

Projet partenarial d'aménagement

Saint-Sever Nouvelle Gare
Rouen



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	31/03/2021	AP
V2	29/06/2021	Suites aux remarques de partenaires – version stabilisée à la suite de la réunion du 25 juin 2021 – retours attendus avant le 23/08/2021 pour validation définitive.
V3	16/07/2021	Remarques prises en compte : MRN (DASAF/DF) + historique projet
V4	24/08/2021	Remarques prises en compte : Région Normandie/V Breteau, DGALN + GPA, SNCF Immo, SNCF Réseau/LNPN, Service assemblée VDR, DREAL R Corget
V5	06/09/2021	Remarques prises en compte SNCF Immobilier/SNCF Gares et connexions
V6		
V7		

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
A. L'OBJET ET LES PARTIES AU CONTRAT	6
A.1. Objectifs poursuivis par le contrat	6
A.2. Dénomination et localisation du projet	6
A.3. Signataires du contrat	7
B. LE PROJET	9
B.1. Périmètre du projet	9
B.2. Ambition générale et principaux objectifs	9
B.2.1. Un projet fer de lance de la transition sociale et écologique du territoire	10
B.2.2. Le projet urbain	11
B.2.3. Le projet de mobilité	12
B.3. Insertion du projet dans son contexte	15
B.3.1. Un projet articulant les échelles géographiques	15
B.3.2. Un projet articulé avec le grand projet Ligne Nouvelle Paris Normandie	15
B.3.3. Un projet inscrit dans les projets de territoire et les documents de planification	15
B.4. Calendrier prévisionnel	16
B.5. Modalités opérationnelles et financières : la feuille de route	18
B.5.1. Objectif : Coordonner les projets ferroviaire et urbain -----	18
Action 1 : Dimensionner la nouvelle gare au sein du projet urbain au fil des avancées de LNPN	18
Action 2 : Clarifier les modalités procédurales autour des aménagements ferroviaires et urbains du quartier Saint Sever	19
Action 3 : Contribuer au développement du mode ferroviaire par les Services Express Métropolitains (SEM) d'ici l'arrivée de LNPN	19
B.5.2. Objectif : Réaliser les études pré-opérationnelles du secteur de la nouvelle gare et déterminer les procédures d'aménagements opérationnelles (2021-2024)-----	20
Action 4 : Mener les études de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère	20
Action 5 : Définir une structure d'aménagement opérationnelle	20
Action 6 : Concerner	21
Action 7 : Engager les études techniques nécessaires au projet urbain	21
B.5.3. Objectif : Mobiliser le foncier nécessaire au projet -----	22
Action 8 : Mettre à jour le référentiel foncier et déterminer la stratégie foncière adaptée	22
Action 9 : Mettre en place les outils du portage et de la gestion foncière/immobilière	22
B.5.4. Objectif : Concevoir le système de mobilités et d'accessibilité à la nouvelle gare -----	23
Action 10 : Définir la programmation des lignes de transports en commun urbains	23
Action 11 : Définir la programmation du PEM et sa conception spatiale au sein du quartier « nouvelle gare »	23
Action 12 : Dimensionner les accès viaires à la nouvelle gare et au quartier	24
Action 13 : Anticiper les besoins en matière de logistique du chantier et du futur quartier	24
B.5.5. Objectif : Redynamiser le centre-ville rive gauche -----	25
Action 14 : accélérer la rénovation des immeubles du 1er pôle tertiaire du territoire	25
Action 15 : rénover les espaces publics et de nature du centre-ville rive gauche	26
Action 16 : promouvoir un habitat de qualité pour tous	26
Action 17 : renforcer la polarité commerciale du quartier Saint-Sever	27
Action 18 : anticiper les besoins d'équipements publics du centre-ville rive gauche	27
B.5.6. Synthèse des financements -----	28
B.6. Gouvernance, pilotage et principes de conduite du projet de PPA	28
C. LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT	31
C.1. Engagements réciproques	31
C.2. Les engagements particuliers des parties	31
C.3. Communication autour du projet	33
C.4. Durée et actualisation du contrat	33

Préambule

Depuis de nombreuses années, les acteurs du territoire ont engagé une réflexion visant à résoudre la saturation du nœud ferroviaire rouennais et à développer l'attractivité de la Métropole normande.

Les études engagées pour la valorisation du réseau ferré d'agglomération dans les années 2000 après l'approbation en 2001 du Schéma directeur Rouen-Elbeuf ont permis, à la suite d'une concertation grand public menée en 2008/2009, de choisir un site pour la nouvelle gare de Rouen dans le quartier Saint-Sever et de concevoir le développement conjoint d'une nouvelle centralité dans un quartier mixte et ambitieux permettant de développer l'attractivité de la Métropole rouennaise.

La réflexion repose sur une imbrication étroite d'enjeux urbains, économiques et de transport, qui ont été pris en compte par les acteurs locaux et intégrés dans les projets de territoire (Schéma Directeur puis Schéma de Cohérence territoriale, Plan de Déplacements Urbains, Plan Local d'Urbanisme, Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole, SRADDET de la Région Normandie).

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

La faisabilité du projet dans ses différentes composantes a été approfondie et la localisation de la nouvelle gare de Rouen à Saint-Sever a été confortée par le Débat public organisé en 2011-2012 dans le cadre du grand projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), qui porte l'ambition de dynamiser l'offre ferroviaire pour les voyageurs en permettant à la Normandie d'améliorer ses dessertes avec l'extérieur et entre ses agglomérations, tout en répondant à des problématiques franciliennes.

Par lettre du 12 novembre 2013, le Ministre des transports, de la Mer et de la pêche a défini la feuille de route de SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet ferroviaire, l'engageant à poursuivre les études d'étape 1 préalables à l'enquête d'utilité publique, et désigné un Comité de pilotage LNPN.

Ce dernier a précisé le 2 juillet 2014 l'emplacement de la nouvelle gare de Rouen sur le site « SERNAM-quai » et validé le contenu de la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique. La 1^{ère} étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique de LNPN s'est conclue en octobre 2017 par le choix du comité de pilotage LNPN d'une zone préférentielle de passage pour chacune des sections prioritaires, dont la section Rouen-Yvetot, incluant la nouvelle gare, et la définition des objectifs de desserte ferroviaire poursuivis par LNPN.

En lien et en parallèle de ces études ferroviaires, menées sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et Gares & Connexions et financées dans le cadre du Contrat de Plan Etat Inter Région de la Vallée de Seine (CPIER), les études sur le projet urbain ont été relancées afin de prendre en compte les développements précédents et de le porter à un niveau de maturité en adéquation avec celui des études ferroviaires. A cette fin, un protocole de partenariat et de financement pour la réalisation des études sur le projet de nouvelle gare et de son quartier a été signé le 19 octobre 2015 par l'Etat, la Région, le Département, la Métropole, la Ville de Rouen, l'Etablissement Public Foncier de Normandie, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et le Grand Port Maritime de Rouen. Ce protocole fixait, pour la période 2014-2018, les études de stratégie et de programmation, leurs financements et la gouvernance du projet.

Cette phase d'études a permis de replacer le projet Saint-Sever Nouvelle Gare au sein de l'ensemble Seine Cité qui vise à élargir et à renforcer le cœur de métropole rouennais.

Elle a permis d'élargir le périmètre d'études initial, initialement restreint au terrain devant accueillir la nouvelle gare et aux rues adjacentes, pour véritablement intégrer le quartier Saint-Sever et le centre-ville rive gauche de Rouen dans le cadre du projet Saint-Sever Nouvelle Gare. De même, la stratégie urbaine a permis de donner une place à part entière au besoin de redynamisation du centre-ville rive gauche et à la reconquête de son attractivité résidentielle, tertiaire ainsi qu'en matière d'espaces publics et de nature.

Les études de programmation ont aussi été le temps de l'ouverture d'une nouvelle phase de concertation avec l'ensemble des parties prenantes, actée par la délibération de la Métropole du 10 octobre 2016 fixant les objectifs et les modalités de la concertation préalable.

Cette première étape des études de stratégie et de programmation a permis d'acter le périmètre d'études

d'intérêt métropolitain à l'échelle de la majeure partie de l'hypercentre rive gauche de Rouen et de valider un schéma de référence traduisant les orientations programmatiques en matière urbaine et de mobilités, intégrant la nouvelle gare de Rouen, par ailleurs composante de LNPN.

Par lettre du 13 février 2020, le secrétaire d'Etat auprès de la Ministre des Transports, a défini la feuille de route de SNCF Réseau pour la seconde étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, actant les choix du Comité de pilotage du 26 octobre 2017 en matière de zones préférentielles de passage. Il a précisé le calendrier des études et de préparation de l'enquête d'utilité publique pour la section Paris-Mantes et pour la section Rouen-Barentin, enjoignant SNCF Réseau à optimiser le fonctionnement de la nouvelle gare rive gauche avec celui de la gare rive droite, dans le respect des objectifs de desserte pour l'étoile ferroviaire assignés par les AOT.

De ce fait, la nécessité de poursuivre le travail partenarial autour de la nouvelle gare de Rouen, pour faire aboutir ce projet urbain complexe, de manière coordonnée avec les études LNPN et dans le calendrier fixé par le Ministère des Transports, conduit les signataires du présent contrat à formaliser leurs engagements sous la forme d'un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), nouveau cadre proposé par la loi ELAN, et qui permet de prolonger les engagements et la dynamique collective mis en place depuis plusieurs années et notamment la signature du précédent protocole partenarial.

A. L'objet et les parties au contrat

A.1. Objectifs poursuivis par le contrat

Saint-Sever Nouvelle Gare est un projet, déclaré d'intérêt métropolitain sur les études depuis février 2014, qui comprend :

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

A ce stade, la programmation urbaine globale a été définie et des tests de faisabilité d'aménagement ont été réalisés autour de la nouvelle gare, mais aussi sur des fonciers jugés stratégiques au sein du quartier existant afin d'enclencher progressivement la transformation du quartier Saint-Sever, dans une dynamique de renouvellement urbain. Cette programmation a été traduite spatialement par un schéma de référence validé par le Comité du pilotage du 13 avril 2018.

Projet complexe impliquant de nombreux acteurs sur un temps long, la conclusion d'un contrat de Projet Partenarial d'Aménagement est apparue comme l'outil opportun pour fixer l'engagement des parties dans la définition du projet, pour organiser la gouvernance du projet, structurer les maîtrises d'ouvrages, notamment entre le projet Saint-Sever Nouvelle Gare et LNPN, et fédérer les acteurs sur la durée de cette vaste opération de reconfiguration de cœur de la Métropole et du système de mobilités.

A.2. Dénomination et localisation du projet

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare est situé sur la rive gauche de la Seine à Rouen, incluant le site de la nouvelle gare prévue au niveau des terrains de l'ancien SERNAM, les quais de Seine entre les ponts Corneille et d'Eauplet, le quartier Saint-Sever existant délimité par le boulevard de l'Europe au sud et les franges de l'avenue de Bretagne à l'ouest, ainsi que le secteur de l'avenue du Grand Cours enclavé entre les voies ferrées et la Seine au sud.

SAINT-SEVER-NOUVELLE-GARE : PÉRIMÈTRE D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN



A.3. Signataires du contrat

Le présent Projet Partenarial d'Aménagement est établi entre :

- **l'Etat**, représenté par Monsieur Pierre-André DURAND, Préfet de la région Normandie, Préfet de la Seine maritime ;
- **la Métropole Rouen Normandie**, représentée par Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, son Président, habilité par la délibération du Conseil métropolitain du [27 septembre 2021] ;
- **la Région Normandie**, représentée par Monsieur Hervé MORIN, son président, habilité par la délibération du Conseil Régional du [18 octobre 2021] ;
- **la Ville de Rouen**, représentée par Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL son maire, habilité par la délibération du Conseil municipal du 7 octobre 2021 ;
- **SNCF Réseau**, Société anonyme, au capital de 500 000 000, 00 Euros, dont le siège social est à SAINT-DENIS (93200), 15-17 rue Jean-Philippe Rameau, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737 et immatriculée au registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY.

Agissant au nom de l'Etat français en vertu des dispositions de l'article L 2111-20 du code des transports.

Observation étant ici faite que, d'une part, la société SNCF Réseau était anciennement l'établissement SNCF RESEAU qui a été transformé de plein droit, le 1er janvier 2020, du seul fait de la loi, en société anonyme sans création de personne morale nouvelle en application de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, et, d'autre part, l'établissement SNCF RESEAU était lui-même anciennement dénommé RESEAU FERRE DE FRANCE et que sa dénomination sans création de personne morale nouvelle a résulté de la loi numéro 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Dénommée ci-après « **SNCF Réseau** » et représenté par Madame Hélène VASSEUR, Directrice territoriale Normandie ;

- **SNCF Gares & Connexions**, Société anonyme, au capital de 77 292 590,00 Euros, dont le siège social est à PARIS (75013), 16 avenue d'Ivry, identifiée au SIREN sous le numéro 507 523 801 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de PARIS.

Agissant au nom de l'Etat français en vertu des dispositions de l'article L 2111-20 du code des transports.

Il est ici précisé qu'en application des articles L2111-9 5° et L2111-9-1 du Code des transports, dans leur rédaction issue de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, les activités de gestion de gares voyageurs exercées par Gares & Connexions, direction autonome des gares de SNCF Mobilités, sont, depuis le 1er janvier 2020, transférées à la société SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF RESEAU dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme. Cette filiale de SNCF RESEAU ainsi constituée est, en application de l'article 18 2°a) de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, substituée dans les droits et obligations de SNCF Mobilités pris en sa branche de direction des gares voyageurs.

Dénommée ci-après « **SNCF Gares & Connexions** » et représenté par Madame Marlène DOLVECK, sa directrice générale ;
- « **SNCF Immobilier** » représentant les sociétés **SNCF Réseau**, **SNCF Voyageurs** et **FRET SNCF** en vertu :

 - d'une convention dénommée « convention de gestion et de valorisation du patrimoine immobilier » conclue le 30 juillet 2015 conclue entre les anciens établissements publics SNCF Réseau et SNCF aux droits desquels viennent les sociétés SNCF Réseau et SNCF SA,
 - d'une convention dénommée « convention de gestion et de valorisation du patrimoine immobilier » conclue le 30 juillet 2015 conclue entre les anciens établissements publics SNCF Mobilités et SNCF aux droits desquels viennent les SNCF Voyageurs, FRET SNCF et SNCF SA.

