

## ➤ **NAISSANCE** D'UN SCÉNARIO COMPLÉMENTAIRE

Les premières semaines de débat public ont permis de recueillir des avis en faveur du scénario A et des avis en faveur du scénario B.

Le scénario A présente le tracé le plus direct vers Rouen.

- › La bifurcation vers Caen est proche de Rouen, ce qui permet un temps de parcours de 45 mn entre les deux capitales régionales.
- › En revanche, elle se situe dans la forêt de Bord, ce qui représente un enjeu environnemental important.
- › Ce scénario traverse 3 vallées majeures dans l'Eure.
- › Évreux est desservie par un raccordement long.

Le scénario B passe au plus près d'Évreux, avec un raccordement court vers la gare actuelle. Une gare sur la ligne nouvelle est également envisageable.

- › Il présente le tracé le plus direct vers Caen. Paris – Caen en 1 h 16 est possible en utilisant la ligne actuelle entre Bernay et Lisieux, accélérée en 1996 à 200 km/h.
- › Il traverse 5 vallées majeures dans l'Eure.
- › Avec 6,3 milliards d'euros, il est moins cher que le scénario A, estimé à 6,5 milliards d'euros.
- › Par contre, il est beaucoup moins performant que le A, pour les trajets Caen – Rouen.

Pour ces deux scénarios, un passage central dans l'agglomération de Louviers - Val-de-Reuil a été recherché de manière à la desservir au mieux avec une gare nouvelle (près de l'autoroute A 13).

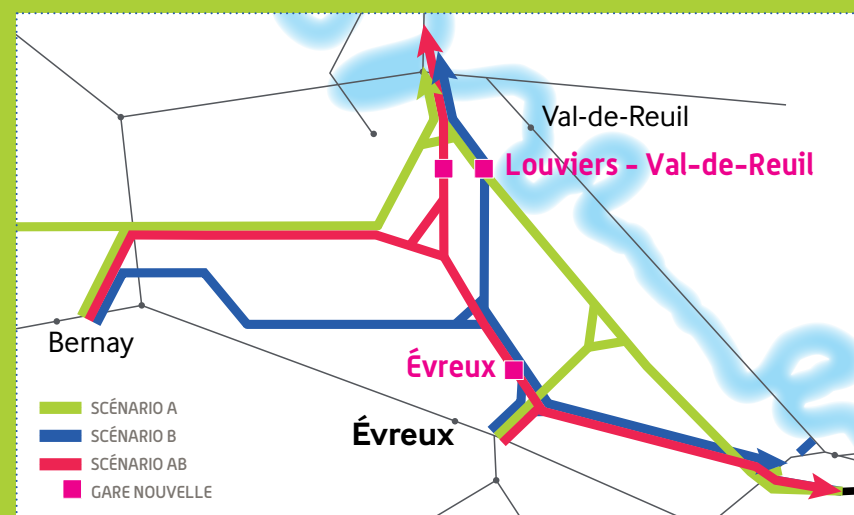
## Le scénario complémentaire AB

Des interventions sur le site Internet du débat puis lors des réunions locales ont suggéré de rechercher un scénario qui allie les avantages des deux scénarios A et B.

Les objectifs du scénario complémentaire « AB » sont les suivants :

- › Temps de parcours entre Rouen et Caen inférieur à l'heure et idéalement autour de 50 minutes ;
- › Passage le plus proche possible d'Évreux avec la possibilité d'une gare nouvelle ;
- › Tracé suffisamment direct vers Caen pour éviter la construction d'un nouveau tronçon entre Bernay et Lisieux ;
- › Nombre de traversées de vallées majeures minimisé.

### > LES FONCTIONNALITÉS DU SCÉNARIO AB



## ➤ LE SCÉNARIO AB

Le scénario AB jusqu'à Évreux est similaire au scénario B. Il franchit l'Eure pour passer au nord-est d'Évreux. Il poursuit ensuite vers le nord-ouest et franchit l'Iton. Les deux branches se séparent au nord de ce franchissement.

Cette bifurcation est établie en triangle de manière à permettre les relations entre Rouen et Caen.

La branche vers Caen traverse le plateau de Neubourg, puis la vallée de la Risle pour se raccorder à la ligne Paris – Caen actuelle près de Bernay. Un tronçon de ligne nouvelle est prévu au sud de Lisieux pour assurer la jonction entre les deux sections de lignes actuellement à 200 km/h de part et d'autre de cette ville. Les trains qui desservent Lisieux poursuivent sur la ligne actuelle sans emprunter cette jonction.

La branche vers Rouen reste en rive gauche de l'Eure. Elle rejoint la ligne actuelle au niveau d'Oissel, à une dizaine de kilomètres au sud de Rouen, puis poursuit vers le nord comme les scénarios A et B.

