

Le 6 octobre 2010



Madame, Monsieur,

**Avis sur le projet gare de Rouen.**

J'ai suivi attentivement les projets de gare sur ROUEN, et je pense qu'il faut arriver à un projet unique.

Pourtant je pense qu'une gare à SOTTEVILLE est le meilleur choix pour ROUEN.

Pourquoi ?

Ma proposition, une gare à SOTTEVILLE, correspond à la meilleure évolution pour l'agglomération à terme de 10, 20, et 50 ans pour la gare et le réseau de transport de la CREA (communauté locale).

Cette gare LGV est **très structurante** et il faut penser en RFF /SNCF, mais en métro, tram-train, ... en termes de PDU pour tout dire.

J'aurai souhaité que **ce PDU en cours d'élaboration** soit finalisé avant que les décisions définitives soient prises, car il représente l'outil de décision de la CREA. Et non une compilation inaboutie de désirs à trier et à choisir.

**Le projet de gare à SOTTEVILLE LES ROUEN** affiche son potentiel de développement de zone urbaine et d'habitations de qualité, avec son avenir d'amélioration de richesse des habitants et de convivialité.

Je n'ai pas eu connaissance des fondements d'une éventuelle élimination de SOTTEVILLE, il serait dommage de faire un choix mal approprié et d'éviter d'améliorer la mixité sociale rive sud, sans appauvrir les quartiers nord

Que le projet SOTTEVILLE soit pris avec sa centralité dans le projet tram-train et donc sa centralité rouennaise !

Que le choix porte sur un développement harmonieux de la ville et non la satisfaction financière des quartiers riches, revenu annuels 3 à 4 fois ceux de la rive gauche d'après les cartes d'étude du SCOT !

Le coût de la gare est élevé et l'état devra financer en pesant sur le déficit, car bien évidemment la région et le département n'ont pas dans leurs attributions de financer les transports interrégionaux.

Il faut aérer ROUEN, fleurir et verdir ROUEN, pour rendre Rouen humain, attractif et vivable.

**Le projet** (Pièce jointe : Avant projet sommaire) **proposé :**

- permet au fer (la SNCF) de se réapproprié l'espace qui est libéré par le fret. Les autorités ne l'avouent pas ; mais il suffit de voir les ferrailles stockés sur ces emplacements pour conclure à l'inutilité des voies délaissées.
- 
- permet de conserver un espace pour le tri des wagons isolés, en développement d'après la SNCF, confirmé par le sénat et de limiter les suppressions locales d'emplois,
- 
- projette une gare dans un espace conséquent, avec des circulations, espaces commerciaux, des espaces de tertiaire supérieur, parkings agréables et modernes comme Saint Lazare ou Saint Pancrace à Londres,

- 
- est très bien positionné dans le futur réseau tram-train, les accès bus et piétons seront faits avec les dernières technologies,
- 
- est très bien positionné sur l'axe du boulevard industriel accessible facilement et rapidement de la rive gauche, de l'A13 et de la rive droite, tout en étant central. Le contournement Est viendra parfaire l'accessibilité.
- jouxte la plus grosse zone industrielle de SOTTEVILLE-SAINT ETIENNE DU ROUVRAY, et de la plateforme multimodale qui constitue une partie de cette zone industrielle.
- 
- permettra une liaison aisée vers l'aéroport régional de DEAUVILLE SAINT GATIEN, aéroport destiné à devenir l'aéroport normand international, indispensable au port du Havre
- 
- les terrains sont déjà la propriété de Réseau Ferré de France, et il n'y a **ni coût d'expropriation, ni délai supplémentaire**. D'autre part le PLU de SOTTEVILLE a été prévu pour l'implantation d'une gare.

Permet une excellente valorisation des espaces RFF, donc de notre patrimoine commun.

Par rapport au projet proposé par la région dans la zone SERNAM ou SAINT SEVER :

- Il n'y a **pas de point de rebroussement ou de tunnel** (coût très élevé)
- la place nécessaire pour implanter la **gare est suffisante** au lieu d'être exigüe, il sera possible de développer comme dans les gares modernes commerces, restauration, **centre de congrès** ou d'affaires,

Le projet Saint SEVER : pas de retour sur investissement pour le terrain de RFF, pas de tertiaire supérieur comme à LILLE, pas d'espace vert élargi pour les habitants des bords de Seine et des 3000 employés-fonctionnaires de la rive gauche et des conditions d'accessibilités dégradées.

En effet ce quartier déjà habité par nombre d'administrations et des commerces de proximité et serait inadapté à un développement industriel et commercial supérieur.

- L'espace SERNAM, central rive gauche, pourrait être mieux utilisé en parking couvert par un jardin, afin d'améliorer la circulation et la quantité de verdure dans le centre administratif de la ville qui est particulièrement bétonné.  
**Les espaces verts publics sont rares rive gauche mis à part le jardin Gramont, et le jardin des plantes.** Il serait dommage de densifier les constructions comme au centre ville.

Mon intention n'est pas de démolir d'autres projets mais d'argumenter pour tester la robustesse de la solution qui sera choisie.

Mon souhait est de faire un projet robuste qui appartienne à notre collectivité pour être mis en œuvre sans état d'âme.

C'est pour cette raison que je recommande de choisir le site de SOTTEVILLE.

# Vue aérienne du triage de Sotteville Info GOOGLE MAP



*Vue partie Nord  
partie Gare de Sotteville*

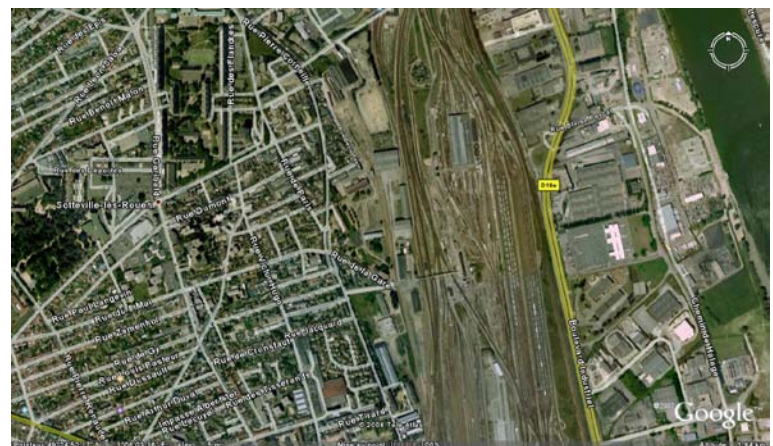
*Vue partie Sud*



*Vue partie Nord pont d'Eauplet*



*Vue partie centrale*



# Avant projet sommaire d'implantation de la gare à SOTTEVILLE LES ROUEN

Accès routier, accès tram-train, accès vélos, piétons, parking, maintien triage wagons isolés

