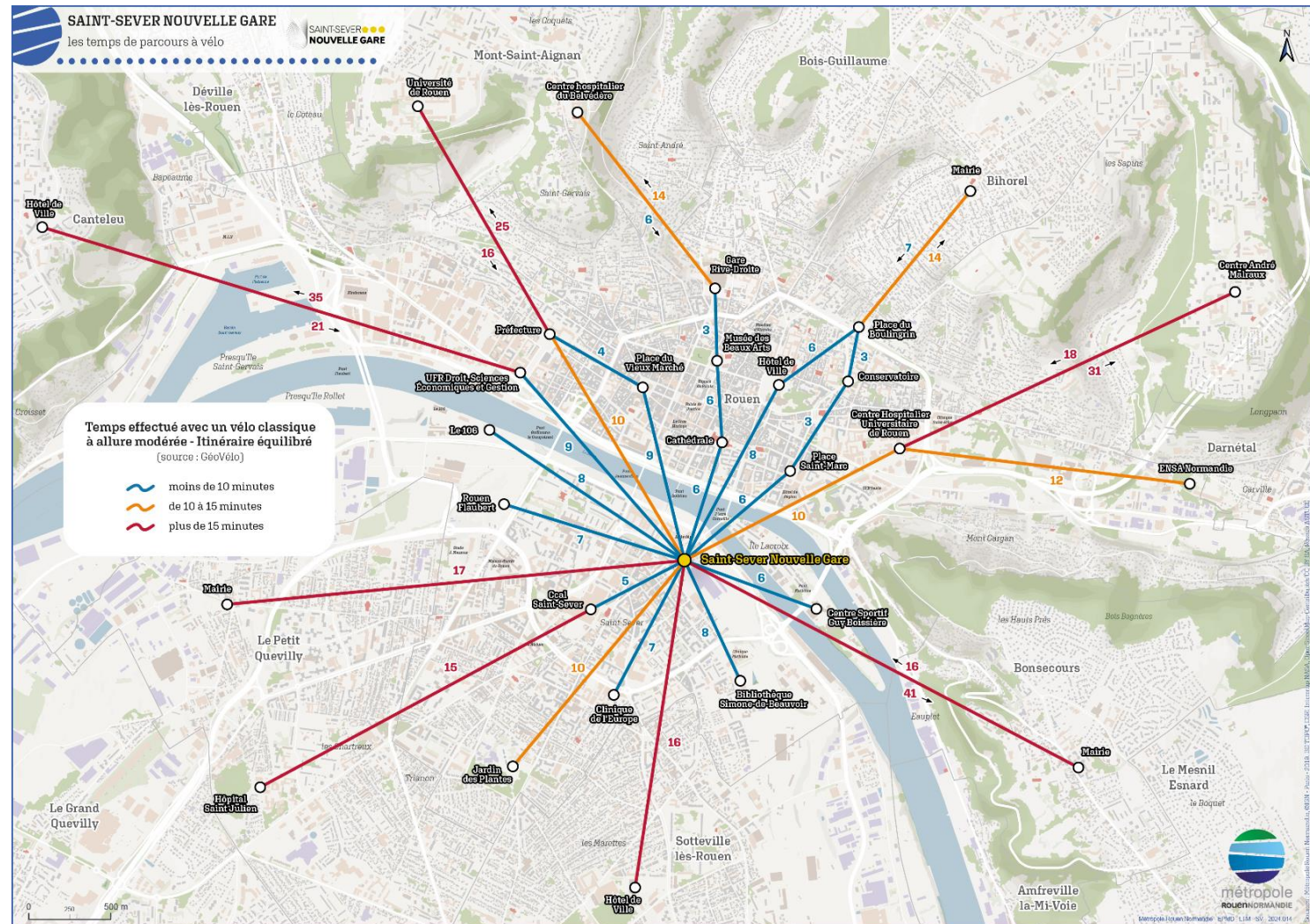
➤ Le Plan de Mobilités 2035 :

