

Rencontre(s)

16 juin 2011

État d'avancement du dossier de la ligne nouvelle Paris-Normandie

#3



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

Les participants

Pierre Bourguignon, Président de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure,
Député-Maire de Sotteville-lès-Rouen, Vice-Président de la CREA

Jérôme Bourlet de la Vallée, Président du syndicat mixte du SCOT Seine-Eure Forêt de Bord, Conseiller régional

Gérard Ducable, Maire d'Isneauville, Conseiller communautaire la CREA

Jean-Pierre Girod, Président du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande

Christian Greboval, Vice-Président Communauté de Communes Amfreville-la-Campagne

Marie Guguin, Adjointe au Maire de Bois-Guillaume, Conseillère communautaire la CREA

Pascal Houbron, Maire de Bihorel, Vice-Président de la CREA

Brigitte Langlois, Maire de Catenay, Présidente du Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray

Marc Massion, Sénateur-Maire de Grand-Quevilly, Vice-Président de la CREA

Cyrille Moreau, Conseiller communautaire la CREA

Alain Nave, Conseiller communautaire
Communauté de Communes du Plateau de Martainville

Flavien Piazza, Conseiller communautaire Communauté de Communes Portes Nord Ouest de Rouen

Bruno Questel, Maire de Bourgtheroulde-Infreville, Président du Pays du Roumois,
Vice-Président du Conseil Général de l'Eure

Joël Stock, Adjoint au Maire de Caudebec-les-Elbeuf, Conseiller communautaire la CREA

Pierre Aubinais, Communauté de Communes de Seine-Bord

Fabrice Bellomo, Grand Port Maritime de Rouen

Rémi Demarest, CCIT de l'Eure

Julien Duflo, Communauté de Communes Caux Vallée de Seine

Philippe Glorion, Communauté de Communes de Seine-Bord

Corinne Goillot, DDTM de l'Eure

Ingrid Guibey, chambre régionale d'agriculture de Normandie

Igor Kisselef, DREAL Haute-Normandie

Geneviève Larmaraud, AURBSE

Christelle Larsonneur, Grand Port Maritime de Rouen

Yann Lelouard, AURBSE

Laurent Lesimple, CCIT de l'Eure

Alain L'Hostis, IFSTAR

Olivier Marchand, Ville de Sotteville-lès-Rouen

Dominique Mathieu-Huber, AURBSE

Laurent Moreno, AURBSE

Clément Plaa, Conseil Général de l'Eure

Jean-Charles Vincent, Syndicat Mixte Région Caux Seine

Bienvenue à toutes et à tous.
Nous sommes ravis de vous retrouver, et ce, pour deux raisons : la première parce que nous avons mis en route nos rencontres et c'est aujourd'hui la troisième du nom, et la deuxième, parce que vous avez non seulement répondu en nombre, mais vous êtes également bien plus nombreux que prévu, ce qui est bien.

Aujourd'hui nous avons retenu comme thème de nos échanges, l'état d'avancement du dossier de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et son articulation avec les projets locaux, en particulier celui concernant la future gare d'agglomération. Ce thème fait l'objet de nombreuses réunions, dans de nombreux endroits et avec une multitude d'acteurs. Ainsi, pouvoir avoir cet échange sur l'avancement du projet de la ligne nouvelle, lié à la réflexion et au travail des uns et des autres sur les projets locaux, est le véritable intérêt de cette réunion.

Comme vous le savez, nous avons pris le parti d'inviter, à chacune de nos rencontres, une personnalité extérieure dont nous attendons, soit un témoignage, soit un éclairage sur un point particulier. J'ai aujourd'hui le plaisir d'accueillir l'enseignant chercheur à l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), Alain L'Hostis, qui a accepté de venir et que je tiens à remercier. Vous avez, Alain L'Hostis, orienté vos travaux sur les effets de la vitesse ferroviaire, sur l'organisation et la structure du territoire et vous avez travaillé sur les enjeux des gares en ville où la gare est présentée comme le premier lieu urbain vu par le voyageur, le premier élément de voyage vu par le citoyen. Votre contribution nous apportera donc un éclairage intéressant et vous allez ainsi pouvoir travailler avec nous.

En un premier temps, je propose que nous nous arrêtons un instant sur la présentation de l'état d'avancement du dossier. Laurent Moreno, nous rappellera l'historique, puis les scénarii qui seront présentés au débat public en octobre 2011. Ensuite, Geneviève Larraud et Yann Lelouard, reviendront sur le projet de nouvelle gare d'agglomération et en particulier le détail des deux options mises en débat public (l'option du site de Saint-Sever à Rouen et l'option du site de Sotteville-lès-Rouen). Après cela, nous ferons un premier point. Je passe donc sans plus tarder la parole à Laurent Moreno, directeur de notre agence d'urbanisme.

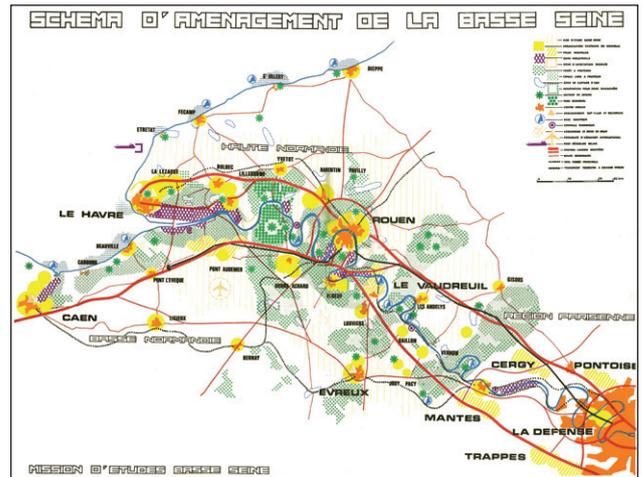
engagement réseaux durable

La dimension nationale du projet

Laurent Moreno

La première chose à relever, concernant ce projet, c'est qu'il n'est pas sorti « tout frais » des cartons. C'est une réflexion sur le développement du territoire autour de la Seine entre Paris, Rouen, le Havre et Caen qui remonte au moins aux années 70 et au schéma d'aménagement de la Basse Seine. On voit bien que cette problématique a une paternité, certains diront le Président de la République, d'autres Antoine Grumbach, qui est multiple et lointaine. Déjà en 1971, les dimensions portuaires, industrielles, urbaines et de réseaux étaient au cœur des préoccupations. Elles ont été mises en œuvre et ont participé au développement, notamment industriel, de la vallée de la Seine, peut-être de manière incomplète avec la question du désenclavement du port du Havre qui se pose toujours aujourd'hui mais qui était déjà présente parmi les préoccupations. Comment ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui s'appelait autrement il y a encore dix ans, a-t-il été pris en compte dans les schémas nationaux ? En fait, il ne figure pas de manière continue dans les schémas nationaux, ni sous la même forme, ni sous le même nom. C'est important d'avoir ceci présent à l'esprit, car dès 1992, dans le premier schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse il y a une ligne nouvelle en projet, une ligne nouvelle en « Y » Paris-Rouen et Paris-Caen, dans un schéma national comprenant 16 projets de lignes à grande vitesse, c'est-à-dire à peu près 3 500 km de lignes. Alors, 700 km sont déjà réalisés et 550 km sont en cours de construction.

Si l'on avance dans le temps, notamment en 2003, il y a la concrétisation dans ce qu'on appelait à ce



Source : schéma d'aménagement de la basse Seine, Haute-Normandie, 1971

moment là, le schéma multimodal des services de transports. Il avait pris à son compte un premier développement émanant des acteurs locaux, notamment des Régions autour de « la Liaison Rapide Normandie-Vallée de Seine » : la LRNV. Ce projet avait trois volets : une première phase, qui a été réalisée, consistait à améliorer le fonctionnement de la ligne Paris-Mantes par Poissy : cette amélioration a permis de cadencer les trains vers Paris à partir de 2009. Les deuxième et troisième phases, qui n'ont pas pu être mises en œuvre, étaient à la fois ce qu'on appelait ELEONOR, c'est-à-dire la liaison rapide avec Roissy et le doublement des voies entre Mantes et Epône qui est aujourd'hui de nouveau à l'ordre du jour. Finalement, entre 1996 et 2003, localement, notamment grâce aux contrats de projets, qui s'appelaient à ce moment Contrats de Plan Etat-Région, un certain nombre d'objectifs d'amélioration de la ligne ont été mis en œuvre.

Le projet de liaison ferroviaire est un projet national mais qui a de fortes résonances locales. L'année 2003 voit le lancement, sous co-maîtrise d'ouvrage de la Région Haute-Normandie et du Syndicat mixte pour le SCoT Rouen-Elbeuf, des études de valorisation du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine Rouen-Elbeuf. Déjà en 2003, les acteurs locaux et les

élus sentent et comprennent qu'il y a une difficulté de fonctionnement liée à l'organisation du nœud ferroviaire rouennais. Les CIACT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires) en 2005 et 2006 confirment la nécessité de mener à terme les projets inscrits aux Contrats de Plans État-Région.

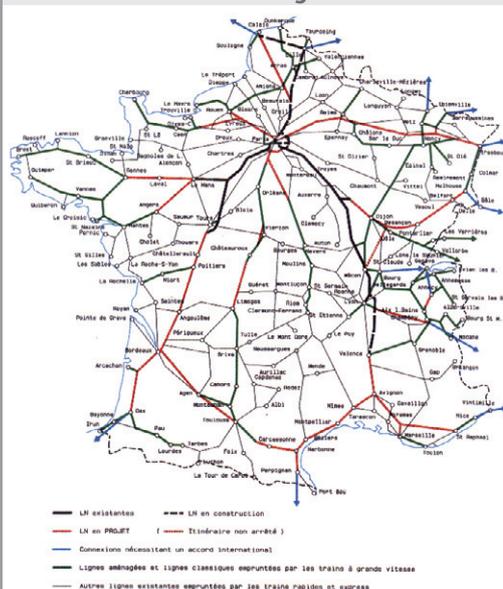
En 2008 est lancée la consultation internationale du Grand Paris qui se fait sur un territoire ciblé, mais qui, notamment avec les propositions d'Antoine Grumbach, vient faire le lien avec ce qui se passe ici. En octobre 2008, la desserte de la Normandie est citée dans le projet de loi Grenelle 1. Mais dans le même temps, si l'on regarde les cartes produites par Réseau Ferré de France, tous les projets normands ont disparu, à la fois dans les grands projets ferroviaires à l'horizon 2020, c'est-à-dire ceux qui sont à engager rapidement, et à la fois dans les grands projets ferroviaires à un horizon plus lointain.

Dans la consultation sur le Grand Paris, parmi les équipes d'architectes mandatées sur cette réflexion, l'une propose d'étendre le territoire au-delà de ce qui avait été demandé : c'est l'équipe d'Antoine Grumbach qui fait une proposition très axée sur la mobilité et le transport et qui ré-ouvre le débat d'une manière lointaine, en évoquant une gare sur Rouen qui soit dissociée de la centralité et une liaison ferroviaire à grande vitesse Paris-Rouen-Le Havre, en oubliant Caen, autour de laquelle il développe un réseau de transport hiérarchisé. Le 6 avril 2009, Dominique Bussereau, à l'époque Secrétaire d'État aux transports, annonce dans un discours à Caen un plan d'amélioration de la desserte ferroviaire de la Basse-Normandie. Le 29 avril 2009, le Président de la République à la Cité de l'architecture, ouvrant l'exposition sur le Grand Paris, puis le 16 juillet 2009 au Havre, annonce dans ses discours « un transport rapide, un TGV qui reliera Paris au Havre par Mantes et Rouen en 1h15 et qui profitera également aux deux régions normandes ». Le 5 août 2009, le projet revient, inscrit dans la loi Grenelle parmi les programmes supplémentaires de lignes à grande vitesse et en octobre 2009, Dominique Bussereau installe le comité de pilotage de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, qui a aussi une dimension multirégionale, car il comprend les élus franciliens, hauts-normands et bas-normands. Sa présidence est confiée au Préfet Jean-Pierre Dupont. En 2010, le projet réapparaît dans les cartons de RFF sous la dénomination symbolique de « desserte de la Normandie ».

Le dernier schéma disponible est l'avant-projet consolidé de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), qui est une émanation nationale et

1992 La « LGV Normandie » apparaît dans le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse publié en **avril 1992**.

Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse



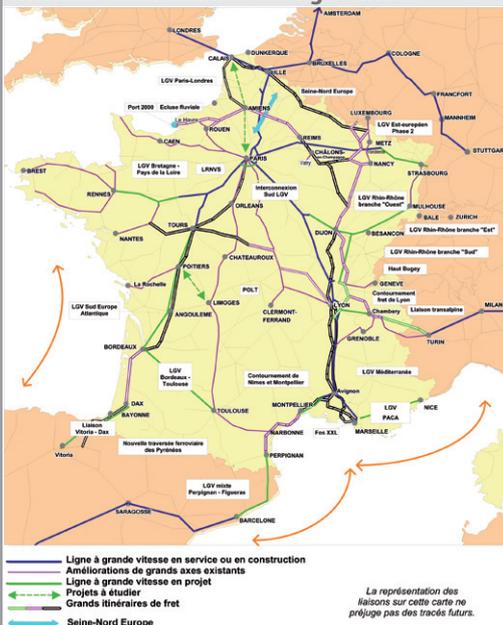
Source : CNR, 1992

1996 Lancement des études de la Liaison Rapide Normandie Vallée-de-Seine (LRNVS) pour remplacer la « LGV Normandie » déclarée non rentable.

2001 Signature du protocole d'accord sur le projet LRNVS entre le ministre des transports et les présidents de Régions en **janvier 2001**.

2003 **Le 18 décembre 2003**, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) présente 50 projets pour une France attractive et une Europe dynamique et réaffirme son soutien au projet LRNVS.

Infrastructures ferroviaires, portuaires, fluviales et maritimes à long terme



Source : CIADT, 2003

La représentation des liaisons sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs.

2003 Lancement des études de valorisation du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine Rouen-Elbeuf.

2006 **Mars 2006** : Engagement du CIACT pour les projets engagés des CPER.

2008 **Juin 2008** : Lancement de la consultation internationale du Grand Paris.

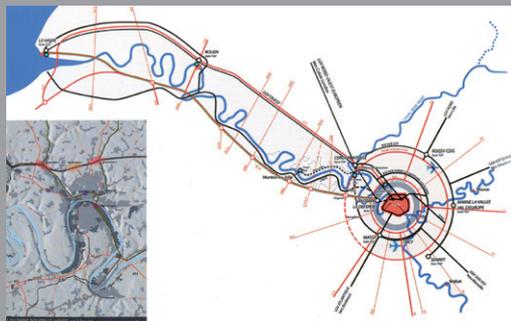
Octobre 2008 : La « desserte de la Normandie » est citée dans le projet de loi Grenelle 1.

2009 En **janvier 2009**, le projet n'apparaît pas dans les projets RFF.



Source : RFF, 2009

En **mars 2009** sont présentés les travaux des équipes d'architectes-urbanistes sur le Grand Paris, dont la vision d'Antoine Grumbach.



Source : © Antoine Grumbach & Associés

6 avril 2009 : D. Bussereau présente à Caen un grand plan d'amélioration de la desserte ferroviaire de la Basse-Normandie.

29 avril 2009 : Discours du Président de la République sur le Grand Paris à la Cité de l'architecture et du patrimoine où est évoqué « la grande vitesse sur l'axe Le Havre-Paris qui mettra Le Havre à une heure de Paris ».

16 juillet 2009 : Le Président de la République annonce dans son discours au Havre « un transport rapide, un TGV, qui reliera Paris au Havre par Mantes et Rouen en une heure et quart et qui profitera également aux deux régions Normandie ».

2009 Le **5 août 2009**, la « loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement » est publiée au journal officiel. La « desserte de la Normandie » apparaît au « programme supplémentaire de LGV ».

