

Octobre / Novembre 2011

Commission particulière du débat public

Tracé et desserte de la LNPN

Propositions et contribution

L'objectif principal de la LNPN était de :

mettre en relation ferroviaire rapide et fiable les trois grandes agglomérations normandes Caen, Le Havre, Rouen entre elles en premier lieu et de les relier de la même façon aux grands pôles économiques de la région parisienne, La Défense, Roissy, gare Saint Lazare et Paris centre (à l'image du Randstad en Hollande)

Au regard de cet objectif, après lecture du document maître d'ouvrage et du coût annoncé des scénarios A, B, C (entre 11 milliards € et 14,2 milliards € avec le scénario de la confluence à Poissy) il est relativement incompréhensible que les projets proposés privilégient la desserte de villes déjà desservies par le chemin de fer comme Evreux, Louviers-Val de Reuil et d'autres (1), comme si les dessertes ferroviaires et gares existantes disparaissaient totalement du fait du projet de LNPN.

Pourquoi un scénario de desserte en ligne, plus pertinent par rapport à l'objectif de départ, n'a t'il pas été envisagé pour la mise en relation ferroviaire rapide et fiable des agglomérations de Caen, du Havre et de Rouen?

Ces agglomérations représentent à elles seules un poids de population de 1 295 000 habitants (dont 620 000 pour celle de Rouen) 1 477 000 habitants si l'on intègre à ce scénario des antennes ou raccordements sur Evreux, éventuellement sur Dieppe et 1 587 000 habitants en y ajoutant Cherbourg.

Ce scénario pourrait être le suivant :

- mise en relation directe de Caen et du Havre par un passage sous l'estuaire de la Seine
- mise en relation directe de Caen, du Havre et de Rouen par le passage sur la rive droite de la Seine avec un éventuel raccordement sur Dieppe, sixième agglomération de Normandie

avec deux hypothèses pour l'arrivée dans l'agglomération de Rouen :

- soit par contournement nord de Rouen et pénétration dans le centre de l'agglomération en suivant les directions générales de l'A 28 et de la N 28 avec une nouvelle gare sur le site de Carville ou à l'ouest de celui-ci en direction du boulevard de Verdun (site des Petites eaux ou autres...), gare localisée à la confluence des trois directions de voies ferrées existantes au nord de la Seine
- soit par l'actuelle gare de Rouen rénovée et restructurée avec des quais allongés, travaux souterrains dont on peut imaginer qu'ils seraient moins coûteux que la réalisation d'une traversée sous fluviale et portuaire à l'ouest de la ville accompagnant une gare nouvelle vraisemblablement souterraine à Saint Sever

- ensuite poursuite du tracé sur la rive Nord de la Seine au sud de Darnétal par les plateaux est de l'agglomération et passage à l'est des Andelys, traversée de la Seine entre Gaillon et Vernon avec antenne sur Evreux rejoignant la ligne actuelle Caen-Paris en amont de l'actuelle gare d'Evreux

ou

- passage de la Seine par le viaduc RFF d'Euaplet et le tunnel de la colline de Bonsecours restructurés ou éventuellement doublés en direction du Sud de l'agglomération et poursuite du tracé en en direction de Vernon avec antenne sur Evreux à l'identique de ce qui précède

- après poursuite du tracé en direction de Mantes, La Défense, Roissy et de Paris centre par la gare Saint Lazare

Ce scénario outre qu'il répond mieux à l'objectif principal de la LNPN, aurait permis :

- d'éviter les traversées souterraines des forêts du Rouvray et de La Londe au sud de l'agglomération de Rouen estimées à 1 milliard € dans le scénario C

- d'éviter, dans les cas des scénarios A et B, une coûteuse traversée sous fluviale et portuaire au nord ouest de la boucle de la Seine à Rouen nécessitée par une gare nouvelle et vraisemblablement souterraine située à Saint Sever, d'un coût non évalué dans le document maître d'ouvrage mais dont les estimations évoquées et publiées par voie de presse seraient de 1,5 milliards € pour l'ensemble

- de réaliser une liaison directe entre Caen et le Havre par un passage sous l'estuaire de la Seine pour un coût estimé à 1,5 milliards € comme dans le scénario C, autorisant une relation continue et en ligne entre Caen, le Havre et Rouen, tout en assurant comme dans les scénarios A,B,C, une liaison Evreux-Rouen avec de plus une desserte éventuelle des Andelys

La liaison Caen-Evreux-Mantes-Paris existe, quand à elle, déjà.

Est-il possible qu'un tel scénario soit étudié ?

Merci de votre réponse.

ANNE Philippe
Simple citoyen et Urbaniste
76 130 Mont Saint Aignan

N.B. :

(1) Toujours en regard de l'objectif principal, Mantes est une ville dont on comprend qu'elle puisse être desservie de nouveau et de manière directe à Paris. Cette section est le principal goulet d'étranglement ferroviaire entre Paris et la Normandie. Sa résorption nécessite une séparation totale entre les trafics générés par la Normandie et ceux nécessités par les transports en commun de la région Ile de France, ce qui d'ailleurs aurait du être fait depuis longtemps.