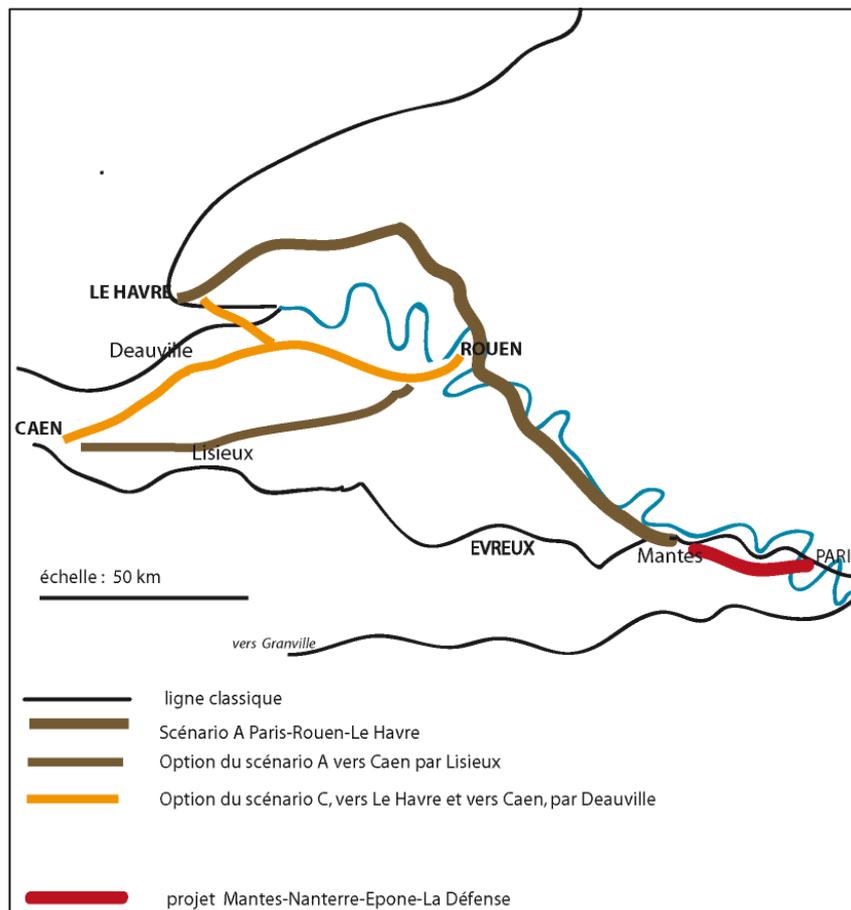


Faire du scénario C l'occasion d'une connexion des trois métropoles normandes

Le principe du tronçon nouveau La Défense-Mantes n'est guère soumis à discussion, et de ce fait le scénario B semble pouvoir être écarté, puisque le trajet Paris-Evreux sera optimisé par ce nouveau tronçon, et que, d'autre part, le trajet actuel Evreux –Caen est déjà aménagé à 200 km/h sur la ligne classique.

Le scénario A ne résout pas la question de la connexion des trois métropoles et son tracé en Y n'optimise pas l'utilisation de la ligne.

Le scénario C pourrait permettre cette optimisation, à condition de réétudier le tracé bizarre qui en est proposé en page 6 du rapport de synthèse.



Deux options sont possibles à partir de Rouen :

- un itinéraire par Lisieux qui se rapproche du scénario A (à ceci près que l'embranchement du Y se fait à Rouen),

- un itinéraire plus proche de la côte, qui atteindrait Le Havre par la rive gauche et un tunnel sous l'estuaire, au lieu d'emprunter le tracé du scénario A, calqué sur la ligne actuelle de Rouen au Havre.

Ces deux options normandes présentent l'avantage de réunir Caen à Rouen et au Havre, donc de ne pas envisager la LNPN comme une simple organisation de la liaison avec Paris.

Un problème est que l'accès de la ligne vers Caen et Le Havre doit nécessairement se faire à l'ouest de la rive gauche de la Seine

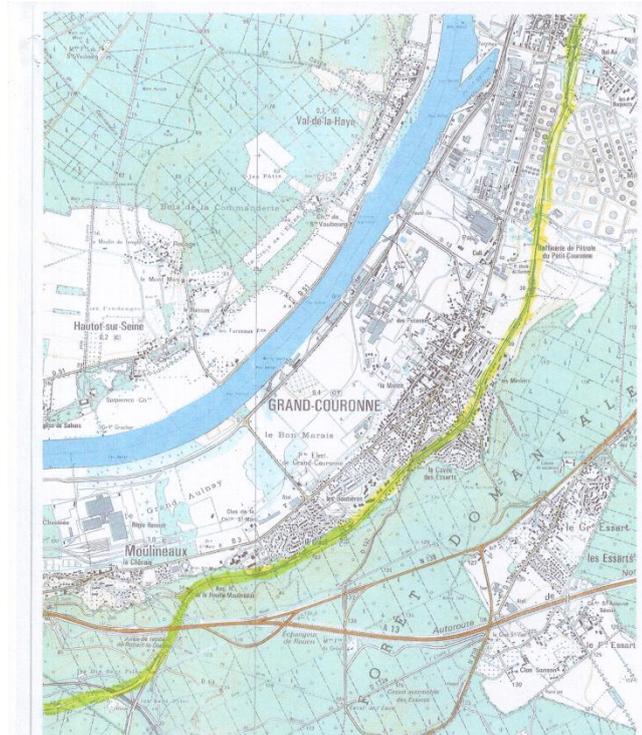


Figure 2 : l'accès Ouest en gare de Rouen-St Sever

L'une des difficultés est la descente depuis le plateau, pour retrouver l'emprise ferroviaire existante, qui traverse Grand-Couronne et Petit-Couronne et la zone industrielle. Ce trajet est court (une douzaine de km). Il existe des emprises ferroviaires actuelles de l'ancienne ligne Rouen-Orléans-Elbeuf ville, éventuellement réutilisables en tranchée couverte comme l'accès du TGV Atlantique à Paris-Montparnasse en utilisant l'ancienne ligne Paris-Chartres par Gallardon. La mise en souterrain de cette ligne est indispensable car elle traverse le parc de stockage de la raffinerie de Petit Couronne Cette ligne passe en tunnel sous l'autoroute A 13 au niveau de Moulineaux et dispose d'un viaduc permettant un raccordement direct à la ligne actuelle Elbeuf-Caen remontant la forêt de la Londe. Il est possible de prolonger ce raccordement au prix d'ouvrages d'art importants et de créer une liaison permettant de rejoindre l'autoroute de Normandie en direction du Havre et de Caen, la meilleure façon de tracer la ligne nouvelle vers le Havre et Caen dans le scénario C étant de longer les emprises de l'A 13, tout comme le TGV Atlantique longe les emprises de l'A 10 avant d'arriver à Paris.

Noter que, dans cette hypothèse du scénario C, on évite le tunnel sous la Seine à Rouen.