Principaux projets de lignes à grande vitesse issus du Grenelle de l'environnement



Source : MIEDDM, 2009

Octobre 2009 : Installation du comité de pilotage Ligne Nouvelle Paris Normandie présidé par Jean-Pierre Duport.

En **décembre 2009**, la « proposition de loi relative à la ligne à grande vitesse Paris-Normandie », en première lecture au Sénat, soumet l'inscription de la ligne au Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT).

2010 En **janvier 2010**, la liaison vers la Normandie apparaît dans les grands projets ferroviaires RFF à partir de 2020.



Source : RFF, 2010

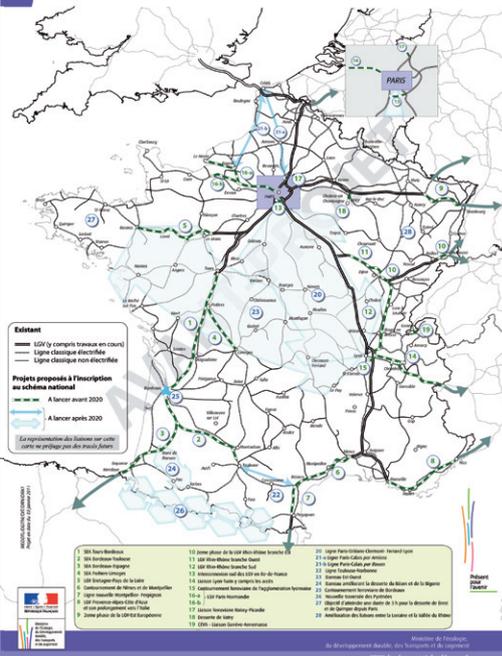
2010 Le **4 mai 2010**, le colloque « Paris – Rouen – Le Havre, Seine d'Avenir » se déroule au Havre, à l'invitation de MM Rufenacht, Delanoë et Fabius, donnant lieu à une déclaration finale dont les signataires se sont accordés sur « la nécessité de mener rapidement les études » pour cette future ligne ferroviaire.

En **juin 2010** sont envoyées les contributions des collectivités locales et agences d'urbanisme sur les fonctionnalités attendues de la Ligne Nouvelle, à la demande de Jean-Pierre Duport.

En **juillet 2010**, le projet LNPN est inscrit à l'avant projet du SNIT sous le nom « LGV Paris Normandie » et repris à l'avant projet consolidé en janvier 2011.

Schéma national des infrastructures de transports

Principaux projets de développement ferroviaire proposés à l'inscription



SOURCE : NIEDDIN, 2011

2011 Le **23 mai 2011** le colloque « Axe Seine Acte II » a lieu à Rouen, à l'invitation de MM Fabius, Delanoë, Philippe, au cours duquel il a été rappelé que « Grâce à la mobilisation de l'ensemble des élus et acteurs locaux, et comme il avait été demandé dans la déclaration finale signée au Havre, le débat public sera ouvert en octobre 2011 ». La rapidité d'exécution des études menées par le maître d'ouvrage RFF a été également soulignée.

ministérielle : le projet de ligne nouvelle y est inscrit. Cependant, cette inscription appelle quelques commentaires. En effet, le SNIT est particulièrement ambitieux. Fabriqué dans l'émotion du Grenelle, il contient des dispositions annoncées, dont on sait que leur mise en œuvre sera difficile, notamment pour des questions budgétaires. Depuis les années 1980, depuis la première ligne à grande vitesse, on a en France construit environ 2 000 km de lignes en commençant par Paris-Lyon et en développant le réseau en étoile à partir de cette première branche. Le SNIT prévoit d'engager avant 2020, 2 400 km de lignes nouvelles. Cela veut dire qu'en moins de dix ans, on ferait ce qu'on a fait en trente ans, même plus. Il importe donc d'agir, pour faire remonter le projet de la ligne nouvelle en bonne place dans la liste des projets du schéma national, étant entendu que certains sont déjà financés ou en voie de l'être : Bretagne-Pays de la Loire, Tours-Bordeaux qui est le prolongement de la ligne vers l'Espagne, le prolongement du TGV Est jusqu'à Strasbourg, le TGV Rhin-Rhône. Il est probable que tous les projets, 19 au total, ne seront pas immédiatement financés. On peut toujours dire que l'architecture nationale des schémas de transport résulte d'une volonté politique : par exemple, dans le temps où l'on a construit 2 000 km de lignes ferroviaires en France, on construisait 11 000 km d'autoroutes, soit cinq fois plus. Il y a bien des questions de choix de mode de transport, et 11 000 km d'autoroutes, en terme financier, ce n'est pas rien.

Mais on sait bien que les modalités de financement ne sont pas les mêmes et que la question qui reste importante est de savoir à quel horizon le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie pourra être mis en œuvre. S'il est largement porté par les acteurs locaux, validé par les acteurs nationaux, grâce notamment au travail considérable réalisé par le comité de pilotage présidé par Jean-Pierre Duport, dans sa dimension nationale et dans le cadre des comités territoriaux, notamment dans le respect des délais et même dans l'accélération des délais du débat public, malgré tout, des incertitudes persistent. En ce qui concerne le calendrier, les délais maximums nous amèneraient jusqu'en juin 2012. À l'échelle du territoire local et régional, les Élus, Bertrand Delanoë, Edouard Philippe, Laurent Fabius, notamment dans le cadre du colloque Axe Seine acte II qui a eu lieu le 23 mai à Rouen, ont demandé que RFF, le maître d'ouvrage, se prononce à l'issue du débat public, et au plus tard pour mars 2012. Cela constitue, effectivement, une accélération assez considérable de ces délais.

aménagement mobilités fret ferroviaire

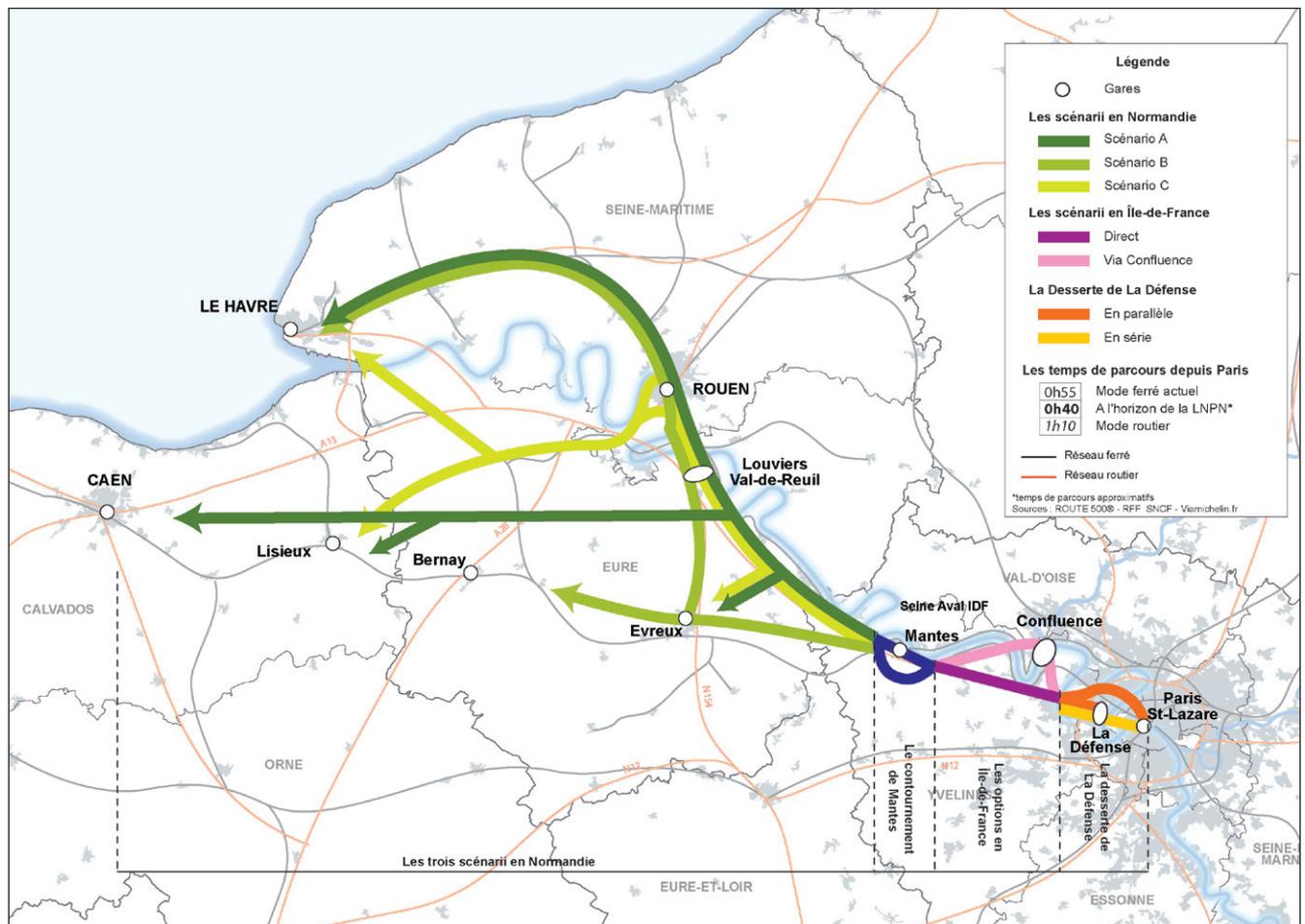
La LNPN et la nouvelle gare d'agglomération

Laurent Moreno

Voici maintenant les scénarii qui seront portés au débat public. Parmi les facteurs communs, validés par RFF, notamment dans le cadre du travail du comité Duport, il s'agit de traiter le problème de saturation de la ligne entre Paris et Mantes (priorité des priorités), de réaliser une nouvelle gare urbaine

d'agglomération en rive gauche et de traiter la saturation du nœud rouennais puisque les deux sont intimement liés (c'est également une priorité), de maintenir une desserte de centre à centre vers Paris Saint-Lazare et vers La Défense et d'insister, car à l'origine du projet, cela n'a sûrement pas été fait

Les scénarii de la LNPN



Facteurs communs aux scénarii

- Traiter le problème de saturation de la ligne entre Paris et Mantes.
- Réaliser une nouvelle gare urbaine d'agglomération Rive Gauche et traiter la saturation du nœud ferroviaire de Rouen.
- Offrir une desserte de centre à centre (Paris Saint-Lazare et La Défense).
- Amélioration des temps de parcours (45 minutes pour

- Rouen-Paris, 1 heure 15 pour Le Havre-Paris et Caen-Paris).
- Améliorer la desserte du territoire normand, les liaisons entre les villes normandes et avec Paris.
- Multiplier les destinations à partir de la Normandie (desserte des grandes métropoles françaises et européennes, raccordement à Roissy et au réseau européen à Grande Vitesse).
- Des gares en lien étroit avec les villes.
- Contribuer à l'amélioration de la desserte des sites portuaires, logistiques et industriels pour le fret ferroviaire.

suffisamment, sur la dimension fret ferroviaire qui est une dimension essentielle pour regarder l'économie générale du projet en terme d'organisation du réseau, mais aussi en terme de développement économique du port du Havre, du port de Rouen et des sites logistiques et industriels.

Les 3 scénarii pour la Normandie sont donc les 3 tracés représentés sur la carte (page ci-contre). Il y a le contournement de Mantes. Entre Mantes et la Défense, on passe soit par Confluence, soit au sud de la Seine, c'est-à-dire à peu près là où on passe actuellement. Et sur l'option de desserte du cœur de Paris, soit on va directement à Saint-Lazare et directement à La Défense, soit on va et à La Défense, et à Saint-Lazare, ce que RFF appelle desserte « en parallèle » et desserte « en série ». L'idée étant que la

gare de La Défense soit dans les deux cas desservie. Je passerai plus rapidement sur l'Île-de-France, car c'est d'une grande complexité, bien que cela se soit beaucoup éclairci ces derniers temps. Le projet tel qu'il est aujourd'hui dans les cartons pour l'Île-de-France, avec l'option gare de Confluence et avec l'option de passage par le sud ou par le nord, est estimé entre 3,5 et 5 milliards d'euros selon la variante, c'est-à-dire à peu près la moitié de ce que coûtera la ligne dans sa totalité. On retiendra les 3 options de gare pour La Défense (Nanterre université, la Folie et Grande Arche) en sachant que seules Nanterre université et la Folie permettent de fonctionner en ligne, c'est-à-dire que les trains s'arrêtent d'abord à La Défense, puis continuent sur Paris Saint-Lazare. L'option Grande Arche, elle, ne permet pas cette liaison. En Normandie, il y a 3 scénarii.

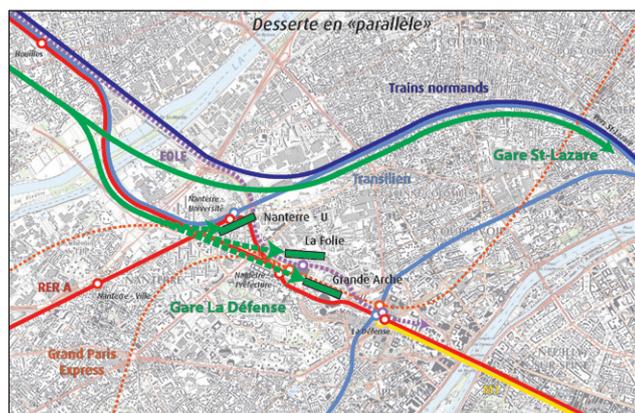
Dans le scénario A, le débranchement vers Caen se fait plus près de Rouen.

Dans le scénario B, une gare nouvelle est envisagée au nord d'Évreux.

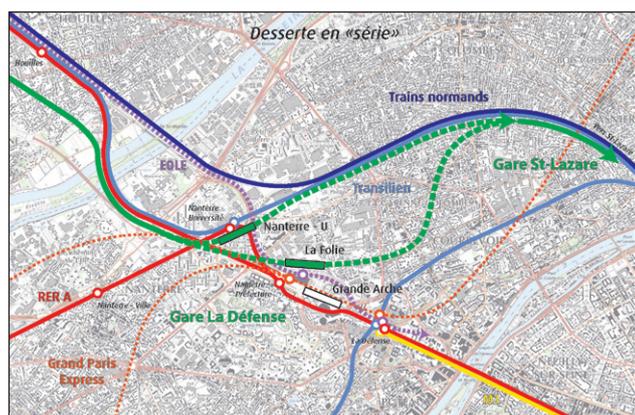
Le scénario C est un peu plus complexe et impose un franchissement de la Seine également sous fluvial, mais au droit de l'estuaire et un tracé en zones naturelles remarquables, notamment la vallée de la Risle, ce qui, en terme écologique, pose des questions. Ce scénario impose aussi le passage sur Rouen en rive gauche de la Seine dans des sites relativement contraints en terme industriel.

Sur la base du scénario A et au regard des temps de parcours qui sont possibles si ce scénario était mis en œuvre, il est intéressant de noter que les gains les plus forts sont réalisés entre les villes normandes et pas forcément entre Rouen et Paris où l'on passe de 1h10 à 45 minutes, gain qui est moins considérable. Entre Rouen et Évreux (aujourd'hui, il n'y a pas de liaison ferroviaire directe on met, avec changement, 1h30), l'idée est de descendre à 30 minutes. Rouen-Évreux en 30 minutes, et Rouen-Caen en 50 minutes : sur ces deux liaisons on divise par deux le temps de déplacement, ce qui n'est pas rien en terme de facilité d'usage et de praticité.

