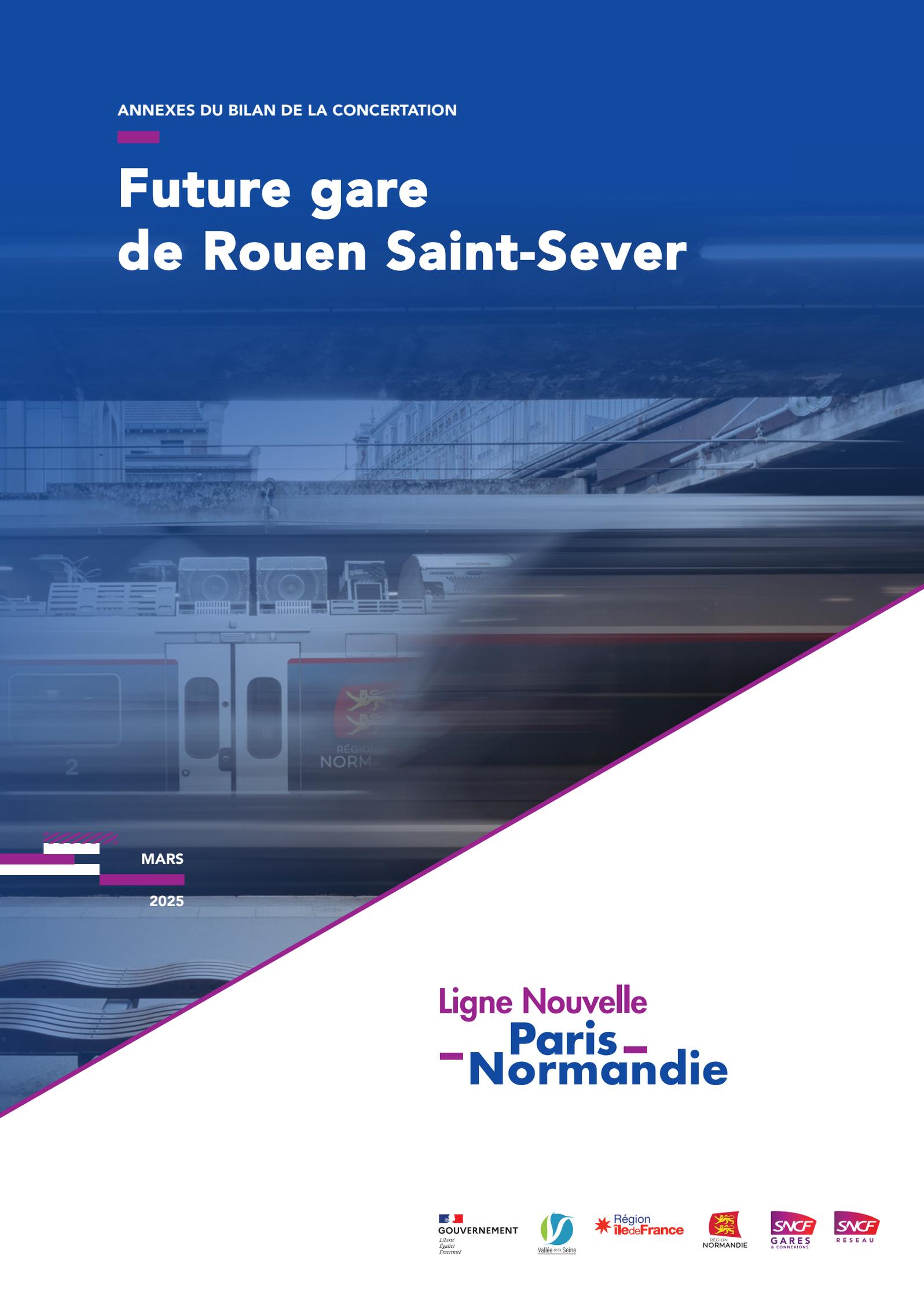


Future gare de Rouen Saint-Sever



MARS

2025

Ligne Nouvelle
Paris - Normandie

SOMMAIRE

Partie 1 Actes encadrant la concertation	4
1.1 Décision de Gares & Connexions portant organisation de la concertation préalable	5
1.2 Décision 9 de la Commission nationale du débat public désignant une garante de la concertation continue	14
1.3 Décision 10 de la Commission nationale du débat public désignant Dominique Viel garante de la concertation continue en complément d'Isabelle Jarry.....	13
Partie 2 Extraction brute des avis reçus via le site internet	16
Partie 3 Comptes-rendus des événements de la concertation	20
3.1 Réunion publique de lancement de la concertation, 06/05/24	21
3.2 Réunion publique d'information relative à la future gare de Rouen Saint-Sever, 14/05/24	34
3.3 Balade-atelier sur le site de la future gare, 01/06/24	44

1

ACTES ENCADRANT LA CONCERTATION

1.1	Décision de Gares & Connexions portant organisation de la concertation préalable.....	5
1.2	Décision 9 de la Commission nationale du débat public désignant une garante de la concertation continue.....	14
1.3	Décision 10 de la Commission nationale du débat public désignant Dominique Viel garante de la concertation continue en complément d'Isabelle Jarry	13



DECISION PORTANT ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE

Création gare de Rouen Saint-Sever

Le Directeur de Projet National des Gares Nouvelles de Pont de Rungis, Rouen et Lille

Vu la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

Vu l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;

Vu le décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du code des Transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du code des Transports ;

Vu les articles L. 103-2 à L. 103-6 et R. 103-1 à R. 103-3 du Code de l'urbanisme ;

Vu la délégation de pouvoirs de la Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions au Directeur exécutif des SERM et des Grands projets de SNCF Gares & Connexions applicable à compter du 1 janvier 2024 ;

Vu la délégation de pouvoirs du Directeur exécutif des SERM et des Grands projets de SNCF Gares & Connexions au Directeur de Projet National des Gares Nouvelles de Pont de Rungis, Rouen et Lille applicable à compter du 1^{er} janvier 2024.

Vu le projet de création de la gare de Rouen Saint-Sever ;

1. DESCRIPTION DU PROJET PORTE A LA CONCERTATION

CONTEXTE DU PROJET

La construction de la future gare de Rouen en rive gauche s'inscrit dans le projet de réalisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN). La gare actuelle Rouen Rive Droite accueille 7 millions de voyageurs par an (2022).

Les prévisions de fréquentations à horizon 2035 pour Rouen laisse présager une augmentation de près de 27%, en comparaison avec 2022, en gare de Rouen Rive Droite. Ces prévisions augmentent encore de +34% en intégrant la LNPN, soit des hypothèses de fréquentations allant jusque un peu moins 12 millions de voyageurs annuels en gares de Rouen.

Des objectifs de fréquence et d'accessibilité auxquels les infrastructures du réseau existant ne peuvent répondre, et ce en particulier concernant la gare actuelle de Rouen Rive Droite et les sections immédiates l'encadrant. Celles-ci ne sont pas adaptées au développement du trafic et à l'arrivée d'une ligne nouvelle.

Ainsi, SNCF Réseau a décidé en avril 2012, à l'issue du débat public, pour désengorger le nœud ferroviaire rouennais, de construire une nouvelle gare et de réaliser une nouvelle section ferroviaire reliant Rouen, Sotteville et Yvetot nécessitant la construction d'un tunnel sous-fluvial.

Cette première phase du projet a été déclarée prioritaire pour une réalisation avant 2035.

En 2022, SNCF Réseau a relancé des études concernant la LNPN, et a dans ce cadre élaboré de nouveaux scénarios de desserte de la LNPN.

Une décision ministérielle en date du 13 février 2020 indique : « [S'agissant de la gare nouvelle de Rouen en rive gauche] *il conviendra de poursuivre les études relatives à son dimensionnement en recherchant une optimisation de son fonctionnement avec la gare existante en rive droite.* »

En février 2023, le comité de pilotage LNPN retient un fonctionnement en binôme de gares. La gare de Rouen Rive droite actuelle restera, le trafic voyageurs sera réorganisé entre les deux gares (passant de 7 millions de voyageurs annuels en 2022 à plus d'un million annuel en 2035).

Par ailleurs la réalisation de la future gare s'articule avec un projet plus vaste de revalorisation du quartier Saint-Sever (inscrit QPV) porté par la Métropole de Rouen.

La concertation spécifique à l'objet gare s'inscrit dans la concertation plus globale LNPN, portant notamment sur le choix des tracés.

LOCALISATION DU PROJET

Le projet de création de la future gare de Rouen Saint-Sever se localise au cœur de la commune de Rouen, sur la rive gauche de la Seine.

Inaugurée en 1847, la gare de Rouen Rive Droite est aujourd'hui l'unique gare ferroviaire de Rouen. Par le passé, la gare de Saint-Sever, inaugurée en 1843, comme gare terminus des liaisons venant de Paris, et la gare portuaire d'Orléans construite en 1883, jouaient un rôle essentiel dans les liaisons de proximité vers le Havre et Paris.

Ces deux gares furent détruites lors des bombardements de 1944 ; leurs bâtiments ne furent pas reconstruits et la quasi-totalité du trafic voyageurs fut reporté en gare de Rouen Rive Droite.

Le choix du site de la future gare s'explique par cet héritage : la présence du réseau ferroviaire sur la rive gauche, permet l'implantation de la future gare de Rouen Saint-Sever.

En juillet 2014, le comité de pilotage LNPN acte la localisation de la future gare sur le site des anciennes halles SERNAM dans le quartier Saint-Sever.

Le site est aujourd'hui en grande partie mis à nu, à l'exception d'une halle en son centre (le reste des anciennes halles furent démolies en 2023) et d'une petite partie occupée en équipements transitoires, Le Quartier Libre.

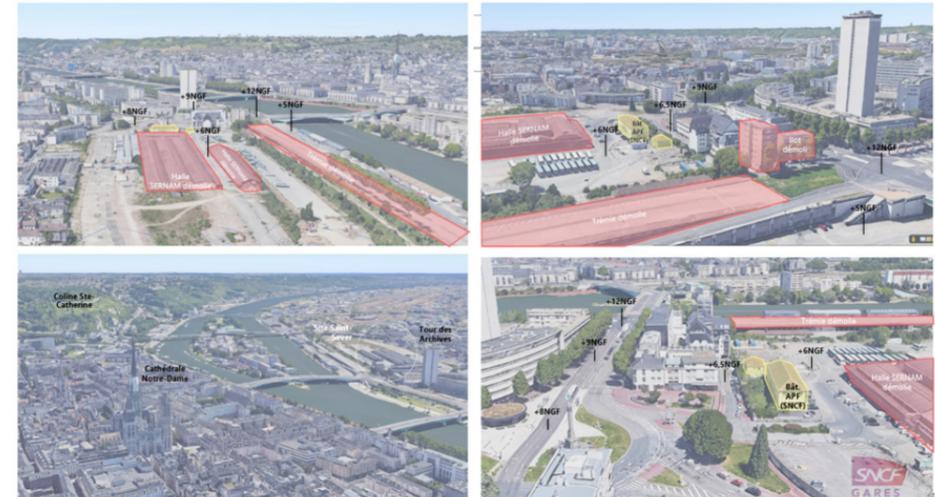


Périmètre de projet - emprise SNCF - AREP 2023

Le site est une emprise toujours sous maîtrise foncière SNCF d'approximativement 12 hectares. Le périmètre du projet s'étend sur l'emprise SNCF actuellement maîtrisée.

Longée au nord par la Seine, au sud par un tissu faubourien relativement dense, le site s'ouvre à l'ouest sur un îlot composé de bâtiments mixte habitat tertiaire.

La particularité du site est son altimétrie : un dénivelé d'approximativement 7 mètres sépare l'entrée du site des berges de Seine ; de même le plan de voies se situe également en contre-bas de l'entrée du site.



Composition urbaine à proximité du site de la future gare de Rouen Saint-Sever - AREP 2023

OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de la création de la LNPN, dans lequel s'inscrit la réalisation de la future gare, porte des objectifs ambitieux en matière de mobilité ferroviaire :

- Améliorer la qualité de service (régularité, ponctualité, confort...)
- Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires, y compris fret
- Réduire les temps de parcours entre Paris et la Normandie
- Participer au développement de la vallée de la Seine

Plus largement la réalisation de la future gare s'inscrit dans des ambitions de meilleure lisibilité du territoire dans laquelle elle s'inscrit, en faisant signal.

Cette future gare devra respecter et accompagner le développement territorial conduit par la Métropole ; faisant de ce nouvel objet urbain un support de multimodalité et d'apaisement du quartier.

PRESENTATION DU PROGRAMME DU PROJET DE GARE

A ce stade, le préprogramme du projet prévoit la création de :

- Un bâtiment voyageur d'environ 6 000 m² SU (dimensionnement non arrêté)
- Un parking silo d'environ 700 places (dimensionnement non arrêté)
- Des espaces de stationnement vélo (dimensionnement non arrêté)
- Un parvis (dimensionnement non arrêté)
- Des espaces quais (dimensionnement non arrêté)
- Des espaces de bureaux et logistiques ferroviaires (dimensionnement non arrêté)

CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

- Phase avant-projet : 2025 - 2028
- Phase projet : 2028 - 2035
- Phase Réalisation : 2031 - 2035
- Mise en service : 2035

2. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

CADRE REGLEMENTAIRE

Conformément aux dispositions combinées des articles L.103-2 et suivants, et R103-1 et suivants du code de l'urbanisme, le projet, ci-avant présenté, doit être soumis à concertation du public.

L'article R.103-1 précité soumet à concertation préalable les travaux suivants :

- « La création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros ».

Le projet ci-avant présenté entre dans le cadre de cette disposition.

OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation sont :

- Alimenter et enrichir les études de la future Gare de Rouen Saint-Sever :
 - Implantation
 - Fonctionnalité du bâtiment voyageur
 - Services en gare
- D'informer, de partager et préciser le programme d'aménagements envisagé avec les acteurs et partenaires du projet, les habitants, les usagers des transports ferroviaires et des transports en commun, les associations et toutes autres personnes concernées ;
- De permettre aux acteurs et partenaires du projet, aux habitants, aux usagers des transports ferroviaires et des transports en commun, aux associations et toutes autres personnes concernées d'exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions ;
- De recueillir l'avis du public

L'objectif de la concertation sera ainsi de faire converger les aménagements proposés avec les besoins et attentes du public.

MODALITES DE CONCERTATION

Les modalités de la concertation proposées sont les suivantes :

- Un dossier de concertation commun avec la concertation LNPN
- Une réunion publique de lancement
- Plusieurs rencontres spécifiques « gare » :

Un espace d'expression digital hébergé sur le site LNPN [[@site internet Ligne Nouvelle Paris Normandie - SNCF Réseau : https://www.lnnp.fr/](https://www.lnnp.fr/)]

- Espace d'expression pour le public
- Un cahier territorial spécifique gare consultable en ligne

L'avis du public est notamment sollicité vis-à-vis des éléments suivants :

- L'emplacement du bâtiment voyageurs

Bâtiment voyageur : arbitrer l'emplacement pour le futur bâtiment voyageurs, définir l'insertion urbaine, afin de garantir les besoins fonctionnels et d'exploitation de la future gare ; permettre une intermodalité qualitative.

- Les services et fonctionnalités proposés en gare
Quels futurs services et fonctionnalités pourraient accueillir la future gare de Rouen Saint-Sever

MESURES DE PUBLICITE

Les mesures de publicité retenues pour l'information du public quant à la tenue de la concertation sont les suivantes :

- Un article dans la presse régionale quotidienne ;
- La distribution de flyers ;
- La mise en place d'affiches dans la gare de Rouen Rive Droite et dans la mairie de Rouen
- L'ouverture d'une page internet dédiée au projet sur le site internet de la LNPN
- Une information dans le bulletin d'informations de la commune de Rouen

DUREE DE LA CONCERTATION

La concertation LNPN se déroulera en phase active entre avril et septembre 2024 sur une durée six mois.

La concertation spécifique gare se déroulera entre mai et juin 2024, avec un principe de continuité grâce aux éléments en ligne jusque septembre 2024.

BILAN DE LA CONCERTATION

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation Code de l'urbanisme sera établi et approuvé par SNCF Gares & Connexions.

La décision d'approbation du bilan de la concertation sera consultable sur le site internet de SNCF Gares & Connexions.

Le bilan de la concertation sera également consultable sur le site de la LNPN, géré par SNCF Réseau.

Décide d'engager la concertation préalable relative à la réalisation de la future gare de Rouen Saint-Sever.
Approuve les modalités d'organisation de cette concertation publique ainsi que les objectifs poursuivis, tels que présentés.

A Paris, le 22 avril 2024



Le Directeur
François NOURRIT

SEANCE DU 8 JANVIER 2020

DÉCISION N° 2020 / 4 / LNPN / 9

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie,
- vu sa décision n°2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2011/22/LNPN/2 du 6 avril 2011 nommant Monsieur Olivier GUERIN président de la Commission particulière,
- vu la lettre en date du 4 octobre 2011 des Présidents de groupe EELV des Conseils régionaux de Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France au Président de la Commission particulière sollicitant une expertise complémentaire sur des solutions alternatives,
- vu la décision n°2011/76/LNPN/5 du 5 octobre 2011, décidant de faire procéder à une expertise complémentaire,
- vu le courrier du maître d'ouvrage du 23 décembre 2013, arrivée à la CNDP le 27 décembre 2013, demandant la nomination d'un garant de la concertation post-débat public,
- vu la décision n°2015/6/LNPN/7 désignant Madame Anne-Marie CHARVET comme garant de la concertation post-débat public,
- vu le rapport de la garante de décembre 2017 relatif à la phase 1 de la concertation post-débat public et le compte-rendu du maître d'ouvrage,
- vu sa décision n°2018/4/LNPN/8 du 10 janvier 2018 donnant acte de la réponse du maître d'ouvrage au rapport de la garante,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1er :

Madame Isabelle JARRY est désignée garante de la bonne information et participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Article 2 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Commission nationale
du débat public

Décision n° 2024 / 52 / LNPN / 10 du 6 mars 2024 relative au projet de ligne nouvelle
Paris-Normandie

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 ;
Vu sa décision n°2011 / 21 / LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant de l'organisation d'un débat public ;
Vu sa décision n° 2020 / 4 / LNPN/9 du 8 janvier 2020 désignant Mme Isabelle JARRY garante de la bonne information et de la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur ce projet ;

après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

Mme Dominique VIEL est désignée garante de la bonne information et de la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur ce projet, en complément de Mme Isabelle JARRY, précédemment désignée garante le 8 janvier 2020.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 6 mars 2024



Signature numérique de Marc
PAPINUTTI marc.papinutti
Date : 2024.03.06 17:42:51 +01'00'

Le président
M. Papinutti

2

EXTRACTION BRUTE DES AVIS REÇUS VIA LE SITE INTERNET

Extraction brute des avis reçus via le site internet de la consultation du public concernant le projet de future gare de Rouen Saint-Sever [format anonymisé]	
Date de réception	Texte
06/05/2024	Cette gare me paraît indispensable au vu de l'urgence écologique et je pense que le projet devrait être accéléré le plus possible. Je vois bien une gare en triangle qui aurait son entrée principale à l'Ouest Place Carnot, une autre entrée au Nord au niveau des quais et du carrefour du Pont Corneille pour les personnes venant de la Rive droite et pourquoi pas une dernière entrée Sud Rue Desseaux pour faire le coin un peu plus commerces et petite restauration. Il faudrait un dépose minute voire même un parking Avenue Champlain. J'imagine une gare qui surplomberait les quais et offrirait une vue imprenable vers l'île Lacroix.
06/05/2024	J'aimerais savoir si le projet de nouvelle gare de Rouen est une demande de la SNCF ou bien une demande des collectivités locales concernées. Je crains en effet que ce projet de nouvelle gare de Rouen ne soit pas une nécessité pour améliorer le service ferroviaire mais soit pour l'essentiel une demande des collectivités locales imposant cette solution. En effet, 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. (cf discours de Jean Lecanuet sur ce thème et les différentes campagnes électorales depuis 1995) La construction d'une nouvelle gare rive gauche rend extrêmement onéreux un projet qui est déjà très coûteux (en région parisienne) alors que cet aménagement n'apporte pas véritablement de gain significatif au profit des usagers du train. Sur la rapidité, je rappelle simplement que le Paris Rouen en moins d'une heure a été réalisé dès avant guerre (Autorail Bugatti) et que ce n'est que la saturation de la région parisienne qui engendre le ralentissement. D'où l'immense intérêt de l'aménagement d'une ligne nouvelle en Région parisienne. Revenir à Paris Rouen en une heure, ce n'est pour les Rouennais qu'un retour à la normale. C'est déjà tout à fait décevant pour les Rouennais à qui l'on avait vendu l'idée d'une "gare TGV". Les raisons évoquées pour justifier le coût pharaonique de l'aménagement de cette gare et de la liaison vers la rive droite sont : - la gare rive droite est "en voie" de saturation. Aujourd'hui elle n'est donc pas saturée mais on imagine qu'elle le sera ... - nous pourrions augmenter le nombre de trains. Aujourd'hui les trains entre Rouen et Paris sont souvent des trains courts et la nécessité d'un doublement des fréquences paraît improbable dès lors que la capacité maximum actuelle est loin d'être utilisée. J'aimerais avoir plus de précisions à ce sujet - en quoi la création d'une nouvelle gare permettrait de réduire le temps entre Paris et Rouen ? - à partir de quel niveau d'augmentation des fréquences ferroviaires la gare actuelle de Rouen RD serait elle effectivement saturée ? J'ai conscience du fait que de telles questions remettant en cause la pertinence de la création de la gare Rive Gauche provoquera une levée de boucliers des porteurs de ce projet mais je souhaite que vous sachiez : - qu'il existe des Rouennais qui s'interrogent sur ce sujet. - que le risque d'une immense déception est évident.
13/05/2024	pourrez nous dire sur la quartier de saint sever
13/05/2024	Comme dit plus haut la Nouvelle gare Saint Sever à Rouen constitue un enjeu idéologique pour la majorité métropolitaine actuelle car elle contribuera à "donner un intérêt" à la rive gauche de Rouen et appauvrir la rive droite. Cette nouvelle gare sera située en pleine ZFE, donc inaccessible aux véhicules les plus polluants. Pour pratiquer la gare de Rouen Rive droite depuis de nombreuses années celle-ci possède de nombreux quais abandonnés donc elle n'est pas en voie de saturation
13/05/2024	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 leurs faire gagner du temps. Tout en restant du côté sud-ouest.
13/05/2024	Bonjour à toutes et tous, Ayant écouté la rediffusion de la première concertation publique de l'année sur la LNPN, je souhaite partager mon regret sur certaines questions et/ou réponses qui n'ont pas été soulevées/apportées durant ce temps d'échange. En attendant la prochaine concertation, je les pose donc ici dans l'attente d'une réponse concrète ou à minima, d'éléments informatifs. 1) Au sujet de l'amélioration/modernisation des dessertes régionales (Hors Paris) : A/ Ligne Rouen/Caen : Electrification et doublement des voies sur le tronçon Elbeuf-Serquigny ? B/ Ligne Rouen/Dieppe : Electrification jusqu'à Dieppe + doublement des voies entre Clères et Dieppe ? C/ Ligne Rouen/Amiens/Lille : Augmentation de la fréquence ? D/ Ligne TGV Le Havre/Marseille : Passage de un à deux trains/J y compris les week end ? cette ligne évitant le passage systématique par Paris est vitale pour la Seine-Maritime. 2) Au sujet de la desserte locale de la nouvelle gare et à l'échelle métropolitaine : La question du SERM ayant été posée à plusieurs reprises je ne reviendrai pas dessus. Cependant la question de l'accessibilité de la nouvelle gare rive gauche n'a pas été discutée. Pourtant celle-ci est complémentaire à son implantation. MRN et SNCF se concertent-elles sur la création d'une desserte lourde type tramway pour fluidifier le trafic important qui sera généré par la gare ? Ce tant à l'échelle du quartier que de l'agglomération dans son ensemble. Merci.
14/05/2024	implantation de la gare dans le quartier
14/05/2024	Bonjour, Je suis propriétaire au 2 quai J Anquetil où une enquête publique sera réalisée en 2026. Vous êtes dans l'obligation de nous reloger en cas d'expropriation et cela n'a pas été évoqué lors de la réunion avec Oxia, mon syndic de Copropriété, et, le conseil syndical du 2 quai J Anquetil 76100 Rouen lundi dernier. Pouvez-vous m'en dire plus à ce sujet ? Merci. Cdt,
23/05/2024	Toujours à la demande des deux Garantés, pour alimenter le débat, voici encore d'autres questions posées oralement le 21/05/2024. Projet de nouvelle Gare de Rouen-Saint-Sever. Ce projet nous interpelle beaucoup ! Le projet de SERM a-t-il été intégré dans le projet de la nouvelle gare, notamment à propos des infrastructures ferroviaires, plus particulièrement le plan des voies, la future affectation de ces dernières ? Contrairement à d'autres futures liaisons ferroviaires SERM, pour quelles raisons précises la ligne Rouen-Saint-Sever n'apparaît-elle plus ? Et ce alors qu'il existe des projets concernant cette section de ligne jusqu'à Elbeuf-Ville, voire au-delà jusqu'à Saint-Pierre-lès-Elbeuf, que des études ont déjà été effectuées par SNCF Réseau à propos de futures dessertes SERM cadencées jusqu'à déjà Petit-Couronne, voire Grand-Couronne ? Pourquoi les dessertes SERM diamétrales « Yvetot/Elbeuf-Saint-Aubin » (déjà existante en ce qui concerne les TER) et Clères/Buchy/Serqueux via la gare de Rouen/RD et la Bifurcation de Darnétal (liaison projetée) ne sont plus reprises dans le présent projet de nouvelle gare. Pour quels motifs est-il prévu systématiquement des ruptures de charge et des correspondances dans cette future nouvelle gare ? Pour quelles raisons les trains à destination de Serqueux/Amiens/Gisors seront-ils « terminus/origine » dans cette nouvelle gare (dt non plus Rouen RD) et devront emprunter, au niveau de la Bifurcation de Darnétal le raccordement de Sotteville, actuellement interdit à la circulation des trains de voyageurs en charge ? Est-il prévu de gros travaux d'adaptation de ce raccordement ? Nous n'avons aucune visibilité, aucune information sur les infrastructures ferroviaires, leurs caractéristiques, en particulier le plan des voies, devant constituer l'avant-gare de cette future gare ? Notamment le futur raccordement vers Sotteville et Paris ? Où passera-t-il : sur le site de l'ancien dépôt, vers les postes d'aiguillages G ou H, ou encore 2+R ? Ce raccordement serait-il parcourable à 60km/h ou plus, comportera-t-il un saut-de-mouton ? Pourquoi un certain nombre de voies se retrouveront-elles en impasse, avec des voies et des quais courts, des voies spécialement affectées à des flux TER (ou en partie du futur SERM ?) nommés « Nord et Sud » ? Pour quelles raisons précises n'a-t-il pas été prévu un plan des voies comportant un maximum de voies « polyvalentes, non en impasse, longues et comportant des quais longs, afin de générer des capacités de réception des trains maximales et une grande souplesse d'exploitation, y compris en cas d'aléas éventuels, d'incidents ou d'accidents d'exploitation et/ou de circulations ferroviaires ? Toujours dans ce cadre, sera-t-il prévu des infrastructures particulières telles que des voies banalisées, des dispositifs « d deux Trains sur une Même Voie (2TMV) », etc... ? De même, en ce concerne les futures infrastructures, le plan des voies, les croissances des trafics, des flux ont-elles déjà été envisagées, intégrées ? Sous quelles formes, sous quels angles précis ? Enfin, le futur tracé des voies dédiées au Fret Interreg, nous laisse perplexe, la voie no 01 mais surtout la voie no 02. Pourquoi deviendrait-elle une voie unique, apparemment même pas banalisée, sur l'ancien emplacement de la tranchée couverte ? Et pour quels motifs la future voie no 01 « Fret » devrait-elle s'insérer en plein milieu du plan des voies de la future gare, entre le faisceau des 06 voies « LNPN » et les deux faisceaux de voies « Sud » et « Nord » TER (futur SERM ?) ?
24/05/2024	A la demande des deux Garantés, pour alimenter le débat, voici les questions posées oralement lors de la réunion du Débat public du 21/05/2024. Projet de tunnel entre Rouen et Barentin : côté Rouen, au niveau de la gare de Rouen-Orléans et de l'écoquartier Flaubert, a-t-il été tenu compte de la présence de terrains inondables ? De même, au titre du changement climatique, jusqu'à l'orée 2050, la montée des eaux, en particulier de la Seine, a-t-elle été anticipée et intégrée dans cette zone ? Pour quelles raisons précises ce tunnel ferroviaire, cette section de ligne ne sont-ils pas prévus être empruntés par des trains Fret ? Et ce alors que la ligne LGV/TGV internationale Perpignan/Figueras (Espagne) est actuellement empruntée par des trains Fret, qu'il est projeté de prolonger cette ligne LGV (avec des tunnels) jusqu'à Narbonne (avec toujours des trains Fret prévus sur cette future section de ligne) et que SNCF Réseau envisage de faire circuler des trains Fret sur d'autres lignes LGV/TGV en France, en particulier la LGV Paris/Lyon ? Sans compter que des trains Fret peuvent être aptes à circuler à 120, 140, 160 km/h (ME 120, 140, 160) ?

