

- le dégagement des corridors de fret pour la desserte des ports.

Pour illustrer l'isolement dont souffre la région, un coup d'œil à la carte (fig. 2) fait apparaître que les trois villes, si elles sont reliées entre elles (plutôt mal pour ce qui est de Caen) ne le sont pas du tout avec les autres régions, constituant en cela un cas tout-à-fait unique en France. Comparons par exemple les liaisons de Rouen avec celles de Reims, agglomération nettement plus petite et à peine plus distante de Paris : il n'y a aucune comparaison. De ce point de vue, parler d'insuffisance des liaisons est un euphémisme. Il serait plus exact de parler de quasi-absence. L'avantage des villes situées sur les grands axes TGV est évident. La carte de la figure 2 n'est certes pas à exhiber devant un entrepreneur recherchant la meilleure implantation, sur le territoire français, de ses futurs bureaux...

Liaisons par trains directs (3 au moins par jour)

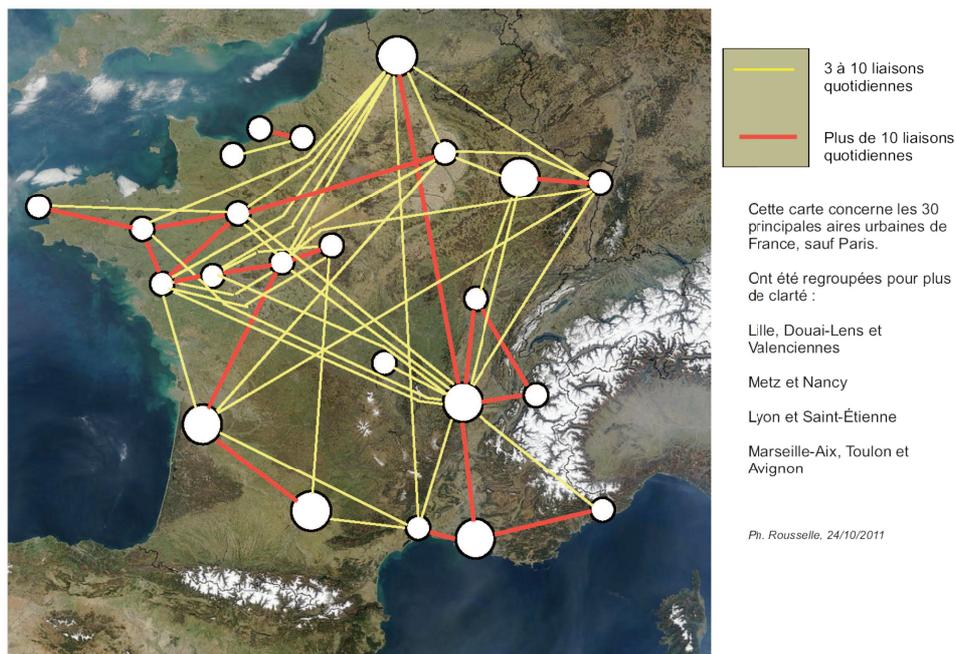


Figure 2

Pour conclure sur ces quelques points, il paraît évident qu'*un geste fort est nécessaire*, pour ne pas sacrifier l'avenir de toute une province riche en potentiel physique et humain. Dans la mise au point du projet l'effort devrait porter sur :

- la liaison entre les trois villes, pour leur permettre un fonctionnement en réseau, aucune d'entre elles n'ayant acquis la taille critique lui permettant de devenir à elle seule une véritable métropole, à une distance de Paris aussi modeste,
- la liaison vers Paris assurant une bonne diffusion vers les points nodaux de l'agglomération centrale : pôles d'affaires, aéroports, (comme on l'a vu, la Normandie dépend presque entièrement de Paris pour la desserte aérienne)
- la liaison avec les contournements ferroviaires de Paris existants ou en projet,
- la capacité à regagner pour organiser les dessertes ferroviaires de proximité autour des trois villes, et notamment de Rouen où pratiquement rien ne peut être fait dans la situation actuelle à cause de la saturation des lignes et de la gare.

