



Généralités, analyses et propositions concernant les déplacements des personnes en train-vélo sur la Métropole Rouen Normandie.

Intitulé :

Liaisons ferroviaires pour répondre aux grands enjeux des mobilités sobres énergétiquement et décarbonées sur la Métropole Rouen Normandie.



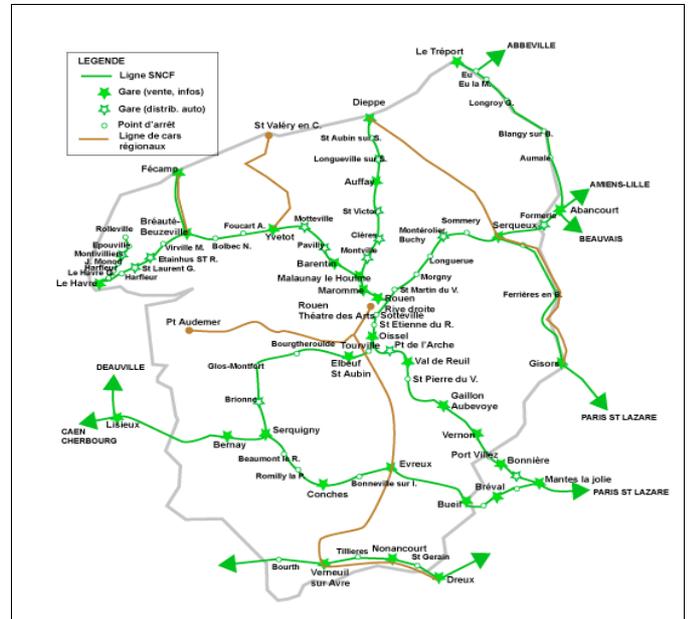
<http://www.effetdeserretomeme.fr/>



<https://twitter.com/EffetdeSerre76>

<https://www.facebook.com/effet.deserretomeme/>

0672003309



Résumé :

Nous avons tenu à apporter aux lecteurs des éléments de connaissance afin d'apporter une autre vision des problématiques des déplacements en général, et en particulier des éléments de compréhension des transports ferroviaires.

Vous trouverez des propositions en matière de service aux voyageurs, dans les gares mais aussi le concept innovant Top Train Weekend TTW. Nous proposons que les gares deviennent des pôles d'échange multimodaux et des lieux de vie et de services. Pour cela il faut des présences humaines aux guichets pour une humanisation des gares. Un des axes de développement proposé est de développer l'intermodalité train-vélo.

Nous avons aussi décliné des propositions de création ou de rénovation d'infrastructures ferroviaires.

Vous pouvez retrouver ces documents sur notre site internet. Mars 2023

Sommaire

1] INTRODUCTION : LES ENJEUX DU CLIMAT ET DES MOBILITÉS DES CITOYENS.

- 1.A] BUT DU DOCUMENT : APPORTER DES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE À LA PROBLÉMATIQUE DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE PAR DES PROPOSITIONS FERROVIAIRES.
- 1.B] RAPPELS SUR LES ENJEUX DE REDUCTION DES GES.
- 1.C] DES POSITIONS GOUVERNEMENTALES FORTES À CONCRÉTISER DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES OPÉRATIONNELLES.
- 1.D] LE COI (COMITÉ D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES) ENCOURAGEANT MAIS PEU AMBITIEUX.

2] PROPOSER À PARTIR DE L'ÉTUDE DES RÉALITÉS CONTEXTUELLES DU TERRITOIRE.

- 2.A] LE CONTEXTE FERROVIAIRE DANS LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE.
- 2.B] UNE CATASTROPHE ÉCOLOGIQUE EN COURS.
- 2.C] L'ACCROISSEMENT DU COÛT DES ÉNERGIES ET DES POLLUTIONS.
- 2.D] LE COÛT DE L'AUTOMOBILE DEVENANT EXORBITANT GÉNÈRE DES INÉGALITÉS SOCIALES.
- 2.E] UNE ATTEINTE AU DROIT-DE VIVRE EN BONNE SANTÉ.

3] UN BESOIN DE MOBILITÉS NOUVELLES EN REPORT MODAL DE LA VOITURE : LE FERROVIAIRE ET SES ATOUTS.

4] LE TRAIN EN RÉGION NORMANDIE : CONSTATS ET POINTS NOIRS.

- 4.A] UN MANQUE DE COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX.
- 4.B] COUVERTURE DES GARES ET TAMPON MODAL : UN GROS POTENTIEL INEXPLOITÉ.
- 4.C] LA COURSE À LA VITESSE FREINE LES DESSERTES DE PROXIMITÉ.
- 4.D] UNE RÉGIONALISATION RENFORCÉE.
- 4.E] LA DIAMÉTRALISATION.
- 4.F] LE DÉCLIN DU TRAFIC FERROVIAIRE.
- 4.G] UN CONFORT ET UNE FIABILITÉ QUI FONT DÉFAUT
- 4.H] LA SATURATION

5] NOS PROPOSITIONS AFIN DE PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS.

- 5.A] LES SERVICES AUX VOYAGEURS.
 - 5.A.1] *AMÉLIORER L'OFFRE HORAIRE.*
 - 5.A.2] *DES SERVICES AUX VOYAGEURS PERMETTANT UNE HUMANISATION DES GARES.*
 - 5.A.3] *DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ TRAIN-VÉLO.*
- 5.B] INVESTISSEMENTS PUBLICS SUR LA MAINTENANCE ET L'OUVERTURE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DANS LE CADRE DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT REGION. CONSTRUCTION D'UNE ALTERNATIVE FERROVIAIRE POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES.
 - 5.B.1] *L'AXE DE CONTOURNEMENT PAR L'EST DE LA GARE DE ROUEN.*
 - 5.B.2] *LA TRAVERSE NORD – SUD*
 - 5.B.3] *LA LIGNE BUCHY, CLÈRES, ELBEUF*
 - 5.B.4] *AMÉLIORER LES GARES EXISTANTES ET RÉOUVRIR CELLES QUI ONT ÉTÉ FERMÉES.*
 - 5.B.5] *MENER IMMÉDIATEMENT UNE EXPÉRIMENTATION EXEMPLAIRE ET PARTICIPATIVE SUR UN ITINÉRAIRE FERROVIAIRE SPÉCIFIQUE (CLÈRES-ROUEN).*

6] LES ATTENDUS DE L'ÉTUDE

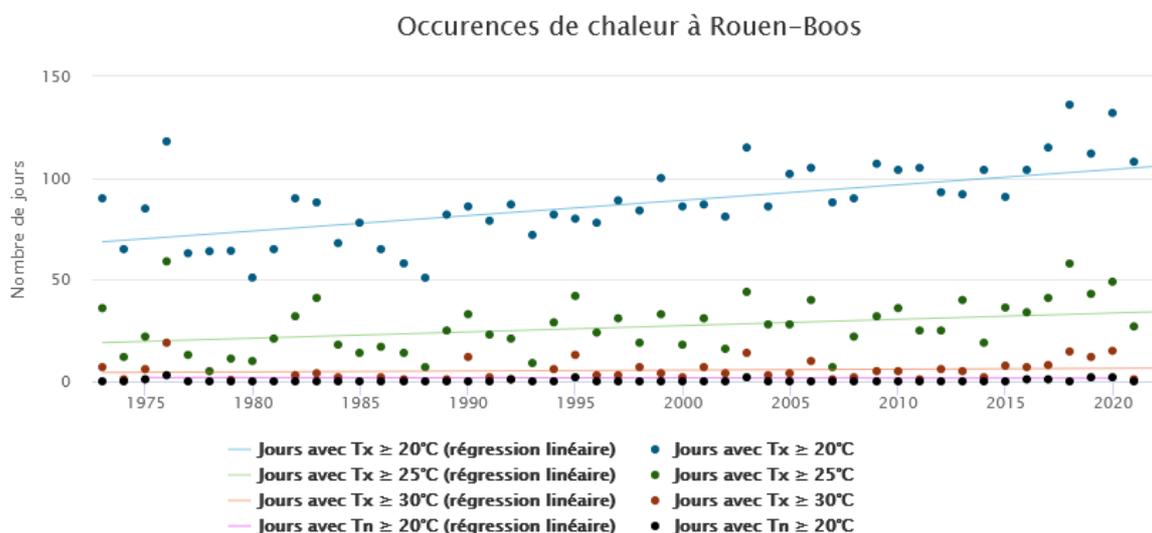
7] CONCLUSION

1] INTRODUCTION : LES ENJEUX DU CLIMAT ET DES MOBILITÉS DES CITOYENS.

1.A] BUT DU DOCUMENT : APPORTER DES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE À LA PROBLÉMATIQUE DU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE PAR DES PROPOSITIONS FERROVIAIRES.

La crise climatique se renforce dans un contexte international de crise énergétique et alimentaire majeures, et impacte d'ores et déjà nos territoires et leur population. La problématique des mobilités qui reposaient sur l'utilisation de la voiture individuelle à la carburation carbonée à partir des produits dérivés du pétrole, montre les limites de son développement pour des raisons sociales et environnementales.

