

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Sotteville-lès-Rouen



SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN

Avec plus de 30 000 habitants, Sotteville-lès-Rouen est la deuxième ville de l'agglomération rouennaise. Sur un territoire presque entièrement urbanisé, la ville se développe depuis plusieurs années par mutations successives d'espaces bâtis. La ville se construit sur la ville en veillant à maintenir les équilibres sociaux existants.

Sotteville-lès-Rouen est concernée par le projet LNPN et par le positionnement de la gare d'agglomération de Rouen puisque l'un des scénarii de localisation de la gare proposés au débat public se trouve situé sur son territoire. La ville de Sotteville-lès-Rouen souhaite donc affirmer dans le débat, sa position quant à la localisation qu'elle considère comme la plus pertinente pour la gare d'agglomération.

Coordonnées

Place de l'Hôtel de ville
BP 19 - 76301
Sotteville-lès-Rouen
Tél. : 02 35 72 08 19

La gare d'agglomération de Rouen doit être localisée à Rouen Saint-Sever

Le dossier du maître d'ouvrage de la LNPN, soumis au Débat public propose, pour la desserte de Rouen deux variantes de localisation de la nouvelle gare d'agglomération, l'une à Rouen Saint-Sever, l'autre à Sotteville-lès-Rouen.

La ville de Sotteville-lès-Rouen se prononce sans ambiguïté en faveur de la localisation de la gare à Rouen Saint-Sever. Elle fait siens les arguments développés par le maître d'ouvrage dans le dossier du débat, à savoir :

- meilleur temps de parcours,
- meilleure accessibilité par transports en commun et par marche à pied,
- meilleur positionnement pour un quartier d'affaires d'envergure nationale.

Ces arguments ont déjà été largement mis en avant dans les études menées depuis 2003 sous co-maîtrise d'ouvrage de la Région Haute-Normandie et du Syndicat Mixte pour le SCoT Rouen Elbeuf et repris dans la phase de concertation avec les milieux socio-économiques, les associations et le grand public en 2008 et 2009.

La ville de Sotteville-lès-Rouen souhaite cependant expliquer en quoi la gare d'agglomération localisée sur son territoire, n'est ni à l'échelle spatiale, ni à l'échelle temporelle de la commune. La gare d'agglomération localisée à Sotteville, non seulement irait à l'encontre de la volonté de développement de la commune telle qu'exprimée dans le PLU, mais elle ne permettrait pas de répondre, pour l'agglomération, aux enjeux liés à un tel équipement. De surcroît, elle hypothèquerait les possibilités d'évolution du fret dont l'ensemble du territoire normand, et pas seulement la commune de Sotteville, a grandement besoin.



1. Du projet urbain de Sotteville à « 100 mètres de ville en plus » : une démarche engagée dès 1989

Sur un territoire communal dont 1/5^e est occupé par une Zone d'Activités, un autre 1/5^e par la gare de triage, et 1/10^e par un hôpital psychiatrique, et où par conséquent les terrains sont rares, nous avons affirmé très tôt notre volonté de « refaire la ville sur la ville », et nous avons mis en place une politique foncière active, patiente et volontariste, qui a permis, en certains endroits stratégiques, en particulier le long de la ligne structurante de transports en commun,

de construire des programmes de logements sociaux et de permettre ainsi une plus grande diversité sociale.

Dès le début des années 1990, la partie Est de la commune a été identifiée comme un secteur à enjeux :

- **enjeu social** d'abord avec quelques situations de précarité prises en compte en priorité dans le contrat de ville. Ce secteur, entre les ponts d'Eauplet et de Quatre Mares, est socialement marqué, isolé de la centralité et traversé par un axe de transit Nord-Sud considéré comme dangereux, - la RD 18, rue de Paris - qui introduit en tout état de cause une coupure. Le chemin de fer et les activités qui lui sont liées (trriage, ateliers de construction et d'entretien, dépôt de machines) ont laissé une forte empreinte sur le territoire, créant une « lanière » entre deux milieux distincts, celui du fer et celui de la ville.

La priorité était donc de penser un projet qui améliore le bien être des habitants.

- **enjeu urbain** ensuite, avec l'existence sur l'emprise de RFF/SNCF de bâtiments désaffectés ou sous utilisés. La vingtaine d'hectares potentiellement mutables est la seule respiration possible pour la poursuite de la ville par un maillage permettant l'inscription de cette frange dans la dynamique urbaine.