Les options de desserte et de nouvelle gare à La Défense



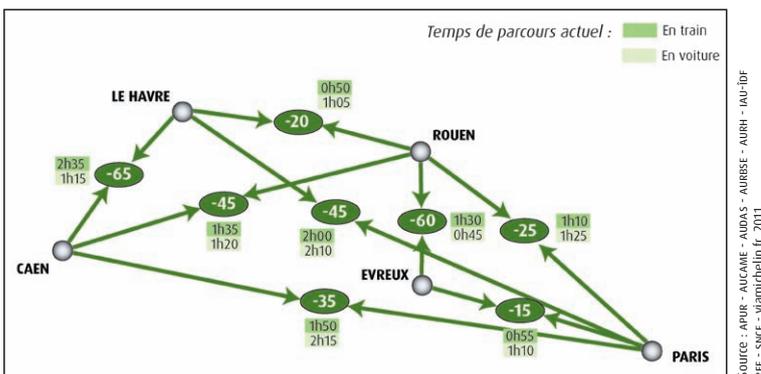
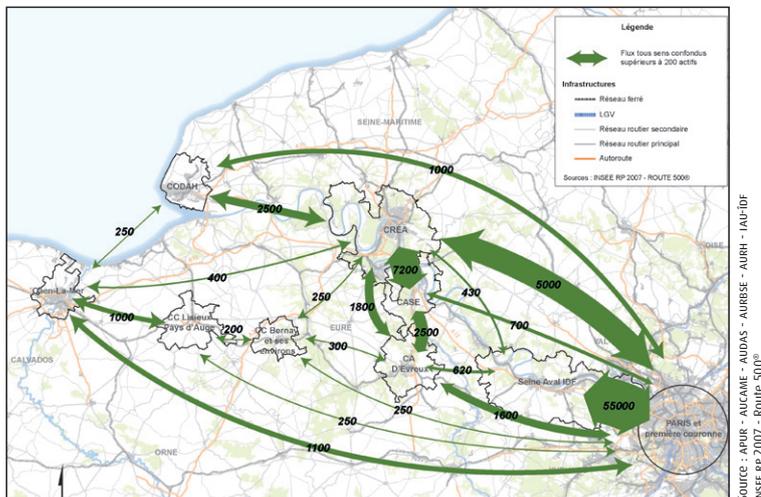
SOURCE : RFF - AURBSE



SOURCE : RFF - AURBSE

Il y a aussi la dimension fret qui est importante, car elle ressurgit, notamment au regard de l'impérieuse nécessité de desservir et de désenclaver le port du Havre et de desservir de manière fine, permanente et continue le port de Rouen. Un certain nombre d'améliorations de ces lignes fret, en

Gain de temps de parcours ferroviaire (en minutes) après la LNPN



particulier celle en cours concernant la ligne Motteville-Serqueux-Gisors, dont le projet d'électrification figure au contrat de projets, n'est pas la solution unique aux questions de désenclavement des ports de Rouen et du Havre. Il y a donc intérêt, sur certaines portions de la ligne nouvelle, notamment celle entre Motteville et le Havre ou celle entre Rouen et Evreux - qui est intéressante, car elle permet ensuite d'imaginer de descendre vers Orléans, en particulier dans la plaine céréalière pour l'alimentation du port de Rouen - d'envisager de tirer profit de la nouvelle infrastructure pour lui donner une fonctionnalité fret. Sur les fonctionnalités de la ligne nouvelle, il n'y a donc pas que la question des voyageurs mais économiquement, industriellement, maritiment parlant, il est impératif que la dimension du fret soit au cœur du projet. Je passe maintenant la parole à Geneviève Larmaraud sur la nouvelle gare d'agglomération.

Geneviève Larmaraud

Ce premier élément permet de refaire l'historique des travaux menés en vue d'une nouvelle gare d'agglomération à Rouen, travaux qui ne sont pas récents et on peut effectivement se réjouir aujourd'hui de voir que la problématique de la gare est reprise dans les préoccupations de RFF car pendant un temps, avec les premières déclarations liées à la ligne nouvelle, cette préoccupation avait été oubliée.

Historique

- 1994-2001 : Elaboration du Schéma Directeur de Rouen Elbeuf
- 2003-2005 : Etudes de valorisation du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine Rouen-Elbeuf :
 - Gare d'agglomération
 - Capacité et exploitation
 - Système tram-train
- 2006-2009 : Pré-études fonctionnelles
 - Projet urbain associé à la gare
 - Précision de la localisation
 - Enquête sur la mobilité des usagers de la gare de Rouen
 - Desserte tram-train
 - Caractéristiques et contraintes du tunnel sous fluvial
- 2008-2009 : Concertation

Les premières réflexions remontent à l'élaboration du Schéma Directeur Rouen-Elbeuf dans la période de 1994 à 2001. Elles avaient mis en évidence trois types de questionnements. D'abord avait été identifiée la saturation de la ligne ferroviaire et singulièrement de l'étoile ferroviaire rouennaise ; en second lieu, il avait été admis que le positionnement de la gare actuelle, responsable de cette saturation interdisait aussi toute extension qui permettrait de faire face à des évolutions de trafic. Troisième élément de la réflexion, le constat du retard de l'agglomération de Rouen par rapport à d'autres agglomérations de même niveau, par rapport à l'accueil de fonctions métropolitaines supérieures qui était largement partagé. Par conséquent, s'intéresser à une nouvelle gare d'agglomération pouvait aussi être l'occasion de réfléchir à une stratégie économique vis-à-vis notamment du tertiaire supérieur.

Les points durs du réseau actuel



Source : oehrh® 2009 - Région Haute-Normandie - AURBSE

Ces trois éléments ont été fortement rappelés dans le Schéma Directeur et quatre sites possibles pour la gare ont d'ailleurs été étudiés à l'époque, deux en rive droite, deux en rive gauche, mais le Schéma Directeur n'a pas statué et a renvoyé très clairement à des études à mener ultérieurement. Dès lors, à partir de 2003, le Syndicat mixte - qui avait à l'époque en charge la mise en œuvre du Schéma Directeur - a engagé en co-maîtrise d'ouvrage avec la Région Haute-Normandie, un certain nombre d'études de valorisation du réseau ferroviaire ainsi que, et ce point a été pris en compte dès le départ, de désaturation car ce problème avait été clairement identifié. Trois types d'études ont été menées de façon concomitante : une étude sur la gare en essayant de rechercher le meilleur site possible, une étude sur les capacités de la ligne et son exploitation et donc des prévisions de trafic à horizon 2020 et une étude de faisabilité d'un système tram-train reliant Barentin-Rouen-Elbeuf qui figurait au Schéma Directeur, de même que dans le Plan de Déplacements Urbains. Cette ligne tram-

train était vécue comme l'amorce d'un réseau plus ambitieux de liaisons de périphérie à centralité. Ce premier volet de trois études a été financé de façon tripartite : le Syndicat mixte, la Région mais également l'État puisque des crédits figuraient dans le Contrat de Plan État Région de l'époque.

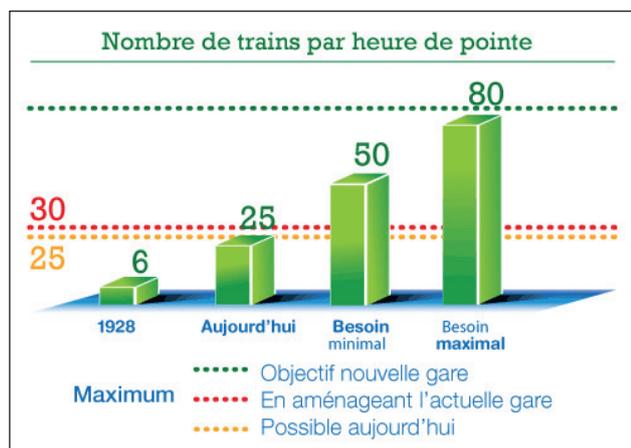
À l'issue de cette phase, le comité de pilotage, qui rassemblait l'ensemble des acteurs locaux en responsabilité, la SNCF et RFF, a pris la décision que le site répondant le mieux aux objectifs était celui de Saint-Sever assorti d'un tunnel sous fluvial. Ce comité de pilotage a décidé d'engager un deuxième cycle d'études cofinancé par l'ensemble des partenaires du comité de pilotage, signataires d'un accord cadre. Ces études ont notamment permis de vérifier le projet urbain associé à la gare : quel tertiaire on vise, quelle est la signification de ce projet, quelle est la localisation plus précise de la gare sur le site de Saint-Sever. On a également continué à travailler sur le tram-train avec deux options à affiner (un passage à l'est et un passage à l'ouest), et on a lancé, en mars 2007, une enquête en gare de Rouen pour connaître un peu mieux les usages de la gare.

Cette série d'études n'était pas terminée quand, en 2008 il a été décidé de lancer une concertation à Rouen et dans la région. On se situait alors dans une perspective de saisie de la Commission Nationale du Débat Public sur le projet gare avec RFF, et on se disait que tout ce qui serait fait en amont en terme de concertation serait un plus à livrer au débat public. La concertation s'est déroulée en 2008-2009 en trois étapes : une première étape avec les acteurs socio-économiques, une deuxième étape avec les associations et les conseils de quartiers de Rouen et une troisième étape avec le grand public. La concertation n'était pas achevée à l'automne 2009 lorsque, d'une part s'organisait la méthode de travail sur la ligne nouvelle suite aux déclarations du Président de la République, d'autre part se constituait la CREA qui changeait un peu la donne, puisqu'elle annonçait la dissolution programmée du Syndicat mixte pour le SCOT.

Quelques éléments concernant la gare d'agglomération : la gare actuelle se situe en rive droite, dans un tissu extrêmement urbanisé - complètement dans la centralité - entre deux tunnels et l'on peut dire que ce positionnement est responsable des points durs que l'on trouve sur la ligne et de la saturation du réseau. Les points durs sont d'abord la section que l'on trouve entre le pont d'Euaplet et la gare rive droite qui est une section à deux voies dans des tunnels qu'il est très difficile d'élargir, les

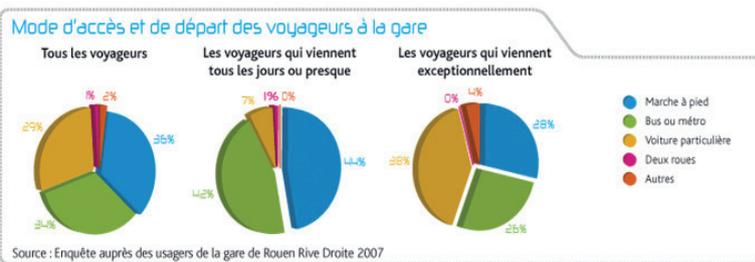
autres points durs sont les bifurcations : la bifurcation de Darnétal qui permet d'aller vers Amiens et Lille et qui est également à deux voies, la bifurcation de Tourville qui permet d'aller vers Caen, la bifurcation de Malaunay qui permet d'aller vers Dieppe. Le dernier point dur important est la gare elle-même, car ses quais de 300 mètres seulement sont insuffisants. La gare actuelle ne peut pas, par exemple, accueillir deux rames de TGV.

Les fonctionnalités de la gare, prévues à l'époque des études, mais qui sont toujours d'actualité, doivent d'abord permettre de répondre aux besoins de mobilité futurs. La gare actuelle date de 1928 et à l'époque, il y avait 6 trains par jour aux heures de pointe. Actuellement, il y en a 25 et en faisant un peu d'aménagements, on peut amener cette capacité à 30 trains par jour. Les besoins qui ont été estimés à l'horizon 2020 se situent entre 50 et 80 trains par jour aux heures de pointe et donc, la gare actuelle ne permet pas, en toute hypothèse, de les satisfaire.



La deuxième fonctionnalité attendue dans cette gare, et ne perdons pas de vue que l'on travaille sur une gare pour un siècle, est que ce soit une gare de rendez-vous, c'est-à-dire une gare sur le modèle de ce qui se fait en Suisse permettant à tous les trains TER d'arriver à peu près en même temps et de repartir en même temps. Cela permet aux usagers de faire l'ensemble des correspondances dans un temps limité. C'est évidemment un plus, qui nécessite un nombre de voies important, de mémoire je crois qu'il y en avait 12, c'est extrêmement dimensionnant pour le projet lui-même. Mais, dans la mesure où l'on travaille sur une gare du XXI^e siècle, il faut se donner toutes les possibilités les plus intéressantes.

Toujours dans les fonctionnalités, cette gare doit être un lieu d'inter-modalité. En effet, dans l'enquête réalisée en mars 2007, deux choses ressor-



taient : d'une part, la moitié des voyageurs venaient en gare de Rouen pour aller travailler ailleurs et pas uniquement à Paris mais également à Dieppe, au Havre, etc., d'autre part, la moitié des voyageurs venaient à Rouen pour un emploi, pour les études. Et cela nous a influencé pour dire que la gare devait impérativement être dans la centralité puisque les usagers y venaient pour y exercer une activité. Or, c'est sur la commune de Rouen qu'il y a le nombre d'emplois le plus important avec 75 000 emplois à l'époque et probablement plus aujourd'hui.

L'enquête a par ailleurs mis en évidence que, dans la gare rive droite, les usagers venaient à hauteur d'un tiers à pied, à hauteur d'un tiers en transports en commun, à hauteur d'un tiers en voiture ce qui est extrêmement intéressant et qu'il faut retrouver dans la nouvelle gare.

La troisième fonctionnalité attendue c'est un pôle tertiaire en position stratégique : la gare est l'occasion de repenser un vrai projet urbain autour, avec un quartier de vie mais également une stratégie de développement du tertiaire supérieur. À l'époque, 7 sites ont été étudiés, 7 sites qui se trouvaient dans la centralité ce qui est, bien évidemment, une contrainte de départ puisqu'on n'est pas allé chercher des sites excentrés. 4 sites se situaient en rive droite et 3 sites en rive gauche et l'ensemble de ces sites ont été interrogés au regard d'une analyse multicritères par rapport à l'accessibilité (accès routiers, transports en commun actuels et futurs), par rapport à l'insertion urbaine et environnementale, par rapport aux potentialités du site en terme de développement économique (y a-t-il possibilité de faire un quartier d'affaires ?), par rapport aux difficultés techniques et de coûts, par rapport à la compatibilité avec la desserte de type tram-train et la faisabilité d'insertion d'une manière plus générale. Au vu de cette analyse multicritères, un certain nombre de sites ont été éliminés. Deux sont restés en lice assez longtemps, à savoir deux sites en rive gauche, la gare d'Orléans et la gare Saint-Sever. Le site d'Orléans paraissait intéressant parce que proche du quartier Flaubert qui commençait à émerger mais il a été abandonné car ce site imposait une gare souterraine à plus de 30 mètres