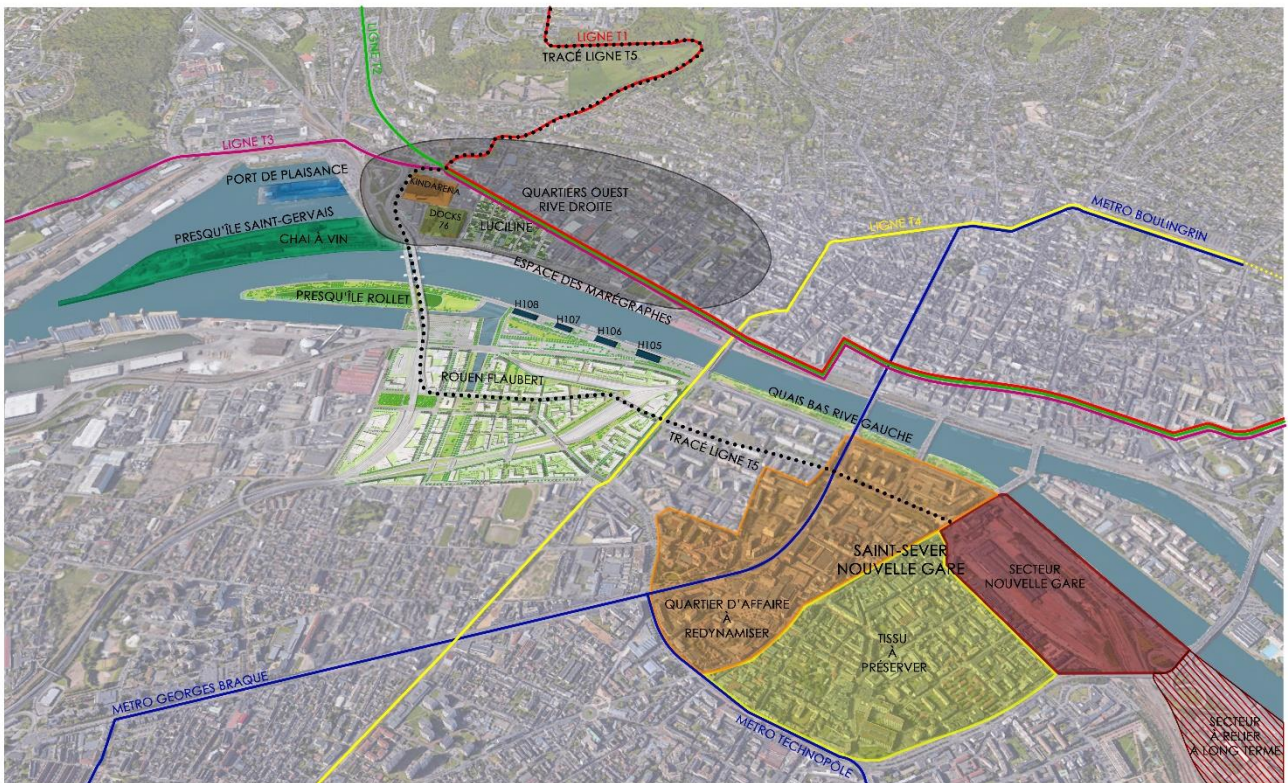
Dénommée ci-après « **SNCF Immobilier** » et représenté par Madame Katayoune PANAHI, Directrice Générale
- **L'Etablissement Public Foncier de Normandie**, représenté par son Directeur général, Gilles Gal, habilité par la délibération du Conseil d'Administration du 3 juin 2021 à signer la présente convention formalisant la participation de l'EPF au Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) de la nouvelle gare de Rouen, dénommé ci-après « EPFN » ;
- **Voies Navigables de France**, représentée par Monsieur Thierry GUIMBAUD, son Directeur général.

B. Le projet

B.1. Périmètre du projet

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare s'inscrit dans l'ensemble Seine-Cité, qui a pour objectif de développer à l'ouest et au sud du centre-ville historique, le cœur d'une Métropole de 500 000 habitants, elle-même pilier essentiel du territoire régional et de son réseau d'agglomérations.

SEINE-CITÉ



Saint-Sever Nouvelle Gare vise le développement de la centralité du centre-ville rive gauche au sein de cet ensemble.

Le périmètre d'études identifie plusieurs sous-secteurs :

- Le secteur de la nouvelle gare (en rouge) qui vise à développer des programmes d'habitat, de bureaux et de services à la population et à accueillir la nouvelle gare de Rouen à l'horizon LNPN,
- Le secteur de la centralité tertiaire et commerciale (en orange), qui accueille le premier pôle tertiaire du territoire et doit être revalorisé,
- Le secteur du tissu faubourien (en jaune) à préserver et à valoriser,
- Le secteur de l'avenue du grand cours, dont le développement à long terme est conditionné à l'avancement du programme sur le secteur « nouvelle gare ».

B.2. Ambition générale et principaux objectifs

Saint-Sever Nouvelle Gare s'inscrit dans l'ambition de :

- créer une nouvelle centralité au service du développement économique et du rayonnement de la Métropole, dans la dynamique de Seine-cité,
- contribuer, par l'ampleur du projet et le fait qu'il soit en interface avec LNPN, intégrant la nouvelle gare de Rouen, au rayonnement et à l'attractivité de la Métropole et de la Normandie,
- intégrer un nouveau quartier à l'échelle de la Ville et de la Métropole, accueillant de l'habitat et des activités autour de la nouvelle gare,
- développer un système de transport et de mobilités alternatives à la voiture individuelle autour de la gare et de ce nouveau quartier offrant la meilleure accessibilité pour le plus grand nombre,
- construire un quartier adaptable, pertinent pour les générations futures,

B.2.1. Un projet fer de lance de la transition sociale et écologique du territoire

Saint-Sever Nouvelle Gare fixe des ambitions fortes en matière de développement durable, mais indispensables au regard de l'urgence climatique, déclarée par le Conseil métropolitain du 14/12/2020, en réponse à l'appel du Secrétaire général de l'ONU. La stratégie de développement durable du projet, définie dès le début des études en 2015, s'articule autour de 3 grands enjeux stratégiques :

- l'attractivité (créer une nouvelle centralité au service du développement économique et du rayonnement de la Métropole Rouen Normandie et plus largement de la Région Normandie, notamment en matière d'activités tertiaires),
- l'intégration (intégrer un nouveau quartier à l'échelle de la Ville et de la Métropole Rouen Normandie) et
- l'adaptabilité (construire un quartier adaptable, pertinent pour les générations futures)

et de 2 modalités : la co-construction et l'évaluation.

Cette dernière modalité a permis d'évaluer l'avancée du projet au stade de la programmation urbaine au filtre du RFSC (Reference Framework for Sustainable Cities), référentiel européen de la ville durable, mettant en lumière les enjeux traités et les efforts à poursuivre, notamment autour des objectifs suivants :

- Promouvoir la qualité des espaces publics et du cadre de vie (démarche enclenchée avec la réflexion sur la programmation pluriannuelle des espaces publics et de nature du centre-ville rive gauche) ;
- Développer une offre de logements pour tous (à travailler à la fois sur l'offre nouvelle à proposer autour de la gare et dans le quartier existant) ;
- Développer l'emploi et la résilience de l'économie locale ;
- Atténuer le changement climatique ;
- S'adapter aux effets du changement climatique (notamment dans les aménagements des espaces publics et de nature et la rénovation des immeubles de bureaux de Saint-Sever) ;
- Mettre en place une administration et une gestion financière durables de la ville (une réflexion a été initiée quant à une analyse socio-économique du projet urbain et doit se poursuivre pour nourrir les enquêtes d'utilité publique) ;
- Garantir l'intégration sociale (notamment dans un quartier dont la population a tendance à se paupériser).

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare participe des engagements de la Métropole, mais aussi de ses partenaires, dans le cadre de l'accord de Rouen pour le climat signé le 29 novembre 2018. Ces engagements sont traduits dans le PCAET de la Métropole mais aussi dans des actions fortes comme la rénovation de la Cité administrative Saint-Sever par l'Etat d'ici 2023, visant à faire baisser les consommations énergétiques de ce site de 70 %.

Par ailleurs, Saint-Sever Nouvelle Gare a fait l'objet de nombreux dispositifs de concertation destinés à prendre en compte l'expression des besoins des parties prenantes, les attentes des partenaires et des acteurs institutionnels et économiques, de la société civile et d'intégrer les habitants et usagers à la co-construction de ce projet.

Dès 2008-2009 une première phase de concertation publique engagée par la Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen Elbeuf a permis de valider à la fois les ambitions en matière de mobilités et de développement territorial et le site de la nouvelle gare de Rouen.

Ces éléments ont été repartagés à l'occasion du Débat Public sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie en 2011-2012 et le choix de localisation de la nouvelle gare à Saint-Sever y a été reconfirmé par le maître d'ouvrage, SNCF Réseau.

Dès 2015, des ateliers de travail ont permis de définir la stratégie urbaine et de faire évoluer le périmètre d'études et la temporalité d'actions afin de prendre pleinement en compte la redynamisation du quartier Saint-Sever actuel. Ces éléments et l'avancée des études ont permis de tirer le bilan de la 1ère phase de concertation engagée en 2008 et de définir de nouvelles modalités de concertation lors du Conseil métropolitain du 10 octobre 2016.

Ces ambitions et ces orientations programmatiques sont traduites graphiquement dans le schéma de référence adopté par le comité de pilotage du projet le 18 avril 2018 (voir ci-après).

B.2.2. Le projet urbain

La programmation du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare s'effectue dans un souci d'intégration et d'équilibre entre toutes les entités urbaines : quartier, cœur de métropole, ville de Rouen, territoire métropolitain.

Ce souci d'intégration urbaine a des enjeux en termes de temporalité de projet : dans un premier temps, redynamiser le quartier Saint-Sever existant sans attendre la gare, concevoir et développer, dans un second temps, un nouveau tissu urbain intégrant ce grand équipement des mobilités.

A l'échelle du quartier, cette programmation se partage entre le foncier restreint du site Nouvelle Gare et le foncier mutable diffus au cœur du quartier Saint-Sever en renouvellement constant. Plus qu'une course aux mètres carrés, les enjeux d'intégration consistent à la fois à préserver la mixité urbaine propre au quartier et à participer à la visibilité et au renouvellement du quartier d'affaires. Parallèlement aux nouvelles constructions, un projet de réhabilitation de l'existant, qui connaît un phénomène de vacance, sera à l'œuvre. Environ 1000 logements et 140 000 m² de surfaces tertiaires sont ainsi envisagés, entre réhabilitations et nouvelles constructions, sur l'ensemble du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare. De nouveaux équipements scolaires devront également être considérés avec l'arrivée de nouveaux habitants.

Cette imbrication d'échelles implique alors différentes temporalités. Le site de la Nouvelle Gare peut être envisagé à partir de 2030, tandis que les mutations internes au quartier Saint-Sever peuvent voir le jour à court terme, de 2020 à 2030.

Faire du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare un projet intégré au tissu rouennais passe par un traitement de la future gare sur ses 4 faces et en trois dimensions afin de relier les différents niveaux de sol entre les quais hauts et la place Carnot :

- Au sud, des continuités avec le quartier Saint-Sever devront être recherchées. La trame viaire existante sera prolongée afin de reconnecter le quartier à son fleuve et des programmes en lien avec le tissu existant seront développés.
- Côté ouest, l'accroche à la place Carnot, constitue le lieu privilégié de l'intermodalité des transports et modes actifs. C'est depuis cette face qu'est imaginée une connexion au système urbain et commercial des rues Saint-Sever et Lafayette et ainsi vers le cœur du quartier. Des continuités d'espaces publics devront être trouvées afin de faire rentrer le quartier dans la gare et inversement.
- Côté Seine, c'est la possibilité d'aménager une gare paysage qui offre un point de vue sur la Seine, la rive droite et la colline Sainte-Catherine, tout en étant vue depuis le fleuve. Véritable signal urbain, elle sera accessible sur cette face.
- Enfin au sud-est, l'échangeur Mathilde ne doit pas être perçu comme une limite au projet. En effet, le retournement de la gare sur cette face permet non seulement d'envisager un accès sud qualitatif branché sur le réseau routier majeur et d'intégrer les îlots entre les voies ferrées et la Seine (site « avenue du grand cours») aux réflexions. En tant qu'accès routier principal à la gare, l'implantation d'un parking mutualisé avec le quartier est rendue possible.

Son intégration passe également par une programmation mixte et soucieuse de préserver le caractère faubourien de Saint-Sever avec ses multiples typologies d'habitat et de travail. L'objectif est d'entremêler bureaux et logements pour faire de ce quartier un quartier animé 24h/24. Cette programmation nécessite la présence de nouveaux équipements scolaires.

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare est un projet à la temporalité longue mais la mise en service de la nouvelle gare doit d'ores et déjà être anticipée en ciblant des fonciers stratégiques et en amorçant ainsi la transformation progressive du quartier Saint-Sever.

L'identification des parcelles mutables ou fortement opportunes au cours de la phase de programmation permettent de mettre en œuvre des principes urbains propres au quartier Saint-Sever tels que :

- la recherche de porosités entre les parcelles reconfigurées et le futur quartier de gare,
- une insertion respectueuse au sein du tissu faubourien,
- un développement urbain selon le prolongement de la trame viaire existante,
- l'augmentation des surfaces végétalisées pour pallier le caractère très minéral des dernières opérations développées.

L'objectif est d'offrir une programmation résidentielle désirable à toutes les échelles, de la chambre à la vie urbaine de quartier. L'idée est également d'offrir à tous les ménages la possibilité d'un parcours résidentiel complet, de la location à la propriété. Enfin, la programmation de logements devra être capable d'absorber les évolutions du ménage (division/fusion de surfaces, volumes...).

En parallèle, la redynamisation du 1er quartier d'affaires de la Métropole est recherchée. L'émergence d'un écosystème serviciel, facilitant la mise en réseau des acteurs économiques du quartier est poursuivie. En complémentarité, les rénovations des immeubles de bureaux sont encouragées, afin de moderniser le parc de bureaux en termes énergétiques et d'adaptation aux nouvelles façons de travailler. Des opérations réalisées (Normandie 1) ou en cours (Cité Saint-Sever) tracent la trajectoire possible.

Pour accompagner cette transformation, une programmation pluriannuelle de l'amélioration des espaces publics et de nature du centre-ville de Rouen Rive gauche a été définie dans la suite de l'aménagement de la rue Saint-Sever. Elle s'inscrit dans les démarches de la Ville de Rouen de renaturation et dans les schémas opérationnels d'aménagement des espaces publics de la Métropole, notamment le Schéma Directeur des Mobilités actives. Ces interventions sur les espaces publics sont essentielles, à la fois pour développer l'attractivité et le cadre de vie, pour que ce quartier acquière le caractère central et métropolitain souhaité, mais aussi pour implémenter progressivement la stratégie de mobilité du projet Saint-Sever Nouvelle Gare, et préparer l'arrivée de la nouvelle gare.

Par ailleurs, une préfiguration des nouveaux usages sur le quartier peut être mise en œuvre à travers des projets éphémères en attendant la gare. Par des moyens légers et à faibles coûts, le piéton peut d'ores et déjà se réapproprier l'espace de la rue, voire de la friche ferroviaire en attente, comme a pu le montrer le projet de la friche Lucien sur l'espace de l'ancienne gare Saint-Sever.

B.2.3. Le projet de mobilité

La stratégie de mobilité, établie pour l'ensemble de l'hypercentre rouennais (intra-boulevard rive droite et rive gauche), vise à développer fortement la marche et le vélo, ainsi que les transports en commun urbains, en ayant une double action en matière d'aménagement du réseau viaire (apaisement des voiries de l'hypercentre, développement d'axes structurants pour le vélo et contraintes prévues sur les grandes pénétrantes routières) et de développement des transports en commun urbains (reconfiguration du réseau structurant pour desservir la nouvelle gare – T5 et tramways).