- Projet de PDM soumis à enquête publique ; pour approbation à l'automne 2024
- Fixe les ambitions de la Métropole en matière de mobilité dont des objectifs principaux tels que : « pédalons plus, marchons plus », « nouveaux tram(s) / TEOR(s) », « Train comme mode urbain ».
- **Objectif : augmenter parts modales TCU et modes actifs, en cohérence avec le projet de Plan de Mobilités**



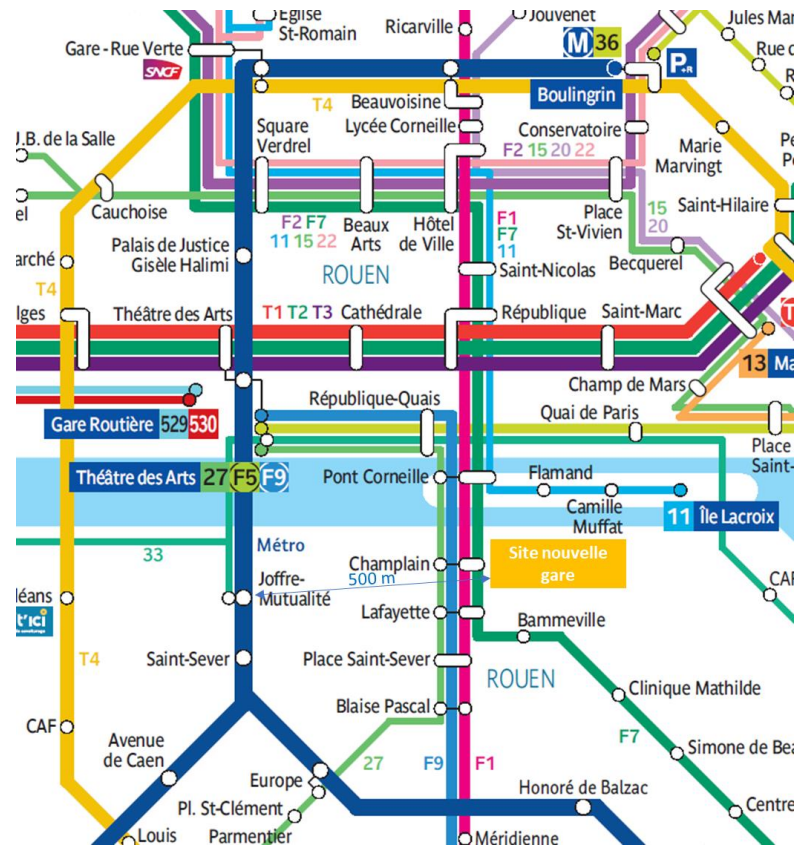
Accéder à la nouvelle gare à vélo

- Un site central et accessible depuis Rouen et les communes de 1ère couronne (renforcé par le développement du VAE)
- Prévoir des infrastructures d'accès et des services en gare