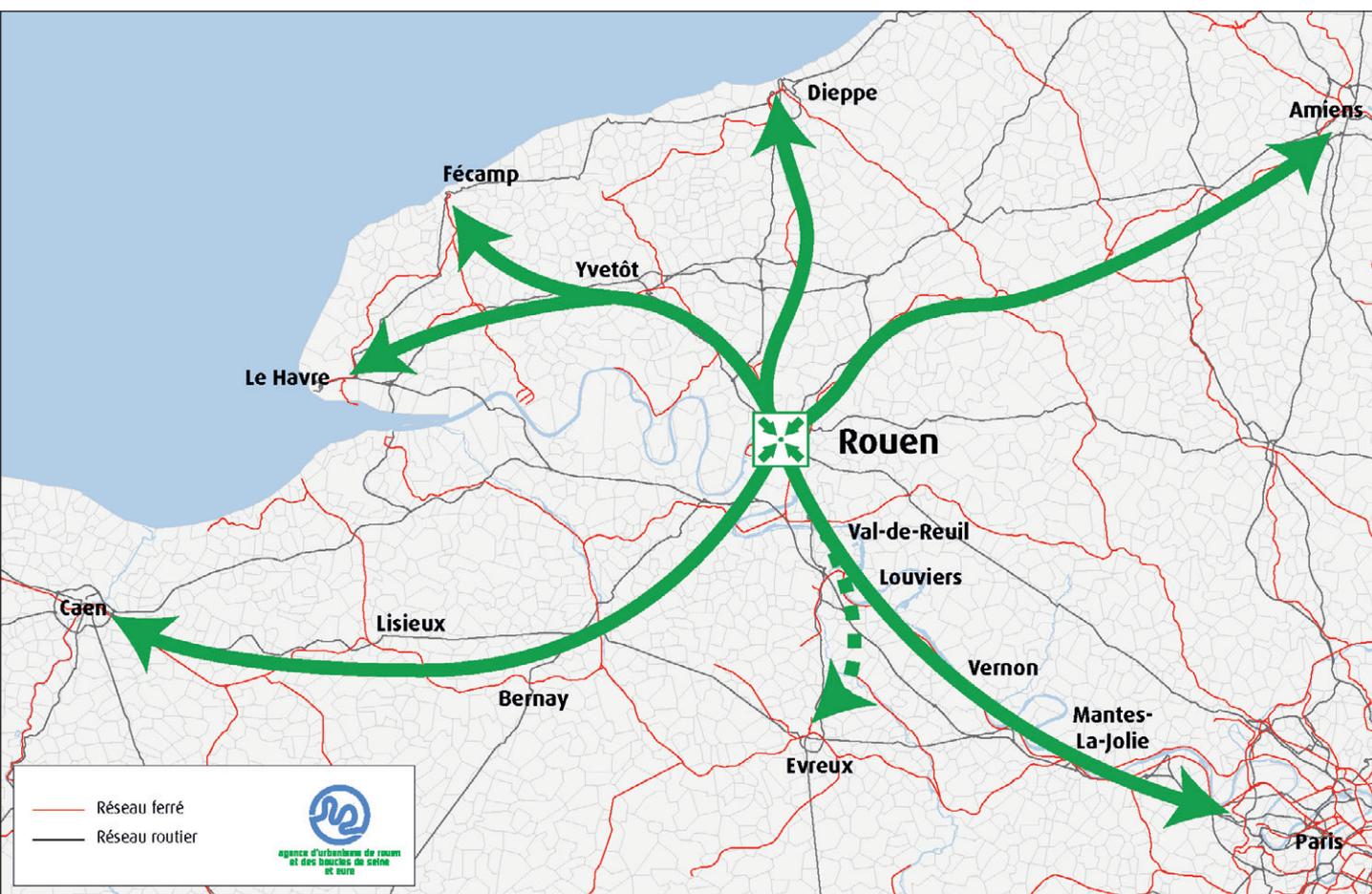
en raison des contraintes liées au tunnel. En effet, Orléans comme Saint-Sever, nécessitent un tunnel pour, d'une part, désaturer la partie Eauplet-Malau-nay et, d'autre part, ne pas pénaliser les Havrais avec une gare en rebroussement.

Au moment de la concertation, on était bien sur Saint-Sever, même si la localisation du projet sur le site n'était pas figée, car un certain nombre d'études encore en cours, regardaient les meilleures localisations possibles. À l'époque, trois localisations ont été étudiées : sur le site de l'ex Sernam, sous le Cours Clémenceau, sur les quais. Cette dernière localisation fut rapidement abandonnée, car elle posait des problèmes techniques trop importants

par rapport aux ponts, par rapport à la fragilité des quais et aussi parce qu'elle supposait une gare sur deux niveaux, ce qui, du point de vue de la SNCF posait des problèmes d'exploitation. Deux sites ont été plus spécialement regardés dans le cadre de la concertation : sous le Cours Clémenceau et le site du Sernam et, à l'issue de la concertation qui a montré une forte acceptabilité du projet, un consensus s'est dégagé en faveur du site de Saint-Sever en octobre-novembre 2009.

Je passe la parole à Yann Lelouard qui va parler de ce projet dans le cadre de la ligne nouvelle et dans le cadre du futur débat en détaillant les deux options en discussion.

Une gare de rendez-vous



Yann Lelouard

Les deux sites portés au débat public pour l'implantation de la nouvelle gare sont le site de Saint-Sever au niveau du Sernam, issu de la concertation et le site au niveau du bâtiment voyageurs de Sotteville-lès-Rouen qui permet d'éviter la construction du nouveau franchissement sous-fluvial en réempruntant les infrastructures existantes via le pont d'Eauplet.

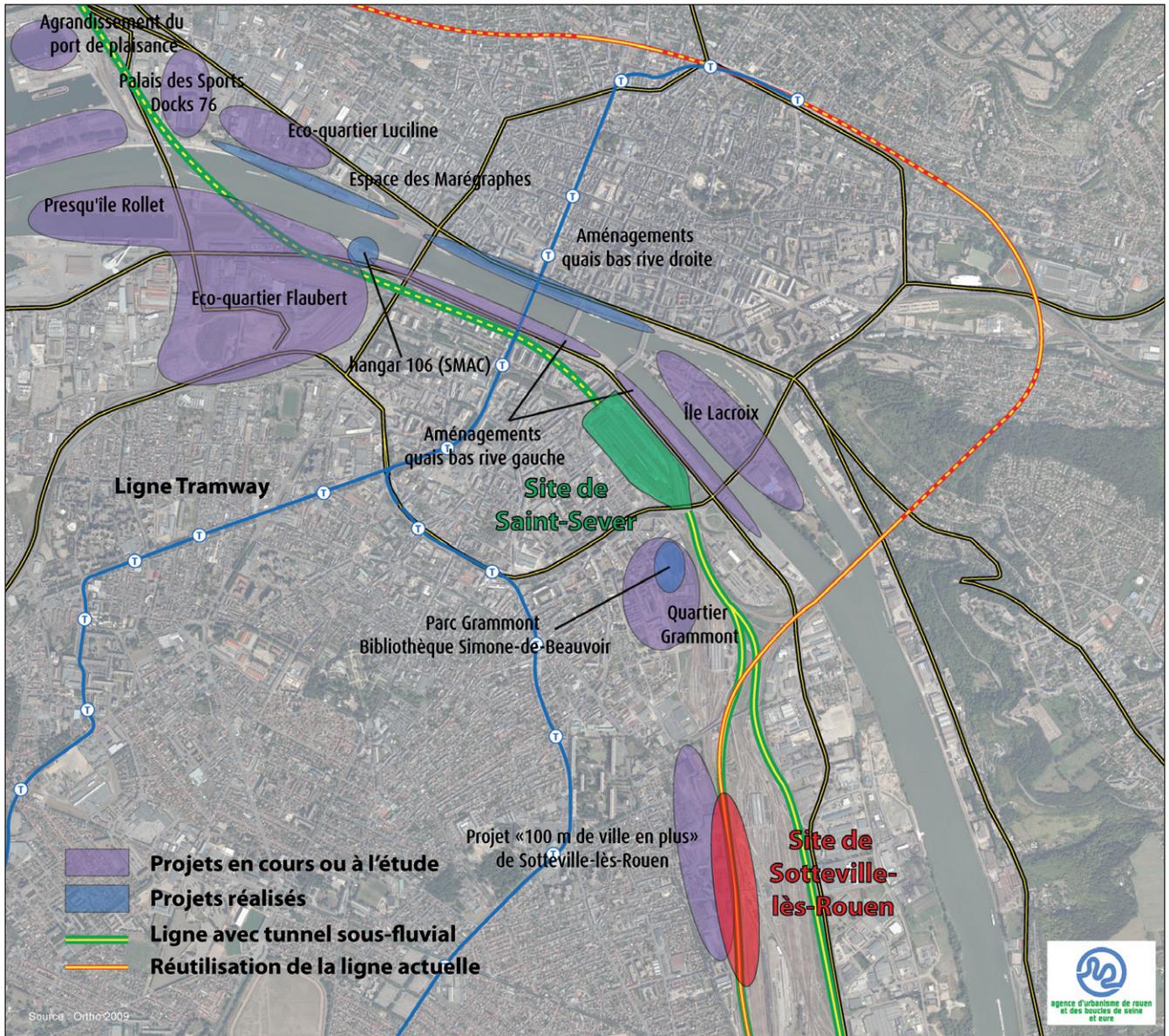
Le site de Saint-Sever présente de nombreux avantages. Il permet d'implanter et de construire l'ouvrage hors exploitation, il sous-entend un passage sous-fluvial qui va permettre de désaturer le réseau et d'éviter tous les points durs qu'on a vus antérieurement. Sa position en centralité lui confère des atouts en terme de potentiel de développement économique puisqu'il est à l'intérieur des boulevards. Il est déjà bien desservi par l'infrastructure viaire et il est compatible avec le développement du réseau de transports en commun de l'agglomération ce qui lui confère une forte accessibilité, que ce soit par les TC ou par le réseau viaire. Il s'inscrit, du fait de sa situation en bord de Seine, parmi tous les projets qui visent à recréer du lien entre le fleuve et la ville, les différents écoquartiers, l'aménagement des quais bas, etc...

À côté de cela, le positionnement au niveau du bâtiment voyageurs de Sotteville paraît un peu plus excentré. La variante de Sotteville nécessite de réorganiser l'ensemble du faisceau puisqu'on ne pourrait plus circuler de part et d'autre du faisceau ferroviaire actuel. Le site de Sotteville nécessite la construction d'un ouvrage important en viaduc au nord de l'agglomération pour rejoindre l'infrastructure nouvelle de la Ligne Paris-Normandie. La traversée de la vallée du Cailly ne pourrait s'effec-

tuer en réutilisant l'ouvrage existant au niveau de Barentin. Enfin, ce site est un peu plus difficilement desservi par le réseau viaire ou par le réseau de transports en commun, sachant que pour bien le desservir il faudrait traverser des secteurs résidentiels dans lesquels l'insertion d'un TCSP pourrait être problématique.

Une synthèse des études menées depuis 2003 ainsi que les études plus récentes, évaluent des surcoûts de l'ordre de 40 millions d'euros, ne serait-ce que pour le développement du transport en commun. Cela ne résout pas non plus les points durs actuels, et si l'on veut accueillir les trafics attendus à l'horizon 2020, il faut pouvoir passer à trois voies le débanchement au niveau de Malaunay, afin d'avoir des croisements de trains entre ceux qui vont à Dieppe et ceux qui vont au Havre. Il faudrait également pouvoir passer à trois voies, uniquement pour permettre une desserte périurbaine, entre Sotteville-lès-Rouen et Darnétal, soit sur l'ouvrage d'Eauplet actuel et sous le tunnel. Enfin, pour ce qui est de l'exploitation du fret, les calculs effectués par RFF montrent que pour accueillir un seul train de fret à l'horizon 2020, la mise à trois voies de Sotteville-lès-Rouen jusqu'à Malaunay est nécessaire. Actuellement, les calculs montrent que l'on a un écart de 400 millions d'euros de moins pour la variante de Sotteville-lès-Rouen sachant que ces calculs de coûts ne prennent pas en compte tous les travaux d'infrastructures nécessaires pour obtenir des fonctionnalités ferroviaires égales au site de Saint-Sever, et surtout pour répondre aux fonctionnalités attendues qui ont été déterminées et amenées au débat public : accueillir la totalité des trafics, développer les trafics périurbains, développer les liaisons interrégionales, créer une gare de rendez vous...

Les sites portés au débat public



Pierre Bourguignon : Voilà la présentation. Y a-t-il des questions ou des précisions à apporter ? J'ai juste, à titre d'exemple de participation, deux éléments à apporter.

Le premier sur la dimension agglomération rouennaise. Dans le projet global, en terme de fret ferroviaire, la liaison Serqueux-Gisors est extrêmement importante pour la vie économique de l'ensemble le Havre, Rouen, Paris et au-delà. Mais pour la vie économique de l'agglomération rouennaise, la vie économique portuaire rouennaise, les relations fortes d'activités portuaires entre le Havre et Rouen, la liaison de Serqueux-Gisors ne résout pas le problème du fret ferroviaire. Il faut absolument que la question du passage et des arrêts de fret ferroviaire soit aussi réglée dans l'agglomération rouennaise. Cela nous renvoie à l'importance du positionnement du nouveau nœud ferroviaire voyageurs parce que c'est son positionnement qui permettra aussi d'avoir une réflexion sur la libération de sillons pour le fret qui est de toute façon nécessaire à des horizons qui ne sont pas très éloignés.

Ma deuxième remarque concerne la présentation de Geneviève Larmaraud. Elle disait qu'en fin de parcours, nous avons fait un travail de concertation et indiquait les trois dimensions (les socio-professionnels, les associations locales et les comités de quartier rouennais et le grand public). Il faut savoir que sur la première phase, sur la présentation et l'échange avec les socio-professionnels, cela ne s'est pas situé que sur l'agglomération rouennaise. J'ai en effet un souvenir extrêmement précis où Alain le Vern et moi-même étions accueillis par la Chambre de Commerce, et le maire du Havre, Antoine Rufenacht, était là. Nous avons débattu au Havre sur la question de positionnement de la gare voyageurs à Rouen (et c'était déjà ou Saint-Sever ou Sotteville). Dès lors, je le redis en terme de connaissance commune, car cela n'est pas indifférent sur les réactions ultérieures, une dizaine de mois après, Antoine Rufenacht posait le fait que les Havrais n'avaient pas à dire ou devait être le ferroviaire Rouennais, mais actait le fait que le nœud ferroviaire rouennais était nécessaire à l'ensemble du système.

Je voulais vous redonner ces deux éléments-là pour que nos connaissances communes soient les plus claires possible.

Laurent Lesimple : Sur les dessins de la LNPN qui ont été présentés, on a beaucoup de liaisons Est-Ouest. Dans la CCIT de l'Eure, que je représente, on a beaucoup travaillé sur un scénario qui passait par Évreux. Cela nous a permis de mettre en évidence qu'il y a une autre problématique qui n'est pas portée par le débat de la LNPN mais qui concerne autant Rouen que l'Eure, c'est la liaison nord-sud. Certains scénarii ne permettent pas une liaison Rouen-Orléans, d'autres le permettent. J'aimerais qu'on puisse en prendre conscience collectivement.

Gérard Ducable : Actuellement, il existe une ligne Motteville-Montérolier. Connait-on vraiment son utilisation ? Est-elle suffisamment utilisée ? Ce n'est pas inintéressant de savoir, s'il y a un contournement de Rouen du point de vue du fret, si le peu qui a été fait jusqu'ici a été utilisé ?

Jean-Pierre Girod : Pour revenir aux propos de la CCIT de l'Eure, on a constaté dans l'analyse du territoire du Parc qu'il y a un total déficit de lignes entre le Nord et le Sud. Pour votre information, on fait la proposition qu'une ligne car puisse desservir Yvetot et rejoindre Bourgtheroulde-Infreville, sachant que cela pourrait être une prolongation de la ligne Saint-Valery en Caux-Yvetot.

Jérôme Bourlet de la Vallée : Je voulais savoir si à ce moment de la présentation on pouvait évoquer les problèmes de financement.

Pierre Bourguignon : C'est vrai que, les uns et les autres, vous avez pu, je crois, suivre tout le travail du comité de pilotage présidé par Jean-Pierre Duport. Laurent Moreno avait insisté là-dessus, mais nous, nous ne préparons pas le débat public.

De toutes façons, il faut être clair sur les relations entre ce qui se passe chez nous et les possibilités de sorties et d'entrées dans la région parisienne et sur le fait que, la Défense c'est sûrement important, mais que l'atout fondamental de tout notre système de transport voyageurs est le branchement direct avec Saint-Lazare, plus grand lieu d'échange économique et « intellectuel » d'Europe.

Autre point fondamental : c'est l'amélioration de la section Paris-Mantes. C'est un débat parisien, mais nous savons qu'il faut que cela soit résolu. Le Président de la Région de Haute-Normandie rappelait très récemment avoir signé la participation au financement d'améliorations sur l'Ouest parisien, le ferroviaire. Le port de Rouen s'est également engagé avec Paris et le Havre sur la plateforme multimodale en région parisienne. Chacun essaye de jouer le jeu de l'engagement. La nouvelle gare d'agglomération de Rouen rive gauche a donc tout à fait son importance sans oublier qu'elle a, paradoxalement, une relation essentielle avec la dimension fret de la future infrastructure, pas seulement pour l'axe mais singulièrement pour Rouen, activité économique et portuaire et pour le Havre, activité économique et portuaire.