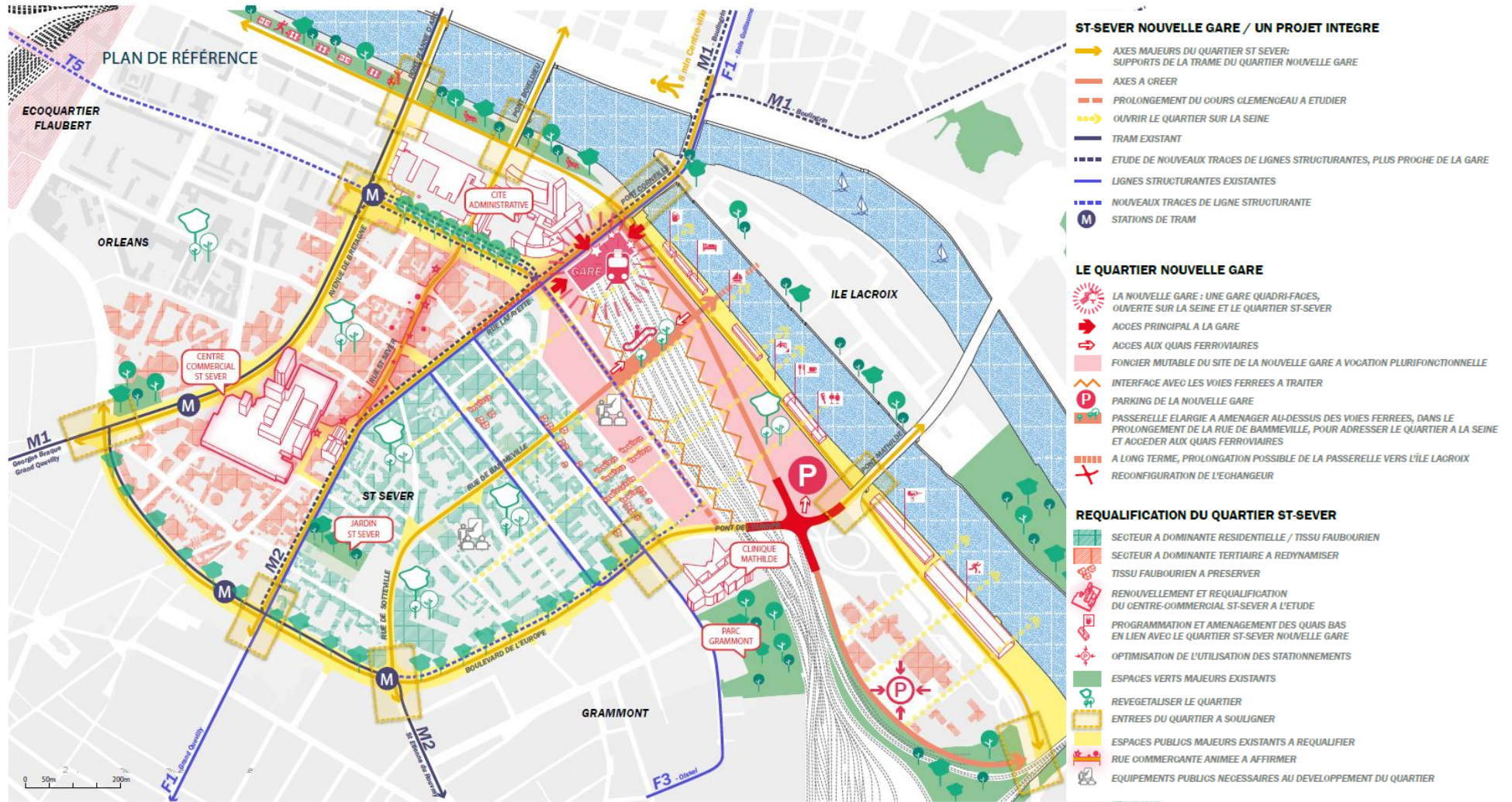
A de plus petites échelles, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare, grâce notamment à la réalisation de la nouvelle gare, permet de mettre en œuvre une politique de transport ambitieuse de report modal des véhicules particuliers motorisés vers les transports en commun urbains et ferrés. La démarche de Services Express Métropolitains (SEM), engagée en parallèle par la Métropole, la Région, l'Etat, SNCF Réseau et leurs partenaires est complémentaire des études LNPN et a pour objectif de développer l'étoile ferroviaire rouennaise, de saisir les opportunités d'évolution du réseau autour de Rouen, de développer le rabattement vers les gares et haltes urbaines et périurbaines et d'en améliorer le confort.

Les études pré-opérationnelles à venir doivent permettre de préciser la programmation et la faisabilité du pôle d'échanges multimodal, y compris de la gare routière, des lignes de transports en commun desservant la nouvelle gare et son quartier, notamment de la ligne T5 et des deux lignes de tramway, la reconfiguration des infrastructures routières, notamment de l'échangeur de la tête sud du pont Mathilde. La démolition de la tranchée

couverte ferroviaire d'ici 2022 et les aménagements routiers provisoires, financés dans le cadre du CPER 2015-2020, vont permettre d'analyser les premières reconfigurations de cet espace en termes de mobilités.

Différentes actions peuvent être menées sur ces voies structurantes aux identités et usages divers :

- Les grands axes des mobilités de l'avenue de Bretagne et du boulevard de l'Europe constituent les entrées du quartier St-Sever.
- L'axe transversal du Cours Clémenceau et de son éventuel prolongement constitue un futur lien majeur entre le quartier Rouen Flaubert et la nouvelle gare via le quartier Orléans, avec notamment la présence du T5 desservant le parvis de la gare.
- La rue Saint Sever est à affirmer en tant que pénétrante commerciale en privilégiant les parcours piétons.
- Les pénétrantes à usage du quartier, desservant écoles, collège et habitations peuvent devenir le support d'une revégétalisation du quartier.
- Enfin, les quais du Cours de la Reine et d'Elbeuf peuvent faire l'objet d'une réhabilitation dans la continuité de ce qui a pu être aménagé récemment et en lien avec le futur quartier de gare.



B.3. Insertion du projet dans son contexte

B.3.1. Un projet articulant les échelles géographiques

Du fait de son implantation, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare embrasse différentes échelles urbaines et s'intègre au sein de trois entités clés de la métropole rouennaise.

Il entretient tout d'abord un lien étroit avec le fleuve et donc avec l'échelle de Seine-Cité.

Cette entité qui regroupe également les écoquartiers Luciline et Rouen Flaubert constitue une vitrine urbaine de la Métropole, autour de la Seine, de ses paysages, de ses usages, de ses projets et de sa place symbolique dans la Ville de Rouen. C'est à la fois une échelle de cohérence urbaine et de « représentation » de la ville.

A moins de 10 min à pieds de la cathédrale, il est également partie prenante d'une deuxième entité urbaine : celle du centre-ville de Rouen. Le basculement de la gare d'agglomération d'une rive à l'autre questionne ainsi la structure globale de la ville qui devient alors polycentrique.

Enfin, la position de la nouvelle gare au cœur d'agglomération incite à une réflexion intégrant son environnement proche, le quartier Saint-Sever. Cet aménagement met en jeu des questions d'insertion de l'infrastructure ferrée, de connexions, et de complémentarités programmatiques avec l'existant. C'est aussi un projet qui doit favoriser l'intégration urbaine et sociale de Grammont, un des quartiers prioritaires de niveau national inscrit dans le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) soutenu par l'Agence National du Renouvellement Urbain (ANRU).

B.3.2. Un projet articulé avec le grand projet Ligne Nouvelle Paris Normandie

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare est coordonné avec LNPN. Aussi, le projet urbain Saint-Sever Nouvelle Gare, dans ses dimensions en matière de développement urbain en recyclage foncier autour de la nouvelle gare et de développement de l'offre de transport en commun urbain doit être articulé, dans son dimensionnement et son calendrier avec LNPN. La coordination forte de ces deux projets majeurs est un enjeu du PPA.

Les études de stratégie et de programmation, articulées avec les études d'étape 1 préalables à l'enquête d'utilité publique de LNPN ont permis de définir des invariants quant à l'insertion de la nouvelle gare dans le tissu urbain, qui ont été actés par le comité de pilotage LNPN à savoir :

- au nord-ouest ouest l'intermodalité Transports en commun urbains/Trains/modes actifs : localisation du bâtiment voyageurs et des accès privilégiés pour les piétons, les vélos et les transports en communs urbains côté Ouest, à proximité de la place Carnot et du pont Corneille,
- au sud-est l'intermodalité routière et une entrée de ville qualitative : des accès et des stationnements pour les voitures côté Est, à proximité du pont de l'Europe,
- au sud-ouest la connexion de Saint-Sever à la Seine. Le franchissement des voies ferrées dans le prolongement de la rue de Bammeville est compatible avec une éventuelle passerelle au-dessus de la Seine desservant l'Île Lacroix. Ses fonctionnalités devront être précisées dans la phase d'études à venir.
- au nord-est : l'ouverture sur le grand paysage rouennais.

B.3.3. Un projet inscrit dans les projets de territoire et les documents de planification

Les objectifs et ambitions du projet Saint-Sever Nouvelle Gare sont inscrits dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Rouen Normandie approuvé le 12 octobre 2015 et dans le Plan Local d'Urbanisme de la Métropole adopté le 13 février 2020.

Au sein du PLUi, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Saint-Sever Nouvelle Gare reprend

le schéma de référence validé par le copil du 18 avril 2018 et la programmation associée. La phase d'études pré-opérationnelles permettra d'affiner et de préciser l'OAP Saint-Sever Nouvelle Gare et de définir les procédures d'urbanisme opérationnel.

Le principe de desserte de la nouvelle gare en transport en commun est un objectif inscrit de le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole validé le 15 décembre 2014. Ces principes seront confortés et affinés dans le Plan de Mobilité (PDM) dont la Métropole a engagé l'élaboration le 14 décembre 2020.

Saint-Sever Nouvelle Gare contribue aussi aux objectifs du PCAET de la Métropole Rouen Normandie adopté par le conseil métropolitain du 19 décembre 2019, notamment concernant la massification des opérations de rénovations des bâtiments existants, particulièrement ceux du parc tertiaire (objectif A : engager le territoire dans la transition énergétique : 100% ENR), mais aussi par la promotion et le développement d'un urbanisme durable, adapté au changement climatique (objectif B : aménager la Métropole de demain pour un cadre de vie de qualité), à travers ses objectifs en matière d'aménagement des espaces publics (développement de la nature en ville, lutte contre les îlots de chaleur), de développement des modes actifs et des transports en commun et de renouvellement de la ville sur la ville et de résorption de friches ferroviaires,

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare contribue à plusieurs éléments du plan d'actions du PCAET, notamment dans les champs du Bâtiment, de la Mobilité Durable et bien évidemment dans le domaine de la Ville de demain, où le projet Saint-Sever Nouvelle Gare fait partie des aménagements exemplaires que souhaite promouvoir la Métropole Rouen Normandie (Fiche action n°24 : développer des aménagements exemplaires).

Par ailleurs, les orientations du Programme Local de l'Habitat 2020-2025 de la Métropole Rouen Normandie, adopté par le Conseil métropolitain du 19 décembre 2019, sont prises en compte dans le projet Saint-Sever Nouvelle Gare, notamment l'objectif de « produire un habitat qualitatif et attractif : produire moins mais mieux ». L'accent mis dans la programmation résidentielle du projet vise avant tout à développer un habitat adapté aux besoins des familles, des jeunes actifs et des personnes âgées, et accessibles financièrement aux ménages du territoire. L'enjeu est de redonner de l'attractivité résidentielle à ce secteur, en réhabilitant et mettant en valeur les qualités du tissu faubourien. Les objectifs de la programmation résidentielle sont en premier lieu qualitatifs avant d'être quantitatifs. De même, dans une logique de mixité sociale, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare vise à contribuer au rééquilibrage des offres de logements, tels qu'inscrit dans le PLUi de la Métropole (développement de l'accession sociale à la propriété et développement de grands logements). Des actions inscrites dans le PLH permettront de mettre en œuvre le projet Saint-Sever Nouvelle Gare, notamment à travers la connaissance de la vacance dans le parc privé et de l'habitat dégradé.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET) a été adopté par la Région en 2019 et approuvé par le Préfet de la Région Normandie le 2 juillet 2020.

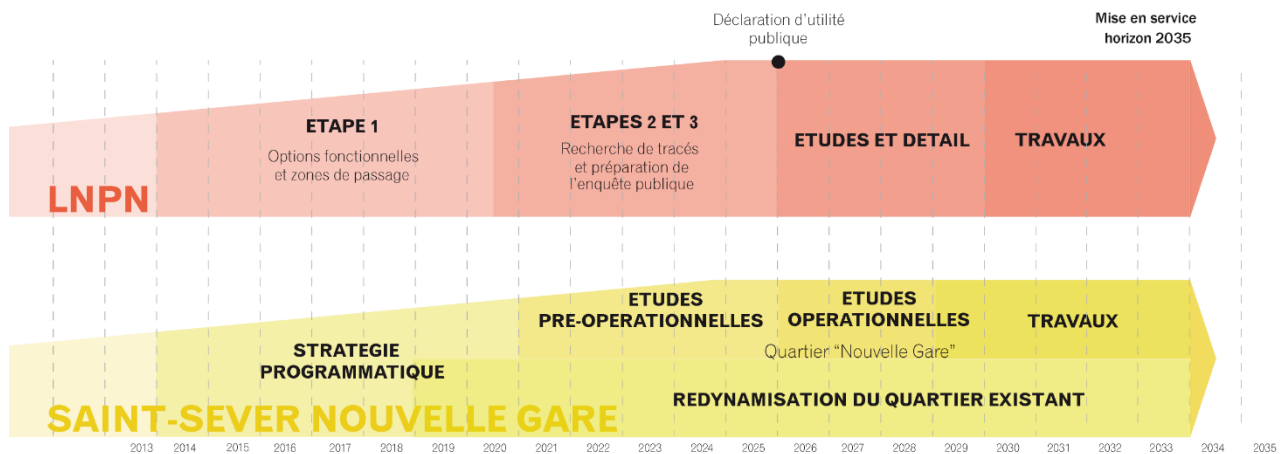
Parmi les différents objectifs de moyen et long termes poursuivis par le SRADDET, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare participe tout particulièrement aux objectifs :

- d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- d'habitat
- de gestion économe de l'espace,
- d'intermodalité et de développement des transports
- de lutte contre le changement climatique
- et de lutte contre la pollution de l'air

B.4. Calendrier prévisionnel

La nouvelle gare devant être construite dans le cadre de LNPN, et le projet d'aménagement Saint-Sever Nouvelle Gare, notamment le quartier autour de la nouvelle gare, et son accessibilité, doivent être coordonnés dans le temps.

L'étape 1 des études préalables à l'enquête d'utilité publique LNPN (2014-2017) a coïncidé avec la phase d'études de stratégie et de programmation du projet Saint-Sever Nouvelle Gare (telles que déterminées dans le protocole partenarial et financier). Cette phase d'études a permis, côté LNPN, de sélectionner une zone préférentielle de passage et de déterminer le site de la nouvelle gare au sein du quartier Saint-Sever, ainsi que d'établir une programmation du bâtiment voyageur et un premier dimensionnement de la gare nouvelle. Côté Saint-Sever Nouvelle Gare, les périmètres géographiques et temporels du projet ont été définis, ainsi que la programmation urbaine, du pôle d'échanges multimodal et des lignes de transports en commun urbain. Cette phase a permis de faire émerger et de lancer la dynamique de redynamisation du quartier Saint-Sever existant, tant en matière tertiaire que d'espaces publics (2018-2020).



D'ici l'enquête d'utilité publique sur la section Rouen-Barentin devant être organisée par SNCF Réseau à l'horizon 2025, les études pré-opérationnelles devant définir le quartier de la nouvelle gare et ses procédures d'aménagement opérationnelles, ainsi que la programmation des lignes de transports en commun urbains doivent être conduites. Cette phase d'études doit permettre d'organiser les procédures réglementaires permettant d'engager l'aménagement opérationnel du nouveau quartier, du pôle d'échanges multimodal et des accès à la gare et au quartier.

A la suite de ces procédures, les études opérationnelles, puis les travaux pourront être lancés avec une étroite coordination du chantier de la nouvelle gare. La définition de ces étapes et leurs financements feront l'objet d'un avenant substantiel au présent contrat de PPA.