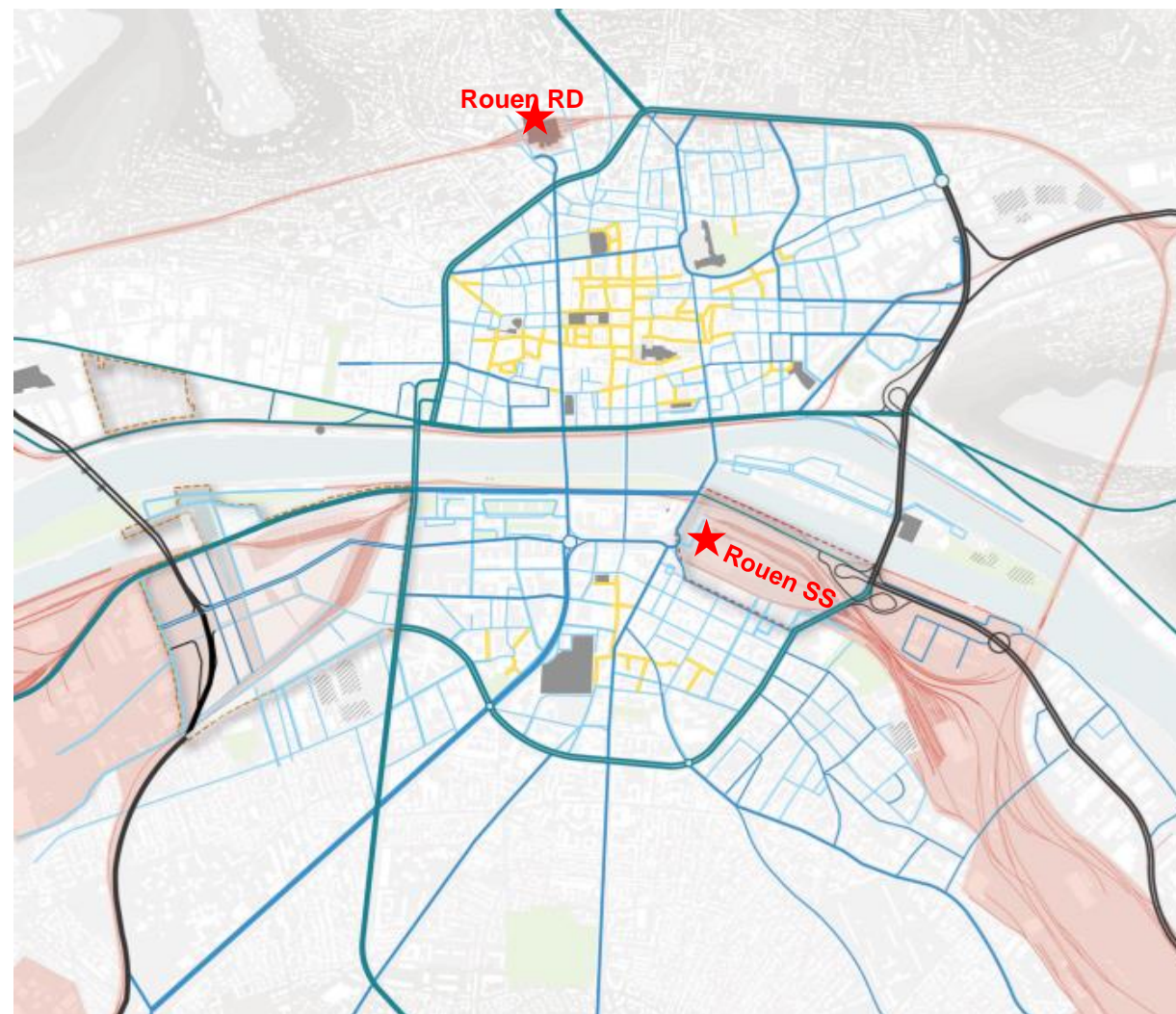
Accéder à la gare en transports en commun urbains

- Champlain actuellement desservie suivant un axe Nord-Sud (F1, F9) et NO-SE (F7)
- Le T5 (Université MSA – Champlain) viendra compléter vers Mont-Saint-Aignan et sur axe Est-Ouest rive gauche, après 2025



Accéder à la nouvelle gare en voiture

- Le **réseau viaire est hiérarchisé** au sein de la Métropole
- La nouvelle gare est à **proximité d'axes structurants** (RD18E, boulevard de l'Europe, cours Clemenceau, av Bretagne)
- **L'accroche vers l'Est** (boulevard, ponts Europe et Mathilde) est à travailler ainsi qu'une **nouvelle voirie au sud de la gare et qui pourrait être son accès routier principal** (+ TC urbains et interurbains)
- Les **franchissements routiers de la Seine** sont également un point d'attention



François NOURRIT



Directeur de programmes



7



La future gare de Rouen Saint-Sever

Comparatif avec d'autres gares (fréquentation annuelle)



HALTE
Fontainebleau
Forêt



GARE DE PROXIMITÉ
Granville
300K/an



GARE LGV
Nîmes-Pont-
du-Gard
300k/an



GARE VILLE
Caen
3M/an



HUB
Gare du
Nord 292M

Gares similaires en fréquentation à la gare Rouen-Saint-Sever (données 2022)



