



Figure 3

3 – Phasage et choix de variante

Il est plus que probable que l'ensemble de la ligne, quelles que soient les options retenues, ne pourra pas être réalisé en une seule fois. Il semble aussi raisonnable que la première tranche à exécuter soit Paris-Mantes, secteur actuellement le plus encombré et dont la réalisation apporterait déjà, surtout en termes de régularité, un avantage important aux Normands. Encore faudra-t-il que, dans l'urgence des réalisations d'intérêt parisien, les dispositions profitant au projet global, comme la desserte de La Défense ou le raccordement aux roades de grande banlieue en vue des liaisons Normandie-au delà de Paris, ne soient pas oubliées ou, pire, rendues impossibles.

Après cette première phase, la logique est de pousser la ligne jusqu'à Rouen, y compris la réalisation de la nouvelle gare. Cette phase permet de prolonger la grande vitesse sur environ 60 km, et d'alléger la gare Rouen RD d'une part importante de son trafic, au profit du fret de desserte du Havre.

Cependant l'affaire ne se présente pas de la même façon selon que l'option choisie est A, B, AB ou C.

Dans le cas des scénarios A, B, AB, plusieurs cas sont possibles :

- ou bien le tunnel de sortie Nord-ouest de Rouen est réalisé, et le choix d'implantation de la nouvelle gare de Rouen reste une question indépendante ;
- ou bien, pour diminuer l'importance de cette phase, on reporte l'exécution du tunnel, et alors une nouvelle gare à Saint-Sever fonctionnerait en terminus pendant la période intermédiaire, alors qu'une nouvelle gare à Sotteville pourrait fonctionner normalement.

Dans le cas du scénario C, la sortie ouest de Rouen est *a priori* moins coûteuse, ne supposant pas de franchissement immédiat de la Seine. Toutefois, elle ne conduit à Caen que par les lignes actuelles, peu performantes. Là encore, une gare à Saint-Sever devra fonctionner en terminus pour les trains vers Le Havre tant que le tunnel de l'estuaire ne sera pas ouvert.

Il apparaît donc que le choix de Sotteville comme emplacement de la nouvelle gare est bien plus favorable si l'on prend en compte la question du phasage.

Ceci dit, le scénario C présente à première vue un avantage considérable : il optimise les liaisons entre les trois agglomérations normandes ; c'est le seul qui rende possible des liaisons Caen-Le Havre réalistes et concurrentielles par rapport à la voiture.

Mais en contrepartie son coût est très élevé. Il n'est pas évident de voir pourquoi, puisque les longueurs de ligne à créer sont inférieures, et puisque la suppression du tunnel de sortie de Rouen vers le Havre compense partiellement le coût du tunnel sous l'estuaire.

Sans doute est-ce la grande longueur de ce dernier ouvrage qui renchérit l'ensemble. Mais ne serait-il pas possible de situer ce franchissement en un secteur moins sensible, plus en amont sur le fleuve, par exemple en passant immédiatement à l'est du marais Vernier et de Port Jérôme ? On allongerait un peu la distance Caen-Le Havre, mais elle resterait praticable. Le tunnel serait très raccourci.

De même, et à quelque-chose malheur est parfois bon, la fermeture de la raffinerie de Petit-Couronne ne permettrait-elle pas de récupérer la voie ferrée qui la sépare du site de stockage d'hydrocarbures adossé, reportant ainsi au delà de grand-Couronne le raccordement de la nouvelle ligne ?

Ce scénario C a aussi l'inconvénient de n'apporter des avantages appréciables au Havre et à Caen que s'il est entièrement réalisé.

Pour cette dernière raison notamment, nous pensons qu'il faut malgré ses avantages lui préférer les scénarios A, B ou une combinaison de ces derniers.

Le 9 janvier 2012