09/06/2024	<p>Bonjour, plusieurs questions concernant les aménagements connexes en dehors des sections de lignes nouvelles de la LNP (pour plus de clarté, listé depuis Paris jusqu'à la mer) : - à Nanterre le raccordement de la section de ligne nouvelle aux lignes du groupe V se fera en amont ou en aval du raccordement de la ligne du RER E à ce même groupe V via le viaduc en bow-string sur la Seine? - vers Epône, le raccordement de la section de ligne nouvelle se fera en amont ou en aval du triangle d'Epône avec le raccordement de la ligne de la vallée de la Mauldre de la ligne N? - à Val de Reuil la région Normandie prévoit de rouvrir la portion de ligne vers Louviers, le raccordement se fera t il à niveau ou en dénivelation avec un saut de mouton? - à la bifurcation de Tourville, pour éviter les cisaillements ne pourrait-on pas prévoir un doublement du viaduc franchissant la Seine en affectant deux voies pour la ligne d'Elbeuf et deux voies pour la ligne de Paris, puis profiter de la section à 4 voies existantes entre Oissel et Saint-Etienne pour implanter un saut de mouton de réaffectation des voies?</p> <p>L'agglomération rouennaise à la chance de disposer d'une section à 4 voies à ses portes (d'autres métropoles dans le Sud-Ouest aimeraient bien en disposer) comment le projet LNP prévoit-il leur utilisation? Mes 4 questions ci-dessus insistent sur le fait que si la LNP permet d'augmenter le nombre de trains entre la Normandie et Paris il ne faudrait pas que cette nouvelle capacité soit obérée par des partis pris sur des aménagements existants ou futurs qui limitent justement l'augmentation possible de ces trains. - la bifurcation de Darnétal, il a été indiqué durant la réunion de concertation du 21 mai que la bifurcation dans le sens Amiens - Sotheville et inversement n'accueille que du trafic fret et non voyageurs, pour quelle raison? Et quels aménagements exactement seraient prévus pour la rendre apte au trafic voyageurs afin d'amener les trains en provenance d'Amiens vers la gare de Rouen Saint-Sever? - est-il prévu des aménagements en gare de Maromme qui dispose de réserves foncières pour éventuellement augmenter le nombre de voies à quai et en faire une gare de régulation sur une des sections les plus chargées du noeud rouennais (recueillant les lignes du Havre et de Dieppe)? - concernant l'implantation de la gare Saint-Sever, plusieurs questions : - en avant gare, les appareils de voie seront, ils prévus avec une vitesse de passage de 60km/h ceci afin d'éviter des puits de vitesse péjorant les temps de parcours (objectif qui n'est pas prioritaire dans la LNP mais qui sera quand même un bénéfice du projet) - en avant gare un saut de mouton est prévu pour supprimer les cisaillements entre les voies de/vers Amiens/Dieppe et les voies traversantes de/vers Paris/Le Havre, est ce que les voies fret encadrant les voies traversantes de/vers Paris/Le Havre se raccorderont également à ce saut de mouton pour permettre des itinéraires sans cisaillement depuis la rive droite et Eauplet vers les voies portuaires de la rive gauche comme actuellement? - 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 ? 270m (UM2 des Omneo actuels) ou plus longs jusqu'à 400m (UM2 de TGV)? Est-il prévu que les autres voies à quai en impasse accueillent des trains longs (au minimum 270m) en cas d'interception de circulations sur les voies traversantes de/vers Paris? - dans quelle mesure la tranchée couverte Rive Gauche sous le quai Jean Moulin sera reprise : juste à ses extrémités ou l'ensemble de la tranchée avec par conséquent de grosses interruptions de la voirie urbaine au dessus? Quelles mesures sont prises sur la tranchée existante contre le "cancer du béton" qui a entraîné la destruction de la tranchée couverte Sud en 2022? - le faisceau Clamagérain accueillera la tête d'entrée sud du tunnel sous fluvial se prolongeant vers le pays de Caux et Barentin, est-il prévu en phase travaux puis en phase d'exploitation de la LNP la conservation de l'accès ferroviaire aux silos Sénéalia de la presqu'île Elie traversant le boulevard Jean de Bethencourt comme actuellement? - Je me pose la question de l'utilité du phasage sur la section Rouen - Barentin - Yvetot. Le raccordement à Barentin sera construit parce que la construction de la ligne est phasée en 2 et qu'il faut bien un raccordement à la ligne historique en phase 1, mais ce raccordement sera assez complexe et contraint (entre le viaduc de Barentin et le tunnel de Pissy-Poville) et quel sera son coût strict? De plus quelle sera son utilité une fois la phase 2 vers Yvetot mise en service? Quels services ferroviaires emprunteront? Les trains pour le Havre seront sur la ligne nouvelle entre Yvetot et Rouen sans passer par la gare de Barentin et les services type RER omnibus seront toujours intégralement tracés sur la ligne historique.</p>
10/06/2024	<p>Bonjour, ci-dessous mon avis sur la disposition et les fonctionnalités de la gare Saint-Sever dans son quartier et les aménagements urbanistiques qui en découlent. La gare devrait être selon moi positionnée au plus près de l'avenue Champlain et de la place Carnot avec - un vaste parvis sur cette place - une disposition en gare semi-point avec une première partie de plain pied avec un quai transversal pour accès direct aux trains sur les voies en impasse - une deuxième partie en pont au dessus des voies traversantes, - un second parvis côté quai Jacques Anquetil donnant accès à la partie gare pont, sur les quais hauts rive gauche prolongées donc en surplomb des voies ferroviaires. - pour relier les deux parties, en intérieur des batteries d'ascenseurs et escalators et en extérieur une longue rampe à l'emplacement de l'îlot Champlain actuel ou si ce dernier est conservé, derrière celui-ci. Pour l'accès à la gare, une desserte en TC urbains améliorée est primordiale et cela doit passer par l'extension du réseau de tramway de Rouen. Le débranchement depuis la ligne actuelle à Joffre Mutualité via le cours Clemenceau (sur le parcours du T5 en travaux actuellement) est à prévoir. Mais s'arrêter à la gare cette section de ligne de tramway pourrait se développer - d'une part via l'avenue Champlain puis le quai Jacques Anquetil sur le second parvis de la gare et avec une nouvelle traversée de la Seine réservée aux trams et aux modes doux atteindre l'île Lacroix puis le boulevard Gambetta en rive droite ce qui permettrait de désenclaver grandement l'île, ses logements et ses équipements. Puis via le boulevard Gambetta rejoindre le CHU et le Boulingrin. Et en profiter pour tramifier le TEOR avec un tronçon commun Martanville - Saint-Hilaire avec la nouvelle section. - d'autre part en rive gauche continuer la ligne de tramway via la nouvelle voirie dans le prolongement du cours Clemenceau qui rejoindra le boulevard de l'Europe au niveau de la Clinique Mathilde puis remonter le boulevard de l'Europe jusqu'au rond point de la Filature et la ligne actuelle. Toutes ces nouvelles sections (autour de la gare Saint-Sever et le TEOR tramifié) permettrait de mettre en place un réseau de ligne maillant le territoire rouennais avant d'autres extensions possible (tramification du T4, extension vers le plateau nord, vers le quartier Flaubert ?) La gare devra être un marqueur fort de la métropole, une porte d'entrée, son emplacement en bord de Seine et en bout du cours Clemenceau donne l'opportunité d'avoir des perspectives lointaines de la gare. Sur le plan architectural, il faut donner une dimension marquante aux deux façades, l'un côté Seine l'autre côté Cours Clemenceau pour bien identifier la gare. Il faut se rappeler qu'elle est bâtie pour au moins les 100 prochaines années, la gare actuelle a 100 ans bientôt et elle est un symbole de la ville (certes pas le plus important), les gares parisiennes ont toutes plus de 100 ans et leurs façades sont reconnues comme des oeuvres architecturales importantes. De même depuis l'intérieur la gare, la chance d'être en bord de Seine et d'avoir une gare pont au dessus des voies traversantes donne l'opportunité d'offrir un balcon sur Rouen avec une vue sur la colline Sainte-Catherine, l'île Lacroix, la cathédrale et la Seine bien sûr, il faut donc une façade côté Seine ouverte et lumineuse donnant à voir ce panorama pour les voyageurs débarquant des trains.</p>
15/06/2024	<p>Cette gare sera forcément au top, mais ou sont les transports en communs valables . Il ne semble pas que la Métropole prévoit une extension d'une quelconque ligne de tram. C'est indispensable...</p>
17/06/2024	<p>Je crois comprendre que la phase 1 du développement de la nouvelle gare de Rouen prévoit que pour les trains provenant du Havre à destination de Paris (ou inversement), un changement de gares sera nécessaire pour les voyageurs par tramway ou bus en développement. Il apparaît quasiment certain que, vu son coût et son ampleur, la phase 2 reliant la nouvelle gare à Barentin par tunnel ne verra jamais le jour. Cela veut dire que le bénéfice de cette nouvelle ligne sera exclusivement pour l'agglo de Rouen et que les autres agglos du pays de Caux seront mises au rencart!!!!!! ma parait nécessaire que les élus locaux de la région, du département et du Havre prennent position sur ce schéma et s'y opposent fermement, quitte à ce que cette ligne ne voie jamais le jour.</p>
24/06/2024	<p>Les documents fournis permettent de bien comprendre le projet et son intérêt pour poursuivre le développement du réseau ferroviaire, tant pour les grandes lignes, que pour les trains régionaux et périurbains. La lecture des documents m'amène à formuler 3 observations. En premier lieu sur la localisation du bâtiment voyageur de la future gare Saint-Sever. Le livret territorial relatif à la future gare liste les mêmes avantages entre le scénario « bâtiment voyageurs secteur voies » et le scénario « bâtiment voyageur secteur Champlain », excepté la proximité avec le nœud de transport en commun autour de la place Carnot, meilleur avec le scénario secteur Champlain. Il permet ainsi de réduire la distance à parcourir pour assurer la correspondance entre le réseau de transport urbain et le réseau ferroviaire, tout en positionnant sur l'itinéraire le bâtiment voyageurs et ses futurs services. Les temps de rupture de charge présentent un inconfort important pour les usagers. Réduire au possible la distance de correspondance et positionner des services sur leur trajet permet de limiter la gêne aux usagers et ainsi d'accroître l'attractivité de la gare. Cet aspect apparaît d'autant plus important que la future gare bénéficiera d'une desserte en transports en commun structurants potentiellement amoindrie par rapport à la desserte de l'actuelle gare de Rouen Rive Droite, si le tramway n'y est pas prolongé. Rouen Rive Droite bénéficie en effet, en plus de la ligne 4 du TEOR, d'un accès depuis les 2 branches du tramway. La gare actuelle offre également une courte distance de correspondance entre le réseau urbain et le réseau ferroviaire, via le bâtiment voyageurs et ses services. Le trajet y est assuré en partie à l'abri des intempéries : entièrement couvert vers le tramway, 80 m en extérieur entre le bâtiment voyageurs et les quais bus des lignes Fast et classiques, mais moins bon vers le T4 avec environ 160 m en extérieur. Par ailleurs, le scénario « secteur Champlain » réduit un peu la distance entre le bâtiment voyageurs et le centre-ville à pied ou à vélo, en épargnant le passage par le quai Jacques Anquetil du scénario « secteur voies », soumis au risque inondation. 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. Le scénario « secteur Champlain » semble présenter le meilleur bilan de ce point de vue.</p>
25/06/2024	<p>A l'attention d'Isabelle Jarry et Dominique Viel, garants cndp. Dans les dossiers soumis dans le cadre de la concertation relative au tronçon Rouen-Barentin de la future LNP, les informations relatives à l'estimation du coût du tunnel de raccordement entre la future gare rive gauche de Rouen et les parages du viaduc de Barentin paraissent manquer à l'appel. Cela n'a rien d'étonnant quand on revient au dossier initial soumis à l'enquête en 2011, dans lequel le coût d'un éventuel tunnel proche du Havre du scénario C a été proclamé haut et fort comme un épouvantail alors qu'on ignorait purement et simplement un franchissement ferroviaire supplémentaire à Rouen dans le cadre des autres scénarios !... Pour pallier à la carence d'estimation de coût du tunnel devenu nécessaire dans le cadre du scénario retenu, j'ai exhumé les commentaires apportés par un commentateur de l'article :LNPN : le plateau de CAUX sera relié depuis la rive gauche de la SEINE par un tunnel à DEUX MILLIARDS d'eurosBlog L'Etoile de Normandie 26 novembre 2017http://normandie.canalblog.com/archives/2017/11/26/35901488.htmlExtrait de commentaires :.../...</p>
30/06/2024	<p>Très favorable à de nouveaux investissements ferroviaires qui profiteront autant aux Franciliens qu'aux Normands, en déchargeant notamment la liaison Mantes-Paris et la gare de Rouen.</p>
08/07/2024	<p>J'écris en tant que membre du conseil syndical du 2 quai Jacques Anquetil 76100 Rouen. En juin 2024, la SNCF nous a informés, les copropriétaires du 2 quai Jacques Anquetil (Rouen), que notre immeuble allait probablement être détruit dans le cadre de la LNP. Cependant ils nous ont dit que la SNCF n'achèterait pas les appartements avant 2027/2028 (voir plus tard). Suite à la loi climat et résilience, notre copropriété devrait faire l'objet d'une rénovation énergétique. Nous nous retrouvons ainsi dans une situation qui n'a aucun sens: faire des travaux de cette envergure sachant que l'immeuble va être détruit, irait à l'encontre même de l'esprit de la loi climat et résilience. Cependant si nous ne faisons pas les travaux, nous nous exposons à des sanctions. De plus, nous ne pouvons avoir de projets comme aller vivre dans une autre ville (nos appartements sont invendables) et nous sommes laissés seuls dans l'attente, une attente qui pourrait s'éterniser car bien souvent les projets de cette envergure comme la LNP prennent du retard. Nous avons besoin de réponses claires et officielles.</p>
08/07/2024	<p>La SNCF nous a informé que dans le cadre de la LNP/nouvelle gare notre immeuble sera détruit. Elle nous a dit que maintenant il fallait attendre sans de plus amples informations sur le rachat de nos appartements. Cette situation est très anxiogène, nous ne pouvons même pas anticiper notre départ puisque nos biens sont devenus invendables. Il serait bon que dans le cadre d'une concertation nous puissions en savoir plus. D'autant plus que notre immeuble devrait faire l'objet d'une rénovation énergétique ou nous n'allons pas lancer des travaux qui nous coûteraient des milliers d'euros pour disparaître dans 3 ans. Merci de nous donner des réponses. Membre du conseil syndical du 2 quai Jacques Anquetil 76100 ROUEN</p>