GARE DE NICE
9,4M



**GARE DE TOULOUSE
MATABIAU**
12,8M

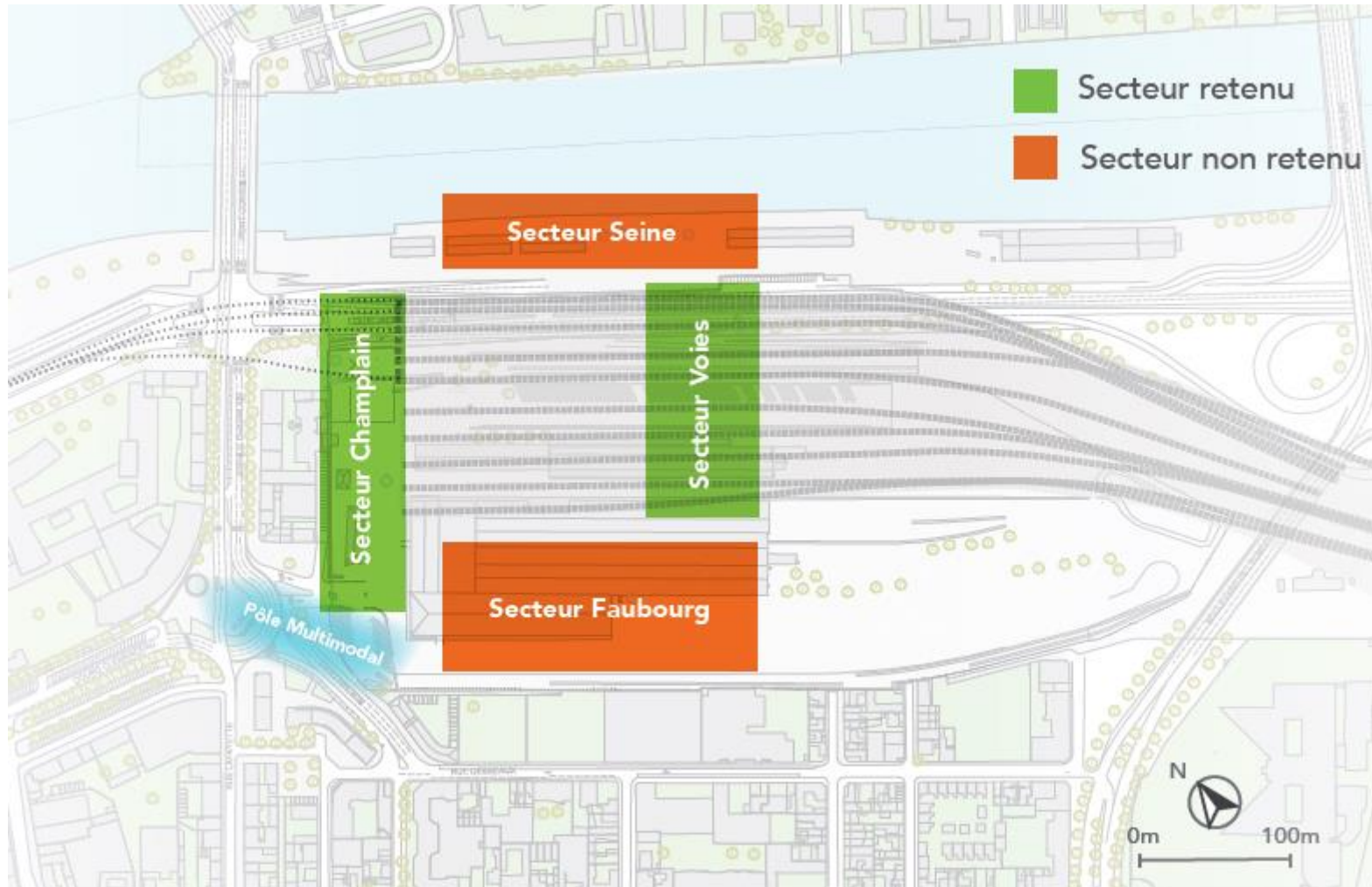


**GARE AEROPORT CHARLES DE
GAULLE 2 TGV**
12,9M



GARE DE RENNES
13,9M

Deux scénarios retenus, deux scénarios écartés



2 scénarios écartés :