En parallèle, et dans une complémentarité programmatique, les études et opérations concernant la redynamisation et le renouvellement urbain du quartier Saint-Sever existant vont se poursuivre et s'intensifier.

B.5. Modalités opérationnelles et financières : la feuille de route

Le présent contrat traduit un projet collectif et présente des actions partagées par les partenaires dans le respect de leurs compétences et des accords qu'ils concluent. Les signataires s'engagent à ce que les productions et études, issues des actions ou leurs principaux résultats, soient partagées lors des instances techniques et politiques du PPA lorsque ces productions et études sont nécessaires à la coordination des différents projets et opérations.

La mise en œuvre de chacune de ces actions sera conditionnée par des concertations, démarches et engagements de la part des parties prenantes qui leurs sont propres.

Les actions sont classées selon 5 axes. Pour chacune des actions, lorsque cela est possible, sont précisés le référent auprès des instances de pilotage et de coordination, le ou les maîtres d'ouvrage, les partenaires, le calendrier, le financement.

Les fonctions à assurer par les différents partenaires peuvent être :

- Pilote ou co-pilote de l'objectif : il établit – conjointement en cas de copilotage - l'ordre du jour des réunions sur le périmètre des actions qui le concerne, en lien avec les maîtres d'ouvrages. Il rédige les comptes-rendus des réunions et les transmet aux maîtres d'ouvrage. Il rapporte aux instances de gouvernance et en cellule de coordination les avancées relatives à l'action dont il a la charge. Il participe à ce titre au groupe de travail dont relève l'action et assure la synthèse des préconisations émises par celui-ci, lors de la présentation des études ou des prestations.
- Maître d'ouvrage : il assure la passation des commandes relatives à une action donnée et leur mise en œuvre, en particulier en ce qui concerne la direction de leur exécution, la relation aux prestataires et la présentation des travaux en groupe de travail,
- Partenaire de l'action : il participe au groupe de travail et contribue à l'analyse des travaux soumis au groupe.

B.5.1. Objectif : Coordonner les projets ferroviaire et urbain

Co-pilotes : Métropole Rouen Normandie –SNCF Gares & Connexions – SNCF Réseau

Action 1 : Dimensionner la nouvelle gare au sein du projet urbain au fil des avancées de LNPN

Le dimensionnement de la future gare Saint-Sever, en lien avec le devenir de la gare de Rouen Rive Droite, doit faire l'objet d'études dans le cadre de LNPN et conditionne les emprises et les possibilités de développement du projet urbain.

Il importe donc d'intégrer au fur et à mesure de leur maturité les éclairages et avancées apportés par les réflexions LNPN, et réciproquement, notamment en assurant une représentation continue des partenaires du PPA au bon niveau dans les instances participatives LNPN (Cotech, réunions de concertation).

Cette action s'ordonnera en 2 phases : d'ici le 3^{ème} trimestre 2022, un dimensionnement des infrastructures ferroviaires (maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau) en fonction de schéma de desserte ferroviaire acté ; à partir de fin 2022, un dimensionnement du bâtiment voyageurs et du parvis (maîtrise d'ouvrage SNCF Gares et Connexions).

L'intégration urbanistique de ce dimensionnement sera assurée par la maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère du quartier « nouvelle gare » (action 4).

- ✓ Maîtrise d'ouvrage : SNCF Réseau – SNCF Gares & Connexions
- ✓ Partenaires : Etat – Région Normandie – Métropole Rouen Normandie – Ville de Rouen – SNCF Immobilier
- ✓ Calendrier : toute la durée du projet
- ✓ Coût : intégré dans les études LNPN étape 2
- ✓ Co-financements : études financées dans le cadre de la convention d'études sur l'étape 2 LNPN, prévue dans

Action 2 : Clarifier les modalités procédurales autour des aménagements ferroviaires et urbains du quartier Saint Sever

Il convient d'identifier d'ici mi 2022 les différentes procédures réglementaires (au titre du code de l'urbanisme, du code de l'environnement, du code de l'expropriation) nécessaires au projet Saint-Sever Nouvelle Gare, notamment concernant l'aménagement du quartier autour de la nouvelle gare de Rouen et leurs articulations avec les procédures réglementaires nécessaires à LNPN.

Il conviendra d'identifier les objets, composantes et les fonctionnalités associées qui seront à porter dans le cadre du projet Saint-Sever Nouvelle gare et LNPN, ceci afin de préciser à terme les périmètres des projets sur lesquelles auront lieu les Evaluations Environnementales et Evaluations Socio-Economiques et les modalités procédurales inhérentes.

Les périmètres de projet, les interfaces, les avantages et les risques liés à la mutualisation d'études et de procédures devront être analysés afin d'engager les différentes procédures dans le calendrier prévisionnel.

Ces éléments permettront, à leur échelle, d'affermir le scénario procédural LNPN devant être acté à la fin de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour les procédures liées à LNPN – Métropole Rouen Normandie pour les procédures liées à Saint-Sever Nouvelle Gare
- ✓ Partenaires : Etat – EPFN – Région Normandie – SNCF Immobilier
- ✓ Calendrier : 2022-23 : identification des objets et des procédures, analyse des scénarios, choix du montage des procédures réglementaires pour le projet urbain
- ✓ Coût : intégré à la mission de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère – définition des scénarios réglementaires pour LNPN financée dans la convention d'études d'étape 2 LNPN (CPIER)
- ✓ Co-financements : Etat - Région Normandie – Métropole Rouen Normandie pour les procédures liées à Saint-Sever Nouvelle Gare

Action 3 : Contribuer au développement du mode ferroviaire par les Services Express Métropolitains (SEM) d'ici l'arrivée de LNPN

Le développement des Services Express Métropolitains (SEM) autour du nœud ferroviaire de Rouen constitue un enjeu important pour le dynamisme du mode ferroviaire à l'échelle régionale, l'attractivité de la Métropole et la décongestion aux heures de pointe de ses accès routiers.

Basé sur les infrastructures ferroviaires existantes, il doit permettre la valorisation du mode ferroviaire d'ici l'arrivée de LNPN en rive gauche de la Seine pour le transport de voyageurs et selon des modalités qui restent à préciser compte-tenu des projets envisagés (opportunité d'un tram-train, réouverture partielle de la ligne 365 000, reconfiguration des dessertes TER à l'occasion des extensions prévues sur Rouen – Louviers, etc.).

Il conviendra donc que :

- La problématique des SEM porte le développement du ferroviaire en rive gauche,
- Des passerelles s'instituent entre les groupes de travail qui se mettront en place entre les deux démarches SEM et Saint-Sever Nouvelle Gare, sous l'égide de SNCF Réseau, comme garant d'un développement cohérent et continu du mode ferroviaire jusqu'à et y compris la réalisation de LNPN.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : SNCF Réseau - SNCF Gares & Connexions (MOA évolutions des gares et des haltes)
- ✓ Partenaires : Etat - Région Normandie - Métropole Rouen Normandie
- ✓ Calendrier : 2021-2025
- ✓ Coût : 200 000€ sur 2021 2022 (part estimée relative au SEM dans le projet Saint-Sever Nouvelle Gare par rapport à un montant globale estimé de 1 200 000 € à l'échelle régionale)
- ✓ Co-financements : Etat au titre du plan de relance - Région Normandie - Métropole Rouen Normandie

B.5.2. Objectif : Réaliser les études pré-opérationnelles du secteur de la nouvelle gare et déterminer les procédures d'aménagements opérationnelles (2021-2024)

Co-pilotes : Métropole Rouen Normandie — SNCF

Action 4 : Mener les études de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère

A la suite des études de programmation réalisées lors de la phase d'études précédente, le projet urbain autour de la nouvelle gare doit trouver des traductions spatiales et opérationnelles. Aussi, en articulation avec les études concernant le dimensionnement de la nouvelle gare de Rouen, il convient de mener les études pré-opérationnelles d'urbanisme et de paysage pour dimensionner le quartier de la nouvelle gare, insérer la nouvelle gare, ses accès et le pôle d'échanges multimodal.

Au fur et à mesure de l'avancée des études LNP, notamment concernant le dimensionnement de la gare nouvelle, des marchés subséquents permettront de préciser ces éléments de mission (études préliminaires, AVP). Les études techniques mentionnées à l'action 7, tout comme la concertation faisant l'objet de l'action 6, permettront de faire évoluer et de préciser le projet urbain.

Ces études permettront de définir les procédures d'aménagement opérationnel (dossier de création puis de réalisation de ZAC), le bilan d'aménagement, de préparer les documents et les procédures règlementaires (étude d'impact notamment) en lien avec l'action 5 qui vise à définir la structure d'aménagement opérationnelle, ainsi qu'en lien avec les actions 8 et 9 visant à définir et à mettre en œuvre la stratégie foncière adaptée, puis de suivre les études opérationnelles du projet urbain et de déterminer les conditions d'aménagements des espaces publics, de construction des programmes immobiliers et des équipements publics.

- ✓ Maîtrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie
- ✓ Partenaires : Etat - Région Normandie - SNCF Immobilier - SNCF Réseau - SNCF Gares & Connexions – VNF - EPFN.
- ✓ Calendrier : 2021/2029
- ✓ Coût : 3 000 000 €
- ✓ Co-financements : Métropole Rouen Normandie, Etat au titre du programme 135 et du CPER, Région

Action 5 : Définir une structure d'aménagement opérationnelle

L'aménagement du quartier de la nouvelle gare et de ses accès nécessite de définir des modes opératoires et des choix d'aménageurs et de passation de contrat.

Au regard des structures d'aménagement existantes, des enjeux de l'aménagement et des partenaires et financeurs potentiels du projet Saint-Sever Nouvelle Gare, une réflexion doit être engagée pour définir/choisir une structure d'aménagement opérationnelle qui sera en charge, a minima, de l'aménagement du nouveau quartier.

Cette action pourra déboucher sur la création d'une structure dédiée qui nécessitera un accompagnement spécifique des actionnaires potentiels, notamment pour définir les modalités de création d'une nouvelle structure, ses statuts, son fonctionnement...

- ✓ Maîtrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie
- ✓ Partenaires : Etat – Région Normandie –SNCF Immobilier - SNCF Réseau - SNCF Gares & Connexions – VNF – EPFN
- ✓ Calendrier : 2022
- ✓ Coût : 100 000 €

Action 6 : Concerter

Dans le prolongement des différentes phases de concertation engagées depuis de nombreuses années, et pour répondre aux objectifs et aux modalités de concertation fixés par la délibération de la Métropole Rouen Normandie en octobre 2016, les partenaires s'engagent à poursuivre la co-construction du projet Saint-Sever Nouvelle Gare avec l'ensemble des parties prenantes.

A cette fin, la Métropole Rouen Normandie recrutera un prestataire pour la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de :

- Définir la stratégie de concertation et de communication partagée sur le projet Saint-Sever Nouvelle Gare, notamment concernant l'aménagement du nouveau quartier autour de la gare et son accessibilité, articulée avec la concertation LNPN et les autres démarches de concertation engagées sur le territoire (PDM notamment) ;
- Organiser, animer et faire le bilan des temps de concertation et d'information.

Dans le prolongement de la précédente phase de concertation sur la programmation urbaine, l'insertion de la nouvelle gare dans son environnement, les fonctionnalités et la programmation du bâtiment voyageurs et des accès à la gare pourront faire l'objet de présentations et de questionnements conjointement portés par la Métropole Rouen Normandie et par SNCF Gares et connexions. Par ailleurs, la Région Normandie, en tant qu'Autorité organisatrice des transports, participera aux temps consacrés à la définition de l'offre de transport ferroviaire et routier (TET, TER et liaisons routières interurbaines).

- ✓ Maitrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie
- ✓ Partenaires : Etat - Région Normandie - SNCF Immobilier - SNCF Gares et Connexions - SNCF Réseau
- ✓ Calendrier : lancement de la consultation et attribution d'ici fin 2021. Mission d'accompagnement jusqu'à la fin de la concertation règlementaire sur le projet urbain et l'organisation de l'enquête d'utilité publique de LNPN. 2021-2026
- ✓ Coût : 300 000 € TTC
- ✓ Co-financements : Métropole Rouen Normandie – Etat au titre du programme 135 - Région Normandie

Action 7 : Engager les études techniques nécessaires au projet urbain

Dans le cadre des études pré-opérationnelles pour l'aménagement du quartier autour de la nouvelle gare de Rouen, diverses études techniques (acquisitions de données type topographie, géotechnique, pyrotechnique, solidité des infrastructures fluviales, et études techniques et environnementales telles que des études d'acoustiques, d'ouvrage d'art, de modélisation hydrologique, de trafics, d'installations ferroviaires...) doivent être menées pour affiner la conception du projet, fournir de l'aide à la décision et nourrir les études et procédures règlementaires.

Une articulation, une complémentarité et une cohérence avec les études techniques LNPN seront recherchées, en lien avec l'action n°2, et dans un souci de mutualisation et d'efficience.

Le prestataire en charge de la maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère du quartier aura la mission de coordonner, piloter, ordonner les différentes études techniques, urbaines et de mobilités nécessaires au projet Saint-Sever Nouvelle Gare, en interface avec l'ordonnancement des études LNPN.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : selon les études
- ✓ Partenaires : Etat - Région Normandie - Métropole Rouen Normandie – SNCF Immobilier - SNCF Réseau - SNCF Gares et Connexions– VNF
- ✓ Calendrier : 2022-2025
- ✓ Coût : 600 000 € HT

B.5.3. Objectif : Mobiliser le foncier nécessaire au projet

Co-pilotes : Métropole Rouen Normandie – EPFN

Action 8 : Mettre à jour le référentiel foncier et déterminer la stratégie foncière adaptée

La connaissance du foncier sur lequel prendra place le projet d'aménagement dans son ensemble est indispensable pour saisir les opportunités d'acquisition, en les replaçant dans le calendrier global des aménagements et constructions à réaliser, tout en prévoyant les modalités de gestion et de cession afférentes aux biens acquis.

Ceci suppose :

- La mise à jour du référentiel foncier existant et son éventuelle extension aux emprises non couvertes, en lien avec la constitution d'un observatoire des espaces mutables, sous forme d'une base de données géoréférencée à la parcelle,
- L'identification des interfaces foncières à traiter avec LNPN,
- La définition d'une stratégie d'acquisition intégrant les nécessités du projet d'aménagement, les opportunités raisonnablement crédibles, les mesures d'accompagnement et de gestion à prévoir au fur et à mesure de ces acquisitions,
- La détermination des outils réglementaires (droit de préemption par ex.) et financiers (Fonds friches par ex.) à mettre en place, dans la durée.

Cette analyse et l'établissement de propositions de stratégie seront faits par le recours à un cabinet spécialisé.

Elle permettra d'alimenter, en itération avec celles-ci, les études de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère (action 4), notamment pour l'alimentation du bilan d'aménagement, ainsi que les réflexions concernant le montage opérationnel (action 5) et est un préalable à l'action 9.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : EPFN
- ✓ Partenaires : Région Normandie – Métropole Rouen Normandie - Ville de Rouen - SNCF Immobilier - VNF - SNCF Gares & Connexions
- ✓ Calendrier : 2021-2022
- ✓ Coût : 100 000€HT
- ✓ Co-financements : EPFN – Région Normandie – Métropole Rouen Normandie

Action 9 : Mettre en place les outils du portage et de la gestion foncière/immobilière

La maîtrise de l'action foncière est une composante indispensable du projet :

- D'une part pour anticiper les acquisitions nécessaires au développement tant du projet urbain que du projet ferroviaire, en limitant autant que faire se peut les éventuelles tendances spéculatives,
- D'autre part pour gérer les biens immobiliers dans la période intercalaire s'écoulant entre leur acquisition et leur statut final afin d'éviter la formation de friches sans emploi tout en contribuant par la perception d'éventuelles recettes (location par exemple) à l'amélioration du bilan global de l'opération. A cette fin, pourront être encouragées/organisées des opérations d'urbanisme transitoire, à l'instar des opérations menées depuis 2015 sur le site de l'ancienne gare Saint-Sever par SNCF Immobilier, notamment si elles permettent de faire vivre les sites, préfigurer/tester des éléments programmatiques, amortir les frais de

portage foncier.