3

COMPTES-RENDUS DES ÉVÉNEMENTS DE LA CONCERTATION

3.1	Réunion publique de lancement de la concertation, 06/05/24	21
3.2	Réunion publique d'information relative à la future gare de Rouen Saint-Sever, 14/05/24	34
3.3	Balade-atelier sur le site de la future gare, 01/06/24	44

COMPTE RENDU REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION *LUNDI 6 MAI 2024 A 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, une réunion publique d'information était organisée lundi 6 mai 2024 de 18h à 20h. Cette réunion s'est tenue à Rouen, à la salle Vue sur Seine, et était diffusée en direct sur YouTube. Les participants avaient la possibilité de s'exprimer à l'oral, lors des temps d'échanges ainsi que par écrit, par l'intermédiaire d'un outil d'envoi de questions écrites. Environ 100 personnes étaient présentes et 90 personnes connectées sur YouTube.

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

Représentantes de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- Mme. Isabelle Jarry, Garante
- Mme. Dominique Viel, Garante

Représentants de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

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

Représentants de la maîtrise d'ouvrage Gares & Connexions

- M. François Nourrit, Directeur de programme

Equipe en charge de l'animation de la réunion publique

- M. Maxime Lemaire, animateur
- M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique

Informations utiles

La réunion publique est disponible sur YouTube : https://www.youtube.com/watch?v=z9nCy8_iqU

S'informer sur la LNPN (et retrouver le support de présentation de la réunion publique) : 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 18h05.

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.

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

Mme. Isabelle Jarry, Garante, CNDP, présente le cadre dans lequel intervient la CNDP et son rôle. 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 présente enfin les moyens pour contacter les garantes.

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.

La réunion vise à lancer une nouvelle phase de concertation sur les tracés des sections décrétées prioritaires par l'Etat : entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la future gare de Rouen Saint-Sever.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, précise les bénéfices des premières sections de lignes nouvelles et de la future gare de Rouen Saint-Sever. La LNPN permet, dans l'ensemble, des trains plus fréquents, ponctuels et rapides, aussi bien en Île-de-France qu'en Normandie.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, présente les scénarios de tracés sur les différents territoires et la localisation de la gare de Rouen Saint-Sever. Sur la section Rouen <-> Barentin, au sortir de la future gare de Rouen Saint-Sever, les trains empruntent la tranchée couverte existante le long de la Seine, puis entrent en tunnel au niveau du faisceau ferroviaire Clamagérain pour passer sous la Seine et rejoindre le plateau de Caux. Sur ce dernier, les trains circuleront en surface sur une ligne qui se raccordera à l'est de Barentin. Sur cette partie, quatre scénarios de tracés sont possibles. Sur la section francilienne entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, plusieurs scénarios de tracé sont envisageables, le long de l'autoroute, ou pour l'émergence du tunnel à Nanterre A la demande de la Région Île-de-France, une étude est menée sur l'enfouissement partiel de la ligne dans les Yvelines.

3. Premier temps d'échanges

L'opportunité et les bénéfices de la LNPN

Guillaume Blavette, France Nature Environnement, s'interroge sur la capacité de la SNCF à annoncer une augmentation de la fréquence des trains, alors que l'acquisition de nouveau matériel roulant relève de la compétence de la Région.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, répond que les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) définissent la consistance des dessertes, dont les politiques d'arrêts et fréquences. SNCF Réseau étudie et dimensionne les infrastructures pour y répondre.

Un habitant de Rouen questionne l'utilité de la LNPN qui permet de réduire les temps de trajet de 15 à 20 minutes seulement, et alors qu'un projet de RER permet déjà de relier Paris, Mantes-la-Jolie et Vernon.

Un représentant de la CGT Cheminot demande pourquoi un tel coût est investi alors que peu de minutes sont gagnées. Les temps de parcours annoncés sont similaires à ceux de 1973 à l'ouverture de la ligne.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que les gains de temps de parcours ne constituent pas l'objectif principal de la LNPN. La LNPN répond au besoin de désaturer durablement une partie du réseau qui

arrive en limite de capacité. En particulier, sur l'axe ferroviaire entre Mantes-la-Jolie et Paris : en effet le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie fin 2026, signifiera une utilisation plus intensive des voies ferrées entre Paris et Mantes-la-Jolie empruntées par les trains normands et franciliens. Dans ce contexte, la réalisation de la LNPN jouera un rôle crucial en apportant de nouvelles capacités et en séparant les flux entre trains normands et trains franciliens.

Un représentant associatif précise que la ligne de RER E sera terminée avant la LNPN : les voies devront donc faire cohabiter plusieurs types de trains sur une dizaine de kilomètres avant Poissy.

M. Alexis Vernier, Conseiller municipal et métropolitain de Sotteville-Lès-Rouen, évoque la mixité des trafics engendrée par l'arrivée d'Eole, ce qui va probablement conduire à une dégradation de la circulation. Il questionne cette cohabitation pour les usagers normands, d'une durée d'environ dix ans entre la mise en service d'Eole et celle de la LNPN.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, confirme qu'à la mise en service du RER E, des RER et des trains régionaux circuleront sur les voies ferrées jusqu'à Mantes-la-Jolie. Avant la réalisation de la LNPN, chaque AOM exprimera ses besoins, puis si conflit dans l'usage de l'infrastructure, SNCF Réseau allouera les capacités selon un processus fixé par le document de référence du réseau. Il faudra attendre la réalisation de la LNPN pour désaturer ce tronçon du réseau.

Un représentant associatif relève que le temps de parcours entre Dieppe et Paris sera allongé de 10 à 15 minutes avec la mise en service de la LNPN car une correspondance sera nécessaire en gare de Rouen Saint-Sever.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, précise que les trains en provenance de Dieppe se rendront à la nouvelle gare en rive gauche tout en continuant de desservir au passage la gare en rive droite, ce qui allongera le trajet puisque la correspondance avec les trains de Paris se fera en rive gauche. Mais la LNPN en réduisant le trajet entre Rouen et Paris compensera cet allongement dans l'accès aux trains de Paris.

Un représentant de la CGT Cheminot demande pourquoi la section entre Rouen et Barentin est réalisée avant la section entre Mantes-la-Jolie et la gare de Rouen Saint-Sever.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que le choix des premières sections prioritaires revient au gouvernement. Ainsi l'exposé des motifs de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 énonce que la priorité est donnée à la désaturation du réseau ferroviaire. Pour la LNPN, cela correspond à la réalisation des sections Nanterre <> Mantes-la-Jolie et Rouen <> Barentin. Le tronçon Barentin <> Yvetot en première priorité car il ne répondait pas à cet objectif.

M. Alexis Vernier, Conseiller municipal et métropolitain Sotteville-Lès-Rouen partage ses inquiétudes sur la concrétisation de ce projet qui a été régulièrement mis à l'arrêt.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que pour que le projet se réalise, il faut soit déclaré d'utilité publique. Il faut donc que les études se poursuivent sans discontinuité jusqu'à l'enquête publique.

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie des questions transmises via le fil de discussion numérique. Des participants demandent si les études d'opportunité datant de 2012 et le coût du projet ont été actualisés. D'autres personnes souhaiteraient savoir si les études d'opportunités tiennent compte de l'évolution des pratiques des habitants sur les territoires, notamment depuis la généralisation du télétravail. Un contributeur interroge également le nombre de voyageurs estimés entre Paris et la Normandie.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, répond qu'une actualisation des études réalisées durant l'étape précédente est en cours. Est ainsi prévue une actualisation des données de trafic et du coût de la réalisation de la LNPN. Il précise que ce dernier dépend également des scénarios de tracé qui seront retenus en fin d'étape 2. Par ailleurs, les modèles de trafics utilisés prennent bien en compte l'évolution des pratiques des usagers. Elles permettent d'établir les prévisions de trafic en nombre de voyageurs.

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie une question sur le report modal attendu avec la LNPN du routier vers le ferroviaire.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, explique qu'une augmentation du trafic ferroviaire de l'ordre de 30% environ par rapport à ce que serait la situation sans la LNPN est estimée. Ce pourcentage correspond donc au report modal permis par la LNPN.

M. Guillaume Grima, « Association Effet de serre toi-même ! », estime que le projet est intéressant, en partant du principe que le transport routier est à l'origine de 95% des émissions de gaz à effet de serre liés au transport. Le transport représente 30% des gaz à effet de serre en France, ce qui en fait le poste le plus important. Un des enjeux du XXI^{ème} siècle vise donc à diminuer ces émissions de gaz à effet de serre en permettant le report modal vers le ferroviaire. La LNPN répond à cet objectif. Dans un autre temps, il faudrait également arrêter le développement des autoroutes.

Les sections de ligne nouvelle

Guillaume Blavette, France Nature Environnement, questionne le franchissement sous-fluvial de la Seine à Rouen, franchissement qui risque de mettre en péril le pont Flaubert.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, confirme que les contraintes techniques pour le passage d'un tunnel sous la Seine à proximité du pont Flaubert sont connus. SNCF Réseau est en contact avec HAROPA Port afin de prendre en compte la sensibilité de l'ouvrage.

Un représentant associatif remarque que le tunnel sur la section Rouen <> Barentin est constitué de deux tubes et non d'un tube à deux voies, solution plus onéreuse.

M. Guillaume Grima, « Association Effet de serre toi-même ! », demande quelle sera l'articulation avec la gare Barentin-Pavilly. Il y aurait eu une volonté de la Métropole et de l'intercommunalité de Barentin de fusionner les gares, mais les études seraient abandonnées. L'association propose le développement du Service Express Métropolitains (SERM), pour l'utilisation du train sur les déplacements pendulaires.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que la future gare de Rouen Saint-Sever permettra par son dimensionnement d'accueillir davantage de trains qu'en gare de Rouen Rive Droite. Le fonctionnement à deux gares est compatible avec le développement du SERM. Il ajoute que la démarche de fusion des gares de Barentin et Pavilly est indépendante du projet de la LNPN. La Région mène une étude pour une meilleure accessibilité de ces deux gares.

Un habitant de Rouen demande des précisions quant à la position de Valérie Péresse vis-à-vis de la LNPN : les trains qui partiraient de Normandie devront-ils tous s'arrêter à Mantes-la-Jolie ?

Un représentant associatif ajoute que la vitesse dans le tunnel de la section entre Poissy et Nanterre est prévue entre 200 et 250 km/h, avec pour conséquence des lignes de courbe très larges.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que sur la section Nanterre <> Mantes-la-Jolie, les trains emprunteront une vingtaine de kilomètres de tunnel. À la sortie du tunnel, les voies seront jumelées à celle de l'A13, puis rejoindront la voie ferrée un peu avant Mantes-la-Jolie. L'ensemble du parcours ne peut être imaginé à 250 km/h, en raison des courbes imposées par le tracé de l'autoroute et des franchissements à prévoir. À la demande du Conseil Régional d'Île-de-France, et en accord avec la gouvernance du projet, SNCF Réseau mène une étude complémentaire de tracé de la LNPN dans les Yvelines afin d'examiner des solutions d'enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire.

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie une demande de précision concernant le « Y de l'Eure ».

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que la LNPN comprend la réalisation successive de plusieurs sections de ligne nouvelle. Le « Y de l'Eure » est une section complémentaire qui permettrait de créer des voies nouvelles entre Rouen et Évreux, entre Évreux et Bernay et entre Bernay et Rouen. Elle serait réalisée en dernier lieu après les sections de priorité 2 (par exemple Mantes-la-Jolie <> Évreux). Aujourd'hui, SNCF Réseau n'a pas de mandat pour étudier cette nouvelle section.