Encore inestimables aujourd'hui, les conséquences du réchauffement planétaire sont désastreuses pour l'humanité et sont déjà visibles : par exemple, le nombre de jours supérieurs à 20°C relevés à la station météorologique de Rouen-Boos a quasiment doublé :



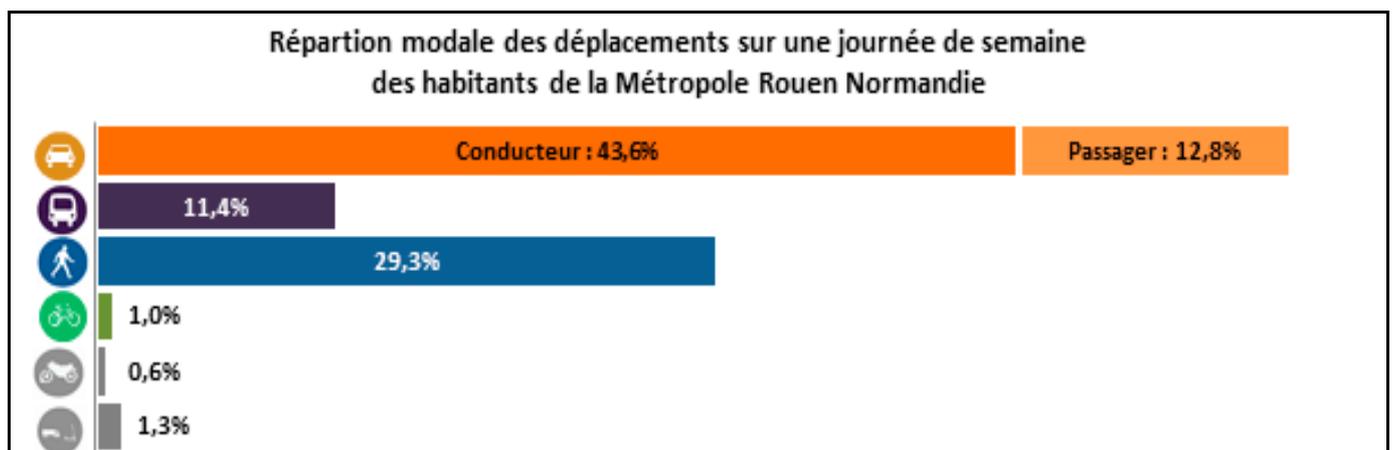
Nous proposons donc à travers ce document d'affirmer la nécessité du développement du transport de voyageurs sur les lignes ferroviaires de l'agglomération de Rouen. Ces propositions

ferroviaires doivent être étudiées en lien avec nos propositions précédentes concernant le report modal des personnes et des marchandises¹.

Le document est transposable pour de nombreux points au transport fret mais celui-ci ne sera pas détaillé ici.

1.B] RAPPELS SUR LES ENJEUX DE RÉDUCTION DES GES.

Il est nécessaire d'améliorer et de décarboner le déplacement de près de 500 000 habitants de la Métropole Rouen Normandie et des habitants de plusieurs autres intercommunalités (Communauté d'Agglomération Seine-Eure, Communauté d'Agglomération Dieppe-Maritime, Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole...). La répartition actuelle des transports dans l'agglomération de Rouen présente une prépondérance de la voiture individuelle comme le montre le schéma ci-dessous² :

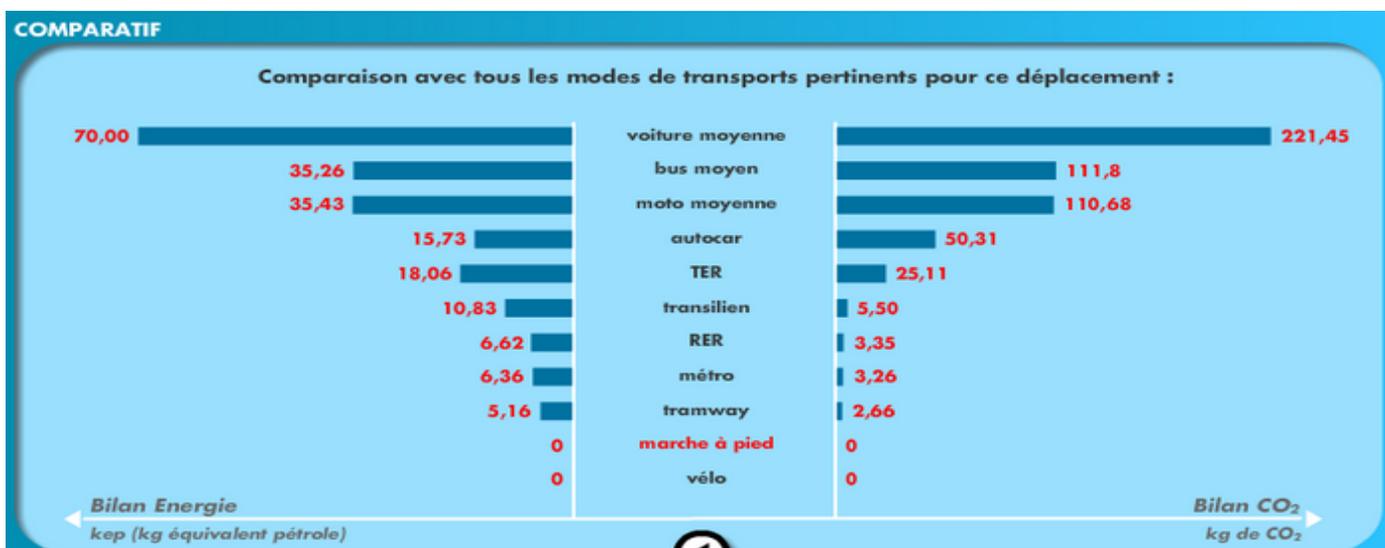


Les moyens de transport les plus vertueux en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques étant les moyens de courtes distances (marche à pied et vélo), l'ensemble des modes de transports collectifs sont donc des alternatives à mettre en place pour les plus longues distances et au sein de ce bouquet de transport collectif, le ferroviaire est ensuite l'alternative la moins polluante³:

1 <http://www.effetdeserretome.fr/wp-content/uploads/2020/12/Alternatives-PL.pdf>

2 <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/enquete-menages-deplacements>

3 <https://www.ecomobilite.org/IMG/pdf/sedeplacermalin.pdf>



1.C] DES POSITIONS GOUVERNEMENTALES FORTES À CONCRÉTISER DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES OPÉRATIONNELLES.

Le gouvernement dont Elisabeth Borne est la Première ministre décline des discours qui apparaissent excessivement volontaristes en ce qui concerne le développement des déplacements ferroviaires. Dès le vote de la loi LOM présentée par Elisabeth Borne, il s'agit de doubler le trafic ferroviaire urbain⁴.

Cet objectif est décliné dans le Projet de Loi de Finances 2023 :

“Dans le domaine ferroviaire, le Gouvernement a engagé une réforme sans précédent dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire adopté par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018. Elle vise notamment à renforcer le modèle économique de la SNCF tout en investissant davantage afin d’accélérer le renouvellement du réseau pour que les trains circulent sur un réseau plus performant.

Ces derniers consacrent en effet des niveaux d’investissements historiquement hauts – avec un montant proche de 2,9 Mds € par an consacrés à la régénération ferroviaire et plus d’1 Md € par an d’investissements dans les gares – tout en établissant une trajectoire ambitieuse d’amélioration de la performance financière du gestionnaire d’infrastructure, respectant les grands principes édictés lors de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires et les transports du quotidien restent des enjeux importants afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. Dans cette perspective, SNCF Réseau a remis un schéma directeur des « Services express métropolitains » (SEM) au ministre chargé des transports. Les premières études permettant d’élaborer le programme des SEM ont été engagées grâce à un financement issu du plan de relance (30 M€ sur 2 ans).”

Nous considérons que ces annonces programmatiques doivent se concrétiser de manière effective et opérationnelle dans les territoires.

⁴https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15t0349_texte-adopte-provisoire.pdf

1.D] LE COI (COMITÉ D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES) ENCOURAGEANT MAIS PEU AMBITIEUX.

Dans son rapport paru en janvier 2023⁵, le COI conditionne la réalisation d'un Service Express Métropolitain à la réalisation de la nouvelle ligne LNPN : «... et le prérequis pour le nœud de Rouen est la création d'une nouvelle gare sur une section de ligne à créer dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)...». Nous pensons donc qu'il faut accélérer les débuts de la mise en place du SEM rouennais et commencer par un travail de report modal sur l'Axe Clères-Rouen qui ne nécessite pas de gros travaux et qui pourrait servir « d'expérimentation ». Le dossier LNPN est peu porté actuellement C'est pourquoi nous proposons que la Métropole Rouen Normandie lance un Conseil de Défense Ferroviaire sur le modèle du Conseil de Défense Énergétique. La mise en place, non pas conditionnée, mais en parallèle de la LNPN, de la gare Rive gauche et d'un SEM Métropolitain doit être accélérée grâce à des outils de mobilisation de tous les acteurs du territoire dans une démarche de démocratie participative.

2] PROPOSER À PARTIR DE L'ÉTUDE DES RÉALITÉS CONTEXTUELLES DU TERRITOIRE.

2.A] LE CONTEXTE FERROVIAIRE DANS LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE.

Une étude de faisabilité a été validée en novembre 2021 et confiée à SNCF Réseau pour analyser les possibilités de développement du secteur ferroviaire dans l'agglomération rouennaise.

En parallèle, celle-ci prévoit le développement de l'usage du mode ferroviaire au sein de la Métropole Rouen Normandie⁶ à travers des propositions d'aménagement du territoire.

L'opportunité est donc d'imaginer dès maintenant des propositions cohérentes pour convaincre la population et permettre une articulation avec le réseau existant.

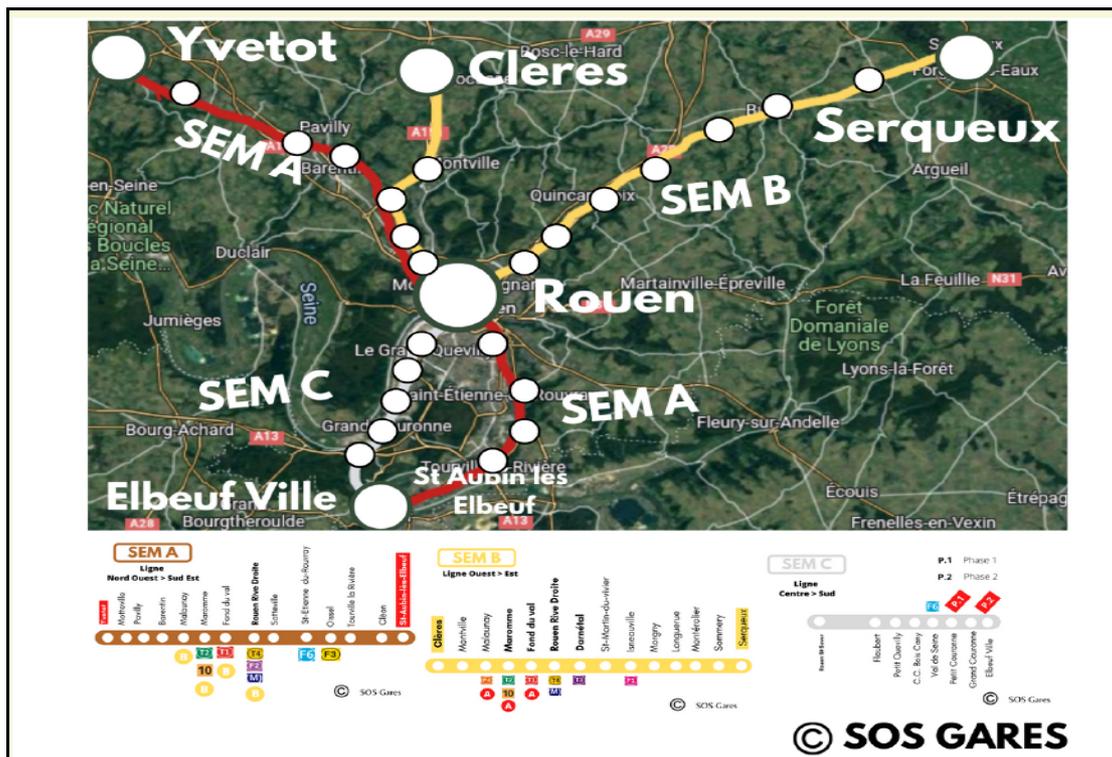
Des propositions présentées par SOS Gares⁷ décrivent une base de trois lignes traversantes dans l'agglomération de Rouen.