Je propose maintenant d'entendre Alain L'Hostis.



Alain L'Hostis : chercheur à l'IFSTTAR



Je suis très honoré d'avoir été invité et d'avoir l'occasion de présenter des choses qui ne vont pas toucher le territoire rouennais mais qui vont, je l'espère, vous inspirer, vous aider ou tout simplement contribuer au débat.

Je suis effectivement chercheur à l'IFSTTAR, plus connu sous le nom antérieur d'INRETS. L'IFSTTAR est l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports de l'Aménagement et des Réseaux. J'appartiens au laboratoire Ville Mobilité Transport, unité mixte de l'Université Paris Est. Je voudrais parler des enjeux métropolitains du rail dans la ville autour de trois points. Le sujet principal est les gares centrales mais c'est aussi comment les gares centrales s'insèrent dans un réseau plus vaste.

Le point de départ du projet franco-allemand Bahn-ville est l'idée d'un urbanisme orienté vers le rail, avec un potentiel de redéveloppement de la ville sur elle-même. Cela touche les villes européennes (plus d'informations sur le site www.bahn-ville2.fr).

Cependant, on a constaté sur le terrain qu'il y a le risque de passer à côté de cette opportunité. À Saint-Etienne le projet a mélangé chercheurs et praticiens de l'aménagement avec l'Agence d'urbanisme de Saint-Etienne et les acteurs locaux (les communes). Et pourtant, le risque de passer à côté de cette opportunité existe, comme par exemple à Firminy, polarité secondaire de la grande agglomération de Saint-Etienne. On a là un grand secteur de renouvellement industriel sur lequel des urbanistes se sont penchés et où l'on trouve la ligne ferroviaire.

Le réflexe des urbanistes est de dire qu'il faut y implanter une gare. Or, si l'on implante une gare à cet endroit, à moins d'1 km, cela ne pourra pas fonctionner en raison de la proximité de la gare existante. Dès lors, cette nouvelle gare envisagée par les urbanistes ne peut se concevoir que si l'on introduit un tram-train, et donc, une modification en profondeur du système ferroviaire.

Il faut donc pouvoir mener conjointement la réflexion urbaine et la réflexion sur le système de transport, sinon il y a le risque de passer à côté. Le projet Bahn-ville a apporté, parmi les différents outils deux idées :

- Une approche multi-échelles pour l'accessibilité d'un bassin de vie. Par exemple ici, près du Chambon-Feugerolles, on se pose la question de savoir quoi faire d'une parcelle de renouvellement urbain et l'on veut, à l'échelle d'un bassin de vie d'agglomération, pouvoir situer la place de cette parcelle, les fonctions à y développer (activité ? habitat ? mélange des deux ?), et l'on veut savoir si le système ferroviaire permet de répondre à l'accessibilité au bassin de vie. On se pose la question de savoir comment, dans l'état actuel on pourrait concevoir cette parcelle

particulière dans son lien avec l'agglomération et ses sites stratégiques. L'idée du changement d'échelle est donc très importante. Il ne faut pas se focaliser sur ce qui se passe à l'échelle de l'urbanisme du quartier et de la centralité immédiate mais il faut avoir cette vision du bassin de vie et de son lien avec le système de transport.

- Un croisement des secteurs d'intervention. Il y a la proposition de construction d'un observatoire foncier des déplacements. L'objectif du projet Bahn-ville est de tester les conditions de la mise en œuvre d'un urbanisme orienté vers le rail et non de démontrer que l'urbanisme orienté vers le rail est supérieur à l'urbanisme orienté vers la voiture ou le vélo. On pose la question de savoir comment faire, sachant que lorsque l'on étudie les cas en Europe, y compris en Allemagne, il y a toujours un hiatus entre des principes de planification, que l'on retrouve dans tous les Schémas de Cohérences Territoriales de France où il y a l'idée qu'on voudrait densifier l'urbanisme de la ville autour des arrêts de transports en commun lourds, et la question de savoir comment on le met en œuvre dans le projet urbain.

L'idée de cet observatoire est donc de contribuer à traiter cette question, d'associer les acteurs qui proviennent de domaines divers : les urbanistes, les spécialistes du transport, d'échelles d'interventions différentes, de contribuer à la création d'un système d'observation partagé avec différentes contributions et différentes parties prenantes. Observer, ça veut dire où et quoi observer. « Où » correspond aux périmètres, on regarde par exemple 10 minutes de marche à pied et le simple fait de tracer ce périmètre nous indique qu'il y a des espaces difficilement accessibles dans le cheminement piéton en 10 minutes, ou en 15 minutes avec l'isochrone des transports en commun.

C'est un observatoire qui a une visée d'aide à la décision et il s'agit de regarder ce qui se passe dans les opportunités foncières, de simuler de nouveaux cheminements et ce qu'ils permettraient d'apporter, d'alerter les acteurs de la gestion foncière, en particulier les communes, en leur disant que quelque chose se passe, qu'une parcelle pourrait être vendue à un endroit stratégique et la puissance publique a le pouvoir d'intervenir. Ainsi, ce qu'on peut dire du projet Bahn-ville, c'est qu'il met en exergue l'enjeu très fort du renouvellement de la ville sur elle-même autour du rail et tente de donner des réponses pour saisir cet enjeu avec une approche multi-échelles : une parcelle stratégique est un enjeu local mais il faut la voir dans un ensemble plus vaste, et un décloisonnement de l'action urbaine : il faut que les urbanistes, les spécialistes du foncier, les spécialistes du transport et les acteurs puissent se rencontrer et échanger, puissent croiser des informations pour avoir des décisions coordonnées.

Typologie des gares TGV : le modèle français



Je vais revenir sur des problématiques plus proches de celles de ce matin. Je voudrais parler des gares TGV françaises, sans étudier les gares périphériques, car c'est hors sujet en Normandie. Lorsque l'on regarde toutes les gares TGV réalisées en France, on a trois types de gares centrales : les gares remodelées et réhabilitées comme par exemple Tours, les gares existantes sur lesquelles les interventions urbaine et sur le système de transport sont tellement en profondeur qu'on les appelle « réinsérées dans le tissu urbain », et les créations de nouvelles gares. Je vais parler de Lille-Flandres et de Rennes (gares réinsérées), ainsi que de la gare Lille-Europe, exemple dans lequel la gare redevient un élément structurant d'un grand programme d'aménagement et de développement urbain.

Les enjeux que posent ces gares sont, dans un premier temps, des enjeux de dimension physique : agrandir la taille du centre-ville, comme c'est le cas à Lille où la gare nouvelle va occuper un espace qui était péricentral et qui a pour ambition d'agrandir le centre-ville. Les infrastructures ferroviaires sont aussi une coupure dans les villes et les grands projets comme ceux de Rennes consistent à favoriser la porosité entre des quartiers séparés, à remédier à cette coupure spatiale qui existe dans la fonction ferroviaire.

Il y a une dimension économique : dans les projets urbains arrimés au ferroviaire, ceux qui fonctionnent sont ceux qui ont des programmes d'activités diversifiés sortis d'un aspect monofonctionnel. C'est par exemple le cas pour Euralille, où l'on trouve devant la gare nouvelle un parc urbain ainsi que des immeubles de bureaux, un centre commercial, des logements et une couture urbaine vers les quartiers situés à l'est ainsi que des interconnexions avec les réseaux.

Le troisième enjeu urbain est la dimension symbolique : la gare est le premier élément urbain que voit le voyageur qui sort du système ferroviaire et réciproquement, c'est le premier élément ferroviaire que va rencontrer le citoyen. Il y a donc une notion de « porte de ville » et donc l'idée, vue par les architectes, est de créer un signal par les formes, les matériaux, les partis-

Lille : centre commercial, immeubles de logements, hôtels, services et viaduc Le Corbusier



Gare de Lille Europe et quartier tertiaire



Photos : AURBSE

Le rail et la ville : confrontation des temporalités de la planification urbaine et des réseaux

1989-1994 : le temps court de la phase de réalisation du TGV-Nord et d'Euralille

- 1989 : Déclaration d'Utilité Publique
- 1990 : Création de la SEM « Euralille » pour aménager/commercialiser la ZAC (70 ha)
- 1993 : Mise en service du TGV-Nord
- 1994 : Ouverture de la gare de Lille-Europe
Inauguration du tunnel sous la Manche
Exploitation des services « Eurostar »
Interconnexion TGV Nord-TGV Sud-Est

1848-1994 : le temps long de la planification urbaine

La continuité des enjeux du rapport ville-gare
- la création d'une grande gare de passage
- la gare, point d'appui de l'extension du centre ville sur les terrains des anciennes fortifications

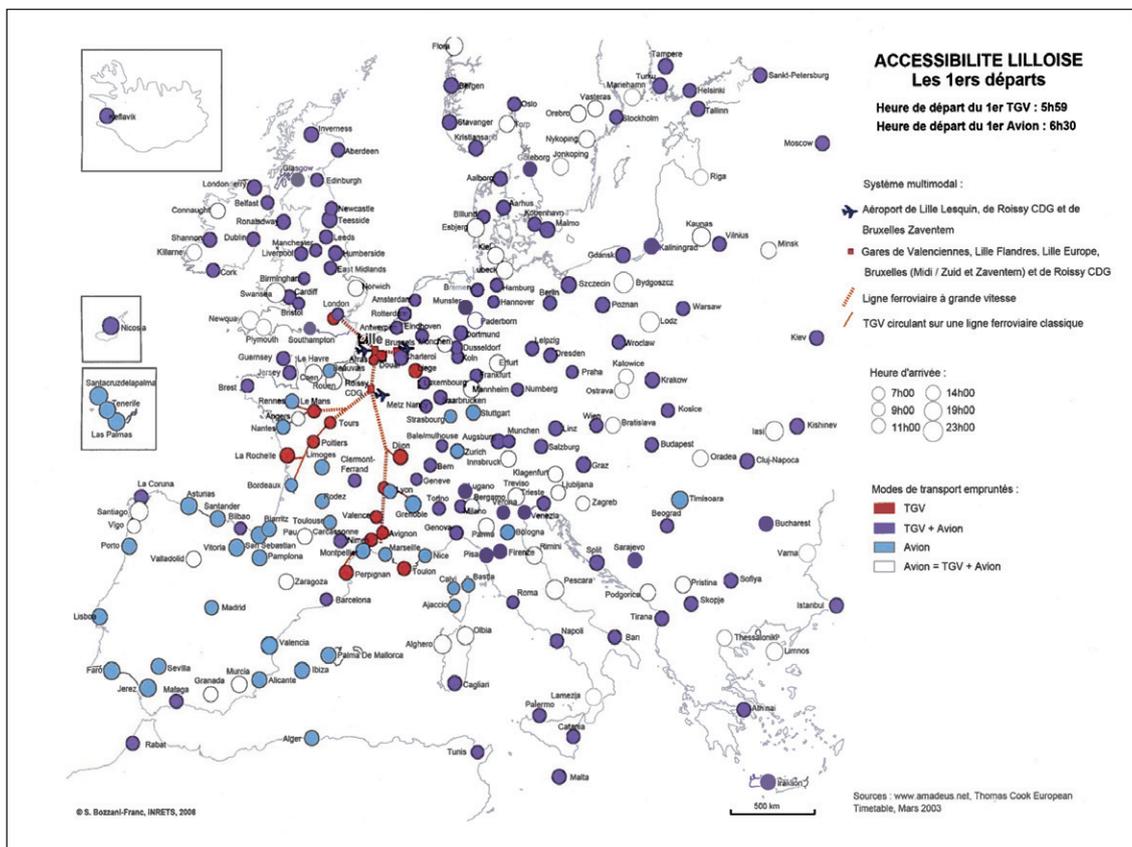
- 1848 : Après de nombreux débats, une gare terminus est édifée au plus près des quartiers centraux
- 1921 : Déplacer la gare pour « accroître les champs d'influence urbanistique » des éléments de centralité et développer un quartier métropolitain (Scrive-Loyer)
- 1960 : De la métrique piétonne à la métrique automobile : projet de gare de passage au cœur des circulations automobiles
- 1971 : Le « correspondeur multimode » associé au projet de Centre Directionnel (OREAM)
- 1990 : Réalisation d'une gare de passage et aménagement du triangle des gares (40 ha) sur les réserves foncières des anciens terrains non aedificandi (Rem Koolhaas)

pris architecturaux et ici, dans le cas d'Euralille, des grands noms de l'architecture sont intervenus dans le projet de Rem Koolhaas avec pour idée de rendre visible une gare qui est techniquement souterraine en travaillant sur un parvis incliné. C'est donc une dimension symbolique très forte avec aussi un traitement architectural qui fait appel à la modernité dans le cas de Rennes. Il y a aussi une dimension sociale qu'il ne faut pas négliger : les concepteurs d'Euralille avaient envisagé la présence d'une clientèle internationale huppée et l'on observe que, dans la fréquentation du centre commercial et de ses abords, selon les sociologues, la population est plutôt jeune, modeste et régionale. Une centralité qui a donc des particularités. La dernière dimension est la dimension « réticulaire » ou la dimension de pôle d'échanges, occasion de réunir des réseaux de transports hétérogènes : l'un des schémas de Rem Koolhaas pour Euralille montre tous les modes de transports redessinés en s'articulant autour du mode ferroviaire (page 21).

Terminons sur cette idée : le rail et la ville, c'est la confrontation des temporalités et surtout du temps long. On peut très difficilement comprendre ce qu'on peut appeler « le temps court », ici 1989-1994, entre la déclaration d'utilité publique (1989) et l'ouverture de la gare Lille Europe (1994), soit 5 ans. C'est du temps court si on le compare à la réflexion urbaine et à la construction métropolitaine. Qu'est-ce que la métropole ? C'est le lieu de la création

de la richesse comme des emplois. Les géographes nous disent qu'une métropole est un objet urbain qui communique à toutes les échelles – y compris l'échelle globale – et que

c'est un objet urbain qui n'est pas dans une relation verticale ou trop hiérarchique avec les autres métropoles qui a besoin de communiquer avec des homologues situées loin d'elle. Par construction, c'est un objet urbain qui a besoin de grandes vitesses, qui a besoin par exemple du mode aérien mais il n'est plus seul aujourd'hui, car on voit apparaître, en Europe en particulier, la grande vitesse ferroviaire. Comment voit-on aujourd'hui cette ouverture métropolitaine avec les autres métropoles ? Dans le cas lillois, si l'on regarde comment la DATAR a entraîné l'ouverture lilloise, on doit le faire au travers du trafic aéroportuaire. Le trafic aéroportuaire rend compte du rayonnement de la ville mais également d'un effet de hub du fonctionnement en étoile de Paris-Charles de Gaulle et donc, Lille, dans cette hiérarchie urbaine, apparaît dans l'avant-dernière catégorie, car les données de 2001 montrent que l'aéroport de Lille n'a pas des dessertes à la hauteur du poids démographique lillois à cause de la grande vitesse ferroviaire. On pourrait se dire que les acteurs nationaux ne comprennent pas les enjeux locaux et que les acteurs locaux ont une vision plus poussée, plus en profondeur que les acteurs nationaux : ce n'est pas le cas. Sur une cartographie produite par la cellule économique régionale des transports, le réseau ferroviaire est présenté d'un côté, l'offre



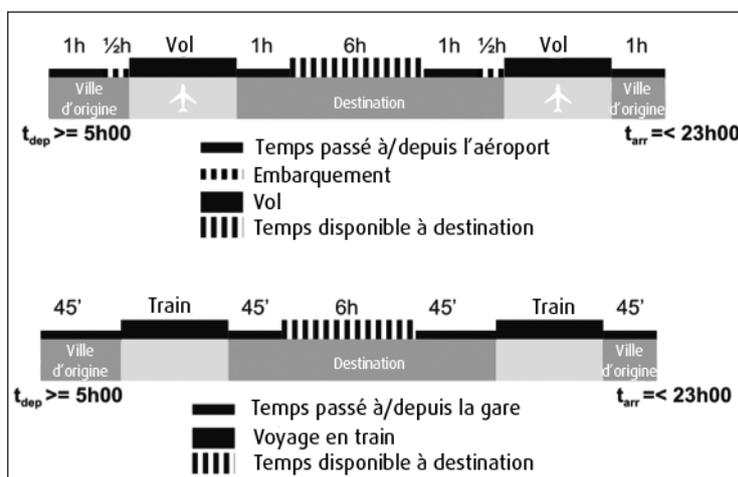
Source : www.amadeus.net, Thomas Cook European Timetable, Mars 2003

aérienne est présentée d'un autre côté ; on n'a pas la vision globale de l'accessibilité lilloise et les acteurs locaux n'en ont pas suffisamment pris la mesure.