L'articulation des deux gares rouennaises

Un habitant de Barentin demande si les trains vont systématiquement s'arrêter à Barentin.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que, comme aujourd'hui, les trains interrégionaux de l'axe Paris <> Rouen <> Le Havre n'ont pas vocation à s'arrêter à Barentin. C'est dans le développement des

dessertes de l'ensemble des branches rouennaises prévu par le Service Express Régional Métropolitain (SERM), que la desserte de Barentin devrait, à terme, plus importante.

Jean-Louis Dalibert, Président de l'association SOS Gares, précise que l'association agit en faveur d'un SERM rouennais. La candidature officielle a été déposée auprès du ministre des Transports le 22 avril 2024 par la Région, la Métropole, la communauté d'agglomération Seine-Eure et la communauté de communes Caux-Austreberthe. Il relève que la gare de Rouen Saint-Sever serait le terminus de tous les trains du SERM. Une autre solution proposée envisageait un système de diamétralisation des terminus à chaque bout de ligne. Cette solution alternative permettrait le maintien de la gare de Rive droite. Il souhaiterait que cette solution soit prise en compte dans les réflexions.

Une habitante de Rouen demande ce que deviendra la gare de Rouen Rive Droite après la mise en service de la LNPN.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, répond que la gare de Rouen Rive Droite continuera de fonctionner : elle sera une gare de passage pour les trains en provenance de Dieppe et d'Yvetot, qui sont en terminus à la gare de Rouen Saint-Sever.

La prise en compte des impacts de la LNPN

Guillaume Blavette, France Nature Environnement, demande dans quelle mesure la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) sera appliquée et si des mesures compensatoires sont déjà envisagées.

Un habitant de Rouen demande quels seront les impacts du projet en termes de dévégétalisation. Il souhaite également connaître la quantité de béton nécessaire pour la réalisation du projet, sachant qu'une tonne de béton équivaut à une tonne de CO₂.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, répond que, les scénarios de tracé n'étant pas définitifs, les impacts en termes d'énergies grises ne sont pas quantifiés avec précision à ce stade. Il précise que, pour la construction des tunnels, les données sont plus précises : cinq millions de m³ de déblais devront ainsi être évacués. Les solutions les plus vertueuses pour leur déplacement seront privilégiées : le transport fluvial est ainsi à l'étude. Il complète sur la séquence ERC, en précisant qu'il s'agit d'une démarche obligatoire, mise en œuvre tout au long du développement du projet.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, ajoute que des mesures compensatoires seront mises en œuvre mais qu'il est trop tôt pour les définir. Durant les ateliers à venir, une analyse multicritère (AMC) caractérisant les impacts de chaque scénario de tracé sera mise à disposition des participants. Elle permet d'apprécier les enjeux pour éviter et réduire les impacts environnementaux.

Il précise que dans le cadre de la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN), la LNPN fait partie des « projets d'envergure nationale et européenne ». La consommation d'espace induite par la LNPN sera donc comptabilisée au sein de l'enveloppe nationale, et non dans les quotas régionaux, afin de ne pas peser sur le développement des territoires.

Un participant relève que le tunnel entre Nanterre et Orgeval sera d'une longueur d'environ 20 km, tandis que le tunnel entre Rouen et le plateau de Caux mesurera seulement 9 km. La Région Île-de-France contribuant à hauteur de 50% du montant total d'investissement, il interroge donc la possibilité de prolonger le tunnel normand jusqu'à Barentin.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que la zone de passage préférentiel retenu en étape 1 en Île-de-France est celle qui comportait le moins de tunnel. Le tunnel de Île-de-France restait la solution la moins coûteuse pour franchir la Seine à deux reprises et éviter la forêt de Saint-Germain-en-Laye, classée forêt de protection. Entre Rouen et Barentin, la solution en tunnel pour la montée sur le plateau de Caux a été étudiée au regard d'autres alternatives mais s'est révélé être la plus pertinente compte tenu des enjeux techniques, des impacts associés et du coût. Le tunnel n'est pas la solution privilégiée : il est retenu lorsque les impacts d'un tracé en surface sont trop forts ou en raison d'impossibilités techniques.

Une habitante rouennaise, riveraine de la gare Rouen Saint-Sever, s'interroge sur la prise en compte des risques liés à la construction d'une gare sur un terrain inondable par infiltration. Elle précise que sa cave est régulièrement inondée.

Une autre habitante rouennaise, riveraine de la gare Rouen Saint-Sever, demande si les études présentées il y a quelques années pour la nouvelle gare Saint-Sever sont toujours d'actualité.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, répond que SNCF Réseau a connaissance du risque d'inondation pour la gare de Rouen Saint-Sever, le faisceau ferroviaire de Clamagéran et le quartier Flaubert. Une étude commune, menée SNCF Réseau, SNCF Gare & Connexions et la Métropole Rouen Normandie, permettra de déterminer les mesures conservatoires à mettre en place pour prévenir le risque d'inondation (Plan de prévention du risque inondation - PPRi).

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, ajoute que le risque d'inondation est connu depuis que le site de Saint-Sever a été confirmé pour accueillir la gare, il y a une dizaine d'années. Il est donc pris en compte par les bureaux d'études.

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie la question d'un contributeur : comment sont pris en compte les impacts de la LNPN sur le plateau de Caux (valeur foncière des habitations, nuisances sonores, visuelles et vibratoires).

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, invite le public à prendre part aux ateliers à venir. Les impacts varient selon chaque scénario de tracé et devront être affinés.

Les projets connexes à la LNPN

M. Benoît Rousset, Habitant rouennais, demande quels aménagements sont envisagés entre la gare de Saint-Lazare et Nanterre afin de garantir la fiabilité de cette portion de ligne. Il partage son expérience d'un trajet de huit heures pour rejoindre Rouen depuis Paris à la suite d'un défaut d'alimentation électrique à Asnières.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, répond que dans le cadre de la LNPN, SNCF Réseau porte un diagnostic des infrastructures, étudiant notamment les insuffisances de traction électrique (IFTE). Dans le cadre du prolongement du RER E, des renforcements ont été réalisés afin d'éviter ces incidents.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, ajoute qu'avant l'arrivée de la LNPN, les sources de perturbations pour les trains reliant Paris à la Normandie vont se réduire. D'une part, le remplacement de la ligne J par le futur RER vers Mantes-la-Jolie va délester la gare de Paris Saint-Lazare, les RER E quittant les voies en amont de la gare pour utiliser leur tunnel. De plus, le projet d'Optimisation de l'avant gare de Paris Saint-Lazare (aussi appelé « Saut-de-mouton ») permettra de fluidifier le trafic en intervenant sur le cisaillement actuel des trains. Ce projet entre en concertation préalable à partir du 22 mai prochain.

Alexis Vernier, Conseiller municipal et métropolitain Sotteville-Lès-Rouen propose de fusionner le SERM rouennais et la LNPN afin d'assurer la cohérence de ces deux démarches.

M. Jean-Claude Degand, Porte-parole de « Objectif RER Métropolitains », questionne la coordination et vision commune qu'il existe entre la LNPN et le SERM rouennais.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que la LNPN et le SERM rouennais sont deux projets complémentaires. La LNPN rend possible le développement du SERM en désaturant le réseau ferroviaire rouennais. La Région Normandie, en tant qu'AOM, est la garante de l'articulation des deux projets.

Le fret

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie une demande concernant l'articulation à venir du trafic de marchandises et des voyageurs.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes répond que les voies nouvelles créées par la LNPN ne sont pas adaptées au transport ferroviaire de marchandises. Cependant, la capacité libérée sur le réseau existant avec la LNPN pourrait permettre de faire circuler davantage de trains de fret sur la ligne existante, selon les possibilités d'allocation de capacité entre trains fret et voyageurs.

4. Présentation des modalités de la concertation

Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN, présente les étapes de la concertation de la LNPN et les prochaines rencontres pour la ligne nouvelle et la future gare de Rouen Saint-Sever. En parallèle, des contributions peuvent être déposées sur le site internet.

5. Deuxième temps d'échanges

L'opportunité et les bénéfices de la LNPN

M. Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, fait part de ses inquiétudes concernant l'objectif principal de la LNPN, à savoir le rapprochement du Havre et de Paris à des fins touristiques. En ce sens, il regrette que la côte du Calvados (Deauville...) ne soit pas prise en compte dans les réflexions du projet.

La concertation en cours

M. Nicolas Richaud, élu de Petit Quevilly et cheminot, questionne les modalités de prise en compte des avis des salariés de la SNCF au cours de la concertation ; il émet une critique concernant le manque d'écoute des salariés de la SNCF dans leur contribution au projet.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, considère que toutes les contributions sont les bienvenues, y compris celles des salariés. Plusieurs modalités de participation existent, telles que les cahiers d'acteurs disponibles sur le site internet lnpn.fr

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie des questions transmises via le fil de discussion numérique sur le sujet de la concertation. Il est demandé si des dessins présentant l'insertion de la ligne nouvelle localement (au niveau des débouchés des tunnels) seront fournis au cours de la concertation. En complément, des personnes interrogent le calendrier de la concertation sur les sections complémentaires (entre Mantes-la-Jolie et Évreux ainsi que le « Y de l'Eure »).

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, précise que des profils en long et des coupes seront présentés au cours des prochaines rencontres dédiées aux tracés. De plus, des livrets territoriaux viendront préciser l'insertion localisée de la ligne sur les territoires.

Un participant demande des informations concernant la demande de transport et les stationnements à proximité des gares.

Les sections de ligne nouvelle

Un participant relève qu'un profil important est incompatible avec une vitesse rapide entre 200 et 250 km/h.

Un autre participant relève que les cartes laissent entendre que les trains partiront au Nord vers Yvetot tandis qu'il a été dit que tous les trains emprunteront le viaduc de Barentin.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, confirme que les tracés proposés prévoient un raccordement à la ligne existante en amont du viaduc de Barentin. Le trait vers le Nord indique seulement que tous ces tracés sont compatibles avec un prolongement ultérieur de la ligne nouvelle vers Yvetot.

La prise en compte des impacts de la LNPN

Un habitant de Barentin souhaite en savoir davantage concernant les études d'impacts réalisées sur les nuisances vibratoires et sonores.

M. Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, remarque que la volonté de ne pas prolonger le tunnel sur le plateau de Caux jusqu'au viaduc de Barentin engendre de nombreux désavantages pour ses habitants : destruction de nombreux hectares de terre, d'exploitations agricoles, ou encore d'entreprises comme le camping de Roumare. La solution d'un pont est proposée (sur le même modèle que le pont aux anglais).

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, invite le public à venir aux ateliers pour en apprendre davantage sur les tracés proposés, leurs impacts sur les territoires et exprimer des avis.

L'articulation entre les deux gares rouennaises

M. Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, remarque que lors d'une réunion antérieure, une liaison en bus entre les gares Rouen Rive Droite et Rouen Saint-Sever, avaient été évoquées. Aujourd'hui il est question d'une liaison ferroviaire entre ces deux gares. Selon l' élu, cette situation pénaliserait les habitants des communes du plateau de Caux, à savoir Malaunay, Montville ou encore Barentin, puisqu'ils seront obligés de transiter par la gare Rive Droite vers la gare Saint-Sever et ne pourront plus se rendre directement à Paris.

Un participant demande si des trains iront toujours de la gare de Rouen Rive Droite jusqu'à la gare Paris Saint-Lazare à l'avenir, en continuant de desservir Val de Reuil, Gaillon Aubevoye et Vernon-Giverny.

Un participant interroge le futur schéma de desserte de la gare Rouen Rive Droite avec l'arrivée du SERM, qui a vocation à diamétraliser la gare actuelle.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que la future desserte ferroviaire rouennaise sera évoquée de manière approfondie au cours des réunions à venir sur la gare de Rouen Saint-Sever. L'AOM, qui a en charge l'organisation des dessertes, sera présente pour répondre aux questions.

6. CONCLUSION

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, conclut en remerciant les participants pour leurs nombreuses questions et rappelle que la concertation ne fait que débiter.

