

## Commission particulière du débat public

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

#### Propositions et contribution

L'objectif principal de la LNPN est d'assurer une relation ferroviaire rapide et fiable entre les trois grandes agglomérations Normandes Caen, Le Havre, Rouen entre elles d'une part et avec les grands pôles économiques de la région parisienne, La Défense, Roissy, Paris Saint Lazare d'autre part.

Concernant la relation Rouen Paris dont la fréquentation est la plus forte :

- . meilleurs temps de parcours actuel entre Rouen et Paris Saint Lazare : 1 h 08
- . meilleurs temps de parcours affiché entre Rouen et Paris Saint Lazare dans le projet de LNPN : 45 minutes de gare à gare (gare Saint Lazare avec hypothèse gare à Saint Sever)

Soit un gain théorique de 23 minutes.

Dans le cas d'une gare à Saint Sever et pour un très grand nombre d'utilisateurs et de voyageurs actuels, en réalité ce gain sera très faible voir quasiment nul ou même négatif, car il leur faudra un supplément de marche de 20 minutes ou plus pour aller de la gare actuelle à la gare nouvelle.

Ils mettront, pour se rendre au même endroit, au minimum 1 h 05 au lieu de 1 h 08 soit un gain de temps maximum effectif de 3 minutes.

**. Pour obtenir un tel résultat est-il nécessaire de créer une LNPN d'un coût estimé (avec le scénario de la confluence à Poissy) compris entre 11 milliards € et 14,2 milliards € dont 1,5 milliards € uniquement pour la nouvelle gare de Rouen à Saint Sever accompagnée de son franchissement sous fluviale au Nord-Ouest de la boucle de la Seine et de ce qui lui est lié (estimation non fournie dans le document du maître d'ouvrage mais évoquée et publiée par voie de presse)?**

Cela représente un **investissement considérable** financé par l'état, les collectivités locales, les usagers et donc par **les contribuables**.

En ces temps de grandes **difficultés financières** comment veut-on que ces usagers, ces contribuables voyageurs ou non ne crient pas au **gaspillage des fonds publics** pour un **gain de temps effectif aussi faible (3 minutes) !**

**. Pourquoi n'est-il pas possible de réutiliser l'actuelle gare de Rouen ?**

Si l'on est capable de faire une nouvelle gare souterraine accompagnée d'une longue traversée sous fluviale et portuaire en pleine nappe phréatique avec de très importants détournements de réseaux ainsi qu'un tunnel pour la remontée sur le plateau Ouest de Rouen, pourquoi n'est-on pas capable d'augmenter en souterrain la longueur des quais de la gare actuelle (**facteur déterminant de son maintien**) et de la restructurer ?

**Une gare nouvelle au sud de la Seine ?**

Pourquoi vouloir absolument mettre une gare nouvelle liée à la LNPN au sud de la Seine aux endroits les plus embouteillés de l'agglomération de Rouen, carrefours des flux routiers les

plus importants desservant le port de Rouen et ses activités avec les flux des franchissements nord-sud de la Seine ?

Que ce soit :

- à l'actuelle gare Saint Sever
- . ponts Mathilde et Corneille très embouteillés et au bord de l'asphyxie une grande partie de la journée
  
- à l'actuelle gare de Rouen Orléans
- . pont Guillaume le Conquérant, carrefours et pénétrante très embouteillés et au bord de l'asphyxie une grande partie de la journée
- . pont Gustave Flaubert, accès saturés une grande partie de la journée
  
- à Saint Sever
- . ponts Jeanne d'Arc et Boieldieu proches de la saturation
  
- à Sotteville-les-Rouen
- . absence de franchissement de la Seine
- . voie de desserte de la zone industrielle saturée et au bord de l'asphyxie une grande partie de la journée

### **Une gare au Nord de la Seine ?**

A l'inverse une gare au nord de la Seine permet de desservir un territoire beaucoup plus étendu sans franchissement du fleuve :

- centre ville nord, ensemble des plateaux nord, Canteleu, vallée du Cailly, vallée du Robec, plateaux est, Boos, vallée de la Seine

