

Ligne Nouvelle Paris Normandie

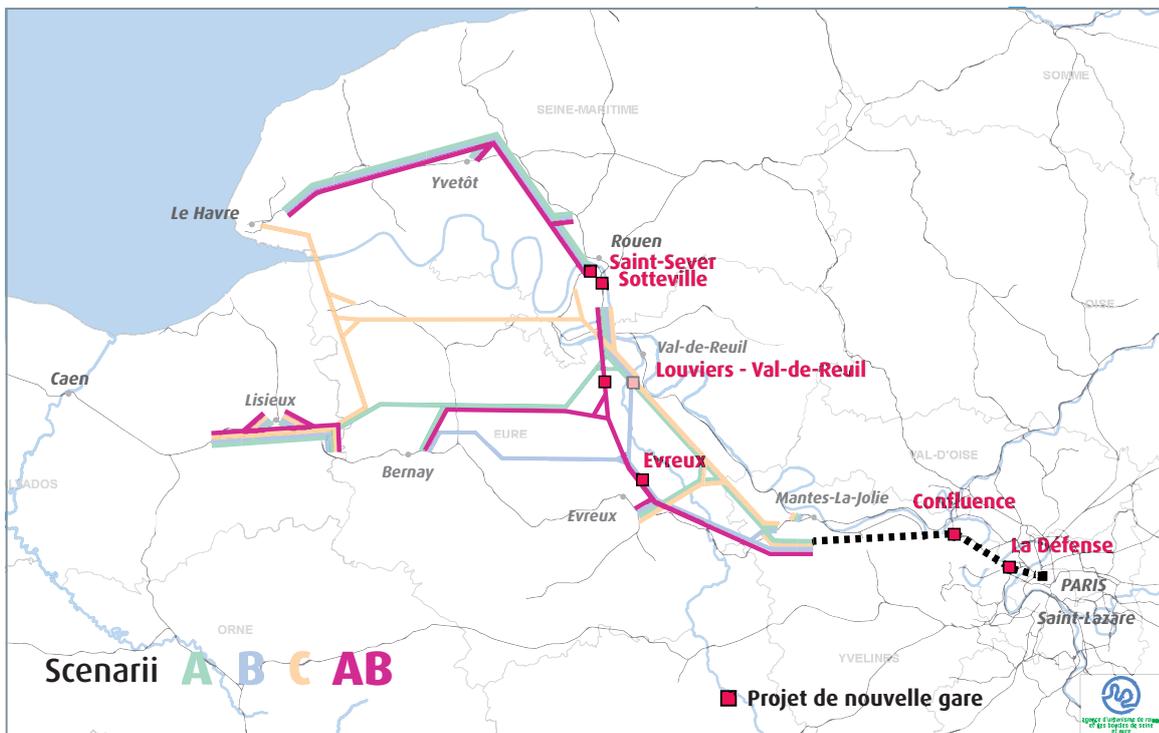
Scenario AB

Dans le cadre du débat public de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, le maître d'ouvrage propose un nouveau scénario dit «AB» dans la partie normande du projet, en plus des trois premiers. Cette synthèse vise à fournir des éléments de compréhension et d'analyse de ce nouveau scénario à partir des éléments dont nous avons connaissance. Elle traite prioritairement des fonctionnalités et des nouvelles gares avec un éclairage par l'analyse des relations domicile-travail.

Les objectifs

Avec ce nouveau scénario, l'objectif de RFF a été de rechercher un consensus entre les fonctionnalités des scénarii A et B. Le A, du fait de son tracé, autorise les liaisons entre Caen et Rouen en 45 minutes, permet le principe de gare de rendez-vous et améliore les relations entre les métropoles normandes. Le B, en implantant une nouvelle

gare en bordure de l'agglomération d'Evreux, permet de desservir la région d'Evreux sans pénaliser les temps de parcours des liaisons vers Caen. Il est aussi moins cher mais plus impactant du point de vue environnemental du fait d'un débranchement vers Caen plus au sud que dans le scénario A ■



Sources : Route 500® - RFF - AURBSE



Comparaison des scénarii

Dans ce nouveau scénario, les liaisons Rouen-Caen s'effectuent en 52 minutes (45 min. dans le A) et doivent répondre au principe de gare de rendez-vous dans l'organisation des correspondances entre les villes normandes. Les liaisons Paris-Le Havre et Paris-Caen s'effectuent en 1H17. La liaison Rouen-Evreux quant à elle s'effectue en 33 minutes pour rejoindre la nouvelle gare excentrée.

Estimé à 6 milliards d'euros, ce scénario est le moins coûteux.