⁵ https://www.mobilette.com/wp-content/uploads/2023/01/2023-01-06-COI_rapport_Vdef-def-def.pdf

⁶ https://www.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/documents/assemblees/2022-10/C2022_0567.pdf

⁷ <https://www.sosgares.com/sem-doc-complet>

Par ailleurs, une forte mobilisation des médias met en exergue le sous-investissement des politiques actuelles sur le sujet du ferroviaire⁸.



Enfin, plusieurs pétitions sont proposées par des citoyens :

- Une pétition pour le maintien de l'arrêt du TER à St Martin du Vivier (ligne Serqueux – Rouen) regroupe plus de 650 signataires.⁹
- Une pétition dans laquelle des usagers demandent des trains sur les petites lignes de la Seine-Maritime, regroupe près de 400 signataires.¹⁰
- Une pétition soutenant le projet de SOS Gares cité plus haut regroupe plus de 1 000 signataires¹¹.

Effet de Serre Toi-Même souhaite proposer des axes d'améliorations **des orientations territoriales sur les investissements et des priorités**. En effet, l'étude de faisabilité évoquée plus haut fige un certain nombre de paramètres organisationnels qui nous semblent modifiables, tout comme les orientations du territoire

⁸ <https://www.leparisien.fr/seine-maritime-76/a-rouen-des-associations-sunissent-pour-creer-le-service-express-metropolitain-23-05-2022-73Y2FYV5XJB4JJW6SYZHE2E6E.php>

⁹ <https://www.change.org/p/m-herv%C3%A9-morin-p%C3%A9tition-pour-le-maintien-de-l-arr%C3%AAt-du-ter-%C3%A0-st-martin-du-vivier-ligne-serqueux-rouen>

¹⁰ https://www.change.org/train_rouen

¹¹ <https://www.change.org/p/mettre-en-place-le-service-express-m%C3%A9tropolitain-rouennais-sur-les-rails/u/31264250>

pour l'amélioration du secteur ferroviaire de la Métropole de Rouen qui nous paraissent insuffisants, notamment pour le court et le moyen terme.

2.B] UNE CATASTROPHE ÉCOLOGIQUE EN COURS.

La dénomination de « catastrophe écologique » a été utilisée pour qualifier l'incendie de Lubrizol. Cet événement est effectivement une catastrophe environnementale et a marqué psychologiquement et durablement la vie de nos concitoyens. La quantité brûlée ce jour-là est de 5.000 tonnes d'hydrocarbures environ.

Plus insidieuse, mais néanmoins catastrophique sur le plan environnemental et climatique, ~~alors que~~ la consommation d'hydrocarbures pour le transport uniquement représente, à elle seule, 124 000 tonnes en France par jour¹². Au prorata de la population de la métropole rouennaise, on peut estimer que, **tous les dix jours**¹³, il y a autant de carburant brûlé par les véhicules dans l'agglomération que ce qui a brûlé en **une journée à Lubrizol**.

Il est aujourd'hui inacceptable d'avoir une politique ferroviaire à contre-courant de l'urgence climatique : fermeture de la gare de Saint Martin du Vivier, suppression des rails pour la construction de la voie verte Barentin - Duclair (entraînant la fermeture définitive du vélorail de l'Austreberthe), suppression d'une vingtaine de trains quotidiens sur le Paris-Rouen...

2.C] L'ACCROISSEMENT DU COÛT DES ENERGIES ET DES POLLUTIONS.

Le trafic routier représente 29% de la pollution atmosphérique en France (dont plus de la moitié pour le véhicule particulier)¹⁴ avec une concentration importante dans les agglomérations. Le type d'énergie du véhicule n'a que peu d'incidence sur la vraie problématique de fond : plus de 80% des véhicules sont occupés par une seule personne, le poids de ces véhicules est plus de 10 à 20 fois supérieur à ce qu'il transporte et l'énergie utilisée doit toujours être transportée avec les conséquences associées

¹² <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/bilan-energetique-2019/28-55-transports--stabilite-de>

¹³ Population de la métropole rouennaise : environ 500000 habitants, soit 1/134^e de la population française. Quotidiennement, cela représente donc 925 tonnes de carburant utilisées pour le transport dans l'agglomération (incendie de Lubrizol : 9500 tonnes - source: https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/10/14/incendie-de-lubrizol-la-prefecture-publie-la-liste-des-produits-brules-chez-normandie-logistique_6015494_3244.html).

¹⁴ https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/12/10/six-chiffres-pour-comprendre-l-ampleur-de-la-pollution-automobile_5395374_4355770.html

(pollution issue des carburants, problématique du biocarburant¹⁵, fabrication et retraitement des batteries...). Plus particulièrement :

- Des études commencent à pointer la responsabilité majeure et de plus en plus structurante des émissions de polluants dont les sources sont autres que l'échappement : l'usure des pneus, les plaquettes de frein, embrayage...

- L'énergie grise associée à la production d'un véhicule (l'énergie nécessaire à la fabrication du véhicule) est très importante. Un véhicule neuf a déjà généré l'équivalent de 100 000 Km à 150 000 Km en pollution¹⁶ et la voiture individuelle passera la majorité de sa vie immobilisée sur un parking.

A contrario, le transport ferré possède l'avantage d'être électrifié à hauteur de 70%¹⁷ et l'énergie grise nécessaire à la production de matériel ferroviaire est négligeable compte tenu de l'utilisation du matériel.

Pour accompagner le développement du ferroviaire, il convient d'électrifier au maximum le réseau ; on peut citer l'exemple de la ligne de Dieppe – Rouen sur laquelle circulent quotidiennement 15 trains par jour ouvrable dans chaque sens avec une majeure partie de la ligne non électrifiée. C'est un non-sens compte tenu du faible investissement pour électrifier le réseau (environ 1 million d'euros par kilomètre¹⁸) et de l'intérêt de l'électrification dans la diamétralisation.

2.D] LE COÛT DE L'AUTOMOBILE DEVENANT EXORBITANT GÉNÈRE DES INÉGALITÉS SOCIALES.

C'est un mirage de croire que l'automobile est moins chère au kilomètre que le train. En effet, le coût du kilomètre sur les lignes ferrées est élevé mais il comprend la quasi-totalité des sommes nécessaires pour son fonctionnement et ses conséquences (« all-inclusive »). Les sommes octroyées pour l'automobile sont largement supérieures et sont prélevées d'une manière ou d'une autre aux citoyens :

¹⁵ <https://www.pourleco.com/environnement/biocarburants-manger-ou-rouler-il-va-falloir-choisir>

¹⁶ <https://www.automobile-propre.com/consommations-energetiques-cachees-vehicules-moteur-thermique/>

¹⁷ <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/01/bilan-ferroviaire-2019.pdf>

¹⁸ https://www.lemonde.fr/planete/article/2006/01/05/la-sncf-se-dit-favorable-au-tout-electrique_727922_3244.html

- Le bruit¹⁹ : **147 milliards** d’euros en France dont **69%** imputables au bruit routier,
- Les accidents de la route : l’insécurité routière est estimée **50,9 milliards**²⁰ d’euros par an. Les accidents sont **la première cause de mortalité chez les jeunes** (notamment chez les 10-19ans²¹ et dans plusieurs régions chez les 18-24 ans²²). Une étude étatique du Royaume-Uni montre que mourir renversé par un véhicule est la **première cause de mortalité chez les 5-14 ans**,²³
- Maintien et construction des infrastructures²⁴ : **275 milliards** d’euros sur 25 ans et **18 milliards d’euros**²⁵ en prévision sur plusieurs années,
- Aides de l’État : aide à l’acquisition d’un véhicule, bonus écologique, réduction d’impôts, aide aux transporteurs, aide à la pompe (aides de l’état qui font baisser le prix) ...
- Les coûts directs au particulier : assurance, carburant (profitables aux lobbies du pétrole) ...
- Les conséquences indirectes : l’occupation de l’espace, l’étalement urbain, exode rural... La DREAL a évalué en Pays de la Loire que les routes représentent une emprise au sol équivalent à **248m²/habitant**²⁶.

Il est évident que la part de l’automobile dans les coûts liés aux transports est largement sous-estimée. Ces montants présentent un fardeau de dépense pour les ménages, même pour les personnes n’ayant pas de véhicule. En effet, la taxe carburant TIPCE – recette de 32 milliards d’euros²⁷ – ne couvre qu’une partie des coûts liés au transport routier, le reste étant prélevé sur les impôts, les produits de consommation, la fiscalité des entreprises.... Il n’est donc pas normal de demander à la SNCF d’être à l’équilibre financier.

