

Janvier/Février 2012

## **Commission particulière du débat public**

### **Nouvelle gare à Rouen dans le cadre de la LNPN**

#### **avis avec contribution**

Concernant l'implantation d'une nouvelle gare de Rouen à Saint Sever, je ne pense pas qu'il y ait véritablement accord ou consensus.

Le débat a été en partie éludé en raison de l'absence de véritable choix dans le cadre et le contexte nouveau de la réalisation de la LNPN (les études de localisation pour une gare nouvelle menées par l'agglomération de Rouen de 2003 à 2008 / 2009, ne prenaient en compte aucune hypothèse concernant la réalisation d'une LNPN pour des raisons d'antériorité).

En effet le choix entre une hypothèse dite de Saint Sever et une hypothèse à Sotteville est plus un non choix qu'autre chose puisque cette dernière présente beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages, que le maire de cette commune ne veut pas de cette localisation et qu'aucune autre hypothèse alternative n'a été retenue par le comité de pilotage du projet de LNPN parmi les 7 à 8 hypothèses d'origine.

Cette gare dite de Saint Sever avec son franchissement sous fluviale et portuaire, son raccordement à Maromme ou sur la LNPN représente un investissement considérable de l'ordre de 1 milliard d'€.

Pour quel bénéfice temps pour les utilisateurs quotidiens de la gare centrale actuelle de Rouen, majoritairement à destination de Paris Saint Lazare ?

Pour cette destination ils mettaient effectivement 1 h 08 avant le débat public.

L'objectif de départ de la LNPN était de 45 minutes pour ce parcours, la performance n'est plus que de 52 minutes dans le scénario AB et de 59 minutes dans le scénario alternatif présenté le 23 janvier dernier.

A ces nouveaux temps de parcours il convient d'ajouter un temps de déplacement supplémentaire pour aller de l'ancienne gare centrale à la nouvelle.

Le bénéfice temps espéré fond très vite et devient même négatif.

Il va être demandé à ces usagers de financer par leurs impôts et leur prix de billet le désengorgement des transports en commun de la région Ile de France entre Paris et Mantes ainsi que celui du nœud ferroviaire de Rouen pour fluidifier le trafic fret du port du Havre sans contrepartie gain de temps et même pour beaucoup d'entre eux au prix un temps de déplacement supplémentaire.

Comment veut-on que ces usagers en soient satisfaits et que cela se passe sans contestation quand ils se rendront compte de la réalité de ce qu'on leur propose et qu'ils ont été abusés, eux qui assurent aujourd'hui, la majeure partie de la rentabilité de la ligne Le Havre-Rouen-Paris ?

D'autres solutions existaient au nord de la Seine, en centre ville ou dans sa proximité immédiate, qui évitaient une coûteuse traversée sous fluviale et portuaire au nord ouest de la boucle de la Seine à Rouen nécessitée par une gare nouvelle et vraisemblablement souterraine située à Saint Sever, dont le coût serait de l'ordre de 1 milliard d'€ pour l'ensemble dont environ 320 millions d'€ pour la partie ferroviaire de la gare et environ 610 millions d'€ pour le tunnel sous fluviale et portuaire avec son raccordement par tunnel sur la ligne existante à la gare de Maromme (dernier montant non indiqué dans le dossier dans le cas d'un raccordement sur la LNPN) en particulier à proximité de la confluence des 3 directions des voies ferrées existantes au nord de la Seine, sur le site des « Petites eaux » ou sur celui de Carville ou plus à l'ouest de ceux-ci, sous les boulevards de Verdun / de l'Yser eux-mêmes, en correspondance avec la station de métro existante.

S'il est possible de faire une gare souterraine dite de Saint Sever sous le cours Clémenceau pourquoi ne serait il pas possible d'en faire une sous le boulevard de Verdun et/ou de l'Yser? Ces hypothèses ont été écartées principalement en raison de la difficulté de trouver du foncier pour développer un quartier d'affaire important et emblématique pouvant accueillir des emplois de haut niveau en desserrement du tertiaire de La Défense et du secteur de la gare Saint Lazare.

D'une part la difficulté pour trouver ce foncier reste à démontrer et d'autre part le développement d'un tel quartier me semble un peu illusoire en raison d'un temps de parcours depuis la gare Saint Lazare ou La Défense trop long avec un gain de temps pas vraiment significatif pour permettre ce développement (pour la gare Saint Lazare 1 h 08 avant le débat public, 52 minutes dans le scénario AB, 59 minutes dans le scénario alternatif) à la différence de la situation du Havre où le gain de temps de parcours sera quand à lui réellement significatif.

La gare centrale actuelle semblerait vouée aux trafics lents, fret et autres, pourquoi ?

La dangerosité pour la population d'un très important passage de trains de fret traversant par de longs tunnels la totalité du centre ville nord a-t-elle été véritablement mesurée ?

Il est nécessaire aujourd'hui de reconsidérer études et localisations d'une gare nouvelle à Rouen en fonction de l'élément nouveau et majeur qu'est la LNPN, intégrant ses objectifs et ses problématiques, non pas de faire l'inverse et qu'un débat non éludé s'ensuive.

Philippe ANNE