A cette fin, il apparaît nécessaire de définir des outils de portage susceptibles d'agir dans la durée pour mettre en place l'acquisition des biens, leur gestion et leur cession aux maîtres d'ouvrages et propriétaires finaux, dans les temporalités requises pour les opérations dont ils ont la charge, dans le respect de l'ordonnancement d'ensemble des actions sur le périmètre Saint-Sever Nouvelle Gare, voire de Seine Cité pour ne pas générer de concurrence néfaste sur des secteurs proches.

A partir du référentiel foncier établi et de la stratégie globale arrêtée (notamment périmètre et calendrier) il est proposé de procéder en quatre étapes :

- Outre les acquisitions et cessions foncières à réaliser, établir l'état des actions de gestion et d'aménagement temporaires à mener,
- Définir les scénarios de structures de portage susceptibles de mener les actions prévues, avec les outils identifiés, et une gouvernance conforme au partenariat instauré (action 5).
- En fonction des décisions prises, mettre en place opérationnellement structure et outils d'intervention et de portage.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : à définir en fonction de l'avancement de l'action 8
- ✓ Partenaires : EPFN - Région Normandie - Métropole - Ville de Rouen - SNCF immobilier
- ✓ Calendrier : 2022 et +
- ✓ Coût : en fonction de l'avancement de l'action 8.
- ✓ Co-financements : Région Normandie – Métropole Rouen Normandie - EPFN

B.5.4. Objectif : Concevoir le système de mobilités et d'accessibilité à la nouvelle gare

Co-pilotes : Métropole Rouen Normandie – Région Normandie

Action 10 : Définir la programmation des lignes de transports en commun urbains

La stratégie de mobilité validée par le comité de pilotage du 18 avril 2018 nécessite de développer et de réorganiser le réseau de transport en commun urbain structurant de la Métropole pour desservir le nouveau quartier et la nouvelle gare.

La programmation de ces lignes de transports en commun urbains structurants (T5, puis lignes de tramway) doit être précisée en vue de l'enquête d'utilité publique afin de préciser la desserte de la nouvelle gare et le dimensionnement du pôle d'échanges multimodal.

Cette programmation prendra en compte les démarches et études en cours, notamment l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) de la Métropole, ainsi que les études sur les Service Express Métropolitains (SEM).

- ✓ Maitrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie
- ✓ Partenaires : Région Normandie – SNCF Réseau – SNCF Gares et connexions
- ✓ Calendrier : 2021-2022 : étude de programmation T5 – 2022-2024 : étude de programmation lignes de tramway
- ✓ Coût : 800 000 € HT
- ✓ Co-financements : Etat au travers du volet « mobilité » CPER , Métropole Rouen Normandie

Action 11 : Définir la programmation du PEM et sa conception spatiale au sein du quartier « nouvelle gare »

L'aménagement du pôle d'échanges doit faciliter l'intermodalité (marche, vélo, voiture, Transports en Commun Urbains, Transports en Commun Non Urbains, ferroviaire). Il devra intégrer tous les modes de déplacements et de transports (marche, vélo, voiture, TCU, TCNU, ferroviaire), les conditions d'accès, la signalisation à l'intérieur du

pôle d'échanges et le jalonnement tous modes pour y accéder, le développement des services associés et notamment l'information multimodale pour faciliter les correspondances et le stationnement vélos en consigne sécurisée (avec des conditions d'accès harmonisées à l'échelle de la métropole Rouen Normandie et en lien avec la politique régionale).

Le pôle d'échanges de la gare de Saint-Sever doit constituer un levier aux politiques de maîtrise de l'usage de l'automobile et de report modal vers le train, covoiturage et modes actifs (marche, vélo, VAE...).

Plus qu'un objet technique, la conception du pôle d'échange devra s'attacher à la qualité du lien de la nouvelle gare à la ville, questionner son positionnement au sein de l'espace urbain, et définir ses fonctionnalités au-delà de l'intermodalité.

Les éléments résultant de la programmation des lignes de transports en commun urbains, du dimensionnement et des prévisions de fréquentation à court/ à moyen/ à long terme de la nouvelle gare, mais aussi la programmation de la gare routière doivent permettre d'affiner la programmation et l'organisation spatiale du pôle d'échanges multimodal et son articulation avec l'aménagement du nouveau quartier et du bâtiment voyageurs. Le pôle d'échanges sera inséré harmonieusement au sein du quartier « nouvelle gare » et sera ouvert et tourné sur son quartier, la Seine et la Rive Droite.

Sa conception s'affinera progressivement, dans un premier temps, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère du quartier nouvelle gare qui permettront de positionner et de qualifier le pôle d'échanges multimodal au sein de la ville et du nouveau quartier ; dans un second temps, en lien avec le dimensionnement du bâtiment voyageurs afin que le PEM soit dans la continuité de la gare et inversement afin de permettre un changement de mode simple et intuitif.

L'avancée des études permettra d'affiner les périmètres des maîtrises d'ouvrage opérationnelles.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie – SNCF Gares & Connexions
- ✓ Partenaires : Etat - Région Normandie - Ville de Rouen - SNCF Réseau – SNCF Immobilier
- ✓ Calendrier : 2023-2024
- ✓ Coût : intégré dans mission de maîtrise d'œuvre urbaine
- ✓ Co-financements : Métropole Rouen Normandie - Etat au titre du volet « mobilité » du CPER– Région Normandie

Action 12 : Dimensionner les accès viaires à la nouvelle gare et au quartier

La stratégie de mobilité du projet Saint-Sever Nouvelle Gare vise à favoriser l'accès à la nouvelle gare de Rouen par les piétons, les cyclistes et les utilisateurs des transports en commun et à maîtriser les accès par les utilisateurs des véhicules motorisés. Les accès viaires doivent être dimensionnés en conséquence, ainsi que les besoins en matière de stationnement. Dans ce cadre, la tête sud du pont Mathilde doit être réexaminée afin de garantir les meilleures fonctionnalités à la nouvelle gare et au quartier. Les études de maîtrises d'œuvre urbaine et paysagères auront à proposer des solutions techniques cohérentes avec la stratégie de mobilité et fonctionnelles.

A cette fin, le modèle multimodal de déplacement de la Métropole sera notamment mobilisé pour simuler les scénarios proposés par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie
- ✓ Partenaires : Etat – Région Normandie - SNCF Gares et connexions – VNF – SNCF immobilier
- ✓ Calendrier : 2022-2024
- ✓ Coût : intégré à la maîtrise d'œuvre
- ✓ Co-financements : Métropole Rouen Normandie - Etat au titre du volet « mobilité » du CPER - Région Normandie

Action 13 : Anticiper les besoins en matière de logistique du chantier et du futur quartier

Le nouveau quartier et le fonctionnement du bâtiment voyageurs vont nécessiter pour leurs constructions et leurs

fonctionnements d'anticiper les flux de matière et de marchandise.

Situé dans l'hypercentre de Rouen, en bordure de la voie d'eau, et desservi par le train, le quartier Saint-Sever est une opportunité pour développer une logistique durable.

A cette fin, les opportunités de développement d'alternatives durables seront étudiées pour la phase de construction et pour la phase de fonctionnement du quartier et de la nouvelle gare.

Ces objectifs feront l'objet d'une attention spécifique dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère

- ✓ Maîtrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie – SNCF Gares et Connexions (logistique de la gare)
- ✓ Partenaires : Etat - Région Normandie - SNCF Gares & connexions - VNF - SNCF Réseau
- ✓ Calendrier : 2022-2024
- ✓ Coût : intégré à la maîtrise d'œuvre concernant le quartier, intégré au dimensionnement du bâtiment voyageurs concernant la nouvelle gare
- ✓ Co-financements : Métropole Rouen Normandie - SNCF Gares et connexions - Etat au titre du CPER – Région Normandie - VNF

B.5.5. Objectif : Redynamiser le centre-ville rive gauche

Co-pilotes : Métropole Rouen Normandie – Ville de Rouen

Action 14 : accélérer la rénovation des immeubles du 1er pôle tertiaire du territoire

Le quartier Saint-Sever est le 1er pôle tertiaire du territoire avec plus de 300 000 m² de bureaux et 15 000 emplois. Ce pôle sera renforcé à l'horizon de la nouvelle gare, par une offre neuve d'immobilier tertiaire. Sans attendre ces développements, et au regard des enjeux de la transition écologique, le parc tertiaire existant doit être rénové, tant pour répondre aux enjeux de transition écologique qu'aux enjeux d'évolution des manières de travailler et répondre aux besoins des entreprises et retrouver de la valeur.

Les opérations exemplaires réalisées (Normandie 1) ou en cours (Cité administrative Saint-Sever) seront valorisées comme les opérations immobilières exemplaires (immeuble labellisé PassivHaus de la filature).

Au fur et à mesure de la montée en puissance du Service public de la transition écologique de la Métropole Rouen Normandie (STE'RN), le conseil aux porteurs de projets sera développé pour favoriser les rénovations d'immobilier tertiaire privés, dans le but d'accélérer la rénovation du parc existant au niveau de performance BBC rénovation d'ici 2030.

La Métropole étudiera avec ses partenaires la remise sur le marché de plateaux (Montmorency 2) ou d'immeubles obsolètes (l'immeuble Concorde, représentant 11 000 m² vacant depuis plusieurs années et constituant une des entrées du quartier) et mettra en place des modalités de communication et d'accompagnement pour accélérer le renouveau du 1er pôle tertiaire du territoire.

- ✓ Maîtrise d'ouvrage : selon les projets / pilotage global MRN
- ✓ Partenaires : Région Normandie – Rouen Normandie Aménagement – Rouen Normandy Invest – SEM Rouen Immobilier – ALTE'RN/Agence Locale de la Transition Énergétique Rouen Normandie – Ville de Rouen – Agence de Développement Normandie – Caisse des Dépôts et Consignations
- ✓ Calendrier : 2021-2025
- ✓ Coût :
 - accompagnement des porteurs de projets 2021-2022 : 15 000€ puis STE'RN
 - étude pour le montage opérationnel de la remise sur le marché du Concorde : (MOA : RNA) : 100 000 €
 - achat plateaux dans le Montmorency 2 par SEMRI : 480 000 €

✓ Co-financements : à déterminer

Action 15 : rénover les espaces publics et de nature du centre-ville rive gauche

Afin d'être en adéquation avec la stratégie de mobilité adoptée, favorisant la marche à pied et le vélo, ainsi que l'usage des transports en commun, les espaces publics du centre-ville rive gauche de Rouen doivent, à l'occasion des différents travaux engagés ou programmés, rééquilibrer le partage de la voirie en faveur des modes actifs et la nature en ville.

Aussi, dans le cadre du plan de renaturation de la Ville de Rouen et des différents travaux d'espaces publics, la Métropole et la Ville de Rouen s'engagent à développer la nature en ville, favoriser les modes actifs afin de redonner de l'attractivité aux espaces publics et de nature du centre-ville rive gauche, y compris les ponts reliant les deux rives du fleuve.

A ce jour, plusieurs espaces sont en cours de travaux ou programmés : jardin Saint-Sever (557 000€HT - 2021), place Gadeau de Kerville (750 000€HT - 2022), piste cyclable boulevard de l'Europe (2022). D'autres espaces sont identifiés et doivent faire l'objet d'une programmation fonctionnelle et calendaire : place des cotonniers (2023/2024), place de la verrerie (2023/2024), rue d'Elbeuf et rue Saint-Sever entre le pont Boieldieu et la place des Emmurées, Cours Clémenceau et boulevard d'Orléans en lien avec le T5.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie pour les espaces publics dédiés à la mobilité, Ville de Rouen pour les espaces verts
- ✓ Partenaires : Métropole Rouen Normandie - Ville de Rouen - gestionnaires - concessionnaires – usagers et riverains
- ✓ Calendrier : 2021-2030
- ✓ Coût : à préciser, des financements au titre du FEDER 2021-2027 seront recherchés

Action 16 : promouvoir un habitat de qualité pour tous

La programmation résidentielle du projet Saint-Sever Nouvelle Gare vise à développer une offre de logement attractive dans le tissu existant, adaptée au besoin de la population et permettant de répondre aux enjeux de rénovation du parc de logement dans le cadre de la transition écologique et sociale.

Le parc de logements du quartier Saint-Sever est majoritairement constitué de logements de petite taille et occupés par les locataires du parc social (30 % des logements) et du parc privé (60 %). Seuls une minorité des logements sont occupés par des propriétaires.

Par ailleurs, le tissu faubourien recèle encore un patrimoine bâti de la fin du XIX^e, début du XX^e siècle qui mérite d'être valorisé, à l'instar du patrimoine de la reconstruction de Rouen, qui forme un ensemble bâti cohérent sur toute la partie nord du centre-ville rive gauche, tout en faisant l'objet de travaux permettant l'amélioration de leur performance environnementale.

A cette fin, la Métropole Rouen Normandie va engager en 2021 une étude pré-opérationnelle d'OPAH-RU sur le centre-ville de Rouen, rive droite et rive gauche. Cette étude doit permettre d'identifier des immeubles et ilots à réhabiliter, ainsi que les modalités de portage opérationnelle d'une OPAH-RU. Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre du PLH, une étude sur la vacance des logements, ciblant tout particulièrement le centre de Rouen, va être lancée en 2021.

Au regard des résultats de ces deux études (d'ici fin 2022), et de la mise à jour du schéma de référence, des études urbaines sur des secteurs ciblés du tissu existant pourront être diligentées afin de proposer une programmation adaptée, tester des faisabilités architecturales et opérationnelles et des modalités de mise en œuvre (aménagement négocié, maîtrise foncière publique totale ou partielle, ...). Le prestataire en charge de la maîtrise d'œuvre urbaine du quartier nouvelle gare pourra être missionné pour définir les objectifs et les modalités d'intervention sur ces ilots stratégiques, en lien avec les actions 8 et 9 du PPA.

✓ Maitrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie

- ✓ Partenaires : Etat, Région Normandie, Département de la Seine maritime, Ville de Rouen, EPFN
- ✓ Calendrier : 2022-2026
- ✓ Coût : à préciser à la suite de l'étude pré-opérationnelle d'OPAH RU centre-ville de Rouen
- ✓ Co-financements : à définir

Action 17 : renforcer la polarité commerciale du quartier Saint-Sever

La stratégie et la programmation urbaine en matière commerciale vise à conforter et redynamiser le pôle commercial constitué par le centre-commercial Saint-Sever et la rue Saint-Sever.

Le propriétaire du centre-commercial Saint-Sever a engagé depuis 2018 d'important travaux de rénovation du centre-commercial et réhabilite à partir de 2021 la friche de l'ancien théâtre Duchamp-Villon pour étendre, dans le volume bâti actuel, le centre commercial Saint-Sever et développant son attractivité.

La rue Saint-Sever, dans le prolongement du réaménagement de la place des emmurées livrée en 2014, a été réaménagée en 2018 dans sa partie piétonne.

Au-delà des aménagements des espaces publics, un pilotage et un accompagnement des activités commerciales et de services dans cette polarité est nécessaire, tant sur la rue Saint-Sever que la rue Lafayette, qui constitue une rue charnière entre la centralité du quartier Saint-Sever et le secteur faubourien délimité par la rue Lafayette, le boulevard de l'Europe et le secteur de future gare.