¹⁹ <https://www.bruit.fr/bruit-et-politique/cout-social-du-bruit-en-france-156-milliards-d-euros-par-an>

²⁰ http://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/Bilan_2019_version_site_internet_24_sept.pdf

²¹ https://www.francetvinfo.fr/sante/la-depression-premiere-cause-de-maladie-chez-les-adolescents_600003.html

²² <https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/gironde/mortalite-routiere-une-etude-montre-que-les-jeunes-prennent-plus-de-risques-sur-la-route-2501539.html>

²³ <https://www.sd-commission.org.uk/publications.php?id=1184.html>

²⁴ <https://www.lesechos.fr/2017/01/rail-routes-autoroutes-retour-sur-25-ans-dinvestissement-159655>

²⁵ <https://reporterre.net/Routes-autoroutes-un-gachis-a-18-milliards-d-euros>

²⁶ <https://side.developpement-durable.gouv.fr/Default/digitalCollection/DigitalCollectionAttachmentDownloadHandler.ashx?parentDocumentId=677114&documentId=688957>

²⁷ <https://fipeco.fr/pdf/Carburants2021.pdf>

2.E] UNE ATTEINTE AU DROIT DE VIVRE EN BONNE SANTÉ.

De plus, depuis le 20 septembre, le Conseil d'État a reconnu le droit de vivre dans un environnement sain comme une liberté fondamentale. À travers les pollutions qu'elle génère²⁸, l'usage quotidien du véhicule particulier en autosolisme pourrait être considéré comme une atteinte au droit de vivre en bonne santé.

À noter que ce sont souvent les populations citadines les plus précaires qui subissent les pollutions les plus intenses (personnes vivant près des axes routiers en limite de périurbanité par exemple). C'est donc une nécessité sanitaire et financière de proposer une alternative écologique à court terme.

3] UN BESOIN DE MOBILITÉS NOUVELLES EN REPORT MODAL DE LA VOITURE, LE FERROVIAIRE ET SES ATOUTS.

Le ferroviaire a trois atouts environnementaux déterminants : il économise le CO₂, il économise l'énergie et il économise l'emprise au sol. Le ferroviaire est indispensable pour décarboner, pour désaturer les villes et les autoroutes, pour consommer moins et diminuer les coûts énergétiques.

Concernant l'impact sur le climat, dès lors, le calcul est simple : le report de 10 % de part modale (fret et voyageurs) de la route vers le ferroviaire dans notre pays – passant ainsi de 10 % à 20 % de part de marché de l'ensemble des transports – permettrait une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 8 à 12 millions de tonnes d'équivalent CO₂ par an (entre 6 % et 10 % des émissions du secteur des transports). Nous aurions ainsi fait de 22 % à 33 % de l'effort global de décarbonation des transports auquel s'est engagée la France d'ici à 2030. Ceci rendrait possible et crédible l'objectif majeur du Zéro Émission Nette (ZEN) en 2050.

²⁸<https://www.lavoixdunord.fr/1160787/article/2022-04-01/pollution-de-l-air-96-des-citadins-de-l-ue-exposes-trop-de-particules-fines>

<https://www.bruit.fr/les-chiffres-du-bruit/le-bruit-un-probleme-pour-la-moitie-des-citadins-europeens>

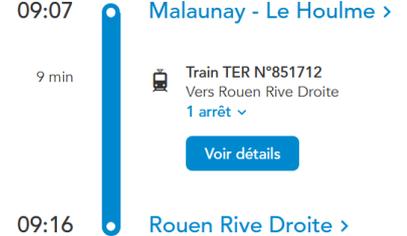
<https://atmo-france.org/de-moins-bonnes-performances-cognitives-a-cause-de-la-pollution-atmospherique/>

<https://www.cancer-environnement.fr/248-benzene.ce.aspx>

4] LE TRAIN EN RÉGION NORMANDIE : CONSTATS ET POINTS NOIRS.

4.A] UN MANQUE DE COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX.

Les complémentarités ne sont pas complètement lisibles entre les réseaux qui offrent des potentialités différentes de déplacements aux habitants, comme le réseau ferré, les cars NOMAD de la région Normandie ou les bus du réseau Astuce de la Métropole rouennaise. Par exemple, sur le trajet (Rouen–Malaunay) il y a le bus F4 (ligne FAST) du réseau astuce, le car de la ligne 529 (avant le 1^{er} septembre 2022, ligne 29) de la région, mais aussi le train. Si l'on reprend l'exemple sur cet axe, le parcours depuis Le Houlme vers les boulevards de Rouen de ces trois transports, on peut constater des temps de parcours en bus peu compétitifs. A contrario, l'offre de train n'est pas à la hauteur.

Moyen	Car (5)29 (région)	Bus F4 + Teor (Astuce)	Train (ligne Yvetot – Elbeuf)
Départ	Le Houlme Mairie	Le Houlme Mairie	Gare Malaunay Le Houlme
Arrivé	Gare routière	Boulevard des Belges	Gare rue verte
Durée			
Durée	31 minutes	32 minutes	8 minutes
Procha in passage			

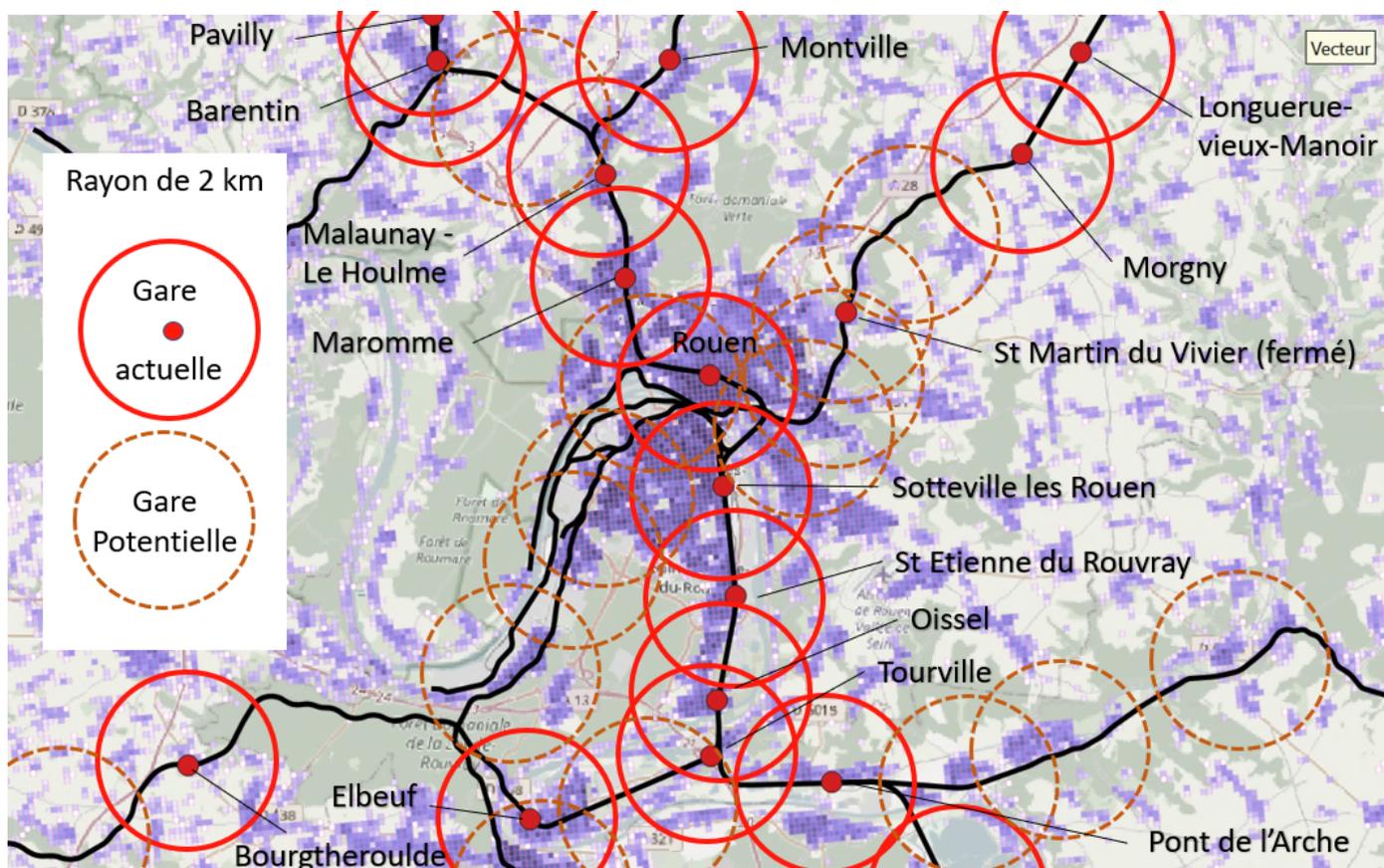
La complémentarité est davantage lisible sur l'extrémité nord du parcours avec des zones desservies différentes après la mairie du Houlme : à l'Ouest vers le Collège Jean Zay puis le hameau des Hauts Bourg pour la ligne FAST F4, poursuite du trajet route de Dieppe à Malaunay et poursuite vers Montville et Clères pour le car 529 de la région, alors qu'il existe une ligne SNCF Rouen Dieppe qui dessert théoriquement le même axe sur la ligne Rouen-Dieppe, la gare de Malaunay-Le Houlme étant aussi desservie par la ligne Yvetôt – Elbeuf comme indiquée dans le tableau. Notons que les arrêts des trains en gare de Malaunay-Le Houlme sont très peu fréquents.

De manière générale, les bus représentent une alternative qui doit permettre une desserte plus fine là où les lignes ferrées n'existent pas (plus). L'offre de bus doit exister mais doit être complémentaire avec le

train. Nous notons que les temps de trajets en train sont bien plus rapides et donc rendraient le train bien plus attractif si les arrêts n'étaient pas supprimés ou s'ils étaient plus fréquents dans les petites gares.

4.B] COUVERTURE DES GARES ET TAMPON MODAL : UN GROS POTENTIEL INEXPLOITÉ.

Si on considère un rayon de 2 km (distance réalisable à pied ou à vélo) autour de chaque gare actuellement desservie (cercles rouges sur la carte) de l'agglomération, la superficie couverte par le réseau exploité actuel est raisonnable d'autant plus que la densité de population est importante dans ces zones (violet foncé pour les zones les plus denses - Insee 2017).



Cette cartographie permet de comprendre qu'une surface encore plus importante de l'agglomération serait couverte (cercles marrons) en créant ou réouvrant des gares à Pont Saint Pierre, Charleval, Cléon, Grand Quevilly, Petit Couronne, Darnétal, CHU-Martainville, Saint Martin du Vivier, St Ouen du Breuil (exploitation des lignes fret)...