La population de ce territoire nord est plus importante en nombre que celle du territoire du sud de la Seine du fait de la limitation de ce dernier par :

- au sud, les forêts du Rouvray, de la Londe et la Seine
- à l'ouest, la Seine et les zones d'activités industrielles
- au nord-ouest, les bassins du port et les activités portuaires
- à l'est, les zones d'activités, les grandes entreprises, les emprises et ateliers SNCF toujours en activité, la Seine
- enfin, au nord, la Seine

Les études de localisation pour une gare nouvelle menées par l'agglomération de 2003 à 2008 / 2009, ne prenaient pas en compte la réalisation d'une LNPN du fait de leur antériorité.

**Il est nécessaire aujourd'hui** de reconsidérer ces études et localisations en fonction de **l'élément nouveau et majeur qu'est la LNPN** et non pas de **faire l'inverse**.

**Peut-on éviter une très coûteuse traversée sous fluviale** au nord-ouest de Rouen, nécessité par une gare nouvelle vraisemblablement souterraine à Saint Sever ?

**Oui très certainement** :

- en accédant à Rouen nord depuis Mantes en franchissant la Seine par le viaduc RFF d'Eauplet et le tunnel de la colline de Bonsecours restructurés, éventuellement doublés, ou bien par les plateaux est de l'agglomération au sud de Darnetal avec une traversée de la Seine entre Vernon et Gaillon pour rejoindre la rive nord de la Seine.

A partir de ces accès à Rouen centre rive nord, plusieurs possibilités :

- réutilisation de l'actuelle gare de Rouen en allongeant ses quais et en la restructurant, ce qui est déclaré « impossible » mais qu'il reste à démontrer

- ou création d'une gare nouvelle sur le site de Carville ou à l'ouest de celui-ci en direction du boulevard de Verdun (site des Petites eaux ou autres...), gare localisée à la confluence des trois directions de voies ferrées existantes au nord de la Seine, avec contournement nord de l'agglomération de Rouen suivant les directions générales de la N 28 et de l'A 28

Si l'on considère les différents sites évoqués et que l'on trace sur ceux-ci des courbes isochrones de 20 minutes à pieds, ce sont les sites de Rouen gare actuelle, des Petites eaux et de Carville situés au nord de la Seine qui desservent et intéressent le maximum de densité de population.

Les sites situés au sud de la Seine desservent et intéressent, pour chacun d'entre eux pris isolément, beaucoup moins de densité de population que les sites précédents car fortement pénalisés par la Seine, les zones d'activités, les emprises portuaires ou ferroviaires, pour environ la moitié des surfaces incluses dans les courbes isochrones propres à de chacun de ces sites.

Le site le plus pénalisé étant celui de Sotteville-les-Rouen pour lequel plus des trois quart des surface incluses dans les courbes isochrones sont des emprises RFF ou SNCF, des zones d'activités ou la Seine.

**En conclusion la question de la localisation d'une gare nouvelle à Rouen doit être reconsidérée en fonction de la réalisation d'une LNP.**

Il est fondamental et de bonne économie que cette gare ait la meilleure accessibilité possible, piétonne, routière et en transports en communs afin de servir et de desservir un maximum d'usagers dans des conditions optimales de confort et de temps de parcours.

Il est temps pour l'agglomération de Rouen d'oublier les vieilles querelles et rivalités rive gauche - rive droite et de faire des investissements pertinents, utiles au plus grand nombre de ses habitants et usagers et d'arrêter ceux, qui mal ciblés, sont coûteux, mal et/ou sous utilisés comme pourrait l'être un choix d'investissement de type « l'ancienne gare de Rouen était sur la rive droite, la nouvelle doit être sur la rive gauche », enfin et pour finir, faut-il pour habiller Pierre, déshabiller Paul et Jean ?

**Il est nécessaire que de nouvelles localisations soient étudiées pour la gare de Rouen**

Est-ce possible ?

Merci de votre réponse.

ANNE Philippe  
Citoyen et Urbaniste

Tél : 02 35 70 65 73  
mail : p.anne@hotmail.fr

20 avenue Gallieni  
76 130 Mont Saint Aignan