En complémentarité avec les réflexions menées à l'échelle de la Ville de Rouen (notamment rue de la République), et de l'étude pré-opérationnelle d'OPAH-RU, des études seront lancées pour mieux connaître les activités et les locaux commerciaux de ce secteur et proposer une stratégie d'activation des rez de chaussée : définition de programmation commerciale, analyse de l'adaptation des locaux commerciaux actuels aux activités souhaitées, scénarios de mise en œuvre de la stratégie, tant technique, juridique, financière qu'en matière d'accompagnement, notamment en lien avec les actions 8 et 9 du PPA.

Pour cette mission, il sera fait appel à un cabinet spécialisé.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie
- ✓ Partenaires : Etat - Région Normandie - Ville de Rouen - SNCF Gares et connexions - EPFN - Foncière Normandie – SNCF immobilier
- ✓ Calendrier : 2022-2023
- ✓ Estimation financière : 100 000€
- ✓ Co-financements : Métropole Rouen Normandie, Etat, Région Normandie

Action 18 : anticiper les besoins d'équipements publics du centre-ville rive gauche

La programmation résidentielle, tant dans le quartier existant que dans le nouveau quartier, nécessite d'anticiper les besoins en matière d'équipements, notamment scolaires.

A cette fin, une démarche va être engagée pour :

- Partager un diagnostic des équipements disponibles et de leur utilisation,
- Conduire une démarche prospective sur les besoins en matière d'équipements, notamment scolaires et sportifs
- Identifier les besoins fonciers et de financement et les localisations préférentielles

Objectifs : être en capacité de définir les besoins en équipements dans le cadre des procédures d'aménagement opérationnel (ZAC).

Cette mission est en partie intégrée dans l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère, notamment au titre de la mise au point des dossiers d'urbanisme opérationnels (équipements publics nécessaires à la ZAC). Elle s'appuiera sur le travail prospectif mené en interne de la Ville de Rouen sur la démographie scolaire.

- ✓ Maitrise d'ouvrage : Métropole Rouen Normandie
- ✓ Partenaires : Ville de Rouen - Département de la Seine maritime
- ✓ Calendrier : 2022-2024
- ✓ Coût : à définir
- ✓ Co-financements : Métropole Rouen Normandie – Etat - Région Normandie – Département de la Seine maritime - Ville de Rouen

B.5.6. Synthèse des financements

Pour la phase pré-opérationnelle (2021-2025), le montant des études est estimé à 5 265 000 €HT.

Les montants des travaux sur les espaces publics, le bilan prévisionnel du projet d'aménagement autour de la nouvelle gare et des acquisitions foncières et immobilières seront à préciser lors d'une prochaine actualisation du PPA.

A ce stade, la contribution du globale des partenaires s'élève à :

- 1 550 000 € pour l'Etat dont 770 000 € au titre du programme 135.
- 2 098 000 € pour la Métropole,
- 1 353 000 € pour la Région Normandie,
- 150 000 € pour VNF
- 34 000 € pour l'EPFN

Le montant des études comprises dans la convention LNPN d'étape 2 n'est pas pris en compte.

B.6. Gouvernance, pilotage et principes de conduite du projet de PPA

Le présent contrat de Projet Partenarial d'Aménagement consolide la gouvernance mise en place depuis 2014 dans la cadre du précédent protocole de partenariat et de financement des études de stratégie et de programmation du projet de nouvelle gare et de son quartier.

Saint-Sever Nouvelle Gare est copiloté par l'Etat, la Métropole Rouen Normandie et la Région Normandie, associant, dans un comité de pilotage, se réunissant au moins 1 fois par an :

- La Ville de Rouen
- L'Etablissement Public Foncier de Normandie
- SNCF Immobilier
- SNCF Réseau
- SNCF Gares et Connexions,
- Voies navigables de France

Le Comité de pilotage fixe les orientations principales, valide les conclusions des études et effectue des choix sur les différentes options proposées.

Les sujets concernant la nouvelle gare, devant être validés dans le cadre de la gouvernance LNPN, seront préalablement présentés dans le cadre du comité de pilotage Saint-Sever Nouvelle Gare pour avis.

La Métropole Rouen Normandie assure le secrétariat du comité de pilotage pour l'organisation et la rédaction du compte-rendu des réunions.

Le comité de pilotage est convoqué et l'ordre du jour validé par l'Etat, la Métropole Rouen Normandie et la Région

Normandie.

Des comités techniques seront organisés au moins 2 fois par an, avec :

- L'Etat, représenté par le DREAL Normandie et le DDTM de la Seine maritime,
- La Métropole et la Ville de Rouen représentées par le Directeur Aménagement et Grands Projets, service commun,
- La Région représentée par l'adjoint au DGA en charge de l'aménagement du territoire et des transports ;
- SNCF Immobilier, représenté par le Directeur territorial et la Directrice de la valorisation immobilière ou son représentant ;
- SNCF Réseau représenté par le chef de la mission LNPN et le Directeur du Pôle prospective et émergences de la Direction territoriale Normandie
- SNCF Gares et Connexions représenté par le Directeur des projets de gares nouvelles
- L'Etablissement Public Foncier de Normandie représenté par le Directeur général adjoint,
- Voies Navigables de France représentée par le Directeur des projets de valorisation immobilière.

Ou leur représentant.

D'autres institutions ou services pourront être associés en tant que de besoin à cette instance, telles que SNCF immobilier, l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure, le Département de la Seine maritime ou HAROPA grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

Le comité technique permet à l'ensemble des partenaires d'avoir une vision transversale du projet et se réunit notamment pour préparer les réunions du Comité de pilotage.

Une Cellule de coordination, de fréquence mensuelle, associe les pilotes de la Région, de la Métropole, de la DREAL, de SNCF Réseau, SNCF Immobilier et de SNCF Gares et Connexions.

Elle a pour objectifs de répondre aux besoins de coordination :

- Sur les études urbaines, environnementales et techniques,
- Sur les études de mobilités, à l'échelle du quartier, de la métropole, du grand bassin de vie rouennais et de LNPN,
- Sur les procédures,
- Sur le suivi de la gouvernance, les modalités de portage/partage des risques fonciers et financiers,
- Sur la communication et la concertation,
- Sur les interfaces entre LNPN et le reste du territoire métropolitain.

La cellule de coordination s'assure de l'exécution des travaux rapportés par les maîtres d'ouvrage de chacune des actions, listées dans la feuille de route décrite au point B.5 du présent contrat, et qui sont discutées en groupes de travail thématiques ad hoc (regroupant une ou plusieurs actions).

Un tableau de suivi et de reporting sera présenté annuellement au comité technique du projet Saint-Sever Nouvelle Gare.

Le pilotage technique global du projet est assuré par la Direction Aménagement et Grands Projets et la responsable du projet en charge de l'opération.

La gouvernance du projet Saint-Sever Nouvelle Gare ne saurait être complète sans l'intégration des parties prenantes, habitants et usagers du quartier Saint-Sever Nouvelle Gare. Aussi, les objectifs poursuivis et les modalités de concertation engagées en 2015/2016 seront poursuivis avec la contribution de l'ensemble des

partenaires. En tant que de besoins, des éléments de concertation, concernant la nouvelle gare et la section Rouen-Barentin objets de LNPN pourront être présentés dans le cadre de la concertation sur le projet Saint-Sever Nouvelle Gare (les accès à la gare, son accessibilité, son insertion dans le tissu urbain, les services et équipements proposés par exemple).

Réciproquement, des éléments concernant l'accès à la nouvelle gare et son intégration de la ville de Rouen, pourront être présentés dans la cadre de la concertation conduite par LNPN sur la section Rouen-Barentin.

C. La mise en œuvre du contrat

C.1. Engagements réciproques

Les signataires du présent contrat s'engagent à promouvoir conjointement le projet Saint-Sever Nouvelle Gare selon leurs attributions respectives et à coopérer en communiquant aux partenaires concernés les éléments, en leur possession directement nécessaires pour mener à bien le projet.

Un référent technique sera nommé par chaque partenaire, afin d'assurer le suivi du contrat de PPA, en lien avec la Métropole Rouen Normandie, chargée de l'animation du dispositif global.

C.2. Les engagements particuliers des parties

La Métropole Rouen Normandie s'engage à :

- Nommer un référent du PPA qui assurera le pilotage du projet ;
- Assurer l'animation du dispositif global sur toutes les thématiques ;
- Co-préparer avec l'ensemble des partenaires les réunions du comité de pilotage, du comité technique ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.5 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Proposer et contribuer à la concertation et la communication communes.

L'État s'engage à :

- Nommer un référent du PPA auprès du Préfet de Normandie assurant un rôle d'ensemble sur toutes les thématiques du PPA et en particulier de la coordination et du suivi des actions qui relèvent de sa compétence ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Participer au financement des actions ciblées « Etat au titre programme 135 » au titre de l'enveloppe « PPA » du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités locales et au financement des actions ciblées « Etat au titre du volet mobilité du CPER » ;
- Contribuer à la concertation et à la communication commune.

La Région Normandie s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.5 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et à la communication commune.

La Ville de Rouen s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.5 et

contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;

- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et à la communication commune.

L'EPF Normandie s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.5 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et à la communication commune.

SNCF Immobilier s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Porter à la connaissance des partenaires associés toutes les informations utiles à la bonne avancée des travaux ;
- Veiller à accompagner et coordonner les discussions entre les acteurs ferroviaires et les collectivités territoriales ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile, éventuellement par l'intermédiaire d'études complémentaires de diagnostic et de valorisation réalisées en propre ;
- Contribuer à la concertation et à la communication commune.

SNCF Réseau s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Transmettre les résultats d'études et les données nécessaires à la conception du quartier nouvelle gare et au dimensionnement du pôle d'échanges multimodal ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.5 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et à la communication commune.

SNCF Gares et connexions s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Transmettre les résultats d'études des études, les données relatives à la nouvelle gare et tous les éléments pertinents à porter à connaissance dans le cadre du projet urbain, pour la conception du quartier nouvelle gare et le dimensionnement du pôle d'échanges multimodal ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.5 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et à la communication commune.

VNF s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.6 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.5 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et à la communication commune

Le financement des études fera l'objet de conventions particulières de financement entre les différentes parties concernées, en fonction des différents cadres contractuels mobilisés.

C.3. Communication autour du projet

Les études ou leurs principaux résultats qui résulteront du présent contrat de projet partenarial d'aménagement seront communiquées aux partenaires signataires. Toute autre diffusion sera subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Aucune communication externe concernant LNPN ne pourra intervenir sans la validation préalable de SNCF Réseau.

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des études et résultats des études qu'ils réalisent. Les résultats des études conduites sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares et connexions, pourront être transmis, après validation par la gouvernance LNPN dans le cadre du présent contrat de PPA Saint-Sever Nouvelle Gare.

Les partenaires s'engagent à communiquer sur le contenu des études de façon concertée. Ils font mention de tous les co-financeurs dans toute publication ou communication. Ils s'engagent, pendant toute la durée du PPA, et tant que besoin, à établir un plan commun de communication et de concertation (définition des outils de communication, modalités de prise en compte des chartes graphiques, logos, signalétiques) et à préparer ensemble les événements jugés clés.

Les relevés de décisions des comités de pilotage seront publiés sur le site du projet www.saint-sever-nouvelle-gare.com.

La Métropole Rouen Normandie est cheffe de file pour l'élaboration des communiqués de presse communs et des dispositifs de communication et de concertation sur le projet.

C.4. Durée et actualisation du contrat

Durée du contrat

Le présent contrat est conclu pour une période de 20 ans. Sa durée correspond à la durée estimée de mise en œuvre globale du projet Saint-Sever nouvelle Gare.

Cette première version du contrat a vocation à fixer les modalités de gouvernance et le programme de travail de la phase d'études pré-opérationnelle. Le présent document fera l'objet d'avenants visant à tenir compte de l'avancée opérationnelle du projet

Une évaluation de l'application du contrat est présentée au comité de pilotage après chaque grande phase de projet (études pré-opérationnelles, études opérationnelles, avancées de l'aménagement avant la mise en service de la nouvelle gare, aménagement final).

Actualisation

Comme tout contrat, le présent PPA pourra être modifié par voie d'avenant. Cet avenant devra être présenté au comité de pilotage et validé par tous les signataires.

En dehors d'un avenant permettant de passer dans une phase opérationnelle, sont considérés notamment comme substantielles et devront faire l'objet d'un tel avenant, les modifications portant sur :

- L'ajout d'un nouveau partenaire et/ou signataire,
- L'ajustement substantiel des concours financiers des études et actions prévus dans le présent contrat,
- L'intégration d'actions et/ou d'études nouvelles, notamment suite aux points d'étapes,
- La prolongation du présent contrat au-delà d'un an,
- Acter un nouveau programme d'aménagement et les engagements financiers correspondants.

Les modifications non substantielles feront l'objet d'une instruction auprès de l'ensemble des partenaires par la Partie à l'initiative de la modification, via une inscription à l'ordre du jour d'une cellule de coordination et d'un accord de l'ensemble des parties en comité technique Saint-Sever Nouvelle Gare. Sont notamment concernées les mises à jour des estimations financières des études, au vu du degré d'avancement du projet et des marchés notifiés, ainsi que les contributions financières spécifiques des parties, dans la mesure où le montant des contributions générales des parties, telles que définies à l'article B.5.6, sont inchangés.

D'ores et déjà, les partenaires s'engagent à procéder, dans le délai d'un an suivant la signature du PPA, à poursuivre le travail accompli dans la définition des actions mentionnées dans le présent contrat, afin de les préciser ou de les compléter, si nécessaire : échéances de réalisation, maîtrise d'ouvrage, contenu et consolidation du plan de financement en lien avec les discussions sur le CPER et la validation du Programme Opérationnel du FEDER 2021/2027.

Cette déclinaison des actions sera reprise sous la forme d'un tableau de synthèse qui demeurera annexé au contrat.

Cette 1ère actualisation sera formalisée par voie d'avenant, après présentation au Comité de pilotage et validation par les différentes instances décisionnaires et/ou délibératives de chaque partie.

D. Liste des annexes

- 1 – historique du projet SSNG
- 2 – le Périmètre du projet
- 3 – Calendrier prévisionnel des actions
- 4 – Maquette financière prévisionnelle

E. Signatures

Pour l'Etat

Pour la Métropole Rouen Normandie

Pour la Région Normandie

Pour la Ville de Rouen

Pour SNCF Immobilier

Pour SNCF Réseau

Pour SNCF Gares & connexions

Pour l'Etablissement Public Foncier de Normandie

Pour Voies Navigables de France

ANNEXE 1 : HISTORIQUE DU PROJET

Chronologie du projet

2001 – Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf : inscription du besoin d'études d'une nouvelle gare à Rouen

2003-2005 – études d'opportunité et de faisabilité (Région Haute-Normandie – Syndicat Mixte pour le SCOT Rouen-Elbeuf) : analyse multicritère pour le choix de localisation de la nouvelle gare (7 sites), faisabilité d'une liaison périurbaine Barentin-Elbeuf). **Le Copil retient le site de Saint-Sever (avec 3 options : Quais-Sernam, Cours Clémenceau, Quais Jean-Moulin).**

2006-2009 – pré-études fonctionnelles (Région Haute-Normandie – Syndicat Mixte pour le SCOT Rouen-Elbeuf) : approfondissement des études sur le site de Saint-Sever (faisabilité et programmation urbaine et économique, desserte en transport en commun, notamment faisabilité d'un tram-train), **concertation en 2008-2009** et inscription dans les documents d'urbanisme. **Le site de Saint-Sever est confirmé (avec 2 options : Quais-Sernam et Cours Clémenceau).**

2011-2012 – débat public sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie : études complémentaires lancées par la CREA pour analyser le potentiel de développement économique et les possibilités de desserte en transport en commun urbain d'une gare à Sotteville-lès-Rouen → **confirmation de l'intérêt d'une nouvelle gare à Rouen-Saint-Sever.**

2014-2018 – études de stratégie et de programmation de la nouvelle gare de Rouen, de son quartier et de son accessibilité : protocole de partenariat et de financement des études (9 signataires – chef de file du projet : CREA puis Métropole Rouen-Elbeuf) : études urbaines de programmation, stratégie de mobilité, programmation du bâtiment voyageurs, études techniques et foncières. **Validation du site Quais-Sernam, définition des principes d'insertion urbaine de la gare et des éléments de dimensionnement du projet.**

Rappel de la motivation : la saturation du nœud ferroviaire rouennais

La saturation du nœud ferroviaire rouennais est établie depuis les années 1990, ce qui a conduit à introduire cette problématique dans le Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf approuvé en 2001, qui fixait une orientation visant à résoudre cette problématique par la création d'une nouvelle gare à Rouen.