- **enjeu de desserte** enfin, avec l'idée d'articuler le projet sur la liaison tram/train Barentin-Elbeuf et un, voire deux arrêts judicieusement positionnés contribuant aux efforts pour désenclaver ce secteur.

C'est ainsi que nous avons progressivement construit au début des années 2000, dans le cadre d'un dialogue permanent avec nos partenaires, en particulier RFF et SNCF, un projet global pour ce quartier, avec l'idée de créer une 3^{ème} polarité, en appui des deux polarités déjà existantes autour de la place Voltaire et autour de la place de l'Hôtel de ville. Cette polarité serait articulée sur la rue Raspail et la rue de Paris appelées à jouer un rôle structurant, la première comme accroche à la centralité, la seconde comme boulevard urbain. L'atelier 231, lieu

100 mètres de ville en plus / Quartier Est - Sotteville-Lès-Rouen



Echelle du grand Paysage

Valorisation du marquage des talus et des "îles" d'encadrement des voies ferrées

Echelle du quartier ou du secteur

Développement d'activités liées au fer - Pôle de logistique urbain

Développement d'activités liées à la filière culturelle

Echelle de l'îlot ou de la parcelle

Mixité à dominante d'habitat - renforcement des fronts d'îlot

Mixité à dominante d'activité ou d'équipement commercial

Mixité à dominante culturelle

Activités

Mutation fonctionnelle d'îlot

Aménagement linéaire de voie formant lien paysager - (re)constitution de trames de plantation - traitement privilégié de l'espace piéton et cycliste (RD 18)

Nouvelle voie



de fabrication pour les arts de la rue, déjà installé constitue le support d'un pôle développé autour d'une filière d'activités culturelles.

Mais un projet urbain à Sotteville-lès-Rouen ne saurait ignorer l'activité ferroviaire, qui a fortement marqué le paysage et qui est non moins fortement ancrée dans la mémoire collective. Il est impératif d'affirmer la continuité de l'activité ferroviaire, mais peut-être sous une forme différente, issue de probables mutations.

En effet, avec l'informatisation et l'automatisation du triage, le temps consacré au triage diminue, le triage de nuit n'existe plus, et il est possible que la surface qui lui est consacrée (actuellement 85 hectares) soit appelée à diminuer.

Par ailleurs, même si la SNCF a abandonné le projet d'aménagement d'un pôle de fret à Sotteville, nous estimons que

la fonction fret pour l'ensemble de la Région, pour les agglomérations de Rouen et du Havre, pour les ports de Rouen et du Havre doit impérativement être renforcée. Actuellement, on sait que l'offre ferroviaire des ports est très insuffisante et que les trajets sont pénalisés par des arrêts obligatoires pour faire passer les trains de voyageurs plus rapides. On sait également que l'objectif d'un développement plus durable passe par un report sur le fluvial et le ferroviaire d'une part importante de l'acheminement par poids lourds.

Le projet de Sotteville « 100 mètres de ville en plus » a bien été pensé de manière à ne pas hypothéquer, de quelque façon que ce soit, les projets de développement du fret encore mal connus à ce jour.