4.C] LA COURSE À LA VITESSE FREINE LES DESSERTES DE PROXIMITÉ.

Lorsque l'on souhaite acheter un billet de train depuis l'une des gares de l'agglomération, on s'aperçoit que seuls quelques trajets sont réalisables (Rouen – Paris, Rouen – Le Havre, Rouen – Dieppe). Quelques trains permettent aussi de rejoindre Lille et Marseille. Le critère de temps n'est plus la priorité principale des utilisateurs, l'unique TGV desservant Marseille depuis Rouen est par exemple très prisé alors que le trajet est plus long que de réaliser un changement dans les gares parisiennes.

Dans les autres pays européens, les réseaux n'ont pas été morcelés en fonction des régions. Les lignes traversent le pays. Certes la vitesse n'est pas compétitive avec le TGV mais cette stratégie permet d'éviter les changements. Il faut donc bien avoir à l'esprit que la recherche de vitesse induit des défauts qu'il faut prendre en compte dans l'analyse des politiques ferroviaires.

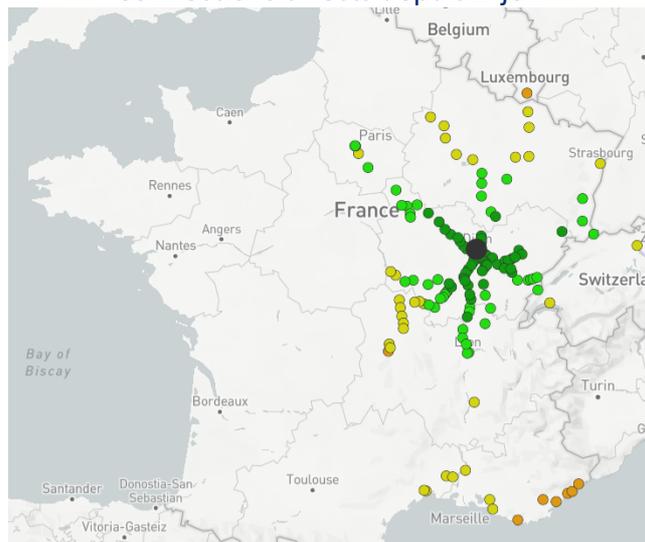
4.D] UNE RÉGIONALISATION RENFORCÉE.

Si on compare les trajets directs²⁹ depuis d'autres villes françaises, on s'aperçoit que des villes de dimensions similaires ont une meilleure servitude.

Connexions directs depuis Rouen



Connexions directs depuis Dijon



29 <https://direkt.bahn.guru/>

Nous demandons une offre régionale proposant plus de trains omnibus allant plus loin et notamment : une augmentation de l'offre vers la région Hauts de France avec une augmentation de la distance parcourue, la création d'une offre vers le sud de la Normandie... Il est par exemple difficile de rejoindre Paris, Le Havre ou Lille depuis les gares situées à proximité de Rouen et même impossible le samedi et le dimanche pour certaines gares donc nous demandons plus d'arrêts dans les petites gares de proximité.

4.E] La Diamétralisation.

Il est également difficile de traverser l'agglomération car il faut changer de trains et ceux-ci n'ont pas toujours de correspondances cohérentes. Sur la recherche ci-dessous, on peut observer qu'un changement en gare de Rouen rive droite entraîne une durée non compétitive face à l'automobile.

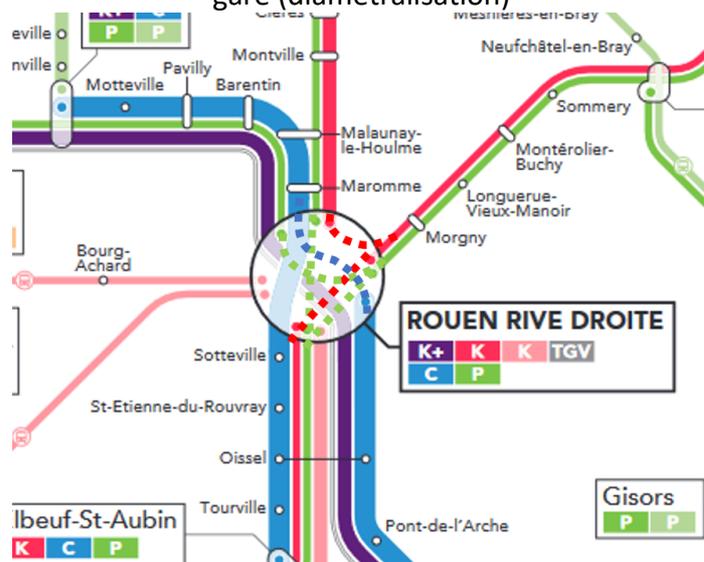
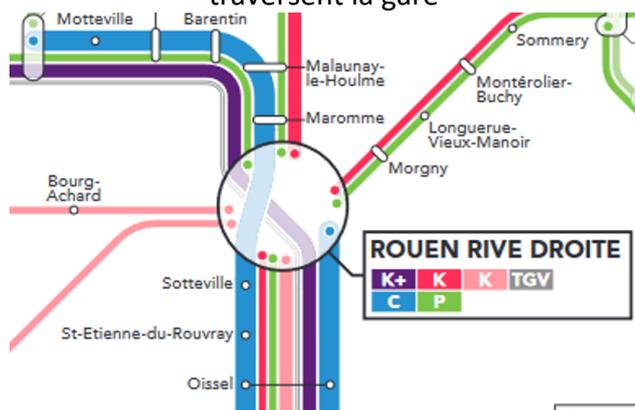
The screenshot shows a search interface for train routes. At the top, the origin is 'Saint-Étienne-du-Rouvray (Tou...)' and the destination is 'La Rue-Saint-Pierre (Toute...)' for the date '06/06/2022' at '07h04'. A 'Modifiez' button is visible. Below the search bar, the section 'Trajets Suggérés' is displayed with a 'Mode de transport' filter icon. A message states: 'Nous ne pouvons pas vous proposer d'itinéraires pour votre jour de recherche.' Underneath, the date 'Mardi 7 Juin' is shown. Four suggested routes are listed in a table-like format:

Time	Mode	Duration
06:39 → 07:33	TER > TER	54 min >
06:39 → 08:05	TER > TER > P45	1h26 >
09:00 → 10:37	TER > TER	1h37 >
09:00 → 10:37	TER > TER	1h37 >

Seule la ligne Elbeuf – Yvetot permet aux voyageurs d'éviter le changement. Ce concept doit être généralisé sur d'autres axes et sur de plus longues distances (par exemple : Le Havre – Paris ou encore Lille - Cherbourg).

Rouen - service actuel : seules deux lignes traversent la gare

Proposition : toutes les lignes doivent traverser la gare (diamétralisation)



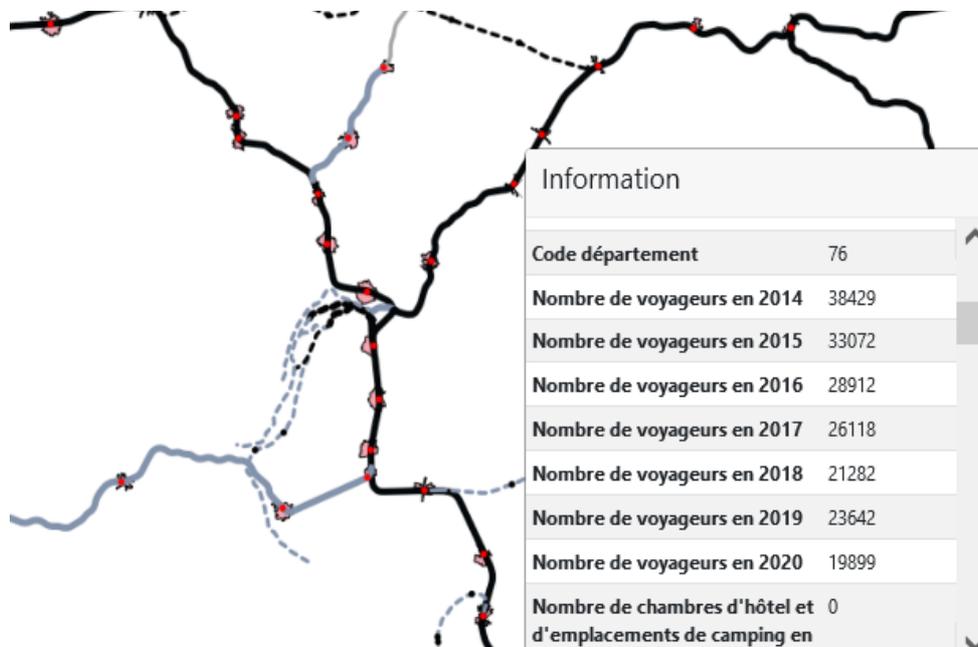
En effet, à Rouen, il est techniquement possible de diamétraliser les lignes et c'est d'ailleurs préférable pour le trafic.

4.F] LE DÉCLIN DU TRAFIC FERROVIAIRE.

Comme présenté sur le schéma ci-dessous³⁰, certaines gares ont perdu en fréquentation. Les choix budgétaires sont responsables de ce déclin : réduction de l'offre, du confort, de la fiabilité... L'offre, bien plus dense dans le passé, s'est amenuisée.

Pour la gare de Morgny-la-Pommeraye, voici une présentation de l'évolution des voyageurs montrant une fréquentation en déclin.

³⁰ https://carto.cdata.cerema.fr/1/potentiel_ferroviaire.map



Autre exemple, depuis la gare de Malaunay - Le Houlme pour rejoindre Rouen, il y a un train toutes les deux ou trois heures le samedi alors qu'un train par heure était la norme il y a 10 ans.

La dé-priorisation, et par conséquent la faiblesse des investissements du ferroviaire dans notre région est justifiée par un discours biaisé³¹ notamment par le président de Région M. Morin et entraîne un déclin inexorable de ce mode de déplacement. Lorsque le président de Région Normandie énonce «... en sortant de "l'imaginaire extrêmement puissant du ferroviaire"... », nous ne pouvons qu'y voir une contradiction avec le fait qu'il défende le « tout routier », notamment au travers du soutien financier de la Région au projet d'autoroutes A133-A134, improprement appelées Contournement Est de Rouen, à la hauteur de 205 millions d'euros. Il semblerait que le prochain Contrat de Plan Etat-Région (CPER) prévoit notamment un crédit 8 fois supérieur pour l'automobile que pour le ferroviaire. L'attente de la mise en place de la *Ligne Nouvelle Paris Normandie* (LNPN) pour densifier l'offre régionale (et investir) est un argument politique. On retrouve cet argument politique de M. Morin de « l'attente » avec l'A133-A134, la région s'empêchant de vraiment avancer sur les autres modes de déplacement.