En outre, la réalisation de cette liaison replacera notre pays dans la course internationale vers un système maillé de liaisons rapides intercités, comparable à ce qui se crée dans le reste de l'Europe, après la phase de liaisons rapides à grande distance qu'ont vécue les 30 années écoulées.

La lecture du blog du débat montre bien que, mis à part quelques interventions qui supposent, évidemment à tort, que l'on peut régler tous les problèmes avec du pendulaire ou en commandant quelques locomotives et voitures neuves, l'attente chez les Normands est très intense. La sentence « Le TGV ou mourir », exprimée par nombre d'interventions sur le blog, est à peine exagérée.

2 – La nouvelle gare de Rouen

Rappelons que la réalisation d'une nouvelle gare à Rouen est rendue nécessaire par le site étriqué de la gare actuelle de Rouen RD, qui interdit tout agrandissement. Le désencombrement du site est indispensable pour trois raisons :

- libérer le passage pour permettre le développement du fret ferroviaire de desserte du port du Havre,
- accueillir ailleurs les trains de la nouvelle liaison rapide, qui seront plus longs et plus nombreux que les trains actuels,
- ***permettre le développement du trafic TER et local.***

Ce dernier point notamment est important : le développement de l'étoile ferroviaire de Rouen n'a pas été jusqu'ici considéré comme primordial. Les leaders de la ville ont longtemps négligé ce sujet ; même l'agglomération était considérée comme étrangère aux intérêts de la ville-centre. D'ailleurs le manque de capacité de la gare actuelle constituait un frein « non dit » à tout développement, personne en fait n'abordant le sujet.

Avec une gare plus capacitaire et une approche plus régionale et plus ambitieuse les points de vue vont changer. Des prévisions de trafic fondées sur une simple extrapolation des tendances seront vite dépassées. Les exemples de Lyon et de Lille, même s'ils concernent des villes d'une catégorie supérieure, sont parlants. Il convient donc d'éviter le risque de concevoir une gare étriquée, figée dans ses dimensions, et qui ne répondrait qu'aux stricts besoins des arrêts à Rouen des trains de la nouvelle ligne, un genre de Mâcon-Loché, en quelque sorte.

Or les études sur le site de Saint-Sever sont, depuis quelques années, extraordinairement discrètes. Les documents disponibles pour le grand public ne sont guère rassurants en la matière (voir fig. 3 page suivante). L'implantation proposée prévoit 8 voies, certes, mais 4 voies sont desservies par des quais de 420 m, les 4 autres par des quais de 250 m. Rien de comparable à l'étude qui figure aux documents annexes au dossier pour Sotteville : 14 voies de 400 m ! Il est vrai qu'à Saint-Sever la longueur de la gare est sévèrement limitée par la bifurcation des directions Paris et Le Havre au sud-est, par des constructions très importantes (tour des Archives) au nord-ouest.

Ce n'est pas ici le lieu d'affirmer que le site retenu ne convient pas ; les études les plus récentes n'ont pas fait l'objet de publication. Mais une étude prospective de besoins doit tenir compte non seulement des extrapolations classiques mais aussi de la situation de grande pénurie de laquelle on part, et même de besoins futurs encore mal évaluables. Le site finalement retenu doit pouvoir supporter les extensions éventuellement nécessaires, sans être trop enserré dans une cuve de « station de métro ». Il ne faut pas faire une nouvelle gare RD !

Si Saint-Sever devait se montrer inadapté, Sotteville pourrait certainement recevoir la nouvelle gare. Mais en ce cas il faudrait considérer que les réflexions doivent porter non seulement la nouvelle gare, mais aussi sur son intégration dans la ville, ce qui signifie une extension du centre de l'agglomération vers le site, une requalification du tissu urbain de la rive-gauche sur Rouen et Sotteville. Bien qu'un tel ensemble d'aménagements ne fasse évidemment pas partie du projet de ligne nouvelle proprement dit, et soit essentiellement une affaire de longue haleine pour les collectivités concernées, il serait éminemment souhaitable qu'un consensus sur l'objectif global soit recherché entre les différents maîtres d'ouvrage potentiels avant tout choix définitif.