L'infrastructure nouvelle représente 210 km de ligne à réaliser (idem au B), ce nouveau scénario implique 3 franchissements de vallées sensibles (idem au A), mais il permet aussi de contourner la forêt de Bord et ainsi de limiter son impact sur celle-ci, contrairement aux trois autres scénarii ■

| | Scenario A | Scenario B | Scenario C | Scenario AB |
|---|---|--|---|--|
| Temps de parcours (Temps sans arrêts à la Défense) | Caen/Rouen : 45 min. Rouen/Evreux : 31 min. (de centre à centre) Paris/Le Havre : 1H17 Paris/Caen : 1H13 Paris/Rouen : 45 min. | Caen/Rouen : 1H07 Rouen/Evreux : 33 min. (liaison gare excentrée) Paris/Le Havre : 1H19 Paris/Caen : 1H16 Paris/Rouen : 47 min. | Caen/Rouen : 47 min. Rouen/Evreux : 31 min. (de centre à centre) Paris/Le Havre : 1H19 Paris/Caen : 1H20 Paris/Rouen : 45 min. | Caen/Rouen : 51 min. Rouen/Evreux : 33 min. (liaison gare excentrée) Paris/Le Havre : 1H17* Paris/Caen : 1H17* Paris/Rouen : 45* min. |
| Coûts (En milliards d'euros) | 6,5 | 6,3** | 9,5 | 6** |
| Longueur de l'infrastructure | 220 km | 210 km | 190 km | 210 km |
| Vallées sensibles traversées (entre Mantes-la-Jolie et Rouen) | 3 franchissements | 5 franchissements | 4 franchissements | 3 franchissements |
| Impact sur la forêt de Bord | Débranchement vers Caen au cœur du massif forestier | Traversée du massif forestier | Traversée du massif forestier | Tracé tangentiel à l'ouest de la forêt |

* Avec pointe à 200 Km/h en Île-de-France pour les trains rapides.

** En réutilisant la ligne actuelle entre Bernay et Lisieux.

Source : RFF

Les nouvelles gares envisagées

Le scénario « AB » prévoit toujours la création d'une nouvelle gare en rive gauche de Rouen indispensable pour décongestionner le nœud ferroviaire actuel. Il prévoit aussi la création de nouvelles gares dans le secteur de Louviers Val-de-Reuil et d'Evreux.

La gare d'Evreux

Comme dans le scénario B, une nouvelle gare est prévue en bordure de l'agglomération du Grand Evreux. Elle permet de desservir l'agglomération sans pénaliser les temps de parcours vers Caen, ceux-ci étant plus élevés lorsque les trains empruntent la ligne historique entre Evreux et Caen (cas du scénario A).

Le positionnement de la nouvelle gare au nord du débranchement vers la gare historique d'Evreux pénalise les liaisons Rouen-Evreux de centre à centre, sauf

s'il est envisagé de ne pas s'y arrêter (33 minutes pour rejoindre la gare excentrée contre 31 minutes pour accéder à la gare historique dans le scénario A).

La performance des temps de parcours est nécessaire pour offrir une alternative au mode automobile dans les relations entre Evreux et La CREA dont 90% des migrations domicile-travail, tous sens confondus, s'effectuent en voiture.

L'implantation envisagée de la nouvelle gare à l'est du débranchement vers Evreux-centre permettrait de ne pas pénaliser les liaisons avec Rouen et offrirait plus de lisibilité aux navetteurs en direction de Paris (tous les trains retours desservant la nouvelle gare, il n'est plus nécessaire d'avoir deux missions - vers la nouvelle gare ou vers Evreux-centre - depuis Paris).

Gare de Louviers - Val-de-Reuil

L'implantation commune aux trois scénarii, initialement prévue au niveau de l'échangeur de l'A13 à Louviers - Val-de-Reuil, du fait de sa complexité technique et de son coût, a conduit le maître d'ouvrage à envisager un autre site sur le plateau entre Saint-Pierre-du-Vauvray et Louviers. Cette situation plus excentrée ne permet plus d'assurer la desserte de la gare par le projet de BHNS de la Communauté d'Agglomération Seine Eure (CASE).

Le contournement de la forêt de Bord, dans le scénario « AB », implique une implantation de la nouvelle gare dans le secteur au nord de Montauve au croisement de la D79 et de la D313.

Son positionnement sur la ligne nouvelle lui permet d'être desservie par les liaisons ferroviaires Rouen-Paris, Rouen-Caen et Rouen-Evreux, le débranchement de la ligne vers Caen étant situé au sud de la gare.

En terme d'accessibilité, la desserte de la gare s'effectue par la route. La création d'un axe structurant de transport en commun, entre Louviers - Val-de-Reuil et Elbeuf, est peu envisageable compte tenu de la faible densité des espaces traversés. Toutefois, la mise en place de navettes bus est indispensable.

La nouvelle gare sera connectée au réseau ferroviaire régional et périurbain via le pôle multimodal de la gare de Rouen. Elle ne bénéficiera que des seules liaisons intervalles de grande distance et de la relation entre Rouen et Evreux. À moins d'être raccordée au réseau existant, elle ne pourra s'inscrire que difficilement dans une stratégie à long terme du développement du réseau de transports collectifs périurbain et régional ■

Nouvelle gare de Louviers - Val-de-Reuil