4.G] UN CONFORT ET UNE FIABILITÉ QUI FONT DÉFAUT

Il convient de rendre le voyage plus confortable et plus fiable qu'aujourd'hui. Il faut notamment corréliser la capacité des trains en fonction de la fréquentation. Par exemple, il était fréquent d'avoir des

³¹ « Est-ce qu'il vaut mieux mettre un bus plutôt qu'un train ? le bus coûte entre cinq et dix fois moins cher que le train » <https://www.linfordurable.fr/herve-morin-veut-sortir-de-limaginaire-extremement-puissant-du-ferroviaire-7289>

trains à forte capacité sur la ligne Yvetot-Elbeuf (notamment le 850 602 qui était à double étage type TER2NNG jusqu'en 2020) remplacés par des trains bondés car sous capacitaires (2 trains AGC accolés).

Il faut aussi garantir la fiabilité de passage des trains : le matériel de remplacement doit être provisionné pour assurer la desserte des liaisons. Il n'est pas acceptable qu'un train soit supprimé ou remplacé par un train faiblement capacitaire pour « indisponibilité du matériel ». De ce point de vue, nous avons recueilli les témoignages d'usagers qui viennent « prendre leur train régulier » alors que le dit train n'arrive pas laissant sur le quai ces voyageurs sans aucune information et ni solution. Nous avons au moins deux cas de ce genre en gare de Saint Étienne du Rouvray et de Serqueux sur cet automne 2022. Ces annulations sont des freins structurants au développement du transport ferroviaire. La fiabilité des déplacements devrait être une force des déplacements ferroviaires.

En outre, la convergence des intérêts du territoire et des passagers ne semble pas au centre des discussions autour du train. En effet, la flexibilité des voyageurs est toujours utilisée comme variable d'ajustement. On peut noter des annulations de trains pendant les périodes scolaires ou même des suppressions définitives sans réel fondement (exemple : régulières suppressions des trains omnibus Dieppe – Rouen en heure de pointe TER 851704 et TER 851725 pourtant pleins lorsqu'ils sont présents). C'est donc le manque de fiabilité des déplacements ferroviaires pour les habitants qui va limiter la part modale des usagers du train sur notre territoire.

Alors qu'un renforcement de l'affluence des déplacements ferroviaires apparaît en 2022, il semble nécessaire d'augmenter la fiabilité et le flux admissible sur les lignes de la métropole (plus de trains et plus de capacité des trains).

4.H] SATURATION.

Autres contraintes soulevées par nos élus : la saturation des lignes (notamment Rouen – Yvetot) et de la gare de Rouen Rive-Droite.

Il faut rappeler que les études LNPN montrent que la ligne actuelle Rouen – Le Havre offre une bonne capacité de sillon³² ; un cadencement inférieur à 10 minutes est d'ailleurs visible le matin dans les gares de Maromme et de Malaunay - Le Houlme. Un cadencement plus rapproché nécessiterait un

³² https://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnpn/site/DOCS/EXPERTISE_COMPLEMENTAIRE/RAPPORT_EXPERTISE_COMPLEMENTAIRE.PDF

investissement mais permettrait de réduire l'intervalle entre deux trains comme sur les RER (systèmes ERTMS³³ ou CBCT ³⁴ avec **un train toutes les deux minutes** environ). Ces systèmes permettent d'augmenter le trafic et leur installation n'entraîne que des conséquences limitées sur le trafic durant les travaux.

Il est tout de même nécessaire de modifier les horaires existants pour permettre la mise en place de trains omnibus qui n'ont pas une bonne régularité actuellement. En effet, les trains directs Rouen-Le Havre et les trains des lignes omnibus n'ont pas les mêmes vitesses de parcours.

Il faut donc orchestrer le réseau comme le font les agglomérations ayant les mêmes contraintes. **Certains trains devront s'ajuster** ; des trains directs, notamment ceux avec une fréquentation basse, devront desservir des gares additionnelles. **Le rapport entre l'intérêt du territoire et le gain de temps** n'est plus à démontrer, surtout lors des heures de pointe. Or, chaque train double rame peut drainer près de 1%³⁵ des 150 000 véhicules qui entrent ou sortent quotidiennement de l'agglomération³⁶.

Il s'agit d'ajouter au cas par cas un ou deux trains aux heures de pointes dans les gares de l'agglomération avec un impact limité sur les trains rapides. Si nous reprenons l'exemple du tableau comparatif bus/train de la ligne Yvetot-Elbeuf, il manque un train TER 850602 et TER 850604 (50 minutes entre ces trains du matin). Ce manque **pourrait être complété par un train de Dieppe ou du Havre réalisant des haltes supplémentaires dans les deux gares de l'agglomération de cette ligne pour une durée de parcours augmentée de seulement 5 minutes**. En région parisienne, il est commun de voir des trains (RER B par exemple) semi-directs aux heures de pointes et des trains directs de contre pointes.

Les différentes offres KRONO / KRONO+ (offres de trains directs), PROXY (offre territoire régionale) et CITI (offre autour des grandes villes) devront évoluer et **proposer une offre plus dynamique** pour drainer un maximum de passagers et proposer une flexibilité aux voyageurs.

³³ <https://www.sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/actualite/31-millions-euros-installer-ertms-bord-trains-circulant-sur-reseau-ferroviaire-francais>

³⁴ <https://www.rer-eole.fr/actualite/pourquoi-nexteo/>

³⁵ <https://www.lettreducheminot.fr/materiel/omneo-premium-version-intercites-regio-2n-devoilee-aux-normands/>

³⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/EF%26SEM-SD%20VF%2006%2004%202020.pdf>

5] NOS PROPOSITIONS AFIN DE PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS.

5.A] LES SERVICES AUX VOYAGEURS.

5.A.1] AMÉLIORER L'OFFRE HORAIRE

Afin de répondre aux besoins, l'offre horaire doit en premier lieu se densifier de manière cohérente, et notamment :

- S'adapter aux flux prévisibles de voyageurs pour les départs en weekends prolongés, vacances et pour les festivités locales^{37 38}
- Proposer une offre adéquate durant les weekends et communiquer sur un concept innovant Top Train Weekend TTW (aujourd'hui quasiment inexistante) pour se rendre dans les lieux de promenade, les espaces de loisirs de l'agglomération rouennaise et du département : Clères et son parc zoologique, la Fabrique des Savoirs d'Elbeuf-sur-Seine, Montville et ses étangs, mais aussi Forges les Eaux avec son lac et son casino et, plus loin, les villages côtiers de la Côte d'Albâtre L'attractivité de ces sites situés aux environs de Rouen et plus loin sur la côte n'est plus à démontrer et sont, de surcroît, accessibles en train.
- Développer une offre compréhensible de favoriser les déplacements pendulaires en train sur la Métropole Rouen Normandie et l'ensemble des bassins de vie, et notamment avec la CASE (Communauté d'Agglomération Seine-Eure) mais aussi Yvetot (l'offre CITI n'est pas homogène aujourd'hui ; certains trains ne s'arrêtent pas dans toutes les gares)

Le facteur de flexibilité étant le plus souvent argumenté comme frein à l'utilisation des transports en commun, une offre adaptée comprendrait un cadencement :

- Aux heures de pointe : un train toutes les **20 à 30 minutes** en fonction de la gare,
- En dehors de ces heures et le weekend : un train toutes les **30 minutes à 1 heure** en fonction de la gare,
- Des trains de **6h à 22h**.

³⁷ https://actu.fr/normandie/rouen_76540/pas-de-train-depuis-paris-pour-les-fetes-jeanne-d-arc-le-coup-de-gueule-du-maire-de-rouen_51172793.html

³⁸ <https://www.change.org/p/sncf-ne-nous-laissons-pas-voler-l-armada-des-horaires-de-train-décents-entre-paris-et-rouen>

5.A.2] DES SERVICES AUX VOYAGEURS PERMETTANT UNE HUMANISATION DES GARES

L'orientation de la Métropole Rouen Normandie pour le développement de l'usage du mode ferroviaire³⁹ ne propose qu'une quantité limitée d'aménagements à court et moyen terme. Ainsi seulement deux gares de l'agglomération possèdent un aménagement PMR (personnes à mobilités réduites), la mise en accessibilité des gares et haltes non accessibles n'est pas prévue à moyen terme.

Il semble que SNCF Gares et Connexions ne prévoient pas l'apport de certains équipements alors que de nombreuses gares n'ont aucun écran (pas de communication sur l'état des trains), aucun abri n'est proposé aux voyageurs (celui de Sotteville a été condamné), et parfois aucune assise n'est proposée aux voyageurs.

Les gares, devenues des pôles d'échange multimodaux et des lieux de vie et de services dans les communes, sont amenées à organiser l'intermodalité entre le train et les vélos, les transports en commun, la voiture de plus en plus électrique, et tous ses usages (véhicules partagés, covoiturage, location). Il faut davantage favoriser l'intermodalité pour attirer plus de voyageurs vers le ferroviaire : aujourd'hui, 70 % des Français habitent à moins de 5 kilomètres d'une gare et 90 % à moins de 10 kilomètres, des distances-clés.

Nous demandons l'amélioration des systèmes d'information sur les différents modes de transport à disposition et sur leur articulation depuis les gares (et non uniquement sur l'offre de location de voitures), notamment lors des réservations en ligne, mais aussi avec des présences humaines aux guichets pour une humanisation des services à la personne.

Nous proposons de faire des gares de proximité des nœuds intermodaux mais aussi multi-services : Offre de stationnement voiture/vélo/trottinettes/covoiturants, mais aussi développement de services facilitant la vie des voyageurs par une humanisation des gares : garages vélos, conciergerie, services dans les trains, présence d'une Maison d'Assistante Maternelle (MAM)...

5.A.3] DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ TRAIN-VÉLO.