### Différents raccordements sont prévus :

- › Deux raccordements en amont et en aval de Mantes-la-Jolie permettant de desservir cette ville;
- › Un raccordement en triangle vers Évreux permettant d'offrir des relations Paris – Évreux et Rouen – Évreux;
- › Un raccordement vers Yvetot permettant de rejoindre la ligne actuelle pour desservir Yvetot et Bréauté-Beuzeville.

## Fonctionnalités et temps de parcours: un scénario AB dans les objectifs fixés

Le scénario AB assure la desserte d'Évreux de façon identique au scénario B, que ce soit pour les relations Paris – Évreux et Rouen – Évreux.

Le temps de parcours entre Caen et Rouen est de 51 minutes. La différence avec le scénario A est principalement due à l'emprunt de la ligne actuelle entre Bernay et Lisieux.

### > LES TEMPS DE PARCOURS

	Scénario A	Scénario B	Scénario AB	Scénario C
Paris - Rouen	0h45	0h47	0h45*	0h45
Paris - Caen	1h13	1h16	1h17*	1h20
Paris - Le Havre	1h17	1h19	1h17*	1h19
Rouen - Caen	0h45	1h07	0h51	0h47

Temps sans arrêt à La Défense.

\* Avec une pointe à 200 km/h en Ile-de-France pour les trains rapides.

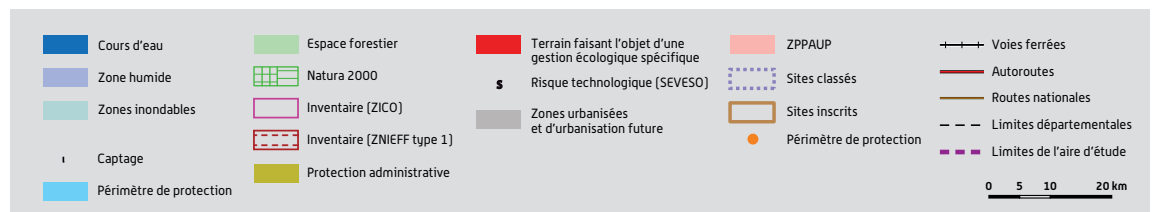
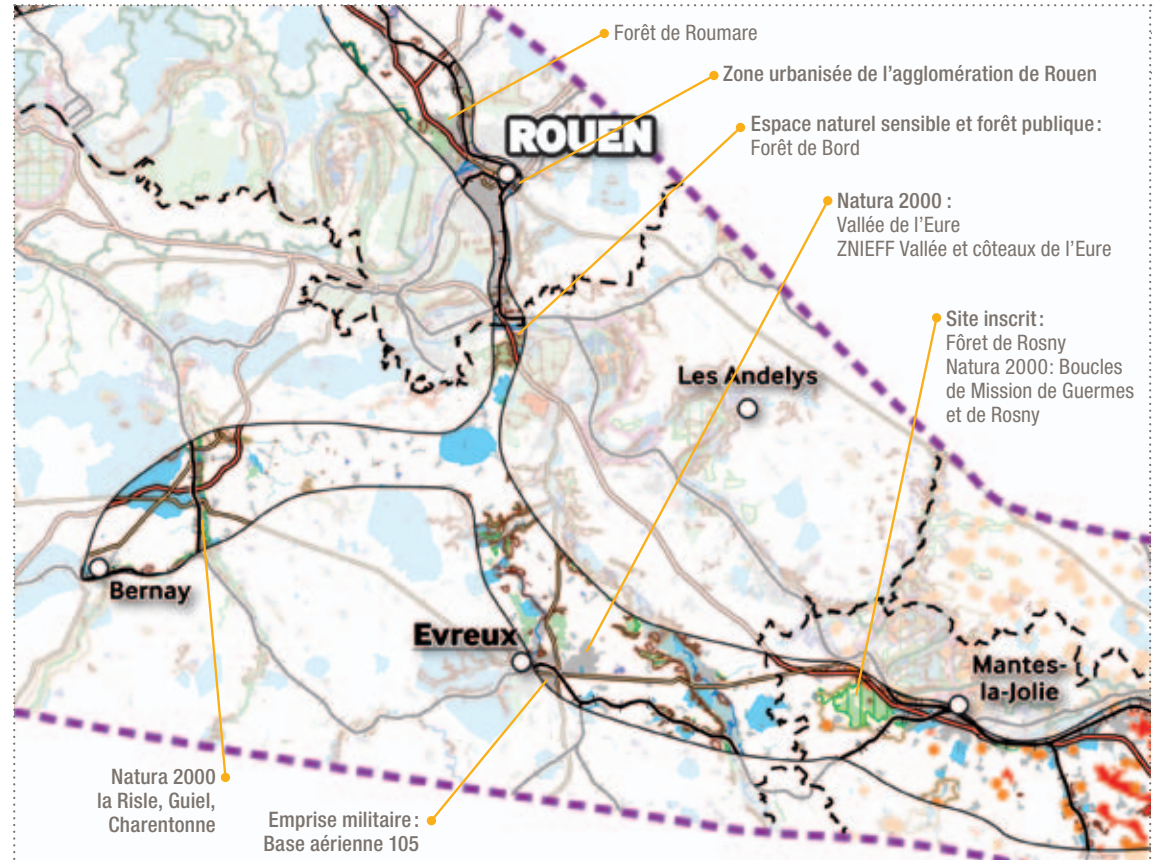
### > L'OPTION DE PASSAGE