7. Restitution « brute » du fil de discussion numérique

« Combien de personnes supplémentaires iront de Normandie à Paris par ce projet ? Quel sera le prix du billet par rapport à aujourd'hui ? D'autres liaisons : nord, Roissy, l'est ne sont pas améliorées. Je ne parle pas de la Bretagne et des Pays de Loire. »

« Bonjour, pourriez-vous dire pourquoi ou comment le tronçon d'origine Rouen Motteville est devenu Rouen Barentin en passant sur un ouvrage vétuste comme le viaduc de Barentin. »

« Bonsoir quand sera évoqué le tracé du « Y de l'Eure » ? »

« Comment sont pris en charge les nuisances (sonores, visuelles...) que vont générer ce projet ? »

« Bonsoir, que va devenir le Quartier Libre en 2035 ? Est-il compris dans le projet de la nouvelle gare ? »

« Bonjour, concernant la gare d'agglomération de Rouen Saint Sever, va-t-elle fonctionner en supplément de la gare Rouen Rive Droite ? Ou à la place de notre gare actuelle ? Merci »

« Comment sera raccordée la gare St Sever à Barentin en traversée de Seine et vallée du Cailly ? Quelles sont les infrastructures prévues ? »

« Bonjour, quelle est la répartition du trafic entre les voyageurs et le fret ? »

« Les études d'opportunité de 2011/12 ont-elles été réactualisées à la situation d'aujourd'hui ? Et anticipées aux années 2030 ? À l'époque du Zéro artificialisation des sols, ce projet semble anachronique en raison des désordres écologiques qu'il va induire »

« L'LNPN se justifie si elle permet un report modal de la voiture vers le train. Des enquêtes Origine-Destination et de préférences déclarées ont-elles été réalisées et si oui, en quelle année ? L'évolution des comportements depuis le Covid doit être intégrée à la réflexion, notamment sur les dessertes. »

« Le fret est-il complètement exclu d'utilisation du tronçon en IDF ? »

« Madame Pécresse exige une mise en tunnel en IDF. Cela rendrait le projet intenable financièrement ? »

« Bonjour. Au début de la présentation, un tronçon amélioré est présenté entre Rouen et Caen. Quelles en sont les caractéristiques (vitesse maximale, réduction du temps de trajet...) ? Merci beaucoup. »

« Certains trains feront-ils toujours Rouen RD St Lazare via Val de Reuil ? »

« En 2024, le temps de parcours entre Rouen Rive Droite et Paris Saint Lazare est de 01 heure 16 et cela concerne 1 seul train par jour ! combien de train prévoyez-vous qui effectueront le trajet en 01 heure ? »

« Quel sera le temps de construction du fameux tunnel entre Nanterre et Poissy ? Le chantier du tunnel du RER E entre Haussmann St Lazare et Nanterre la Folie ayant pris 6 ans, de combien de temps parle-t-on ? »

« Les gains de temps annoncés ne sont en fait qu'un juste retour sur les temps de trajets il y a quelques années en arrière avant la dégradation du service. »

« Quelle pente peuvent accepter les trains voyageurs cibles ? Et ainsi, quelle serait la longueur visée du tunnel allant de la rive gauche (niveau bas) jusqu'au-delà de Saint-Jean-du-Cardonnay (niveau haut) ? Merci »

« La liaison gare Saint-Sever à Barentin va causer une extraction massive de terre... ? Comment prévoyez-vous d'évacuer tous ces gravats (camion, péniche...) et vers où ? »

« Dépenser tant de milliards pour gagner quelques minutes de trajet. Des études d'opportunités ont-elles été faites depuis les années 2010 ? »

« Bonsoir, La partie en tunnel sur Rouen est une bonne chose au vu des potentiels nuisances sonores. Cependant, qu'en est-il des nuisances vibratoires ? »

« Comment les riverains impactés par les nouvelles lignes (bruit jour et nuit des trains voyageurs et marchandises + perte de valeur des maisons) seront indemnisés ? »

« Bonsoir, pourquoi ne pas prolonger le tunnel au plus proche du viaduc de Barentin plutôt que de dégrader nos campagnes, et notre quotidien avec des nuisances sonores dû aux fréquences de passage plus importante ? »

« Y a-t-il déjà une étude d'impact socio-économique et environnemental sur cette ligne ? »

« Quel est le coût du projet (réactualisé et pas le chiffre de 2016) ? »

« Concernant les variantes de tunnel entre Nanterre et Orgeval, quelles options : bitubes, simple tube et quels impacts en surface en fonction du scénario ? Combien de puits d'accès ou de ventilation ? »

« Bonsoir, vous aviez indiqué que l'intégralité des trains passant par Rouen-Rive-Droite desserviront également Rouen-Saint-Sever. Cela remet-il en cause les liaisons transversales telles Yvetot-Rouen-Elbeuf actuellement, et/ou celles prévues dans le projet de SERM (Clères-Rouen-Serqueux par ex) ? »

« Des personnes seront-elles expropriées dans le cadre de ce projet ? Sur quels territoires ? »

« Bonjour, usager du train autour du Rouen, je trouve le projet pleinement pertinent. Est-il prévu de reprendre le triangle de Darnétal pour augmenter la capacité globale et éviter les cisaillements ? Quid pour le viaduc ferroviaire de Tourville, séparant les voies vers Elbeuf et celles pour Paris ? »

« Quelle possibilité de disposer à ce stade de la concertation de dessins d'insertion ? En particulier à l'entrée et à la sortie du tunnel entre Colombes et Orgeval ? »

« Quelle sera l'insertion du SERM prévu au plan local d'urbanisme entre Elbeuf St Aubin et Elbeuf Ville via Oissel Rouen et Grand Couronne au niveau des voies nouvelles et de la gare St Sever ? Quid de la proposition de projet de Tram-train au départ de St Sever en desserte du bassin Quevillais ? »

« Quel est le report modal attendu avec la nouvelle ligne ? % du trafic de l'A13 »

« Comment faites-vous pour faire circuler des trains à 250 km/h avec du matériel récent construit par Bombardier et limité à 200km/h ? »

« On a déjà une autoroute Rouen Le Havre qui est peu fréquentée vu le coût, nos campagnes ont déjà été dégradées, la LNPN apportera une nouvelle dégradation et décade de nos biens. Comment serons-nous indemnisés ?? »

« Quelles seront les conséquences du déplacement des trains de Rive Droite à St Sever pour les trains Paris > Normandie au regard des trains Rouen > Amiens > Lille ? Potentielle ligne à prévoir Caen > Lille via Rouen ? »

« Les trois premiers tracés qui sortent du tunnel de la Vaupalière ont un très grand impact sonore sur tiqueté communes. Pourquoi ne pas privilégier le numéro 4 qui sort en forêt ? »

« Que prévoyez-vous en termes d'aménagements pour les parkings dans les nouvelles gares ? »

« Les ateliers annoncés auront lieu à proximité des communes concernées ? en ile de France notamment ? »

« Bonjour, vous avez évoqué un temps de trajet d'1h entre Rouen et Paris. Mais cela vaut-il au départ de Rouen Saint Sever ou Rouen Rive Droite ? »

« Selon la CRC : la dette de la région est 657 Millions d'euros en 2021 et de 198 Millions d'euros pour la métropole, et celle du Havre ? et surtout la dette de l'Etat Français de 3100 MILLIARDS €. Est-ce bien raisonnable sachant qu'il y a de plus en plus de français qui télétravaillent donc moins de passagers ? »

« Pourquoi ne pas renforcer/rénover la ligne Rouen/Barentin actuelle, et faire la sortie du tunnel au plus proche de la ligne actuelle ? »

« Puisque vous avez déjà tout prévu, quel est l'impact de la nouvelle ligne sur la valeur foncière de l'habitat des communes impactées ? »

« 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 ? Jean-Louis Dalibert SOS Gares »

« Pouvons-nous avoir le coût global du projet, mis à jour en 2024 s'il-vous-plaît ? Également, pour la Métropole rouennaise, quelle ligne de bus desservira la nouvelle gare St Sever ? Un Teor ou un Fast ? Les deux ? »

« #lnpn. Bonsoir. Concernant la partie aérienne du tracé sur le plateau de Caux, pourquoi ne pas prolonger le tunnel jusqu'à la section déjà existante du réseau afin de ne pas impacter les villages de Roumare et Pissy-Pôville qui vont se retrouver très fortement défigurés par les projets de tracés ? »

« Une espèce endémique en voie de disparition a été trouvée sur le plateau de Caux sur les tracés 1, 2 et 3 en tiendrez-vous compte ? Le dossier sera remis aux Asso écologistes. Nous pensons qu'un tunnel prolongé jusqu'à Barentin serait moins impactant sur l'humain et l'environnement »

« Confirmez-vous que les trains futurs emprunteront bien le viaduc de Barentin ? C'est incohérent avec les scénarios montrés sur la carte la carte où plusieurs scénarios filent au nord sans prendre le viaduc »

« Ce sont donc des milliards dépensés, l'artificialisation des sols, la destruction de zone de campagne pour gagner 10 min entre Paris et Caen ??? Et 20 min entre Paris et Le Havre ? Le jeu en vaut-il la chandelle à une époque où nos hôpitaux et notre système éducatif sont en grande souffrance ? »

« Si on peut résumer ce projet en quelques mots, j'ai le sentiment qu'il ne s'agit ni plus ni moins que d'un dommage collatéral du projet Grand Paris, et qui n'intègre pas du tout la ville de Rouen et les Rouennais. De nombreux espoirs étaient fondés sur le temps de trajet de Rouen vers Paris...en vain »

« La valeur foncière de nos maisons sur le plateau de Caux. ? Indemnisation à partir de combien de mètres de la voie? merci »

« Quand est prévue la réunion publique pour informer les habitants des Yvelines directement concernés par ce projet ? »

« Les intervenants sont affligés dans leur capacité à ne pas répondre aux questions... »

« Bonsoir. Dans les études de tracés sur le plateau de Caux, la partie entre la sortie du tunnel et le raccordement à Barentin ne représente que quelques que Km mais aura un impact terrible pour les deux villages qui seront traversés. N'est-il pas possible de prolonger le tunnel jusqu'à Barentin ? »

« Pas de réponse sur la question de l'opportunité socio-économique du projet. Mystérieuse et à contrebalancer avec les coûts financiers et écologiques du projet »

« Quelle sont les résultats d'étude des impacts sonores, mur antibruit au passage en vitesse élevés entre Rouen et le centre-ville de Barentin ? »

« Quelles mesures pour réduire les nuisances sonores des riverains sur le plateau de Caux ? Pourquoi le scénario 4 a-t-il disparu ? Pression des écologistes qui refusent le passage dans la forêt du Houlme ? »

« Oui l'impact va être terrible sur les trois villages Roumare, St Jean et Pissy alors que le tunnel peut être prolongé jusqu'à Barentin »

« Pouvez-vous verser à la concertation les études actualisées dont vous nous dites disposer sur le report modal ? Sont-ce bien des études spécifiques à l'axe Paris-Normandie ? Si vous annoncez 30% de report modal, c'est bien que ces études existent ... Merci d'avance »

« Bonsoir. Le plateau de Caux est déjà très impacté par une deux autoroutes et des lignes à Hautes tensions. L'ajout d'une ligne de TGV est terrible pour les riverains. Pourquoi ne pas prolonger le tunnel ? merci »

« C'est clair que le ROI (retour sur investissement) ne sera pas top... »

« La présentation manque cruellement de données factuelles sur les usages actuelles et les usages futures. C'est une présentation technique mais qui ne permet pas de donner une vision globale de la mobilité. »

« Comment les nuisances pourront-elles être atténuées au niveau des communes de Pissy-Pôville, Roumare ? »

« Est-ce que le trace numéro 4 existe toujours ? »

« Comment des autorisations de permis de construire ont pu être délivrés à proximité d'un scénario de tracer sur la commune de Roumare ? »

« La LNPN : M. Roblès parle effectivement du Projet pour les 2 régions (Île-de-France et Normandie unifiée) or par exemple pour le SERM on ne parle que du SERM de Rouen, et Caen alors à cet égard ? Jean-Pierre Renard de Caen. Lors des webinaires de début d'été 2023 (à ne pas oublier !!) idem. »

« L'option de prolongement du tunnel jusqu'à Barentin est-elle envisageable ? »

« Bonsoir, quelles articulations possibles entre la LNPN et les propositions de l'association Effet de Serre Toi-Même pour le développement du train <http://www.effetdeserretoimeme.fr/nos-propositions-pour-le-developpement-du-transport-ferroviaire-a-lechelle-du-bassin-de-vie-de-la-metropole-de-rouen/> »

« Quel impact avec le projet d'agrandissement de l'échangeur A150 et A151 ? »

« Bonsoir. Des scénarios de tracés précis vont-ils être présentés ce soir ? »

« Bonsoir, A quelle date est prévue la concertation pour le tronçon Mantes Evreux ? A quelle date prévisionnelle sera déterminé le tracé définitif entre Mantes et Evreux ? Merci »

« Interaction entre LNPN et l'éventuel contournement de Rouen Est d'une part et d'autre part cf. le débat initial de 2011 qui avait mis en évidence le scénario C (15 géographes normands) pour une réelle innervation ferroviaire (fret et passagers) avec tunnel Honfleur /Le Havre caissons immergés ? »

« Pour les phases 2 & 3, le maître d'ouvrage organisera-t-il une nouvelle phase de débat publique ? Certains aspects du projet pourraient être repensés (gare nouvelle d'Évreux, articulation avec Paris-Granville, arrêts supplémentaires sur Barentin-Yvetot). »

« Les riverains de la gare rive droite ayant choisi d'habiter proche de cette gare car ils font quotidiennement le trajet Rouen-Paris seront donc pénalisés à l'avenir car ils devront aller sur la gare Saint-Sever pour prendre leur train ? »

« Est-ce possible d'avoir une réponse sur la question de la contradiction entre les cartes et ce qui a été dit sur le fait que les trains empruntent le viaduc de Barentin ? »

« Oui 20 km Nanterre/Orgeval et pourquoi pas 9km Rouen / Barentin Les explications ne sont pas nettes ! »

« Pourquoi ne pas utiliser en surface, la ligne actuelle en sortie de la gare de Rouen Rive Droite vers Paris (et inversement), au niveau de Sotteville-lès-Rouen, sur le pont plutôt que de passer sous la Seine pour rejoindre les deux gares ? »

« Lancer un projet 12 ans après le débat public, est-ce vraiment sérieux ? »

« La question des nuisances sonores et des vibrations devaient être abordés et ne l'ont pas été. Merci d'apporter une réponse sur les études d'impact »

« Suite (Jean-Pierre Renard Caen) : ma dernière demande de globalisation des solutions et de réouverture d'études est fondée d'autant plus que l'avancement de la LNPN est tout relatif et qu'un Impératif Catégorique (la Transition Écologique =Priorité Absolue, Intérêt Majeur) plaide train tous azimuts. »

« En complément de la section Nanterre-Mantes, est-il prévu une amélioration du temps de trajet entre La Garenne-Colombe et les heurtoirs de Paris Saint-Lazare (avec possiblement des relèvements de vitesse en approche de la gare à 50km/h ainsi que dans la tranchée des Batignolles) ? »

« La sortie du tunnel sur le plateau de Caux est une aberration sur l'impact sonore pour l'humain, pour les terres agricoles, pour l'environnement Pour la valeur foncière qui va s'effondrer pour les trois communes »

« Privilégiez déjà des réponses vu les envois par QR Code et agissez le + possible en distanciel (y compris en pouvant intervenir oralement au cours de la réunion comme lors des webinaires de début d'été 2023, j'y avais bien sûr assisté). J-P Renard de CAEN »

« J-P Renard : dernière question d'un monsieur sur Caen et Deauville (tourisme) très pertinente, effectivement il faut tenir compte de la Normandie unifiée depuis 2016 et ce soir il y a quelque part un ressenti d'omission !! »

« Quelles sont les contraintes en Île-de-France empêchant la création d'une ligne à 250km/h ? »

« Vous promettez des cartes plus détaillées des tracés ? »

« Les temps de parcours annoncés vers Caen et le Havre tiennent-ils compte des Limites Temporaires de Vitesse liés aux ouvrages d'arts que sont le tunnel de Rolleboise et du remblai d'Apremont ? »

« L'enregistrement (?) de ce soir SVP et pensez à la Normandie dans son entièreté territoriale (depuis 2016) !! Au plaisir de vous lire bien sûr car un dernier étonnement ce soir : personne n'a fait référence à ces 2 webinaires de début d'été 2023 ? J-P Renard CAEN. »

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 Clamagèran 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 Clamagérain 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 LNPN, 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 \(metro-rouen-normandie.fr\)](https://www.metro-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 LNP, 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 LNP afin qu'elles soient prises en compte dans les études à venir.