Pour gagner des parts par rapport à l'avion ou la voiture, le train doit devenir un outil de la multimodalité, c'est-à-dire qu'il doit encourager la cohabitation avec d'autres modes de transports, notamment le vélo. La SNCF doit se doter d'un plan vélo ambitieux en s'associant aux associations d'usagers, mais aussi aux associations cyclistes et utiliser leur expertise. Quelques mesures permettraient ainsi de réellement changer la donne :

³⁹ https://www.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/documents/assemblees/2022-10/C2022_0567.pdf

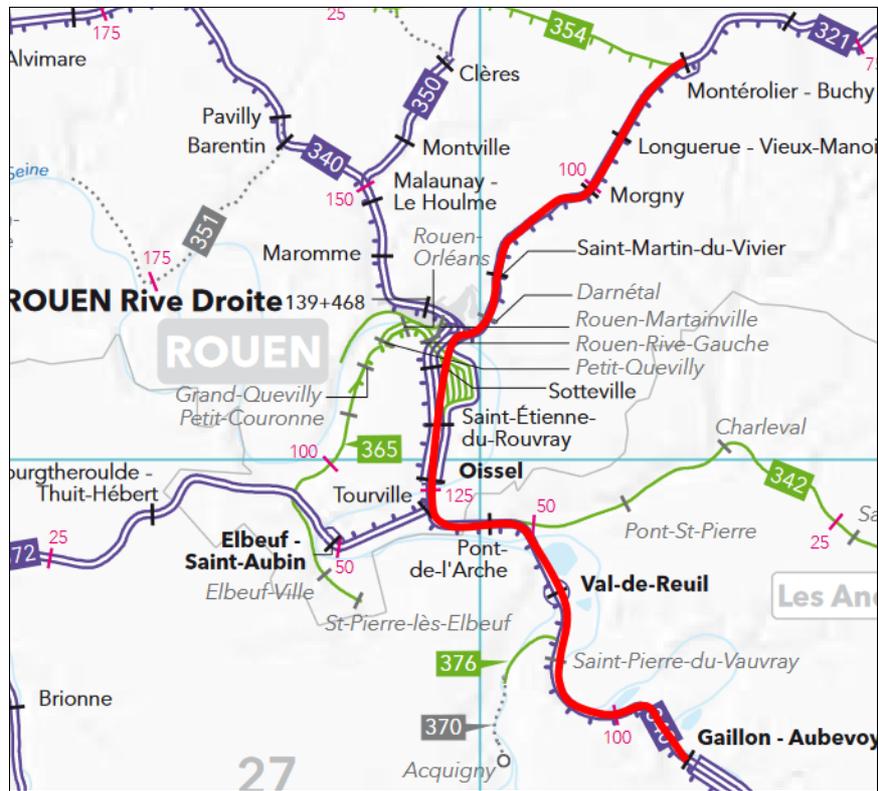
- Généraliser le stationnement vélo en gare (chaque gare devrait être accessible via le réseau cyclable) : permettre le stationnement sécurisé de son vélo et disposer de services de réparation/location de vélo.
- L'empport des vélos dans les trains : le succès français du cyclotourisme témoigne de cette nécessité : la France est l'une des premières destinations de cyclotourisme du monde. Les vélos devenant plus lourds (VAE, longtail, cargo...), il est très difficile d'accéder au train en vélo sans ascenseur et ni quai adapté.
- La nécessité d'avoir un réseau cyclable permettant d'accéder aux gares. C'est d'autant plus important quand il n'y a pas de réseau de bus à proximité ou quand l'accès à la gare nécessite de prendre des axes routiers importants (gare de Maromme, gare de Malaunay-le-Houlme ...).

5.B] INVESTISSEMENTS PUBLICS SUR LA MAINTENANCE ET L'OUVERTURE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DANS LE CADRE DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT RÉGION. CONSTRUCTION D'UNE ALTERNATIVE FERROVIAIRE POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES.

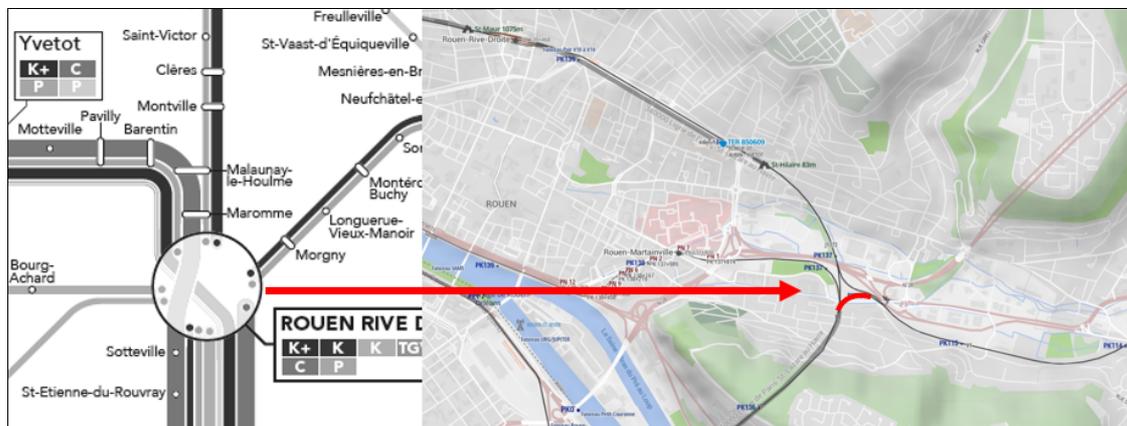
5.B.1] L'AXE DE CONTOURNEMENT PAR L'EST DE LA GARE DE ROUEN.

Cet axe emprunte une ligne qui débute à l'arrêt de Montérolier et se termine à Gaillon, mais il serait intéressant d'étendre la ligne dans la logique du « qui peut le plus, peut le moins ». Elle permet de réaliser un véritable contournement Est ferroviaire **sans passer par la gare de Rouen** (décentralisation), permettant de réduire l'affluence de la gare de Rouen.

Cette offre se décentralisant de la gare principale de Rouen bénéficiera aux habitants de l'agglomération, quatre fois plus nombreux que les habitants de la ville-centre .



Cette proposition repose sur l'utilisation d'un tronçon utilisé uniquement par le fret actuellement, permettant d'éviter la gare de Rouen :



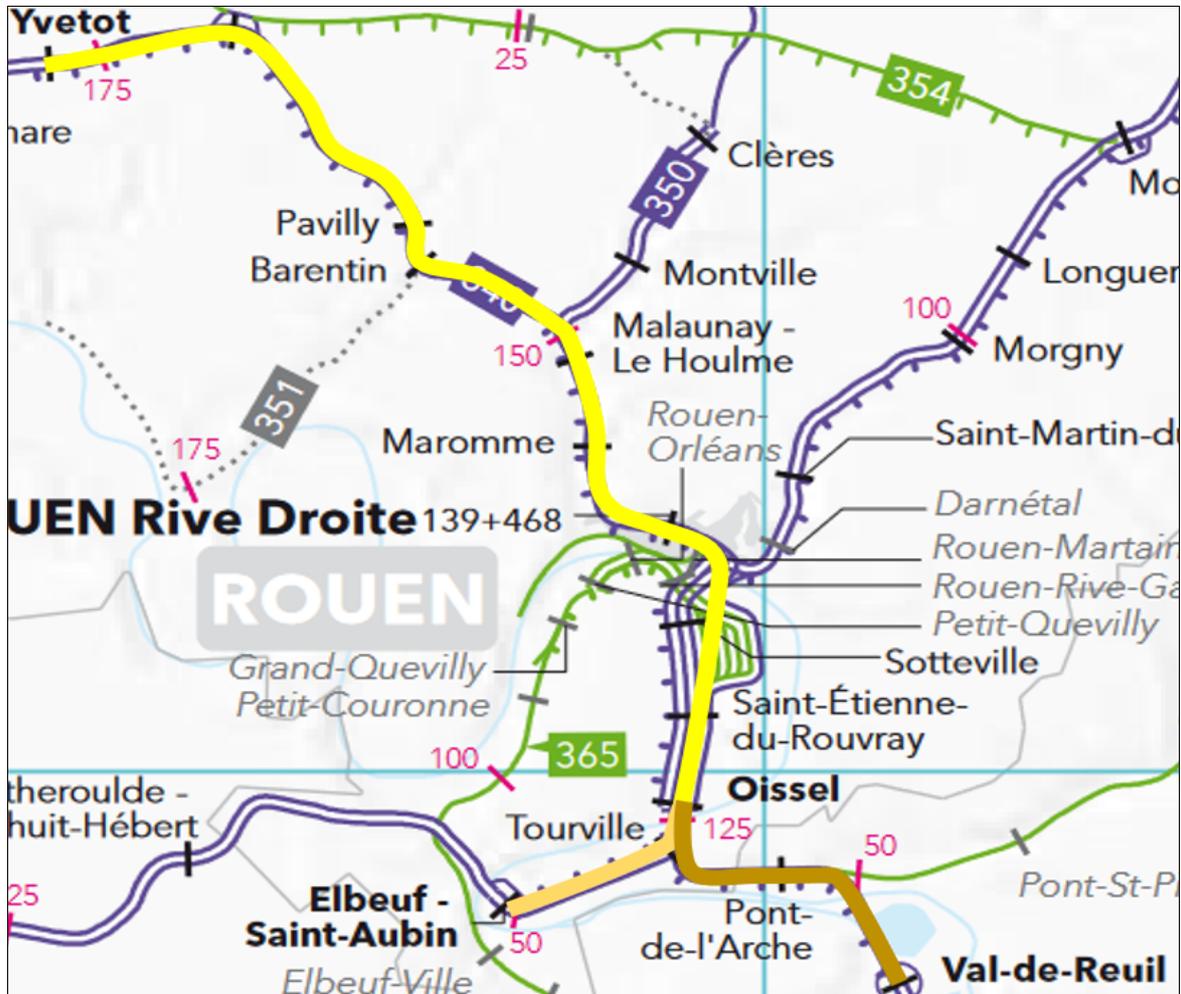
Cette proposition s'accompagne d'ajustements sur les gares de Sotteville-lès-Rouen, Darnétal, et demande que la question d'une desserte du CHU soit étudiée. Pour gagner le bassin de vie Sud-Est dans la Vallée de l'Andelle, nos propositions s'étendent aux gares de Charleval, Pîtres et Pont-Saint-Pierre. Ces propositions sont détaillées dans cette partie : **5.B.4] AMÉLIORER LES GARES EXISTANTES ET RÉOUVRIR CELLES QUI ONT ÉTÉ FERMÉES.**

5.B.2] LA TRAVERSE NORD – SUD

La ligne actuelle Yvetot - Elbeuf est souvent mentionnée comme un exemple de service ferré métropolitain. Mais ses principaux défauts sont :

- Une sous exploitation, notamment le weekend avec un exemple probant : aucun train ne s'arrête les dimanches en gares de Sotteville ou de Saint Etienne du Rouvray.
- Une forte affluence sur l'axe Yvetot – Rouen et une affluence moindre sur le reste du parcours.