## Environnement: Un scénario AB plus favorable que les scénarios A et B

Comme le scénario A, le scénario AB traverse 3 vallées majeures dans l'Eure (1 fois l'Eure, 1 fois l'Iton, 1 fois la Risle). Passant à l'ouest de la forêt de Bord jusqu'à retrouver l'autoroute A 13, il impacte moins ce massif forestier que les autres scénarios. Par ailleurs, comme dans le scénario B, la ligne actuelle est réutilisée entre Bernay et Lisieux dans le AB.

### > LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

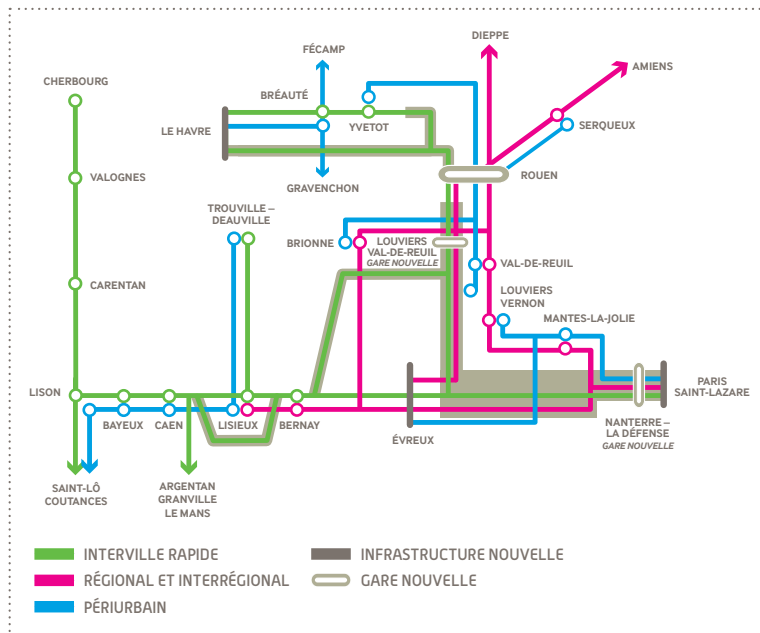


### > COÛT: UN SCÉNARIO MOINS CHER QUE LES SCÉNARIOS A ET B

Scénario A	Scénario B*	Scénario AB*	Scénario C
6,5	6,3	6	9,5

\*En considérant la réutilisation de la ligne actuelle entre Bernay et Lisieux. En milliards d'euros 2010.

### > LES DESSERTES





## LES GARES NOUVELLES

### Évreux

Le scénario AB offre la possibilité d'une gare nouvelle au droit d'Évreux, comme le scénario B. Cette gare permettrait un temps de parcours depuis Paris réduit pour Évreux (33 minutes), mais aussi pour Bernay, Lisieux et Caen par les trains semi-directs. Par contre, pour l'accès au centre-ville, un temps d'approche devrait être ajouté. La gare centrale resterait desservie par des trains qui soit y sont terminus, soit poursuivent en omnibus vers Conches, Serquigny et Bernay.

Si le principe d'une gare nouvelle d'Évreux était retenu, celle-ci pourrait être mieux positionnée et plus accessible que dans le scénario B, avec un emplacement proche de la RN 154.

### Louviers – Val-de-Reuil

Les deux scénarios A et B se rejoignent au sud-est de Louviers – Val-de-Reuil de manière à permettre une gare nouvelle à Louviers Val-de-Reuil. RFF a recherché deux positionnements pour cette gare: en fond de vallée de l'Eure, pour qu'elle soit très accessible par les transports publics (projet de transport en commun en site propre), ou sur le plateau au sud-est de l'agglomération. Pour des raisons de topographie, le premier emplacement s'avère très coûteux et l'emplacement sur le plateau a été retenu pour le chiffrage des scénarios.

Dans le scénario AB, on peut également envisager une gare nouvelle de Louviers – Val-de-Reuil, au nord de la bifurcation vers Caen. Cela permet d'envisager des arrêts aussi bien des trains Paris – Rouen ou Évreux – Rouen, que des trains Caen – Rouen, ce que ne permet pas le scénario A.

Cette gare nouvelle pourrait se situer dans ce scénario entre Louviers et Elbeuf.

Dans le scénario AB, il est également possible d'imaginer une gare unique au croisement de la RN 154 et combinant les dessertes de Louviers – Val-de-Reuil et Évreux.

## > LA LOCALISATION DE LA GARE NOUVELLE DE LOUVIERS VAL-DE-REUIL