Secteur Seine :

- Peu ouvert au quartier rive gauche
- Très exposé au risque inondation

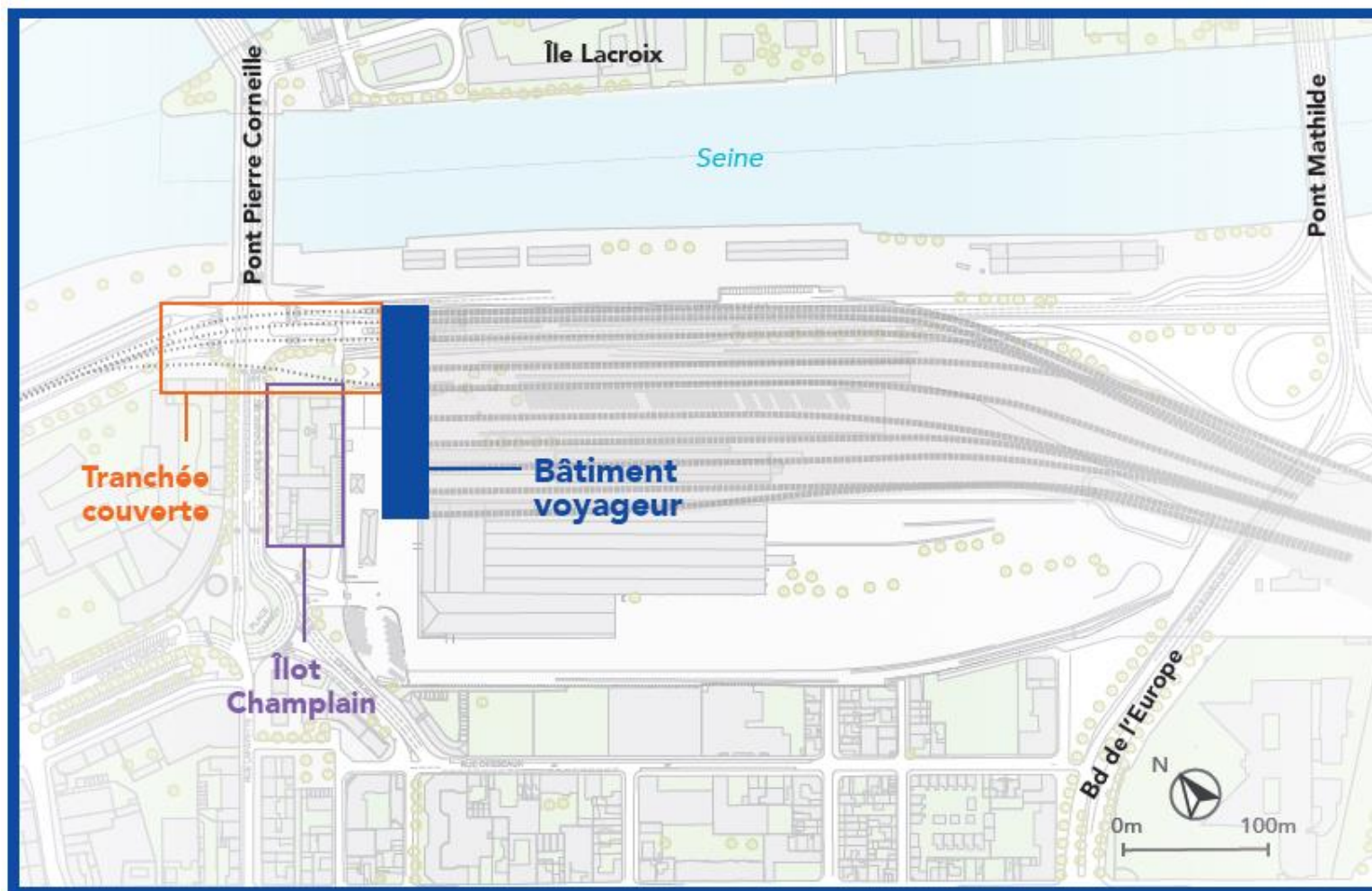
Secteur Faubourg :