Les chercheurs s'intéressent à cela et le premier enjeu est d'avoir une vision intermodale. Si l'on part de visions monomodales (l'accessibilité ferroviaire, l'accessibilité aérienne, ...) et même si l'on juxtapose ces accessibilités, on n'obtiendra pas l'accessibilité réelle qui est multimodale. La représentation multimodale, intermodale est très importante (voir carte page 23) : en effet, ceux qui sont amenés à effectuer ces déplacements l'ont en tête mais aucun acteur institutionnel local ne peut la produire. Le premier départ de Lille est le TGV de 5h59 et le premier avion part à 6h30, je donne toutes les possibilités (partir en train et continuer en avion, partir en avion et avoir des correspondances, partir en train et aller le plus loin possible...). Je produis cette carte qui montre en bleu les villes que l'on atteint le plus facilement en avion seul, avec ou sans correspondance, en rouge, les villes que l'on atteint en train de manière plus efficace, en violet, les villes que l'on atteint par une intermodalité passant par Paris-Charles de Gaulle. C'est Paris-Charles de Gaulle qui apparaît comme le principal aéroport lillois et le lieu d'où l'on peut avoir accès en particulier vers tout le nord de l'Europe. Le TGV a des performances remarquables, car on voit que jusque dans la basse vallée du Rhône (4 heures de train), le TGV est plus pertinent que l'avion. Sur Marseille et Montpellier qui ont des aéroports relativement puissants, c'est équivalent. Sur Nîmes, Avignon, Perpignan ou Toulon, le TGV est le plus efficace. Il y a donc une performance très importante du réseau ferroviaire ainsi qu'une articulation avec Paris-Charles de Gaulle, et si on l'oublie, on oublie une partie très importante de l'accessibilité lilloise.

Je voudrais terminer sur un autre indicateur, celui de « contactabilité ». Si l'on se rapproche de

Organisation d'un aller/retour dans la journée

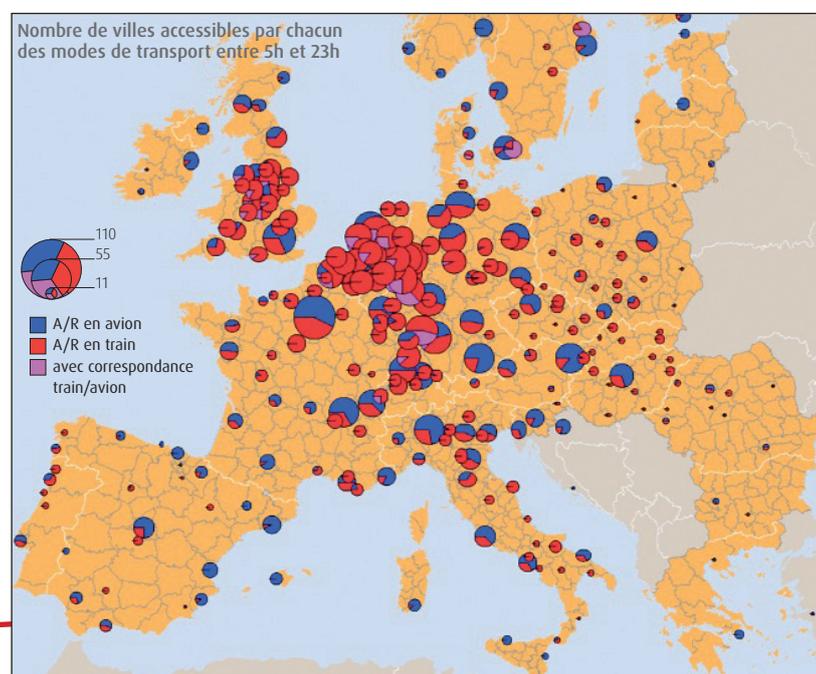


la théorie métropolitaine, on veut pouvoir faire des allers-retours à la journée entre des métropoles pour des chercheurs, des entrepreneurs qui ont besoin d'effectuer ce genre de trajet. On peut construire un indicateur qui dit comment passer par exemple 6 heures à destination dans une enveloppe temporelle de 5h à 23h. Ce sont des travaux proposés par la DATAR, pour l'actualisation de la carte étudiée précédemment, travaux réalisés dans

le cadre de l'observatoire en réseau d'aménagement du territoire européen (voir carte ci-dessous). On a une série de métropoles européennes, et il ne vous a pas échappé que Rouen apparaît, avec un cercle qui indique avec combien d'autres métropoles on peut faire un aller-retour à la journée et par quelle articulation modale. Le bleu correspond à l'aérien, le rouge correspond au ferroviaire, le violet correspond à l'articulation des deux. On y trouve par exemple Paris, métropole avec un aéroport de taille mondiale, donc beaucoup de bleu et également beaucoup de rouge, car on est au centre du réseau en étoile ferroviaire. Pour le cas lillois, en violet apparaît la contribution de l'inter-modalité avec Paris-Charles de Gaulle qui est extrêmement significative et l'on pourrait imaginer que l'ouverture rouennaise, qui n'est pas très élevée, puisse bénéficier de cette articulation.

Ainsi, dans l'articulation du TGV et de l'aérien, il y a un enjeu d'ouverture métropolitaine, que ce soit à l'échelle européenne ou à l'échelle mondiale. Cet enjeu concerne surtout des villes du second rang à l'échelle européenne, c'est-à-dire des villes qui n'ont pas les moyens de se doter d'un aéroport international mais qui peuvent construire une accessibilité au niveau métropolitain si elles arrivent à s'arrimer à un grand hub aéroportuaire, dont Paris-Charles de Gaulle est le prototype, à condition d'avoir une interconnexion de qualité avec la gare TGV ou des services fréquents et à condition d'avoir un système ferroviaire qui réponde aux enjeux aériens. Cela veut dire que si les avions décollent tous au même moment pour maximiser les correspondances, il faut que les systèmes ferroviaires puissent répondre à ces enjeux-là et à ces conditions on peut alors avoir une articulation qui donne cette ouverture métropolitaine, comme dans le cas lillois.

Accessibilité multimodale des villes européennes



Pierre Bourguignon : Merci beaucoup Alain L'Hostis. Merci d'avoir apporté des informations sur d'autres territoires que le nôtre.

Nous sommes maintenant dans la phase où l'on peut exprimer ses réactions, poser ses expériences. Nous avons focalisé et chacun peut échanger et réfléchir. Je n'oublie pas Jérôme Bourlet de la Vallée sur les dimensions de financement, je n'oublie pas Gérard Ducable sur l'interrogation sur l'utilisation de la ligne Montérolier-Buchy, je n'oublie pas Laurent Lesimple sur les questions de liaison nord-sud, je n'oublie pas les réflexions de Jean-Pierre Girod autour des possibilités supplémentaires de desserte.

Jean-Pierre Girod : Effectivement, nous avons sur le parc naturel, un territoire périurbain, voire rural pour une petite partie et il y a une demande forte des populations pour avoir une meilleure interconnexion par rapport à la métropole, mais aussi par rapport aux axes pour rejoindre l'île-de-France. Comme l'a montré la carte des flux, une partie de nos habitants travaillent à Paris : ils peuvent partir d'Yvetot, mais certains partent depuis Rouen ou depuis l'Eure.

Par rapport à ce qui nous est présenté, on se demande comment mettre un grand axe en mouvement, mais aussi comment interconnecter toutes les dessertes pour que l'ensemble de la population puisse bénéficier des gains, d'autant qu'on sait bien que l'interconnexion ne se fera pas à de multiples endroits. Il faut donc parvenir à mailler le tout, tout en sachant que le plus mauvais serait d'avoir une ligne qui fonctionne très bien et que le reste se transforme en désert ou que ce ne soit accessible que pour les voitures. C'est une démarche compliquée, mais, dans votre présentation, j'ai noté qu'il était possible de tout interconnecter au même moment ou sur des plages horaires relativement proches de telle manière que cela puisse fonctionner. Pour notre territoire, vous avez présenté le tram-train Barentin-Rouen-Elbeuf, mais nous, on le verrait plutôt jusqu'à Yvetot puisqu'on y trouve déjà un point nodal important. L'interrogation qui est la nôtre est de savoir comment créer un point nodal dans le Roumois pour pouvoir interconnecter des transports de plus en plus demandés par les habitants. Ceci avec deux difficultés : une partie de la population risque d'être en précarité énergétique. Les coûts de chauffage additionnés aux coûts des carburants risquent d'être tels qu'il y aura une demande de plus en plus forte de transports complémentaires à la voiture particulière. L'autre difficulté, est liée à la demande de personnes qui, pour une journée par mois ou tous les quinze jours, ont besoin de se rendre dans une grande métropole pour avoir un complément d'activité.

Jérôme Bourlet de la Vallée : J'ai plusieurs questions sur l'articulation des différents réseaux. Premièrement, je souhaiterais savoir quelle sera la répartition, puisque, comme l'a dit Jean-Pierre, on a une vision sur la ligne transversale, mais on n'a pas l'accompagnement sur tout le réseau « capillaire » et le réseau secondaire qui doit permettre le rabattement. Le deuxième point qui me pose problème est que, dans le cas du rabattement, il va y avoir interconnexion à certains horaires et je m'interroge à propos de l'investissement sur le matériel. Nous devons être capables d'utiliser à différentes heures de la journée un matériel dimensionné pour les heures de pointe. La vision de croisement qui nous est proposée m'inquiète un peu dans le sens où l'on aurait un remplissage du matériel roulant très proche de 100% à certaines heures et que, finalement, on aurait du matériel sous utilisé le reste du temps. J'aimerais donc que l'on creuse ce questionnement et que l'on regarde s'il y a déjà eu des études de faites et ce qu'il en ressort. Je rebondis aussi sur ce que disait Jean-Pierre, en tant que Président du SCoT Seine Eure-Forêt de Bord, puisque dans le cadre du SCoT on a mis très en avant le tram-train et une liaison entre Rouen et Evreux. La carte des flux présentée montre bien que la part de flux transversale est plus importante que la part de flux radiale. Le questionnement doit donc avoir lieu, et derrière cela, c'est l'alimentation de tout notre tissu urbain, voire un peu plus rural, par une vision tram-train qui est en jeu. Ce qui me gêne dans l'orientation du débat public, c'est qu'il y a une problématique sur le gain de temps fortement mise en avant, et en même temps, on nous demande de nous questionner sur la façon d'alimenter tout le bassin. À mes yeux, ce sont des idées antinomiques et j'ai du mal à apporter, dans le même débat, une réponse pertinente.

Laurent Lesimple : Je m'interroge sur la multiplicité des usages d'une ligne nouvelle. On a entendu RFF nous parler de LGV (ligne grande vitesse). Or, la ligne grande vitesse est un statut juridique, un statut d'exploitation. Ce statut de grande vitesse dit qu'on fait circuler les trains dans la grande amplitude horaire sur la journée et qu'on fait tous les travaux de réfection la nuit. Sur une ligne dite classique, ce n'est pas du tout le même système d'exploitation. On aura donc, au niveau du débat public, à se poser la question sur ce que l'on veut vraiment : une ligne classique qui permette de rouler jusqu'à 250 km/h ou une LGV qui ne sera utilisable que le jour. Cela veut dire que si c'est une LGV, il n'y aura pas de trains la nuit et donc il n'y aura pas de fret. Le fret nord-sud dont on sait l'importance pour le port circule la nuit, car il s'embarque le soir, et est livré le lendemain matin à destination. Il y a donc cette question du statut de la ligne à regarder pour son usage multiple : vous parliez de l'usage du matériel roulant, mais l'usage de l'infrastructure se pose également.

Pierre Bourguignon : Vous exprimez vos préoccupations et il est intéressant que les uns et les autres s'apportent mutuellement leurs réflexions. Si le débat public n'est pas capable de prendre en compte le fret, c'est que personne n'aura travaillé pour que le temps du débat public soit utilisé positivement. Car l'enjeu n'a jamais simplement été le problème de gain de vitesse entre Paris et Rouen, Rouen et Le Havre, Paris et Le Havre ; il y a de nombreux aspects notamment la nécessité d'apporter à la vie économique et sociale. Il y a donc la vitesse pour les voyageurs, mais il n'y a pas que cela, il y a aussi la qualité du transport, c'est-à-dire la régularité. Quelle que soit la durée du voyage (45 minutes ou 1h10), l'important est de pouvoir s'organiser en conséquence, d'avoir un cadencement permettant de faire l'aller-retour Le Havre-Rouen-Paris en une demi journée. Le confort et les services à bord sont également à prendre en considération.

Deuxième point : nous avons besoin du nœud ferroviaire rouennais qui a une dimension économique, la gare étant un lieu d'échange, un lieu de rencontre, un lieu de rendez-vous. Le positionnement de la gare voyageurs permet d'avoir une influence sur la libération de sillons et donc sur la question du fret. On ne peut pas estimer avoir réglé le problème du fret en affirmant simplement que le contournement ferroviaire de Rouen est la réponse. Le vrai problème est le désenclavement fret ferroviaire y compris portuaire et économique rouennais, ce qui veut dire que c'est dans le cœur du tissu urbain qu'il faut positionner la gare. C'est d'ailleurs une raison pour laquelle le Maire de Sotteville a toujours dit qu'il n'y a pas de sens à vouloir implanter la gare voyageurs à Sotteville. En effet, si on l'implante là où on l'a prévu sur les cartes, on l'implante en plein milieu ferroviaire et non pas sur quelques voies, on l'enclave et il faudra ensuite financer le désenclavement, ce qui n'a pas beaucoup de sens. D'autre part, avec la gare à Sotteville, on ne règle pas le problème de la conquête de nouveaux sillons pour le fret, car la gare de Sotteville, si elle n'est plus classée grande gare de triage, reste tout de même le nœud ferroviaire de fret pour Le Havre et Rouen dans le système régional Rouen-Paris. On aurait donc tout faux et il n'y aurait plus aucun intérêt à se poser la question du coût. De plus, même si on l'implantait à Sotteville, cette gare ne pourrait fonctionner de façon optimale qu'avec le même tunnel sous fluvial que dans l'hypothèse Saint-Sever, c'est-à-dire que l'argument de l'économie de coût n'a pas de sens.

De plus, le positionnement de la gare sur Sotteville, rend quasiment impossible une bonne arrivée du tram-train. De toute façon, on en aura besoin, pas seulement pour la liaison Rouen-Elbeuf, mais l'intérêt du tracé Rouen-Elbeuf par l'Est, c'est aussi l'ouverture et le renforcement des possibilités d'extension du tram-train au-delà.