6. CONCLUSION

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

COMPTE RENDU BALADE ATELIER LA FUTURE GARE DE ROUEN SAINT-SEVER SAMEDI 1^{ER} JUIN 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](#).

Après le lancement de la démarche de concertation sur la future gare de Rouen Saint-Sever le 14 mai 2024 (réunion publique d'information organisée à Rouen et à laquelle 60 personnes avaient participé), une balade-atelier fut organisée samedi 1er juin. Cette rencontre était ouverte prioritairement au grand public, sur inscription et a rassemblé environ 60 personnes, habitants du quartier Saint-Sever, de Rouen ou bien des communes voisines.

Représentant de la Région Normandie

- Didier PASTANT, Adjoint au DGA Transport et Aménagement du territoire

Représentant de la Métropole Rouen Normandie

- Mme. Aude PEYRALBES, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projets
- Mme. Carole MASSARI, Cheffe de projet Stratégie ferroviaire Direction Laboratoire Territoires et Mobilités
- Julien DANIEL, Chef de projet
- Emmanuelle LEVEQUE, Maitrise d'œuvre
- Philippe COIGNET, Maitrise d'œuvre

Représentantes de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- Mme. Isabelle Jarry, Garante

Représentants de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

- M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN
- Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN

Représentants de la maîtrise d'ouvrage Gares & Connexions

- M. François Nourrit, Directeur de programmes
- Marine LE BESCOND, Assistant à maîtrise d'ouvrage

Animateurs de l'atelier

- M. Maxime Duval
- M. Oscar Pertriaux
- Mme. Oihana Larre

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. Introduction

La réunion commence à 9h05.

M. Maxime Duval, animateur de la réunion, présente le déroulé de la matinée de travail et les intervenants. La balade atelier se déroule en 3 temps :

- TEMPS 1 (9h-9h30) – Accueil des participants et présentation générale
- TEMPS 2 (9h30-11h20) – Balade dans le secteur de la future gare
- TEMPS 3 (11h20-13h) – Atelier de travail « Imaginons les futurs services en gare »

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 déclarées prioritaires par l'État, entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, cette rencontre aborde plus spécifiquement la concertation sur la future gare de Rouen Saint-Sever.

Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN, rappelle les différentes étapes de concertation sur la LNPN. L'atelier d'aujourd'hui porte sur les scénarios d'implantation du bâtiment voyageur et sur la programmation des services de la future gare.

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

M. François Nourrit, Directeur de programmes, présente les réflexions de SNCF Gares & Connexions sur le bâtiment voyageur de la future gare. Celui-ci servira à la fois d'infrastructure ferroviaire et d'interface entre le « monde des trains et la ville ». Ce bâtiment offrira divers services et attirera des visiteurs, voyageurs et habitants du quartier. Concernant son emplacement, quatre scénarios ont été étudiés. Deux ont été écartés en raison du risque d'inondabilité du site et des difficultés d'accès. A ce jour, deux options sont 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.

Mme. Aude Peyralbes, Responsable de projets Direction Aménagement et Grands Projets, 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 quartier autour de la nouvelle gare ferroviaire de Rouen, l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal desservi par des lignes reconfigurées de transports en commun urbains, la création d'une nouvelle gare routière, et la redynamisation du quartier Saint-Sever actuel, notamment de son pôle tertiaire et de ses espaces publics.

L'arrivée de la gare est perçue par la Métropole comme une opportunité de dépasser le clivage entre la rive gauche et la rive droite. Un nouveau rapport au territoire se dessine par des parcours avec un projet s'inscrivant 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'aménager un quartier de proximité, partagé et ouvert aux familles, avec un niveau d'équipement 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 \(metropole-rouen-normandie.fr\)](#)

2. Restitution de la balade terrain

Lors de la balade, les participants ont été divisés en trois groupes d'environ 20 personnes chacun afin de faciliter les échanges avec les intervenants. 3 points d'arrêts portaient chacun sur un sujet spécifique :

- Le point n°1 sur le scénario du bâtiment voyageur dit « secteur Voies »
- Le point n°2 sur le projet multimodal porté par la métropole Rouen Normandie
- Le point n°3 sur le scénario du bâtiment voyageur dit « secteur Champlain »

À chaque point, les intervenants ont pu faire une présentation très succincte du sujet avant de laisser la place aux questions des participants. À la fin de la balade, les participants ont été invités à mettre par écrit sur des murs d'expressions, leurs avis, questions et idées sur chacun des trois sujets.

Les expressions sur l'option bâtiment voyageur « secteur Voies »

Au total, 14 expressions portent sur l'option d'un bâtiment voyageur « secteur Voies ». La majorité d'entre elles sont défavorables à ce scénario.

L'accessibilité du scénario proposé a été largement commentée. Plusieurs participants estiment que cette option « éloigne un peu trop » le bâtiment voyageur « de la place Carnot et des bus ». Ce scénario ne semble « pas adapté pour l'accès des personnes qui viennent de la rive droite », car le bâtiment serait « trop en retrait, pas assez visible et peu intégré à la ville » malgré un écart de « seulement 100m avec l'avenue Champlain ».

Ainsi, plusieurs participants se questionnent sur la nécessité de monter d'un côté du bâtiment voyageur puis de devoir redescendre de l'autre, créant ainsi une certaine dépendance aux « ascenseurs et escalators » et à leur fiabilité. L'accès pour les personnes à mobilité réduite serait donc également conditionné à la maintenance régulière de ces équipements.

Quelques participants s'inquiètent de l'aménagement et de l'intermodalité qui accompagnent ce scénario, situé « trop près de la rue de Bammerville qui n'est pas centrale ». Un habitant questionne l'élargissement éventuel des rues d'accès, en l'occurrence les rues de Bammerville et de Lessard. Il paraît nécessaire d'anticiper l'augmentation des flux de voitures dans ces rues.

Un participant précise qu'il faut prendre en compte le fait que « le SERM va être un moyen de transport urbain pour accéder à la nouvelle gare ».

Les expressions sur l'option bâtiment voyageur « secteur Champlain »

Au total, 29 expressions abordent l'option d'un bâtiment voyageur « secteur Champlain », qui semble plébiscitée par les participants.

La localisation du bâtiment voyageur dans ce scénario rend la gare « beaucoup plus accessible et visible » depuis la Seine, la rive droite et Saint-Sever. Elle serait « immédiatement à portée » des habitants et futurs usagers et « mieux connectée » au reste de la ville qu'avec l'option du bâtiment voyageur « secteur Voies ».

L'idée d'une gare en « semi-pont » divise les contributeurs. D'une part, cette idée pourrait « permettre de fluidifier le flux de voyageurs », mais d'autre part, il est crucial que « la modalité piétonne soit facile, car beaucoup circulent avec des valises ». Garantir le plus possible l'accessibilité plain-pied des quais est favorisée afin de rendre la gare plus « accueillante » et « plus fiable » pour les personnes à mobilité réduite.

Certains participants soulignent tout de même un inconvénient à une configuration en « pont » du bâtiment voyageur secteur Champlain : celle-ci pourrait empêcher la création « d'un vrai parvis côté Carnot » et freiner la dynamisation de la rive gauche, générant la crainte de voir cette zone devenir « l'arrière-gare ».

Plusieurs avis suggèrent de « transformer l'îlot Champlain », c'est-à-dire les immeubles situés entre l'avenue Champlain et le site de la future gare Rouen Saint-Sever, pour permettre d'étendre le bâtiment voyageur. Quelques personnes préconisent de démolir les immeubles, d'autres privilégient quant à elles de les conserver.

Compte-tenu de « l'incertitude des flux futurs », un participant suggère de réfléchir dès à présent aux autres vocations de la gare : concevoir sa silhouette sous forme de « skyline » pour offrir une vue panoramique, penser les « synergies » ou encore afficher des messages « de paix, d'enfants ou sur le climat ».

Sur les questions d'aménagement, la gare gagnerait à être visible de loin. Quelques participants proposent un accès près du pont Corneille couplé à un autre accès depuis la place Carnot. Sur cette dernière, l'idée d'aménager un « large » parvis est mise en avant. Ils suggèrent également de continuer l'aménagement des quais jusqu'au parvis de la gare.

La proximité apparente avec l'offre de transports en commun et le rattachement à la ville rendent ce format « plus intuitif et accessible pour les usagers (y compris les personnes à mobilité réduite) ». Plusieurs participants estiment que l'accès doit être en bout de quai et de plain-pied pour les voyageurs, ce qui serait « plus accueillant, plus fiable ». Il est important de favoriser l'accès à la gare pour les piétons par l'ouest et aux automobilistes par l'est (parking pour les voitures et les deux roues).

Autre avantage de ce scénario : le bâtiment voyageur jouerait un rôle « d'écran acoustique pour les riverains de l'ouest ».

Globalement, les participants semblent avoir plus de facilité à se projeter sur ce scénario et proposent déjà des idées de services et d'aménagements spécifiques comme « des bancs et tables pour des pauses pique-nique avec vue sur la Seine ». Pour l'instant, le quartier n'est pas dimensionné pour accueillir une gare. Un participant propose ainsi de développer les services proposés dans le quartier (par exemple « l'offre hôtelière du quartier St Sever »).

Enfin, une habitante demande si le projet pourrait être accéléré pour aboutir à la construction de la nouvelle gare « en 2031 ».

Suggestions diverses pour la future gare

Quelques personnes se sont exprimées sur l'architecture de la future gare et l'aménagement du quartier. Ils demandent à « prendre en compte l'architecture de Rouen, qui est une ville historique ». Ils suggèrent de « végétaliser » l'espace, prenant exemple sur l'aéroport de Shanghai. Le soin apporté à l'isolation sonore du bâtiment semble aussi essentiel. D'autres propositions sont formulées : la création d'un « centre de distribution urbaine en liaison avec les voies de fret », l'élaboration d'un projet qui part du principe de « 0% de béton et qui réfléchit en minimum incompressible » ou encore s'appuyer sur le « circuit court » et l'économie circulaire, par exemple en créant « une gare en carton (Chapelle Darblay) ».

Par ailleurs, plusieurs participants mettent en avant la nécessité de prévoir des services adaptés aux besoins des voyageurs comme des « toilettes gratuites et des fontaines à eau » ou encore « un kiosque à journaux et des cafés » pour améliorer l'expérience des voyageurs. Ils recommandent également l'inclusion de « bagageries, commerces et guichets d'achat/retrait pour tous les modes de transports » notamment des tickets de métro parisiens. L'idée d'inclure « un bar à chat » et « un parc de jeux pour enfants » a également été émise.

Pour améliorer l'accessibilité de la gare, quelques participants proposent d'améliorer la signalétique, de « faire des affiches avec QR code menant vers une carte avec les coordonnées de la gare ».

Un participant s'interroge sur « la maintenance du matériel roulant (dépannage rapide limitant le retard des trains) » et sur la résilience « d'un saut-de-mouton à une voie ».

Les expressions sur l'intermodalité et les bonnes conditions d'accès à la gare

Au total, 24 expressions portent sur les bonnes conditions d'accès à la future gare de Rouen Saint-Sever.

L'ensemble des participants demande que tous les modes de transport soient pris en compte : vélos, trottinettes, bus ou encore voitures. Ils insistent sur l'importance d'avoir une correspondance efficace entre le train et les transports en communs pour permettre une rapidité d'accès à la gare. Favoriser l'accès en transports en commun répond à l'ambition de réduction de la place de la voiture.

En termes d'accessibilité à la gare, les contributeurs privilégient la multiplicité des accès et par « plusieurs axes » pour éviter « l'engorgement ». Ainsi, sont proposés « 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 Bammerville ».

L'accès à la gare par les piétons pourrait s'effectuer par le nord, le sud et l'ouest du bâtiment voyageur. Un contributeur suggère de créer un accès piéton « entre les immeubles » de l'avenue Champlain. Une passerelle « d'accès vers la gare routière » est aussi demandée, ainsi que la présence de « points d'accès en cas d'éléments extérieurs (grèves, problèmes sur les voies, présence d'animaux ...) ».

Plusieurs personnes soulignent l'importance de densifier les pistes cyclables « en site propre ». L'une d'entre elles précise qu'il est nécessaire de penser « la sécurité pour les parcs à vélos au sein de la future gare ».

Le stationnement des vélos et des voitures des particuliers, est un sujet central pour plusieurs participants. Une personne propose « d'automatiser » les stationnements pour les rendre moins encombrants. La présence de parkings voitures à proximité de la gare, « en silos » du fait de « l'inondabilité » du secteur, permettrait d'éviter les « voitures tampons » dans les rues voisines. Une personne cite comme exemple les bus (« ouibus, flibus ... ») 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.