- Peu ouvert au quartier rive droite

Pour les deux scénarios :

- Des services en gare concentrés sur le début du parcours du voyageur au sein de la gare

Scénario retenu : secteur Champlain



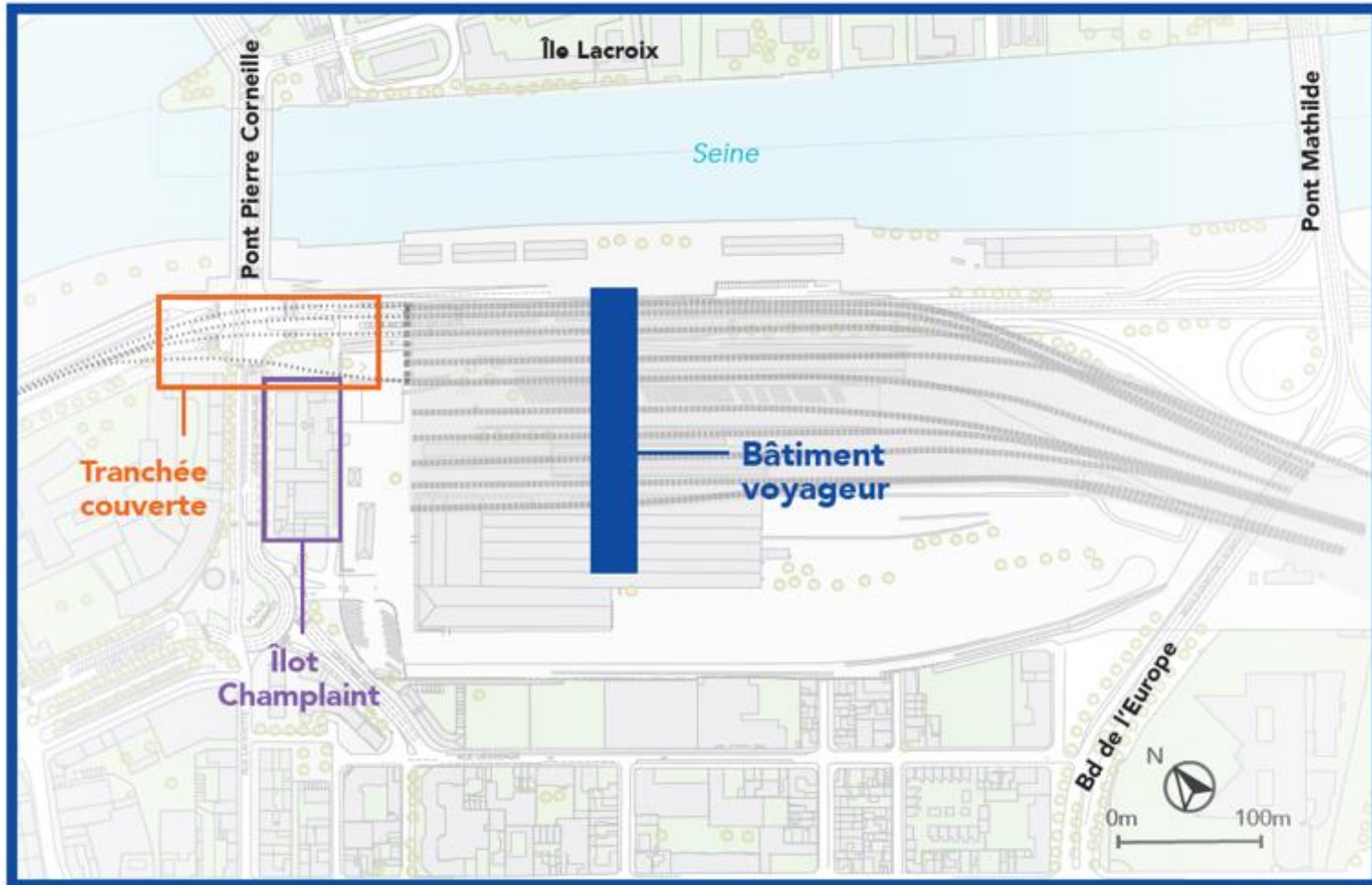
Avantages

- Bonne ouverture aux quartier rive gauche et rive droite.
- Exposition partielle au risque inondation.
- Lisibilité de l'accès aux services au sein de la gare.
- Proximité du futur pôle multimodal urbain.