Christelle Larsonneur : Le Port de Rouen a dans le cadre de son schéma directeur d'infrastructures ferroviaires étudié l'incidence future de la LNPN sur l'accessibilité et la circulation du fret ferroviaire du port. Nous avons procédé à une analyse avec le cabinet Arcadis en vue de réaliser un cahier d'acteurs pour le débat public. Nous avons considéré que le projet LNPN serait phasé avec comme première phase : la réalisation de la LNPN entre Paris et Mantes et la réalisation d'une nouvelle gare Saint-Sever ou Sotteville. Dans cette hypothèse, notre crainte est qu'il y ait une saturation au niveau de Mantes-Rouen pour les trains de fret. Le Port insiste auprès des entités compétentes (RFF) pour maintenir des sillons de fret sur l'axe historique dont le Port de Rouen est fortement dépendant (à 80%). L'alternative Serqueux-Gisors est un itinéraire possible pour rejoindre la Grande ceinture mais cette solution est associée à des surcoûts d'acheminement importants et ne permettrait pas de traiter les trafics en provenance de la Beauce. Ainsi, nous étudions d'autres alternatives, pour accéder à la Beauce en collaborant avec RFF. Plusieurs possibilités : l'itinéraire actuel avec une augmentation des sillons fret via Mantes-Epône-Chantier Versailles pour atteindre Chartres, l'itinéraire via Mezidon-le Mans-Tours et l'itinéraire Rouen-Évreux-Dreux-Chartres-Orléans. Dans le cadre de la LNPN, nous insisterons également pour que la capacité de sillons libérée sur la ligne existante soit affectée au fret et que la fonctionnalité fret soit bien intégrée lors de la conception de la nouvelle gare.

Alain Nave : Je me pose la question de savoir ce que deviendra la gare actuelle rive droite, les fonctions qu'elle va conserver, de transport ou autre, et comment cela s'articulera avec la nouvelle gare Saint-Sever par exemple.

Geneviève Larmaraud : Dans le cadre des études pré-fonctionnelles dont je parlais tout à l'heure, nous avons effectivement engagé une étude sur le devenir de la gare Rive Droite. Cela n'a pas abouti à des décisions, mais a donné des pistes. Le fret va continuer à y passer puisqu'il ne passe pas dans le tunnel sous fluvial, la pente ne le permettant pas ; elle servira également d'arrêt pour le tram-train et on peut imaginer qu'un certain nombre de trains qui s'arrêtent à Saint-Sever puissent également s'arrêter en gare Rive-Droite. Ce faisant, son dimensionnement doit être revu, car il n'est pas nécessaire d'avoir une gare aussi importante pour un trafic réduit. Sur la question de l'usage des bâtiments, de nombreuses hypothèses ont été proposées, comme une salle d'expositions, un musée, etc. Ces hypothèses ont également été analysées dans le cadre de la concertation, et ce sont des éléments que l'on pourrait ressortir au moment du débat. Je vous rappelle que le bâtiment est classé et qu'il s'agit d'y trouver un usage, mais il ne perdra pas totalement sa fonction de transport.

Alain Nave : Question subsidiaire : on nous a présenté tout à l'heure ce qu'engendre la création d'une nouvelle gare centrale, mais, d'un point de vue de l'urbanisme, du marché foncier ou de tout ce que l'on peut imaginer, qu'est-ce qu'engendre la désaffectation, même partielle, d'une gare centrale ? On voit bien que, dans les petites annonces immobilières de Rouen, être près de la gare est un point positif. Quelles sont les modifications entraînées par la perte de facilité d'accessibilité d'une gare dans le paysage urbain alentour ?

Laurent Moreno : Voici un élément de réponse parmi d'autres. La gare actuelle rue Verte est excessivement bien située en centralité de Rouen. Cette situation ne sera donc pas profondément modifiée par la nouvelle gare Saint-Sever qui est calibrée de manière à ce qu'elle soit accessible rapidement à partir des différents points de la centralité rouennaise. J'ajouterai que tous les utilisateurs de la gare actuelle ne sont pas des résidents du quartier de la gare. Il faut donc voir cela d'une manière beaucoup plus générale et, comme vous le disiez tout à l'heure Monsieur L'Hostis, peut-être à une échelle de bassin de vie. Peut-être que ceux qui ont aujourd'hui une maison dans le quartier Saint-Sever verront leur bien immobilier valorisé, mais je ne pense pas que cela dévalorisera considérablement les biens immobiliers du quartier actuel de la gare.

Alain Nave : Il y a aussi les accès puisque, si j'ai bien compris, il y avait un tiers d'accès à pied, un tiers d'accès voiture, un tiers d'accès en transports en commun.

Geneviève Larmaraud : Oui, et c'est ce que l'on veut conserver. Sur l'immobilier, et dans le cadre des études préalables auxquelles j'ai fait référence, on avait regardé très précisément les comparaisons du marché immobilier sur Rouen sud (Saint-Sever) et sur la gare Rive Droite. Il n'y a pas autant d'écart qu'on le pense, mais les biens ne sont pas présentés de la même façon. En Rive droite, on peut lire « charmante demeure », chose qu'on ne lira pas à propos de la rive gauche ; mais quand on regarde bien, y compris sur les appartements, il n'y a pas de différence aussi nette que cela.

Brigitte Langlois : Par rapport au fret et par rapport à ce que Monsieur le Maire d'Isneuveille nous disait, la ligne Montérolier-Buchy était une ligne que l'on réhabilitait pour le fret partant principalement du Havre. J'ai cru comprendre que cela coûterait plus cher. Dès lors, est-ce que ce surcoût concerne uniquement Rouen ?

Christelle Larsonneur : L'itinéraire via Serqueux-Gisors répond bien aux besoins havrais mais son électrification ne devrait pas intervenir avant 2017. Pour le Port de Rouen, cet itinéraire constitue une alternative possible pour rejoindre la Grande Ceinture mais cette solution présente à court et moyen terme des difficultés d'exploitation au niveau de Conflans et de Pontoise ; de plus et surtout l'allongement de parcours et son surcoût associé ne permettraient pas de traiter les trafics en provenance de la Beauce.

Brigitte Langlois : Mais est-ce que la ligne de fret venant du Havre, puisqu'il s'agissait de désenclaver Port 2000, est rentabilisée par rapport aux coûts engendrés ?

Pierre Bourguignon : Pour l'instant il n'y a pas de réponse mais il est clair qu'il y en a besoin. D'ailleurs, dans la présentation, Laurent Moreno au début, a mis ce point en évidence. Il est vrai que c'est très important pour le Havre pour une partie de son activité, mais cela ne suffit pas à son désenclavement. Le Havre a besoin aussi de l'axe Seine pour l'activité portuaire notamment. Pour l'activité économique rouennaise globale, on a besoin de l'amélioration du fret. Une partie de la vie économique de l'agglomération rouennaise est d'être lieu d'échanges et lieu de transformation comme dans la production industrielle, dans le travail logistique, etc., et donc cela fait partie des choses nécessaires au développement.

Jérôme Bourlet de la Vallée : Je reviens là-dessus. Comment RFF justifie-t-il le coût de ses péages et cela a-t-il des effets négatifs sur l'activité fret de la SNCF ?

Pierre Bourguignon : La réalité, c'est que RFF est en attente de compréhension sur la gestion du fret ferroviaire sous une nouvelle formule, c'est-à-dire par opérateur sur des lignes affectées à rythme et à cadence, c'est-à-dire les locations. En l'état actuel des choses, et c'est vrai sur la France entière, RFF n'est pas à même de prendre des engagements d'abonnement à plus d'un an.

Jérôme Bourlet de la Vallée : J'ajoute que dans l'attribution des sillons sur une longue distance, RFF ne garantit pas la continuité du sillon, sans apporter aux opérateurs les explications. Ce qui fait qu'un opérateur travaillant sur le Havre qui va proposer un train pour aller par exemple sur Modane et faire un transfert, commencera son sillon (il va commencer à travailler par exemple sur le Havre-Paris, puis Paris-Orléans) et au bout d'un moment, on lui dira que c'est impossible, mais il ne saura pas pourquoi c'est impossible.

Pierre Bourguignon : Pour revenir au projet qui nous concerne, le récent rapport présenté par Monsieur Hervé Mariton le place quasiment en queue d'une liste d'une vingtaine de projets inscrits au SNIT.

Laurent Moreno : Ce qui apparaît tout de même, au dire d'un certain nombre de praticiens, c'est qu'aujourd'hui, on est incapable de calculer le coût d'un acheminement, car les Régions, l'État, RFF et SNCF sont chacun responsable pour partie d'un coût global. Comme RFF et SNCF ne se parlent plus puisqu'ils sont dans un rapport acquéreur/vendeur de sillons de circulation, on a une totale opacité des coûts et donc une incapacité, y compris de la part des autorités organisatrices comme les Régions, d'anticiper les charges. On est dans un système ubuesque à la française qui rend totalement opaque tout le travail sur les coûts et donc, on ne sait pas combien coûte la circulation d'un train, qu'il soit opéré aujourd'hui par la SNCF ou demain par un opérateur privé.

Jérôme Bourlet de la Vallée : Cela me permet de rebondir sur mon interrogation initiale sur les questions de financement. Je voudrais connaître quel est l'opérateur privé qui va être capable d'investir une somme importante sur un projet dont il n'a aucune vision quant au retour sur investissement.

Pierre Bourguignon : La rentabilité, Laurent Moreno nous le dit, dans l'état actuel des choses, est un faux débat, car personne n'est capable de dire si ceci ou cela est plus rentable. Par contre, on connaît un certain nombre de rentabilités économiques globales et sociales, qui elles, ont déjà été analysées et posées et c'est cela qui a abouti au fait que l'on est maintenant au débat public.

Gérard Ducable : Il y a tout de même des données que l'on connaît : le problème du Mantois par exemple. Est-ce qu'aujourd'hui on ne doit pas régler le problème du Mantois et le reste se fera ou non, mais au moins, la première partie sera faite.

Jean-Pierre Girod : Certes, mais il y a quand même une difficulté, c'est qu'on a un vrai problème d'hinterland et il ne faudrait pas que le trafic portuaire du Havre et de Rouen passe systématiquement par la route.

Pierre Bourguignon : Ce n'est donc pas seulement le Mantois. On raisonne comme si le Mantois était déjà une affaire réglée, ce qui n'est pas évident car dans la psychologie politique parisienne, il n'y a jamais eu de préoccupations pour les transports dans l'Ouest. On a réussi, à force de préoccupations et d'agitations sur nos problématiques, à faire jonction avec ceux qui sont préoccupés par la Défense et par Confluence. Le drame serait de considérer que nous serons sauvés une fois réglé le problème jusqu'à Mantes.

Il me semble que trois choses se dessinent, mais c'est là ma participation personnelle à la réflexion commune. Premièrement, il faut que la région parisienne apporte son appui pour régler la question de Mantes. Deuxièmement, il faut que l'on se mette d'accord sur l'importance, le positionnement et la nécessité, et les collectivités territoriales ont commencé à le dire y compris en participation financière, du nœud ferroviaire rouennais. Troisièmement, il faut l'accord régional avec les Havrais sur le fait que les sillons ferroviaires supplémentaires sont nécessaires. C'est l'exemple même de la dimension économique, sociale et environnementale, le tout acceptable. On est typiquement dans le développement durable.

Igor Kisselef : Je souhaitais revenir sur l'intervention de Monsieur L'Hostis. Vous nous avez montré la différence de temps entre les projets. Sur les cas de Rennes et de Lille, quelles sont les perspectives temporelles ? Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la manière dont les élus lillois ou rennais travaillent sur cette question de dimensionnement général, de réflexion sur une échelle temporelle plus lointaine encore que celle que l'on porte dans un SCoT.

Alain L'Hostis : Je ne connais pas suffisamment le cas rennais. Pour le cas lillois, il faut se souvenir qu'en 1993, le projet de Rem Koolhaas était un projet de forte densité urbaine. Il y a eu une récession économique et seules, deux des cinq tours prévues au dessus de la gare ont été construites. Ensuite, la densité globale a été diminuée et la première phase d'Euralille en a pâti. Ceci étant, on a vu sur la carte que l'on avait une emprise puisque les anciennes fortifications restées zones non aedificandi jusqu'à la fin des années 1990 ont laissé une marge de développement urbain très importante. On a Euralille 1, Euralille 2, Euralille 3 et on est sur une extension du centre-ville qui réalise une partie des plans des années 20. Maintenant, Euralille 3 atteint les espaces du renouvellement urbain et il faudrait demander la vision que les élus lillois avaient à l'époque et la vision qu'ils continuent de porter, la vision de Pierre Mauroy au moment où la récession arrive. Il fallait tout de même avoir un courage fort et une vision de long terme. Juste pour replacer les choses, le point de départ était que la SNCF dans ses plans initiaux voyait une gare à l'extérieur de l'agglomération. La bataille a été politique, il fallait que Tourcoing et Roubaix soient d'accord pour se battre afin que la gare soit dans Lille, ce qui n'était pas acquis au début. Quelque part, il y a eu un geste politique très fort, mais en même temps, la conjoncture économique n'a pas été favorable à ces ambitions au moment où le quartier entrait en construction.

Il avait une capacité d'adaptation, mais c'est vrai que la densité prévue initialement n'a pas été celle que l'on a retrouvée tout de suite et les tours on ne les fera pas sur les parcelles qui étaient prévues parce qu'il y a d'autres questions de coupures urbaines qu'il faut traiter même à Euralille. Sur une problématique qui a été abordée, à savoir ce qu'on fait de l'ancienne gare, c'est vrai que ce qu'on a pu voir en Allemagne, c'est que les urbanistes se battent pour faire de l'urbanisme orienté vers le rail et puis parfois, les gares ne sont pas desservies, ce qui crée de la tension et de la frustration puisque des gens veulent faire « un urbanisme vertueux », mais ne retrouvent pas l'ensemble urbain qui peut fonctionner d'un quartier vivant et d'une desserte alternative à la voiture. Le niveau de desserte est important. Pour revenir sur le cas d'Euralille, il y a des dysfonctionnements dont l'interconnexion entre les gares de Lille-Flandres et de Lille-Europe alors qu'il n'y a que 500 mètres entre les deux. Les voyageurs internationaux amenés à changer de train n'arrivent pas à se retrouver, ce sont 500 mètres qui restent une barrière. L'organisation des services faisait que la gare historique Lille Flandres est devenue une gare nationale et aurait dû rester la gare TER, la nouvelle gare, la gare internationale et TGV. Le TERGV (l'utilisation régionale de la grande vitesse ferroviaire), est en grande partie à Lille Europe. Ce qu'on souligne ici, c'est que le mode ferroviaire est un mode qui permet une multiplicité de circulations, il y a une souplesse dans les circulations. Maintenant, les gares elles-mêmes sont des lieux de tensions, car on cherche de la réserve de capacités, il faut avoir une certaine rationalité de l'organisation des services et il y aura toujours, entre l'ancienne et la nouvelle gare, la nécessité d'une liaison et c'est vraiment quelque chose qu'il ne faut pas occulter.

Laurent Moreno : Notamment parce que l'ancienne gare est mieux connectée au réseau de transport collectif urbain, notamment le VAL.

Alain L'Hostis : Il y a deux lignes et l'ancienne gare est sur le croisement des deux lignes existantes et la nouvelle gare n'est que sur une des branches.

Marc Massion : On a beaucoup parlé, et c'est normal, de fret ferroviaire bien sûr, mais également global. Je suis étonné que personne n'évoque la construction du canal Seine Nord qui, à mon avis, va pénaliser Rouen et Le Havre. Avant la LOLF (NDLR : Loi Organique relative aux Lois de Finances), il y avait au Sénat un budget des ports maritimes qui n'existait pas à l'Assemblée et à cette époque, le choix de tracé était entre Seine Nord ou Seine Est avec une forte propension à favoriser Seine Est pour l'arrière-pays de l'Est et même au-delà. Finalement, le choix de Seine Nord a été fait pour des raisons financières, Seine Nord coûtant moins cher que Seine Est. Lorsque l'on essaie d'analyser un peu les choses, ce canal Seine Nord est mauvais pour le fret de Rouen et du Havre. Dès lors, il est difficile d'imaginer la densité du fret ferroviaire avant la construction de Seine Nord qui va être assez rapide.