Cet axe pourrait être complété d'un itinéraire alternatif Yvetot – Val-de-Reuil en complément du Yvetot – Elbeuf. Cela permettrait l'augmentation du débit sur l'axe Yvetot – Rouen et ferait profiter les habitants du Nord de l'agglomération de la zone d'emploi située au Sud de la Seine. Une extension du réseau est également envisageable vers Mantes et vers Le Havre afin d'éviter au passager un changement en gare de Rouen.



5.B.3] LA LIGNE BUCHY, CLÈRES, ELBEUF

L'intérêt de l'axe Clères - Buchy est de réduire le trafic de la rocade Nord de l'agglomération. En effet, celle-ci dirige le flux de véhicule vers des points de congestion automobile aux heures de pointe alors que le train est disponible sur cet axe.

Ci-dessous, une vue du débouché de cette rocade un peu avant le rond-point dit « de la demi-lune » à Maromme, vue prise du train.



Il convient de ne pas exclure les gares de plus longue distance.

Ainsi, un axe Dieppe – Amiens permettrait par exemple de compléter cette ligne.

Les pointillés montrent que la rive gauche de la Seine est utilisable pour rejoindre la ville d'Elbeuf. La proposition de SOS Gares⁴⁰ détaille plus longuement l'exploitation de cette ligne.

⁴⁰ <https://www.sosgares.com/sem-doc-complet>

que sont le pôle tertiaire et technologique Rouen Innovation Santé comprenant le CHU, l'UFR de médecine et de pharmacie et de nombreux laboratoires, et d'autre part, le Conseil Régional. Rappelons qu'au sein du pôle santé qui se situe donc sur le secteur Est de Rouen, le Chu-Hôpitaux de Rouen est à lui seul le premier employeur de la Région⁴¹ avec plus de 10 000 employés. C'est sans compter les autres établissements de santé situés sur ce secteur Est de la Ville et le campus Santé Rouen Normandie⁴² et ses étudiants. Les employés de ce secteur sont nombreux à résider dans un rayon de 20 km à l'Est ou au Nord-Est de Rouen. Par conséquent, l'ouverture d'une halte ferroviaire sur le secteur du CHU-Martainville, la réouverture des gares de Saint Martin du Vivier et de Darnétal (dont il faudrait en faire un pôle multimodal avec une connexion optimisée avec la ligne T3), et une meilleure régularité des arrêts en gare de Morgny-la-Pommeraye seraient des solutions judicieuses pour faire baisser les flux voitures en migration pendulaire sur le secteur.



Pour ce qui est de l'Ouest nous soutenons l'initiative conjointe de la Métropole Rouen Normandie et de la Communauté de communes Caux Austreberthe de fusionner les gares de Barentin et Pavilly. Nous considérons néanmoins qu'il faudra suivre l'étude de près de façon à être exigeant sur l'implantation de cette nouvelle gare pour qu'elle devienne un véritable nœud modal de première importance (stationnement routier important, présence de vélo, services...) sur l'Ouest de notre bassin de vie.

⁴¹ <https://marque-employeur.chu-rouen.fr/le-chu-de-rouen/>

⁴² <https://campus-sante-rouen.fr/>

Pour le Sud-Est, nous demandons que la réouverture des gares de Charleval/Pitres/Pont-Saint-Pierre soit instruite par des études approfondies et rendues publiques. Cette ligne offre une potentialité de limiter les déplacements en voitures de la partie Sud-Est de la région rouennaise et d'offrir à nos concitoyens des solutions nouvelles de mobilités.

5.B.5] MENER IMMÉDIATEMENT UNE EXPÉRIMENTATION EXEMPLAIRE ET PARTICIPATIVE SUR UN ITINÉRAIRE FERROVIAIRE SPÉCIFIQUE (CLÈRES-ROUEN)

À titre méthodologique, nous proposons de réaliser un plan d'actions de report modal vers le ferroviaire sur la branche spécifique Clères -Rouen en première phase. La stratégie consisterait à tenter un plan d'actions exemplaire et pluriannuel, piloté en démocratie participative qui permettrait d'évaluer les impacts réels et mesurés sur les parts modales. De ce point de vue, la gare de Clères qui a été refaite dispose des infrastructures pour stocker les trains que les cheminots appellent " Gare Origine-Terminus". Elle constituerait un choix pertinent pour cette expérimentation. Ce plan d'actions devrait bénéficier d'une importante campagne de communication pour éveiller et susciter l'intérêt sur cette branche ferroviaire et générer un intérêt similaire d'autres communes pour le train sur d'autres secteurs du bassin de vie afin de faire effet "boule de neige".

6] Attendus de l'étude

Il nous apparaît nécessaire que certains éléments de l'étude présentés par SNCF réseau aux associations en juin 2022 soient diffusés et promus. En particulier :

- Il est nécessaire d'examiner le potentiel des gares déjà existantes avec des critères précis (dimension de la ville, éléments attractifs, pôles d'emploi...) car aujourd'hui, il n'existe aucune relation entre **le nombre de clients/voyageurs potentiels et l'offre**. Par exemple, en heure de pointe, il y a un train par demi-heure à Clères (environ 1400 habitants) et seulement un train par heure à St Etienne du Rouvray (20 fois plus d'habitants que Clères et de nombreuses industries). Il y a véritablement une nécessité de tirer vers le haut le potentiel des gares.

- Il est également nécessaire de prendre en compte les chiffres de fréquentation les plus importants. En effet, la baisse de la fréquentation depuis une dizaine d'année fait suite à diminution de l'offre.
- Il faut faire apparaître les investissements possibles pour améliorer l'offre à court / moyen terme : on peut citer notamment la maintenance (l'atelier de maintenance à Sotteville ayant un impact sur le trafic rive gauche / rive droite), les installations sols/bords, l'électrification, le matériel roulant, saut-de-mouton...
- Le désengorgement des sillons de jours :
 - o notamment par le changement de stratégie de maintenance du matériel roulant en lien avec le point précédent,
 - o le retour du fret de nuit (avec potentiellement une conséquence sur la stratégie de maintenance des voies par des sociétés privées)
- La remise en cause des trains directs KRONO / PROXI au profit d'une offre CITI plus étendue. La volonté politique de ne pas impacter le temps de parcours Le Havre / Rouen / Paris doit être pondérée ; **il existe un équilibre entre le taux de remplissage, l'efficacité et le temps de parcours qu'il est nécessaire d'évaluer.**
- L'ouverture de nouvelles gares doit être proposée à la Métropole rouennaise qui aura une vision du plan de mobilité.

Nous avons besoin de connaître l'intégralité des éléments utilisés pour l'étude sans omission de scénario due aux contraintes et arbitrages réalisés (niveau national ou local). Nous proposons donc que la Métropole Rouen Normandie mette en place un comité de défense sur ce sujet du ferroviaire qui regroupe les acteurs politiques, techniques, économiques, des associations d'usagers et d'expertise citoyenne.

7] Conclusion

Pour réduire le trafic routier, un des leviers alternatifs doit être basé sur des modes peu émetteurs de gaz à effet de serre (GES) (marche, vélo, train) et peu énergivore. En conséquence, une place importante doit être accordée au ferroviaire, notamment pour relier le monde rural et péri urbain aux

centres urbains, dès maintenant pour réduire les trafics visant des distances de plus de 10 km quand l'offre de bus se tarit.

La dénormalisation du routier a commencé, son avenir est incertain. Il est donc attendu un fort accompagnement des organisations territoriales sur une proposition de transports attractifs et écologiques. Le mot d'ordre étant que les personnes qui souhaitent se déplacer sans voiture le peuvent.

C'est à nous de montrer à nos enfants que l'on peut quitter l'automobile, les pollutions et le stress qui l'accompagnent.

Le tableau ci-dessous regroupe plusieurs propositions de l'association Effet de Serre Toi-Même concernant l'offre ferrée autour et dans l'agglomération de Rouen dont certaines sont détaillées dans le document.

Propositions	Priorité
Densifier l'offre en heure de pointe (type travail) avec l'ajout d'arrêt de trains Intercités (KRONO/PROXI) dans les gares de l'agglomération (CITI)	Forte
Augmenter l'offre contrepointe (extension de l'amplitude horaire des trains, augmentation du nombre de trains en journée)	Forte
Proposer une offre le weekend dans les gares de l'agglomération	Forte
Diamétraliser les lignes en gare de Rouen	Forte
Utiliser l'axe ferré de contournement Est de Rouen pour relier la ligne de Serqueux à la ligne de Paris (décentralisation)	Forte
Agrémenter l'offre Yvetot – Elbeuf avec un Yvetot – Val-de-Reuil	Forte
Garantir la capacité des trains en fonction de la fréquentation	Forte
Fiabiliser les liaisons de train	Forte
Proposer du stationnement à proximité des gares, dont des stationnements vélos sécurisés	Forte
Installer des pistes cyclables pour rejoindre les gares	Forte
Aménager et mettre en accessibilité PMR des gares et haltes	Forte
Réouverture des gares de St Martin du Vivier et de Darnétal	Forte
Ouverture des gares : CHU, Pont Saint Pierre, Charleval, Grand Quevilly, Petit Couronne, Cléon, St Ouen du Breuil... D'autres nouvelles gares ont été proposées par SOS Gares.	Moyenne
Électrifier les lignes de Normandie dépassant 10 passages de train par jours	Moyenne
Proposer une offre identique entre réseau astuce et réseau ferré (tarification, billet unique, gratuité le samedi...)	Moyenne