Le diagnostic concernant la saturation de la gare actuelle a été actualisé en 2017 par SNCF Réseau pour donner suite à certains doutes ayant été formulés en concertation, notamment par les élus du plateau de Caux et de la Vallée du Cailly.

La saturation du nœud ferroviaire s'explique par différents éléments de l'infrastructure ferroviaire : contraintes en ligne (bifurcations à plat de Malaunay, de Motteville, de Darnétal, d'Eauplet et de Tourville, voie unique de Dieppe, accès aux garages de Maromme, Yvetot et Sotteville) **et en gare de Rouen** (cisaillements et manques de simultanités de mouvements dus notamment à l'enchâssement de la gare entre deux tunnels).

La saturation s'explique aussi par la mixité des circulations : trains grandes lignes, TER semi-directs et omnibus, trains de fret et mouvements techniques.

Ces éléments contribuent au manque de fiabilité des lignes des 5 branches de l'étoile ferroviaire rouennaise et limitent l'augmentation de l'offre ferroviaire. En effet, aujourd'hui, l'ajout de nouvelles missions à l'heure de pointe est impossible, si ce n'est à dégrader les temps de parcours de certaines lignes, à pousser la robustesse du nœud de Rouen à ses limites ou à supprimer certains arrêts.

Quelques chiffres :

- la section Viaduc d'Eauplet - Rouen rive droite accueille plus de 200 trains (voyageurs et fret) par jour sur uniquement 2 voies
- la section Rouen rive droite – Malaunay, accueille près de 150 trains (voyageurs et fret) par jour sur 2 voies avec des arrêts intermédiaires à Maromme et Malaunay.

- Actuellement, la gare de Rouen rive droite accueille en moyenne à l'heure de pointe :
 - o 7 trains voyageurs en provenance ou en direction de Paris « intervalles » (1 à 2 trains par heure et par sens), de Paris « vallée de la Seine » (2 trains par heure et par sens), de Val de Reuil (1 train par heure et par sens), de Caen (1 train par heure et par sens) et d'Elbeuf (1 train par heure et par sens) ;
 - o 2 trains voyageurs en provenance ou en direction de Serqueux-Gisors (1 train par heure et par sens) et d'Amiens-Lille (1 train par heure et par sens) ;
 - o 6 trains voyageurs en provenance ou en direction du Havre « intervalles » (1 à 2 trains par heure et par sens), de Yvetot-Le Havre « omnibus » (2 trains par heure et par sens) et Dieppe (1 à 2 trains par heure et par sens).
- Les calculs de capacité (compacité des graphiques de circulation) révèlent une saturation entre Rouen et Malaunay (80 % au début de la période de pointe du matin) et un niveau proche de la saturation entre Malaunay et Yvetot (75 % entre 6h et 7h). Pour rappel, le standard de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) fixe l'atteinte de la saturation à 75 % pour les parties de voie courante, la définition de la saturation dans les nœuds ferroviaires s'avérant, elle, plus complexe.

Choix du site de Saint-Sever : la réponse à un enjeu de mobilité et à un enjeu d'attractivité

Le site de Saint-Sever a été retenu dès 2008 par le comité de pilotage des études pour la valorisation du réseau ferré d'agglomération, piloté par la Région Haute-Normandie et le Syndicat Mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf.

Les critères de choix ont toujours pris en compte à la fois des critères de transports (desserte ferroviaire, accessibilités en transports en commun), des critères de développement urbain (centralité et accessibilité de la gare à un plus grand nombre d'habitants et d'emplois, capacité de développement d'un pôle tertiaire), mis en perspective des difficultés techniques et des coûts.

Le schéma ci-dessous rappelle les 7 sites étudiés dans les années 2000 et leur analyse.

Le site de Saint-Sever a été confirmé en 2012 à la suite de la tenue du Débat Public sur la LNPN. L'approfondissement du scénario sur Sotteville-lès-Rouen a montré un moindre potentiel de développement urbain, notamment économique, et un allongement des temps de parcours en transports en commun significatif pour les usagers quotidiens de la gare, ce qui aurait augmenté l'usage de la voiture individuelle et fait chuter considérablement les parts modales piétonnes et TC à la gare.

7 sites potentiels ont été étudiés de manière approfondie.

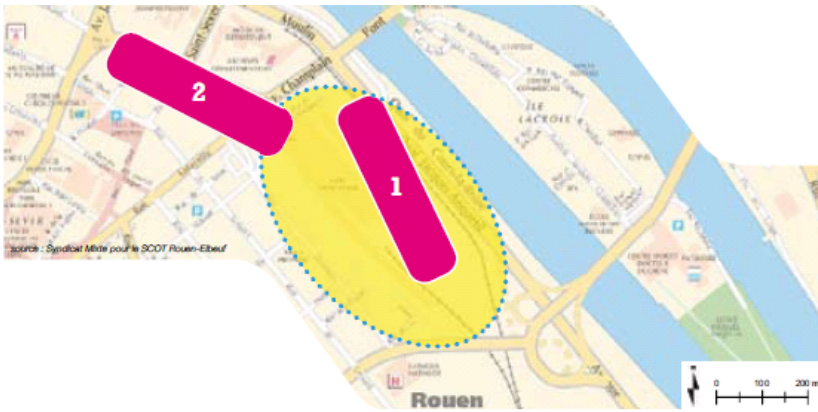


Après analyse, le site de Saint-Sever s'avère le plus apte à recevoir la gare d'agglomération et le nouveau quartier.

Cette option implique un tunnel entre Saint-Sever et Maromme permettant de rejoindre Le Havre et Dieppe.

L'implantation de la gare dans le site

En 2014, au lancement de la 1^{ère} phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la LNPN, l'implantation de la nouvelle gare Saint-Sever a été précisée afin de conduire les études urbaines, ferroviaires et de mobilité. En effet, à la suite des études lancées dans les années 2000, 2 sites d'implantation de la nouvelle gare étaient étudiés : une implantation sous le cours Clémenceau et une implantation sur le site de l'ancienne gare Saint-Sever au plus près des quais de Seine.



Le Comité de pilotage de la LNP du 17 octobre 2014 a validé l'implantation de la nouvelle gare sur le site de l'ancienne gare Saint-Sever/quais, au regard des études de la LNP qui avait quelque peu modifié la consistance de la gare, notamment son dimensionnement (14 voies en 2011 contre 12 voies en 2008) précisant que :

- L'insertion de la gare LNP (14 voies) était possible sur le site du Sernam. Elle aurait été probablement possible à Clémenceau au prix d'une atteinte importante au bâti.
- Ce site nécessite moins de réalisation de tranchées couvertes que dans le fuseau Clémenceau-Boulevard d'Orléans (réutilisation de la trémie rive gauche)
- Le coût est moindre sur la solution Sernam-quais.
- La gare serait au niveau du terrain actuel dans la solution Sernam donc elle présente moins de risques techniques et environnementaux que l'option Clémenceau souterraine (proximité nappe phréatique).
- Le phasage Rouen Flaubert a pris l'hypothèse du fuseau Sernam/quais (mais pas celle de Clémenceau)
- La desserte routière pourra rester plus extérieure au quartier dans le fuseau Sernam-quais que dans le fuseau Clémenceau-Boulevard d'Orléans.



Le Comité de pilotage notait qu'il restait à apporter des éclairages sur :

- La coexistence avec le fret ferroviaire notamment TMD dans la gare et la trémie rive gauche ?
- Les difficultés d'exploitation pour le fret en situation de travaux pour hypothèse Sernam-quai.
- Les interférences possibles avec les culées du Pont Corneille de l'hypothèse Sernam-quai
- La gestion de la circulation sur les quais et les ponts en période de chantier.
- La coexistence du projet ferroviaire et urbain avec la circulation routière du quai J. Anquetil

Les études de dimensionnement de la gare, compromis d'objectifs de desserte et de contraintes techniques

Le dimensionnement de la nouvelle gare de Rouen permet de :

- de résoudre la saturation du nœud ferroviaire actuel (voir supra),
- de répondre à la croissance actuelle et souhaitée de la fréquentation des trains à l'échelle de l'aire urbaine rouennaise permettant la mise en place d'une offre régionale répondant à des objectifs similaires à ceux d'un RER (fréquence, échanges),
- d'être à la hauteur des enjeux des mobilités durables d'un bassin de vie de plus de 800 000 habitants.

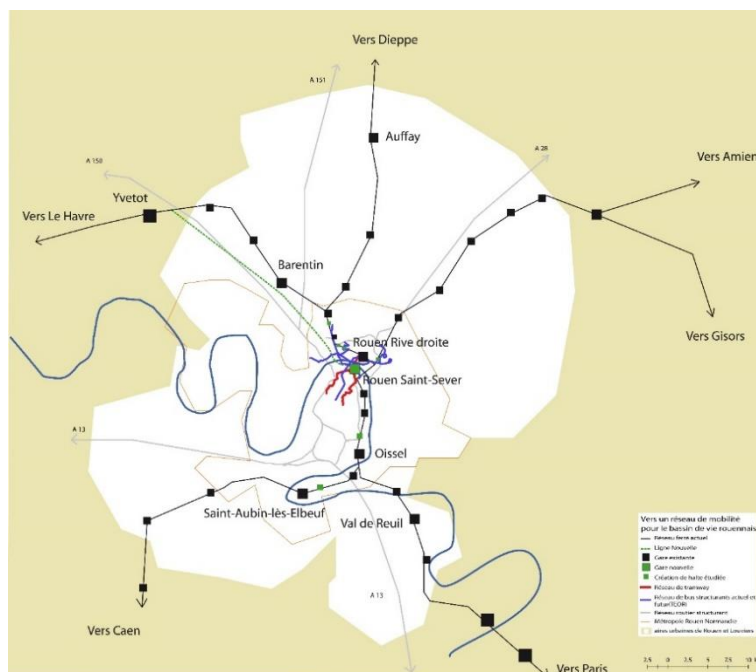
Répondre à la croissance actuelle du trafic ferroviaire de voyageurs

Depuis 2009, date du passage au cadencement de l'offre ferroviaire régionale, d'une augmentation significative de l'offre et du renouvellement du matériel roulant, la fréquentation des transports ferroviaires régionaux s'est accrue d'environ 2 % par an sur l'étoile rouennaise. 23 000 voyageurs transitent par jour moyen de semaine en gare de Rouen-Rive Droite, dont 60 % utilisent le TER. Ceci démontre qu'un accroissement de l'offre sur cette étoile ferroviaire est suivi d'une augmentation de la fréquentation.

11 000 voyageurs/jour empruntent l'axe Nord-Ouest de Rouen vers Yvetot, le Havre et Dieppe et la charge maximale de certains TER est régulièrement atteinte à l'heure de pointe. La partie véritablement saturée correspond à la partie dense de l'agglomération, entre Barentin et Rouen, tout comme la gare actuelle.

Il est à noter que la fréquentation des TER, sur les 5 branches de l'étoile rouennaise, sera amenée à augmenter avec celle des grandes lignes dans le cadre de la LNPN (le trafic en correspondance est de 10 % environ aujourd'hui).

Par ailleurs, la modélisation réalisée par SNCF Réseau et la Région Normandie (Normandoscopie) pour établir un plan de transport ferroviaire à l'horizon 2020 permet de déterminer un potentiel de clientèle captable. Le rapprochement de ce potentiel captable avec la capacité actuelle des trains laisse penser que le train pourrait passer de 1,8 à 2,2 - 2,7 millions de voyages/an, soit 5 % de part modale. Au vu des chiffres nationaux (10 % des trajets), ce dernier point paraît faible. Le système ferroviaire actuel, s'il n'est pas modifié, ne permet donc pas une grande ambition en la matière.



Un schéma de desserte conçu pour répondre aux enjeux de développement des mobilités durables à l'échelle du grand bassin de vie rouennais.

Pour limiter l'usage de la voiture individuelle au sein de l'agglomération et au-delà, la LNPN et la future gare Saint-Sever viendront offrir aux habitants et salariés du territoire des conditions de déplacements à l'échelle métropolitaine, régionale et nationale performantes et respectueuses des valeurs du développement durable. **L'étoile ferroviaire rouennaise a la particularité d'être parallèle aux 5 pénétrantes autoroutières** (cf. schéma en fin de note).

Aujourd'hui, près de 40 % des voyageurs en gare de Rouen font un trajet en train inférieur à 50 km, domaine de pertinence privilégié du TER. L'offre ferrée contribue bien aux efforts faits pour réduire, à l'échelle de l'aire urbaine et sur les longues distances, l'usage de l'automobile.

Le travail conduit entre 2017 et 2019 entre SNCF Réseau et la Région Normandie, et partagé avec la Métropole Rouen Normandie, confirme l'ambition de développer l'offre en gare de Rouen. À l'horizon du projet prioritaire de la LNPN, il est prévu de faire circuler 20 trains régionaux et 3 intervalles par heure de pointe (contre respectivement 11 et 2 pour le service annuel 2017). Pour l'offre régionale, cela correspond à une offre au ¼ d'heure (2 omnibus et 2 semi-directs) sur chacune des 5 branches. Il est à noter que le développement de l'offre ferroviaire régionale doit être accompagnée de

la mise en place de services à l'usager : le dispositif 'Atoumod' (billettique et information voyageurs combinées), sur lequel l'Etat, la Région, SNCF Réseau et la Métropole travaille, en est un parfait exemple.

La LNPN et la nouvelle gare de Rouen permettront la mise en place d'une offre de type RER tant en termes de fréquence (au ¼ d'heure sur chacune des branches) que de correspondances (point d'échanges unique). Par ailleurs, son interconnexion avec la LNPN et les lignes nationales vers Paris et Le Havre notamment offriront une qualité de service pour les usagers répondant aux enjeux de fonctionnement et développement du bassin de vie rouennais.

Répondre aux besoins du trafic ferroviaire de marchandises

La LNPN s'inscrit dans la structuration de l'axe ferroviaire de la vallée de la Seine, notamment le développement du fret ferroviaire et la modernisation de la liaison Serqueux-Gisors.

À moyen terme, il s'agit d'améliorer la desserte entre Paris et Mantes, de créer un nouvel itinéraire fret entre Paris et Le Havre et d'améliorer la performance grâce à la mise en service de nouveaux matériels. À l'horizon 2030, l'objectif est d'arriver à séparer l'ensemble des trains normands des trains franciliens, ainsi que de supprimer les goulets d'étranglement.