Gérard Ducable : Est-ce que les espaces à Saint-Sever sont suffisants pour envisager une gare telle qu'elle a été décrite au niveau de Lille ?
Une précision, en appui de ce qui vient d'être dit : je pense que l'opportunité pour Le Havre, qui se posera moins sur Rouen, est celui des super cargos qui auront beaucoup de mal à aller dans les ports du Benelux de toute manière. Je crois que c'est la carte à jouer pour Le Havre.

Pierre Bourguignon : La réalisation du canal Seine Nord Europe peut se faire vite, même s'il y a blocage sur le financement, car il y a une volonté. La vraie question, c'est l'adaptation de Rouen, du Havre et de Paris à l'ouverture du canal Seine Nord Europe avec la question des multimodalités, donc des hubs et en particulier du côté de Confluence, Achères, etc. Il y a aussi la nécessité de renforcer l'axe Seine et ce renforcement, lui, c'est le multimodal, c'est la Seine, la route et le rail. Je maintiens la nécessité d'intégrer dans l'analyse le fait qu'une vraie partie de la vie économique rouennaise est liée au positionnement rouennais en terme d'échanges. Les conteneurs arrivant au Havre, doivent pour partie être redistribués par le fleuve et ce qui limite les gros convois pour le fret ferroviaire. Cependant, il y a un vrai problème qui nous dépasse qui est qu'avec la région parisienne, en particulier le Nord, le Sud-Ouest et l'Ouest, devrait se renforcer le développement économique en tissu industriel. La comparaison du tissu industriel dans nos secteurs avec ce qu'il y a derrière Hambourg et Brême, Anvers et Rotterdam, nous montre la capacité de développement technique et technologique par les PME à forte valeur ajoutée et la nécessité d'échanges rapides. Ici, on retrouve le problème des temps puisque quand on parle de la gare, on parle de 20/25 ans, et 10 ans pour l'ouverture du canal. Et le fret fluvial est moins cher. Mais une partie ne peut pas concerner que le fluvial, il y a des nécessités d'éclatement avant.

Laurent Lesimple : J'ai pu constater que le canal Seine Nord Europe est vital pour les milieux économiques parisiens qui ne peuvent pas se contenter du débouché maritime du Havre et veulent garder le débouché sur Anvers. Donc clairement, il y a eu une pression des milieux économiques parisiens pour le canal Seine Nord Europe au détriment du canal Seine Est.

Jérôme Bourlet de la Vallée : Par rapport à cette infrastructure, il y a quelque chose qui a échappé au concepteur, ce sont les réserves en eau. La nécessité pour mettre en eau ce canal correspond à vingt millions de mètres cube ainsi qu'une alimentation régulière de pompes de 1,2 mètre cube par seconde. Lorsque les études ont été faites, on va dire les années 90, c'était des choses qui ne nous toucheraient pas, sauf que là, on voit qu'avec la période de sécheresse et la pénurie d'eau il y a de gros problèmes techniques de mise en eau de cet ouvrage.

Christelle Larsonneur : Il y a un autre aspect que je voulais souligner la concurrence des ports normands vis-à-vis des ports du Nord de l'Europe, elle suppose la connexion des ports au Réseau Transeuropéen des Transport (RTE-T) et au système ERTMS (NDLR : European Rail Traffic Management System - Interopérabilité du réseau ferroviaire européen). C'est un élément important pour l'élargissement de l'hinterland au-delà des frontières nationales qui doit être pris en compte dans la réflexion de la LNPN.

Jean-Pierre Girod : Il y a tout de même deux interrogations qui ont été posées par la population. La première concerne le coût différentiel entre le train actuel et celui de la ligne nouvelle. Le coût pour les gens qui prennent un abonnement pour se rendre à Paris tous les jours est relativement élevé chaque mois ; le surcoût ne va-t-il pas être rédhibitoire pour un certain nombre de passagers ? La deuxième question qui revient souvent est qu'il y a un grand nombre de personnes qui continuent à aller à Paris en voiture, et plus qu'on ne le pense.

Yann Lelouard : C'est de l'ordre de 40% des flux totaux.

Jean-Pierre Girod : C'est 40% à minima si l'on prend les déplacements quotidiens, mais si l'on prend en compte les personnes qui ne se déplacent qu'occasionnellement, on est plutôt sur 60% et donc, c'est une vraie difficulté.

Dernière chose, pour répondre aux interrogations sur le fret. Il y a eu un gros travail de fait pour permettre le développement fluvial et un agrandissement des écluses, mais cela ne résout qu'une partie du fret puisque l'on a la problématique du tirant d'air et non pas du tirant d'eau pour le fluvial car on ne peut remonter les ponts de Paris. D'autre part, cela ne permet de desservir qu'un bassin d'environ 16 millions d'habitants et sur le reste, on doit passer sur d'autres modes. Dernière chose que je voulais évoquer, on voit toute l'inter-connectivité à mettre en place entre les modes de déplacement TER, les modes de déplacements fins, et puis, justement, une gare importante qui doit être reliée à la gare existante. C'est donc une problématique assez compliquée.

Yann Lelouard : Juste pour information, entre la CREA et la CASE, les migrations alternantes sont de l'ordre de 95% en voiture alors qu'on est exactement sur la même ligne ferroviaire que celle qui va à Paris et qui s'arrête à Val-de-Reuil. Donc l'enjeu de l'interconnexion à un réseau urbain en gare, où l'on peut jouer toutes les cartes de l'intermodalité sera le seul moyen de le rendre performant et de pouvoir concurrencer l'automobile puisque, finalement, en termes de temps, le train par rapport à la voiture est identique avec 25 minutes. Un des enjeux de la LNPN est de pouvoir recréer une nouvelle gare du côté de Louviers Val-de-Reuil afin d'offrir un nouveau système de transport plus performant, interconnecté avec la gare de rendez-vous à Rouen, avec le réseau interrégional (les corails intercités), avec la desserte périurbaine, avec les modes de mobilités plus fins, comme le transport en commun... Et c'est toute cette interconnexion qui va permettre de réactiver une nouvelle architecture des mobilités pour concurrencer l'automobile.

Christelle Larsonneur : J'ai un autre sujet d'interrogation relative à la compatibilité des tracés de la LNPN avec l'environnement industriel de l'agglomération, ce point doit également être pris en compte dans le choix des scénarios de la LNPN.

Yann Lelouard : Dans le cadre du scénario C étudié par RFF, les coûts plus importants sont justifiés par un passage en tunnel dès la sortie de Rouen, pour des raisons de contraintes environnementales ou de risques technologiques. Le tracé RFF n'utilise donc pas la ligne existante.
Pour le tram-train cela renvoie à une étude différente. RFF n'a mené, à ce stade, les études que pour la création d'une double voie pour une nouvelle infrastructure rapide.
Le second surcoût pour le scénario C correspond au franchissement de l'estuaire et de sites naturels protégés.

Jérôme Bourlet de la Vallée : Dans le projet actuel de plateforme tri-modale du port du Havre, il n'y a pas de recherche de synergie avec l'existant, c'est-à-dire avec la gare de triage de Sotteville. Le premier projet concerne des trains longs qui vont être fabriqués au Havre et qui vont partir directement pour aller dans le sud de la France, sans aucune retombée sur notre territoire.

Pierre Bourguignon : N'oublions pas que ce qui va arriver au débat public sur la ligne nouvelle a été confié à RFF. Et s'il n'y avait pas eu tout le travail du comité présidé par Jean-Pierre Duport, je vous laisse imaginer ce que serait le dossier porté au débat public ! Le travail est aussi dans la manière de faire avancer les choses et d'utiliser les différentes étapes. C'est pour cela que l'étape du débat public est importante pour faire avancer les idées. Par exemple sur la question des voyageurs, la manière de voir de RFF compte, c'est d'ailleurs pour cela qu'elle est ressortie fortement. Comme Geneviève Larmaraud l'a rappelé, le travail qui a été fait sur la localisation de la Gare, avec les acteurs régionaux, Le Havre compris, a conclu que la gare d'agglomération devait être sur la rive gauche à Saint-Sever. Si l'option Sotteville-lès-Rouen est ressortie, c'est aussi parce que RFF, propriétaire foncier voyait un intérêt à valoriser son patrimoine. Sauf que la gare à Sotteville serait enclavée ; je n'y reviens pas. Et si l'on n'avait pas travaillé par anticipation, si l'on ne s'était pas battu pour faire avancer les idées, ça serait resté gentiment comme ça. Donc il faut continuer, les uns et les autres sur nos préoccupations et sur nos terrains, à comprendre en quoi tel aspect ou tel aspect nous intéresse. Marc Massion a raison de dire : « attention, le fret en fluvial va se renforcer, c'est important ». Et on voit que c'est important pour le Havre, c'est important pour la Basse Seine, mais ce n'est pas suffisant pour que même le Havre soit désenclavé. Et c'est pour cela qu'il faut qu'on se batte, y compris sur le fait que Le Havre a besoin de son désenclavement ferroviaire. Et donc à ce moment-là il faut un travail sur les temps, parce que pour les uns et les autres les questions de Gare, d'utilisation urbaine... oui on est sur la bataille de la qualité du développement urbain. Et s'il y a un lieu où l'on peut parler de refaire la ville sur la ville, c'est bien ici, à l'agence d'urbanisme. Avec un tout petit peu de pratiques et de grandes envies surtout.

Geneviève Larmaraud : Je voulais répondre à Gérard Ducable qui a évoqué la question du foncier : a-t-on suffisamment d'espace sur Saint-Sever ? Je voulais répondre qu'on n'est pas encore aujourd'hui dans le temps du projet urbain. Donc il y a 15 hectares qui sont disponibles qui permettent d'amorcer les choses. Il est évident que c'est un projet, je reprends les temporalités de tout à l'heure, qui se fera à minima sur 20 ans. Mais il y a moyen aujourd'hui de commencer. Je reviens toujours à 2008-2009, on était aussi sur la réflexion avec la ville de Rouen de créer une ZAD (Zone d'Aménagement Différé) et on avait déjà délimité un quartier, qui va bien au-delà des 15 hectares disponibles parce qu'il n'y a rien dessus. Et il y avait d'ailleurs déjà des préemptions qui avaient été faites par la ville de Rouen en concertation avec le syndicat mixte pour le SCOT et la Région selon un mode qui n'était pas institutionnalisé, mais qui fonctionnait. Tout ça pour l'instant est un petit peu au point mort, mais ce sont des choses qu'il va falloir réactiver, parce que le quartier ce n'est pas 15 hectares, c'est clair. Et c'est toute la perméabilité avec ce qui existe.

Pierre Bourguignon : Et puis cela concerne toute cette périphérie de l'Est de la Rive gauche, dans sa partie la plus urbaine. Dans le PLU de Sotteville, si vous avez « 100 mètres de ville en plus » ce n'est pas sur les emprises ferroviaires, c'est à côté, là où la ville peut se refaire sur elle-même.

Laurent Lesimple : Quelle est l'emprise d'Euralille ?

Alain L'Hostis : C'est 40 hectares.

Laurent Lesimple : Tout ce développement sur Euralille, en fait, n'a pas créé un espace gigantesque de 150 ou 200 hectares. Parce que c'est un des arguments en faveur de Sotteville : la capacité à mobiliser beaucoup de terrains, pour faire beaucoup de développement tertiaire.

Laurent Moreno : Ce qui est important dans un développement de quartier, notamment comme Euralille, c'est qu'il se fait sur des espaces qui sont rendus disponibles dans l'histoire de son développement urbain : Euralille 2 n'était pas imaginé à l'heure du plan de Rem Koolhaas. La deuxième chose qui est importante, c'est qu'on sait qu'autour de la Gare de Saint-Sever il y a un certain nombre d'espaces qui sont aujourd'hui libres, d'autres sont mutables, c'est-à-dire qu'ils sont transformables dans leurs fonctions, dans leurs utilisations. Enfin, le pôle tertiaire, le centre commercial de Saint-Sever, qui est un quartier qui date des années 70, est profondément mutable. Il y a des immeubles de bureaux vieillissants qui sont vides aujourd'hui parce qu'obsolètes. Et puis dernière chose : Euralille a débuté à contre-cycle immobilier, c'est-à-dire que le jour où Euralille a été lancé on était en pleine crise immobilière de la fin des années 80 en Europe. Il y a un intérêt à pouvoir s'accrocher sur quelque chose qui existe de manière à être attractif vis-à-vis d'entreprises locales, qui sont les premiers soldats du développement économique. Cela veut dire que le développement économique qu'on imagine, y compris avec des infrastructures ferroviaires absolument performantes, servira d'abord et avant tout les entreprises locales. Il est donc fondamental de jouer également la carte d'une certaine sécurité de l'investissement. Et sur Saint-Sever, qui est déjà un quartier tertiaire existant, on ne prend pas des risques considérables en disant que c'est un quartier d'avenir dans l'agglomération rouennaise. D'autant plus qu'il est situé de manière optimale vis-à-vis de la Seine.

Jean-Pierre Girod : Oui, mais avec quand même une difficulté, c'est qu'on a un déficit sur le tertiaire supérieur et que le tertiaire supérieur a besoin d'être interconnecté puisqu'on vise les profils créatifs.

Geneviève Larmaraud : Certes, mais il ne suffira pas de construire les mètres carrés de bureaux et d'attendre que ça vienne ! C'est bien la stratégie économique locale qui fera qu'il y aura d'autres apports de l'extérieur.

Laurent Lesimple : Cet aspect du débat que l'on vient d'avoir n'apparaissait pas dans le discours initial sur la Gare, qui était très orienté : « déplacement urbain, usage uniquement pour la mobilité ». Le fait d'avoir ces réserves et ces capacités du même ordre que Euralille autour de Saint-Sever, et donc de pouvoir mobiliser les financements, y compris privés, autour de la Gare, est un discours qui pourrait être un peu étoffé dans la présentation initiale. Moi qui ne suis pas du tout Rouennais et qui ne connais pas le débat à fond, les quelques minutes que nous venons de passer là m'ont beaucoup éclairé.

Alain L'Hostis : Une remarque dans le prolongement de ce qui a été dit, c'est qu'effectivement dans le cadre d'Euralille il faut bien voir que c'est aussi une transformation de l'image de la ville, mais là au sens très large. C'est-à-dire que Lille dans les années 90 ce n'est pas Lille qu'on a aujourd'hui. Je pense à la capitale Européenne de la culture en 2004 qui officialise quelque chose. Et au moment où la décision d'Euralille a été prise, donc dans la fin des années 80, l'image à la fois à l'extérieur et l'image qu'en ont les habitants n'est pas celle d'aujourd'hui.

Pierre Bourguignon : Mais la classe créative elle arrive après. Si les gens qui sont les acteurs de tous les jours n'ont pas repris confiance en eux, il ne se passe rien. Donc toute la bataille Lilloise a été de faire que cette prise de conscience se traduise concrètement. Alors après, qu'Euralille arrive juste au moment où il y a l'effondrement du prix des mètres carrés de bureaux, cela a obligé à se mettre en capacité de réviser la construction en baisse, de ne pas faire bêtement la deuxième tour, etc. Mais du coup, ça a donné aussi les moyens de rebondir ultérieurement. Et en même temps c'était la reconquête de Lille qui reprenait son importance et les Lillois qui globalement reprenaient confiance en eux. C'est tout à fait important, car à ce moment-là se crée une nouvelle dynamique qui permet que viennent les nouveaux décideurs et les nouveaux utilisateurs. Mais faire la ville sur la ville ... il nous arrive de dire que ce n'est pas seulement matériel.

Je pense qu'il est maintenant temps de conclure.

Un grand merci à vous tous pour votre active participation et pour la qualité de nos échanges, qui feront comme les précédentes rencontres l'objet d'une publication.



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org
Site : www.aurbse.org