La desserte de la future gare en transports en commun est à renforcer, pour assurer le lien entre rive gauche et rive droite. Plusieurs pistes sont suggérées : déviation de la ligne de tram Technopole, extensions du TEOR et du F1 plutôt que celle du métro, jugée « trop coûteuse », maintien de la ligne F7, mise en service de la ligne T5 « attendue depuis longtemps par les étudiants », prévoir un « terminal TS Ouest pour les bus » ou encore des « transports en commun en site propre (TCSP) », transformer en site propre les voies des « 3 bus menant à la gare par la rue de la République » ...

Concernant la gare routière, plusieurs avis sont émis. Une personne estime « le projet de création moins convainquant que celui de promouvoir le transport jusqu'à la halte existante ». Une autre suggère de « diviser la gare routière en deux » afin d'avoir une gare routière rive droite ainsi qu'une autre rive gauche à Saint-Sever. Un participant propose que « l'espace non utilisé par l'emprise de la future gare » accueille les autocars, « notamment ceux du réseau NOMAD ». Un contributeur met en avant l'importance « d'éviter les nuisances sonores ».

Plus globalement, une personne souhaite une estimation comparative des investissements rendus nécessaires par chaque mode de transport afin d'arbitrer entre les différentes options envisageables.

Enfin, un habitant insiste sur la nécessité de « végétaliser » et de « limiter les nuisances sonores » de cette nouvelle gare.

3. Restitution de l'atelier « Imaginons les futurs services en gare »

Les participants avaient pour consigne de hiérarchiser de 1 à 6 les types de besoins proposés selon leur importance pour les futurs usagers de la gare, le 1 étant le plus important selon eux et le 6 le moins prioritaire à mettre en place.

Routine du quotidien	Les services essentiels qui facilitent les activités courantes et améliorent le confort des voyageurs tout au long de leur passage dans la gare.
Dernier souvenir	Les services qui permettent aux voyageurs de se rappeler de leurs expériences mémorables lors de leur passage à Rouen ou ses alentours.
Check-list du pro	Les services qui répondent aux exigences pratiques et aux contraintes de temps des voyageurs d'affaires, facilitant ainsi leur organisation lors de leur passage dans la gare.
Optimisation du quotidien	Les services qui simplifient les tâches et les activités habituelles des voyageurs, contribuant ainsi à une expérience plus fluide et efficace lors de leur passage dans la gare.
Parenthèse de plaisir	Les services qui offrent des moments de détente et de divertissement aux voyageurs lors de leur passage dans la gare.
Rituel du grand départ	Les services qui facilitent la préparation et l'organisation d'un voyage en famille, offrant des équipements et des commodités adaptés pour rendre le départ agréable et sans stress depuis la gare.

Il s'agissait ensuite d'associer les services souhaités aux besoins et de justifier ces choix. En complément de la liste de services fournie, de nouveaux services pouvaient être proposés.

Table n°1

La première table a estimé que le « *Rituel du grand départ* » est le besoin le plus important. Dans ce cadre, elle insiste sur l'accessibilité de toilettes « *gratuites et nombreuses* », pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Elle place les services suivants : toilettes, salle d'attente avec des banquettes pour s'asseoir, espace enfant, café, billetterie bus, billetterie automatique, signal sonore et l'accompagnement des personnes à mobilité réduite. Concernant la billetterie elle souhaite pouvoir avoir des interlocuteurs, en plus des billetteries automatiques.

Elle place la « *Routine du quotidien* » en seconde place. Elle précise l'importance d'un parking voiture pour les personnes hors agglomération se rendant à la gare et propose qu'ils soient automatisés. Elle préfère l'utilisation des consignes pour les trottinettes. Le groupe propose également les services suivants : prise électrique, eau potable, vente à emporter, parking vélo couvert, pharmacie, billetterie et accueil voyageur.

En troisième position, le besoin « *optimisation du quotidien* » est associée aux parkings vélo, à un point d'information, la presse, le retrait colis et le distributeur de boissons. Le groupe propose que des commerces comme une boulangerie ou une boucherie, soit également présents en gare.

Dans la « *Check-list du pro* », elle place la présence d'une zone wifi, de prise électrique et USB, d'espace de coworking ou encore de vélos en libre-service. Des parking voiture et dépose-minute sont également demandés. Comme service innovant, le groupe identifie également les stations de recharge pour les vélos électrique.

En cinquième position, le groupe place la « *parenthèse de plaisir* » et y associe les services suivants : un café, une offre de restauration et un piano. Un office de tourisme serait idéale pour « *les nouveaux arrivants et les personnes de passage* »,

Le besoin placé en dernière position, le « *Dernier souvenir* », fait écho à l'office de tourisme et aux boutiques.

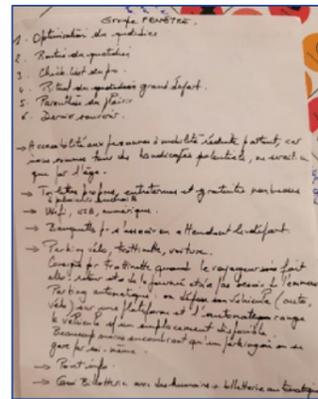
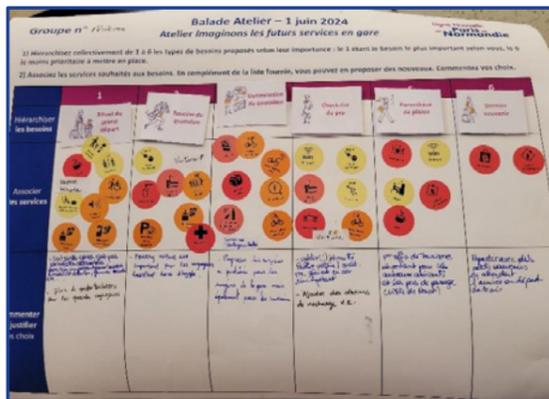


Table n°2

« *L'Optimisation du quotidien* » est le besoin considéré comme le plus important par ce groupe. Les services associés sont les parkings, les annonces sonores, les billetteries, l'accueil des groupes, l'accompagnement des personnes à mobilité réduite (PMR), les espaces détente, les consignes et l'accès à l'eau potable. Le groupe précise que les guichets doivent être « *en nombre suffisant* » et « *ouverts du premier au dernier train* ». Il insiste également sur « *la présence humaine en gare* » pour l'accueil, la sécurité, l'information, la prise en charge des PMR et celle des enfants non accompagnés.

Concernant la « *Routine du quotidien* », placé en seconde position, la table a insisté sur la mise en place de toilettes gratuites pour les voyageurs (bus et trains), ainsi que des lieux de détente, de restauration et d'achat du quotidien.

Pour le besoin en troisième place, la « *Check-list du pro* », « *des espaces de coworking et des ateliers de réparation concernant les professionnels* » pourraient être mis en place.

En quatrième, avec le « *Rituel du grand départ* », sont associés la pharmacie, la presse, la restauration, les prises USB, les consignes, un espace enfant et un espace détente.

Les « *Derniers souvenirs* » sont placés ensuite et correspondent aux boutiques et au piano.

Enfin, le besoin identifié comme le moins important est la « *Parenthèse de plaisir* », à laquelle sont associés les services suivants : le piano, la restauration, les boutiques, l'office de tourisme, le café, les services liés aux vélos et la billetterie bus.

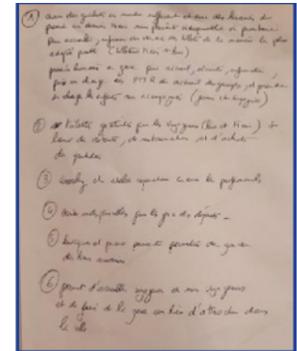


Table n°3

La troisième table estime que « *L'Optimisation du quotidien* » est le besoin le plus important et y associe les prises USB et électriques, les toilettes, les consignes, l'eau potable, le retrait des colis, les annonces sonores, les billetteries, l'information et l'accompagnement des PMR. Elle identifie également comme services essentiels des « *préaux pour se protéger de la pluie* », un « *dépose-minute* » devant le parvis, ainsi qu'un « *service de location de voiture* ».

Puis, dans la « *Routine du quotidien* », elle identifie comme services importants, « *les supérettes, magasins pour les voyageurs et les résidents autour de la gare* », des « *cabinets médicaux* » et une « *tarification privilégiée* » pour les personnes prenant le train ou le bus.

En troisième position elle place la « *Parenthèse de plaisir* » et propose des « *espaces végétalisés* », « *jardin zen* », des « *boîtes/ruches à insectes sur les toits* ».

Après la « *Check-list du pro* » (avec le wifi et le coworking), elle place le « *Rituel du grand départ* » pour lequel elle souhaite voir mis en place des « *espaces pour les animaux* », un espace enfant, et l'accueil des groupes.

Enfin, avec le « *Dernier souvenir* », le groupe propose des boutiques et de l'événementiel avec l'armada ou des festivals.

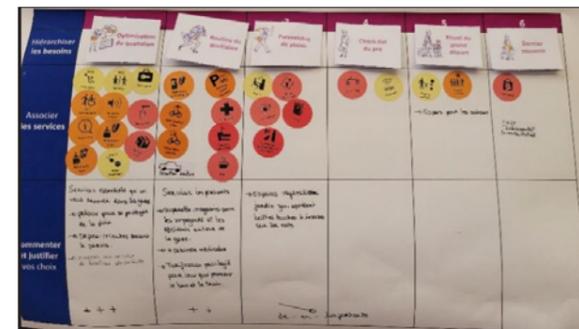


Table n°4

La quatrième table précise que pour la « *Routine du quotidien* », besoin le plus important selon elle, les toilettes et l'eau potable doivent être accessibles 24/7. La gare doit également disposer des « *commerces essentiels pour les voyageurs* », de la presse, retrait colis, de parking vélo et de vélo en libre-service, et d'un accompagnement pour les PMR.

Pour « *l'Optimisation du quotidien* », en seconde position, le groupe prévoit un cabinet médical de type « *maison de santé* », des « *vélos à disposition pour les voyageurs* », mais également une pharmacie, un retrait colis, la wifi, les billetteries trains et bus.

Le « *Rituel du grand départ* » est placé ensuite : le café, l'eau potable, la presse, les accès des groupes, l'information, les annonces sonores (le groupe note « *l'importance d'une bonne sonorisation* »), un espace détente.

Avec la « *Parenthèse de plaisir* » en quatrième position, le groupe a associé le piano, l'espace enfants, les boutiques, la vente à emporter, la restauration, les distributeurs. Il précise que ces services permettent aussi de « *valoriser le quartier et mettre en valeur la rive gauche* ». Il ajoute que des « *animations ponctuelles* » pourraient « *aider à la dynamisation* » du quartier.

Enfin, le « *Dernier souvenir* » est placé en dernière position avec un espace enfant, l'office de tourisme et des restaurants, proposant la présence d'un étoilé. Le groupe met en exergue le souhait d'une « *très belle gare, devant et derrière* », des abords soignés avec un aménagement des quais, de la « *verdure* » et des panneaux solaires.



Table n°5

La cinquième table place « *l'Optimisation du quotidien* » et la « *Routine du quotidien* » comme besoins les plus importants. Ils « *se rejoignent à leur sens* » en permettant de « *faciliter la vie des usagers et des habitants* ». Les services associés sont : les billetteries, les services liés au vélo, l'information, les annonces sonores, les prises USB et électriques, la wifi, les toilettes, les consignes, le retrait des colis et l'eau potable et la presse, que le groupe souhaite « *internationale* ». La table précise qu'il souhaite favoriser le point ressource PMR.

En troisième position, le groupe place la « *Check-list du pro* » car les activités industrielles et d'affaires vont augmenter sur la métropole à horizon 2035. Il y associe la wifi, l'espace détente, la présence de prise électrique et USB, les vélos en libre-service, la billetterie automatique, la restauration, la vente à importer, les distributeurs, le coworking, mais également une « *offre hôtelière* ».

Puis le groupe place le « *Rituel du grand départ* » (et « *de l'arrivée* ») en y associant un point d'eau potable, un office de tourisme avec une billetterie culturelle afin de dynamiser le territoire normand, une pharmacie, un point presse, des toilettes, un espace enfants et détente, des consignes, des annonces sonores, des accueils de groupes et de scolaires, une billetterie bus, des informations vélo et l'accompagnement des PMR.

En cinquième position, le « *Dernier souvenir* » nécessite l'implantation de boutiques, qui seraient une « *vitrine pour les produits normands* » comme le lien, l'office de tourisme et les distributeurs de boissons et friandises.

La « *Parenthèse de plaisir* » est sixième, avec le piano et la restauration. Ce dernier service doit être utile pour les usagers et les habitants avec une offre variée, adaptée aux différents budgets. Le groupe privilégie également le circuit court.



4. Quelques suggestions pour la gare de Rouen Rive Droite

Individuellement ou collectivement, les participants ont pu exprimer leurs suggestions pour la transformation à venir de la gare de Rouen Rive Droite.

Proposition de nouveaux services

- Remettre des consignes
- Accès à l'eau potable
- Espace de coworking
- Espaces verts (une contribution propose de transformer une partie des parkings en parc ou espaces verts)
- Espace de logistique urbaine
- Recharges électriques pour vélo, trottinette et voitures électriques
- Ouverture vers la culture avec un accès piano, concert et lecture
- Espace de tiers lieu comme la friche Lucien
- Boîte de nuit

Amélioration des services existants

- Rouvrir l'accueil en gare du premier au dernier train
- Rouvrir des guichets en nombre suffisant
- Davantage de distributeurs automatiques qui sont souvent en panne
- Améliorer l'information commune bus et train
- Toilettes gratuites, propres et plus nombreuses
- Accessibilité pour les toilettes extérieures
- Ajouter des prises électriques
- Augmenter la capacité de la zone d'attente
- Améliorer la signalétique (indiquer les ascenseurs)
- Plus de contact avec les voyageurs pour les besoins qualitatifs et le bien-être
- Accessibilité des parkings relais
- Assurer la sécurité dans les parkings environnants
- Espace détente (une des contributions souhaite des espaces « clos »)
- Meilleure visibilité de la bagagerie
- Eclairage public

5. Conclusion

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



Inpn.fr