Inconvénients

- Une gare potentiellement à deux niveaux.
- Une visibilité du bâtiment voyageur à travailler.

Scénario retenu : secteur Voies



Avantages

- Ouverture aux quartiers rive gauche et rive droite.
- Exposition partielle au risque inondation.
- Lisibilité de l'accès aux services au sein de la gare.

Inconvénients

- Lisibilité de l'accès aux services.
- Une visibilité du bâtiment voyageur à travailler.

Les futurs services en gare

4 attentes principales des clients en gare

LA GARE EFFICACE

« Efficace pour tous, irréprochable sur les fondamentaux »

Enjeu d'exploitation ferroviaire, d'efficacité opérationnelle, d'amélioration continue, de robustesse, de productivité

Contribue à 41% de la satisfaction clients

LA GARE MODERNE

« Engagée pour le futur, qui met la mobilité durable et les nouvelles technologies au service de la qualité de vie et s'engage sur l'éco-responsabilité »

Contribue à 7% de la satisfaction clients

LA GARE PRATIQUE

« Confortable, qui rend service, optimise l'attente et fait gagner du temps. »

Confort, services et commerces pour le quotidien

Contribue à 33% de la satisfaction clients

LA GARE REMARQUABLE

« Au cœur des territoires, qui renforce le lien émotionnel des habitants avec leur gare »

Gare vitrine patrimoniale, locale, et sociale

Contribue à 19% de la satisfaction clients



Une offre de services indispensables aux voyageurs : accueil, attente, vente de titres de transports, ...

Mais aussi pour les visiteurs non-utilisateurs du train : commerces, services de proximité, tiers lieux, évènements, location de vélo, ...

Ces services restent donc à imaginer, avec les voyageurs ... mais aussi tous les habitants et riverains de la future gare !

L'intermodalité à l'échelle du pôle

Les objectifs de SNCF Gares & Connexions

Favoriser la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs en donnant accès aux gares à toutes les formes de déplacement : marche à pied, vélo, voiture, bus, métro, tram, taxi, etc.

Connecter la gare à son environnement au cœur du Territoire : un véritable pôle d'échanges multimodaux.

Accorder une large place aux mobilités douces, au service de la transition énergétique.

Renforcer l'information pour guider les clients avec une information et une signalétique renforcée.

Déployer des équipements pour **inciter à l'utilisation des mobilités douces** et décarbonées pour rejoindre ou quitter la gare.



Démarche « EMC2B » : la démarche d'écoconception



ÉNERGIE

- **Réduction** des consommations -25% des consommations énergétiques entre 2020 et 2030
- **Produire autant d'électricité que consommée** dès 2050



MATIÈRE

- Augmenter la part de matériaux issus du **biosourcé**, du **géosourcé** et du **réemploi**
- **Atteindre zéro-déchet non valorisé** dans les gares et les chantiers à horizon 2035



CARBONE

- **Réduire** les émissions Carbone
- Augmenter significativement le nombre de places de **stationnement vélo sécurisées**



CLIMAT

- **Adapter nos gares** au changement climatique
- Renforcer le **confort et la qualité d'air**



BIODIVERSITÉ

- **Déminéraliser** et restaurer le vivant
- **Sensibiliser le public** à la protection de la biodiversité



Gare d'Auray (2021)
Gare de Nîmes-Pont-du-Gard (2020)
Gare de Nice Saint-Augustin (2022)
Gare de Lorient (2017)

Temps d'échange



Merci !

