

Contribution à la réflexion sur le choix de la localisation de la nouvelle gare SNCF de ROUEN

Arbitrage ? Vous avez dit arbitrage !

Depuis 3 ans, la réflexion collective s'organise autour du projet de nouvelle gare de ROUEN ainsi que sur celle de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN). Les débats ont été menés dans le cadre de la commission particulière du débat public placée sous l'autorité d'Olivier Guerin, magistrat honoraire à la cour de cassation. La remise des synthèses de cahiers d'acteurs et des contributions individuelles du débat public est prévue pour mars 2012 et les conclusions de RFF maître d'ouvrage du projet sont attendues en juin 2012, après une dernière réunion le 30 janvier prochain à Caen et clôture du débat le 3 février.

Rappelons brièvement les principaux enjeux de ce grand projet qu'attend la Normandie.

Le dossier de la Ligne Nouvelle Paris Normandie a pour objectif de stopper le déclin ferroviaire de notre région (attractivité qu'elle a perdu par son éloignement relatif des autres pôles économiques de la région Ile de France exprimé en terme de temps de transport depuis ou vers Paris), respectant les engagements du Grenelle de l'environnement qui visent à promouvoir le train par rapport à la route, aussi bien pour le transport passager que pour le fret marchandises.

Le temps de parcours minimum en train sur l'axe Rouen-Paris est actuellement compris entre 1h08 et 1h12. Dans les projets de LNPN proposés il sera compris entre 45 et 48 minutes. Rouen constitue le coeur de la faisabilité commerciale de la ligne. Ils sont actuellement 5000 personnes en provenance de Rouen qui vont quotidiennement à Paris et représentent l'essentiel de la fréquentation de la ligne Le Havre-Rouen-Paris.

En outre, la métropole rouennaise souffre d'un déficit d'attractivité nationale en particulier dans l'emploi tertiaire de haut niveau, d'une sous représentation des sièges sociaux.

Si le monde économique et politique souscrit unanimement à ce projet indispensable à notre territoire, beaucoup s'interrogent sur une option qui touche notre agglomération : Le choix de site pour la gare centrale SNCF de Rouen.

En effet, la Gare actuelle est saturée. Sa configuration en l'état ne permet pas d'envisager une croissance du trafic voyageur et fret transitant par la gare. (nombre de quais *insuffisant*, quais trop courts, emprise de la gare limitée par sa réalisation en tranchée, en plein cœur du centre ville).

Pour l'heure, 2 projets d'implantation sont cités à savoir :

- o L'ancienne gare SNCF dite Saint-Sever (l'ancienne gare SERNAM)
- o Une gare à Sotteville-les-Rouen

Initialement, 7 scénarii avaient été projetés pour préparer la décision d'implantation de la gare. Parmi ceux-ci, les options rive droite apparues au début de la réflexion ont été tout

simplement éludées et ceci dès le départ, comme si la gare devait nécessairement être basée rive gauche. Il en est ainsi avec ce que l'on appelle le scénario Carville (*il faut comprendre une zone d'activité à caractère de friche dans le secteur de bricorama*).

Sotteville est-elle encore crédible quand on sait que son député-maire Pierre Bourguignon a exprimé publiquement son désaccord. En conséquence, alors que s'amorce la phase enquête publique, il n'y aurait donc plus qu'une option. **Peut-on dès lors parler d'arbitrage ?**

Au stade où l'on en est, plusieurs zones d'ombre subsistent qui vont affecter l'intérêt de ce projet :

Le niveau de l'investissement pour relier les 2 rives de la Seine sur 6 kms de long. Niveau d'investissement dépendant de la longueur (elle-même inconnue à ce jour) et du coût du tunnel nécessaire pour relier la rive droite (à proximité du pont Gustave-Flaubert) à la gare de Maromme et à quel niveau de financement local ?

Les éléments que l'on nous propose sont-ils crédibles. Parmi eux, page 107 du dossier du maître d'ouvrage « Par ailleurs, le centre ville de Rouen est accessible à pied depuis St Sever en 10 minutes .. « Pour des chasseurs alpins aguerris !!! et de toutes façons pas la gare centrale de Rouen rive droite !

Il est maintenant évident que la solution gare St Sever va faire fondre le bénéfice temps pour le passager du train en provenance du secteur gare actuelle.

Troublant !

Cet acharnement à éluder toute les hypothèses rive droite depuis le début. Ce n'est pas sans rappeler le fameux mot d'Henri FORD, « ***je veux bien que le client choisisse sa couleur de voiture, à condition qu'elle soit noire !*** »

Cette situation est-elle pour autant incontournable ? La nature et le montant des investissements pour une mise en conformité devraient mériter une analyse complète au regard des autres options en lice.

La décision politique doit elle s'affranchir d'un vrai bilan avantage-coût de la solution à retenir.

Où en est-on de l'expression des usagers sur la ville centre ?

Qu'est ce qui justifie l'empressement à pousser une solution unique quand on sait que le tracé de la ligne nouvelle n'est pas acté ?

Il faut ainsi remarquer la quasi absence de débat au sein des conseils municipaux des communes concernées par le projet (*particulièrement sur les plateaux Nord*)

Faut-il refuser de poser le problème avec lucidité pour ne pas contrarier la faisabilité globale du projet dont nous ne sommes que l'un des grands bénéficiaires ?

Comment élargir le choix qui doit être fait dans l'intérêt des usagers et des contribuables ?

Nous proposons :

Soit une gare sur Carville ou à l'Ouest de celui-ci en direction du Boulevard de Verdun (site des petites eaux ou alentours) ou sous le boulevard de Verdun lui-même, autorisant ainsi une confluence des 3 directions de voies ferrées existantes au Nord de la Seine. Les acteurs politiques doivent opter sur toute solution évitant la construction d'un tunnel (évacuée sans être retenue pour la réalisation du 6 ème franchissement de la Seine) et évitant la concentration du flux véhicule à la porte sud est de l'agglomération, notamment aux heures de pointe.

-soit une solution par rénovation et restructuration de l'actuelle gare avec des quais allongés, des travaux souterrains qui seront à l'évidence moins coûteux que la réalisation d'une traversée sous fluviale et portuaire à l'Ouest de la ville accompagnant une gare nouvelle vraisemblablement souterraine à Saint-Sever.

Nos concitoyens se sentent-ils concernés ? Ont-ils pris conscience des enjeux et des impacts ?

Nous sommes nombreux à suggérer que la commission se saisisse d'un projet alternatif sur la rive droite pour créer les conditions d'un VRAI CHOIX, *que nos enfants ne nous reprocheront pas !*

Christian SAVEY
Formateur-Consultant