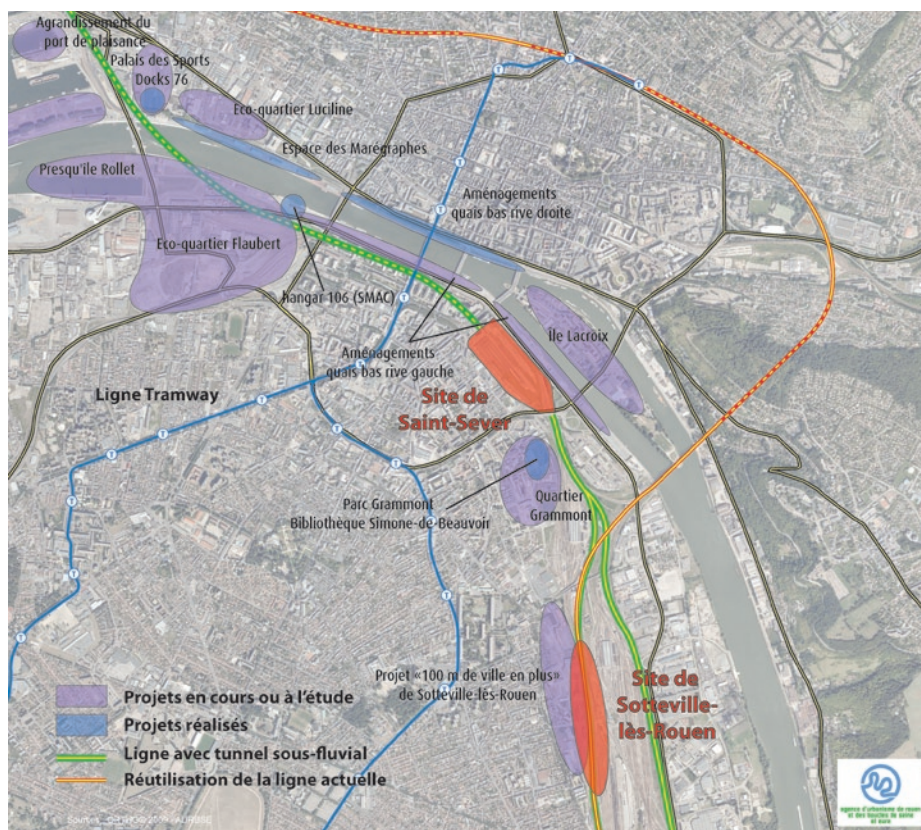
2. Une gare à Sotteville ne répond pas aux enjeux pour l'agglomération

L'installation de la gare d'agglomération à Sotteville mettrait à mal le projet urbain « 100 mètres de ville en plus », tel que nous l'avons imaginé. Ce ne serait pas problématique en soit si, en regard, cette implantation s'avérait être la meilleure pour l'agglomération.

Les intérêts de l'agglomération passeraient alors naturellement avant ceux de la commune. Mais il n'en est rien. L'étude de comparaison des deux sites commandée par la CREA et dont les conclusions sont reprises dans le dossier du maître d'ouvrage montre que les temps de parcours ferroviaires, tout comme les temps de parcours de centre à centre seraient pénalisés dans la solution sottevillaise. L'étude montre également qu'au plan économique, la gare à Sotteville rendrait plus délicate l'émergence d'un quartier d'affaires et que le site n'offrirait pas la meilleure efficacité en terme de desserte en transports en commun multimodale.

C'est que le projet de gare d'agglomération tel qu'il est conçu et dont l'agglomération a besoin (gare de rendez-vous permettant tous les échanges grande

ligne-TER, pôle multimodal, quartier d'affaires) n'est pas à l'échelle de Sotteville-lès-Rouen. Le site n'est pas dans la centralité et ne le sera pas à l'horizon temporel auquel se situe le projet (2020-2025).





Le deuxième argument que nous opposons à l'implantation à Sotteville concerne ses impacts négatifs sur le développement du fret dont tous les acteurs politiques et socio-économiques reconnaissent pourtant l'importance.

En effet, la gare à Sotteville, sans tunnel sous la Seine, ne réglerait en rien la question de la saturation entre Sotteville et Malaunay. Tous les trains, grande ligne, TER et fret

seraient condamnés à cohabiter et la libération de nouveaux sillons pour le développement du fret serait impossible.

De plus, l'implantation de la gare nécessiterait la réorganisation du faisceau de voies à Sotteville, sans que soient connus précisément les besoins liés à l'évolution du fret. Il est probable que les possibilités de développement ultérieur du fret soient dès lors sérieusement hypothéquées.

Pour cet ensemble de raisons la ville de Sotteville-lès-Rouen se prononce résolument en faveur de l'implantation de la gare d'agglomération à Rouen Saint-Sever.

Résumé du cahier d'acteur

Entre les deux options proposées pour l'implantation de la gare d'agglomération, la ville de Sotteville-lès-Rouen dit non à une localisation sur la commune.

La gare d'agglomération, le pôle multimodal et le quartier d'affaires qui lui sont associés ne peuvent trouver place qu'au plus près des emplois et des habitants, c'est à dire dans la centralité. Le site sottevillais n'est pas dans la centralité.

L'option sottevillaise, sans tunnel sous fluvial n'apporte aucune solution à la saturation de la ligne actuelle et ne permet donc pas de dégager de nouveaux sillons pour le fret.

La réorganisation du faisceau de voies qu'impliquerait une localisation de la gare sur Sotteville hypothéquerait les possibilités de développement du fret dont on ne connaît pas à ce jour les conditions et modalités.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)