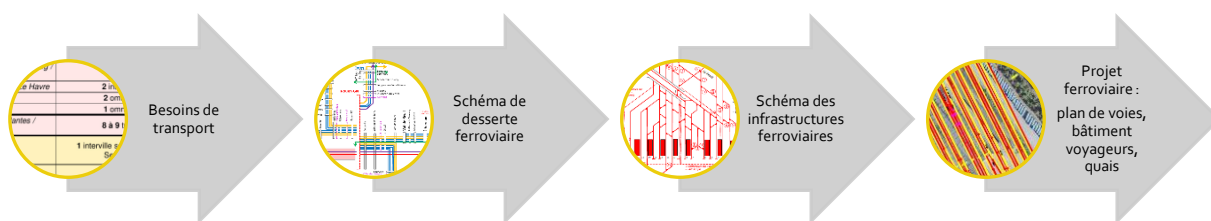
La concertation lancée en 2015 auprès des acteurs portuaires et des collectivités locales a permis de finaliser un scénario haut de desserte à l'horizon cible, à savoir la création de 2 sillons fret par heure et par sens, l'un entre Le Havre et l'Île-de-France via Serqueux-Gisors, et l'autre entre Rouen (rive gauche) et l'Île-de-France via l'itinéraire historique.

Aujourd'hui, l'activité fret pour Rouen rive gauche concerne le transport de céréales, les trains qui arrivent le matin sont déchargés dans la journée et repartent vides le soir.

À l'horizon 2020 du schéma directeur du grand port maritime de Rouen (GPMR) il est prévu une quarantaine de trains en jour ouvré de base dans les deux sens, dont une trentaine en rive gauche via la gare nouvelle. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'assurer aux trains de marchandise la traversée de la gare nouvelle (y compris les trains de matières dangereuses), de maintenir un accès direct depuis le triangle de Darnétal, de préserver 8 voies en phase d'exploitation du faisceau Clamageran à l'entrée du GPMR en rive gauche.

Le dimensionnement de la gare, ajustements successifs

Le déroulé classique pour la définition de l'objet gare est le suivant :



Les différentes phases font l'objet d'itérations successives entre les études ferroviaires et les études urbaines à mesures que chacune.

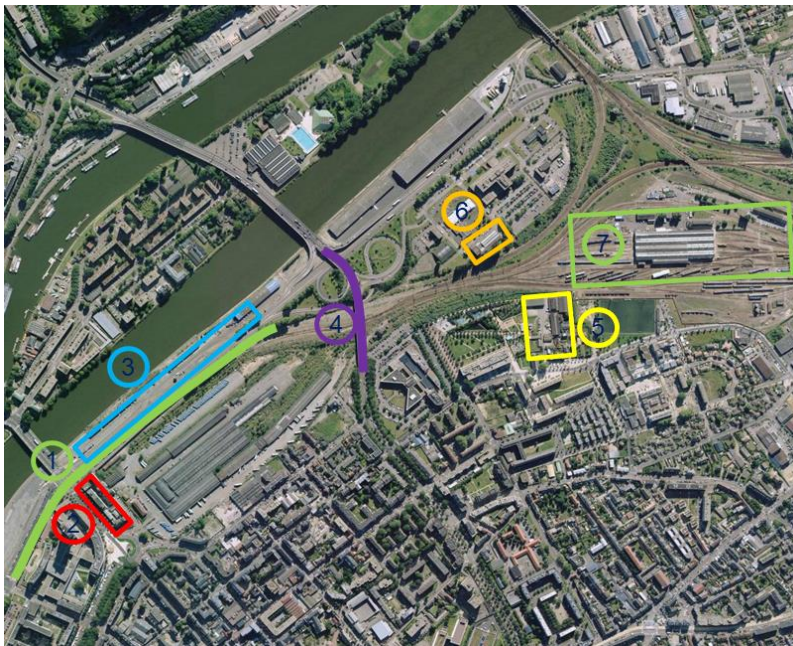
Ainsi, le schéma de desserte ferroviaire s'affine (voir en annexe le processus de définition du schéma de desserte adopté en phase 1) a été ajusté au cours de la phase 1 des étapes préalables à l'enquête d'utilité publique pour limiter les travaux et tenir des limitations de certaines infrastructures (limitation de la bifurcation de Darnétal).

De même, le schéma des infrastructures et le plan de voie ont été testés en fonction des capacités des infrastructures et de prérequis techniques. Des ajustements progressifs (voir en annexe « cahier des charges pour en nouveau plan de voies, MRN/SNCF Réseau, nov 2016) ont eu lieu sur :

- la longueur des quais TER (notamment pour les quais doubles),
- la longueur de certains quais grandes lignes (400 m pour les liaisons LNPN),

- La largeur des quais (passage de 11 à 9 ou 7,5 m de large : diminution permise notamment par la passerelle permettant de mieux répartir les flux de voyageurs)
- Les capacités de correspondance.

Les premiers plans de voies dessinés, qui ont permis les premières itérations avec les études urbaines ont aussi tenues comptes des éléments suivants :



1. Tranchée couverte sous les quais Jacques Anquetil et Jean Moulin et pont Corneille
2. Front urbain sur l'avenue Champlain
3. Quai de Seine
4. Pont de l'Europe, ses deux appuis ainsi que son échangeur
5. Poste électrique
6. Bâti (CARSAT et CG76)
7. Site de maintenance matériel roulant
8. Parking de la clinique Mathilde et parc Grammont

Différentes méthodes de conception de la gare ont conclu à la nécessité d'une gare de 12 à 16 voies, nécessaires du fait du nombre de missions reçues en gare (résultant d'une étoile ferroviaire à 5 branches) et des contraintes d'implantations (une partie de la gare est en terminus). Aujourd'hui nous savons que la taille de la gare n'est pas déterminée par le concept de gare de rendez-vous (que nous n'arrivons pas atteindre du fait des contraintes du pont d'Eauplet et de la bifurcation de Darnétal), mais celui de gare d'agglomération.

En effet, la nouvelle gare de Rouen-Saint Sever a été conçue pour être une gare d'agglomération. La gare de Rouen-rive droite deviendrait une gare de halte pour les trains desservant Yvetot-Bréauté-Dieppe et Serqueux-Gisors-Amiens.

L'expression de besoins réalisée en 2015, avait conduit à la réalisation d'un scénario de desserte haute qui faisait converger 32 trains par heure de pointe et par sens dans cette nouvelle gare, Pour la desserte « cible haut », Rouen-Saint Sever devra accueillir :

- un total de 20 trains par heure et par sens de Paris (4 t/h/s), de Paris « vallée de Seine » (2 t/h/s), de Val-de-Reuil (2 t/h/s), de Lisieux (2 t/h/s), d'Elbeuf (4 t/h/s), de Caen-Cherbourg (3 t/h/s), d'Evreux (2 t/h/s), d'Alençon/Le Mans (1 t/h/s) ;
- un total 12 trains par heure et par sens d'Yvetot-Bréauté (4 t/h/s), de Dieppe (4 t/h/s), de Serqueux (2 t/h/s) et de Gisors-Amiens (2 t/h/s) ;
- un total de 4 trains par heure et par sens du Havre.

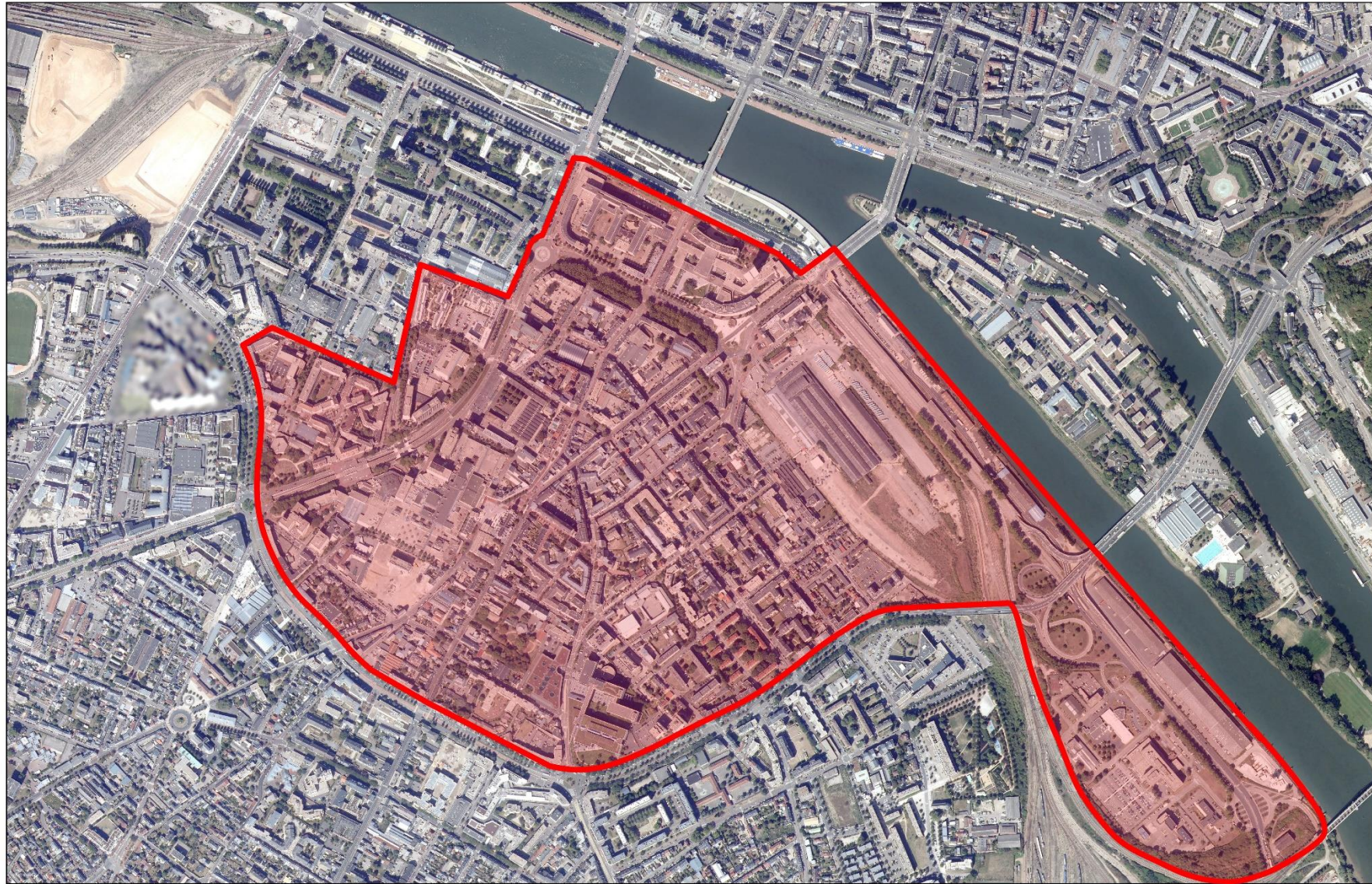
SA 2017 (indicatif en l'absence de trame régulière)	Horizon 2030 Sans projet LNP	Horizon 2030 LNP PRIORITAIRE + développement offre régionale	Horizon post-2030 LNP CIBLE
≈ 11 régionaux + 2 intervalles	15 régionaux + 2 intervalles	20 régionaux + 3 intervalles	20 régionaux + 7 intervalles

Les hypothèses retenues par SNCF Réseau pour le calcul du dimensionnement de la gare et du nombre de voies en terminus avaient semblé au groupe de travail réuni par le Préfet Philizot à l'été 2017 marquées d'une grande prudence, notamment l'accueil de seulement 2 à 3 trains par heure par voie de terminus.

La gare nouvelle devant être en capacité de gérer 36 arrivées, dont 28 en terminus et 2*4 en format « passage », SNCF Réseau estime que celle-ci doit disposer de 10 à 14 voies en terminus, soit un total de 12 à 16 voies, du fait des contraintes horaires (voie unique pour la desserte de Dieppe, bifurcations à niveau, etc.).

Il avait été demandé à SNCF Réseau d'étudier une rotation plus rapide des trains à quai grâce notamment à une gestion du retournement des trains en arrière-gare (en tenant compte de leur bonne intégration dans un environnement bâti et habité) afin de réduire et d'optimiser le nombre de voies nécessaires au bon fonctionnement de la gare. De même, il avait été souhaité que SNCF Réseau examine la possibilité de mettre en œuvre une démarche du type « Open GOV » pratiquée pour le cas de Lyon Part Dieu.

SAINT-SEVER-NOUVELLE-GARE : PÉRIMÈTRE D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN



0 0,2 0,4 0,6 0,8 Km



ANNEXE 4 : MAQUETTE FINANCIERE PREVISIONNELLE

Actions du PPA	Etudes / AMO	Période de réalisation	Montant des dépenses pour la période 2021-2025	Cadre contractuel pressenti	Etat	Région	MRN	EPFN	VD R	VNF	SNC FR	SNC F IMMO	SNC F G&C	Autres
1	Dimensionner la nouvelle gare de Rouen	2021-2024			intégré à la convention d'études pour l'étape 2 des EPEUP LNPN									
1	Dimensionner et concevoir le bâtiment voyageur et ses accès	2022-2024			intégré à la convention d'études pour l'étape 2 des EPEUP LNPN									
2	Clarifier les modalités procédurales autour des aménagements ferroviaires et urbains du quartier Saint Sever	2022-2025			intégré à la convention d'études pour l'étape 2 des EPEUP LNPN et à la mission MOEUP du quartier nouvelle gare									
2/5/9	AMOs sur le montage opérationnel, juridique, coordination, analyse socio-économique	2022/2024	150 000	prog 135 / CM	25 000	25 000	50 000			50 000				
3	Etude Tram-train et devenir ligne 365 000 (dans SEM)	2021 - 2022	200 000	CPER	40 000	80 000	80 000							
4/11/12/13	Maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère du quartier et du PEM, plan général d'aménagement, dossier de création et de réalisation de ZAC, dossiers règlementaires	2021-2029	2 500 000	CPER Mobilité, prog 135 / CM	750 000 (dont 280 000 au titre du volet mobilité)	750 000	1 000 000							
6	Concertation/communication	2020-2024	300 000	prog 135	75 000	75 000	150 000							
7	Etudes techniques (environnement, urbain, énergie, eau, topo, dimensionnement passerelle, réseaux, archéologie préventive, pyrotechnique, maquette numérique, infrastructures ferroviaire, infrastructures portuaires ...)	2021-2024	600 000	CPER Mobilité / CM	140 000	140 000	140 000			100 000				80 000
8	Actualisation du référentiel foncier et AMO pour la définition de la stratégie foncière	2021/2024	100 000	CM		33 000	33 000	34 000						
10	Programmation des lignes de transports en commun urbains	2021-2023	800 000	CPER Mobilité	320 000	150 000	330 000							
14	Accompagnement des porteurs de projets de rénovation tertiaire	2021-2022	15 000				15 000							
14	Etude de faisabilité, de programmation et de commercialisation du Concorde	2021-2023	100 000	CM			100 000							
16/17/18	Programmation urbaine à l'échelle du quartier global, programmation des équipements publics (scolaire, sport, culturels, réseaux), définition d'une stratégie financière (TA majorée), capacité à spatialiser la programmation, à faire des tests de faisabilités techniques et économiques de programmation sur le quartier existant	2021-2029	500 000	prog 135 - CM	200 000	100 000	200 000							

CM : contrat de métropole

Prog 135 : crédits du ministère de la cohésion des territoires pour les PPA au titre du programme 135

CPER mobilité : crédits de l'Etat au titre du volet « mobilité » du CPER.

EPEUP : études préalables à l'enquête d'utilité publique