3.1 **RENFORCER** L'OFFRE DE **TRANSPORTS EN COMMUN** DE VOYAGEURS

Dans le cadre des scénarios de projet d'aménagement à 2x2 voies, **les arrêts de bus actuels seraient maintenus mais dissociés de la future RN 13**. Les arrêts seront réaménagés mais mis en place, préférentiellement sur les itinéraires de substitution afin de conserver la desserte scolaire.

L'analyse de la situation actuelle montre également une offre de transport en commun relativement réduite et peu adaptée au voyageur quotidien non scolaire.

L'augmentation de l'offre demanderait un volontarisme coordonné des quatre autorités organisatrices de transport, même si le potentiel de voyageurs pourrait en effet être estimé de 1 à 2 % du trafic de la RN 13.

Néanmoins, l'itinéraire de ces lignes de bus ainsi que les localisations des arrêts seront déterminés en concertation avec les collectivités locales et territoriales.

Figure 39 : Exemple de bus NOMAD

L'aménagement de la RN13 entre Evreux et Chaufour sera donc l'occasion de **réévaluer la demande et de permettre de fédérer l'ensemble des acteurs afin de développer l'attrait de ce mode de transport** aussi bien en termes de desserte locale que d'itinéraires plus longs (Liaison Normandie ⇔ Ile de France).

Il pourrait s'avérer également intéressant d'associer les itinéraires et les éventuels arrêts de bus avec les zones de covoiturage afin de permettre une **liaison multimodale complète pour les usagers**, sous réserve de ne pas impacter les temps de trajet.

3.2 **DESSERVIR** LA NOUVELLE GARE **LNPN** A EVREUX

Le projet de **ligne nouvelle Paris - Normandie** (LNPN) est un projet de ligne nouvelle, en Normandie et en Île-de-France, conçue pour améliorer les déplacements des voyageurs ferroviaires. L'objectif de cette ligne Paris-Mantes-Rouen-Le Havre est « d'augmenter la capacité du système ferroviaire depuis et vers les deux régions normandes ainsi que d'améliorer la régularité des circulations en séparant mieux les trains lents assurant la desserte locale et les trains nationaux plus rapides entre Paris et le Mantois ».

Les trains sur cette nouvelle ligne devraient circuler au maximum à 250 km/h.

Le projet devrait être réalisé en plusieurs tronçons dont les prioritaires sont : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot.

Les temps de trajet devraient être entre Paris et Rouen de 1h, entre Paris et le Havre de 1h45 et entre Paris et Caen de 1h35.

Elle permettra également de libérer des capacités pour le fret ferroviaire des ports de Rouen et du Havre.

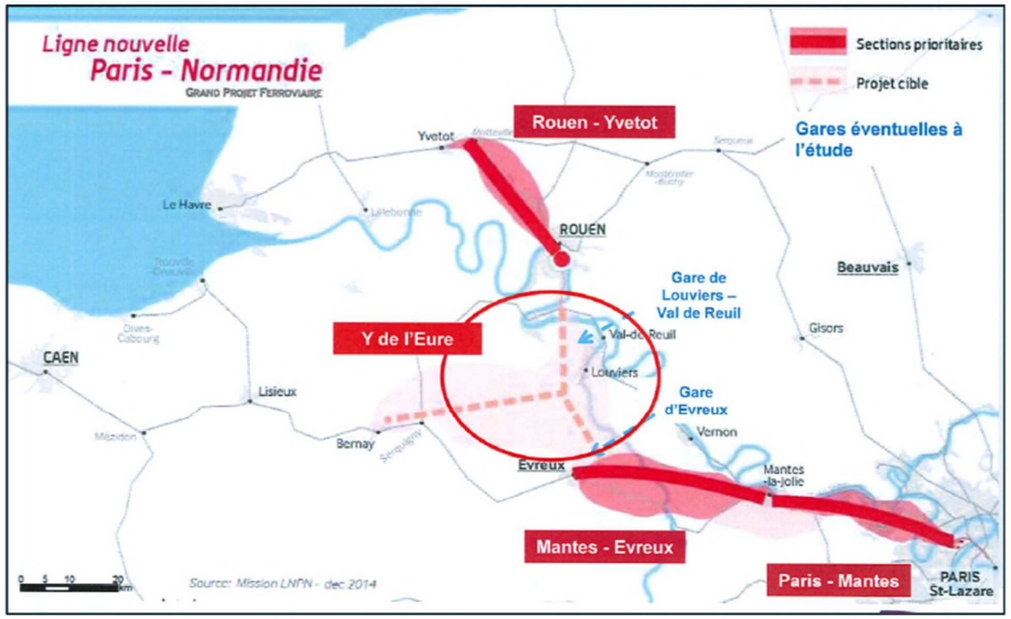

Figure 40 : Tracé schématique de la future LNPN

La mise en service se situe à un horizon lointain estimé à 2050.

La future gare LNPN d'Evreux sera implantée sur les sites de Nétreville ou Le Coudray à l'Est d'Evreux avec une desserte préférentielle par la RN 13.

La RN 13, et ainsi les aménagements proposés pour améliorer son état actuel, sera le vecteur d'accès à cette nouvelle gare d'Evreux avec une perspective de réalisation en 2050.

Les effets potentiels sur le trafic routier ont été modélisés (cf chapitre Trafic). Ils pourraient représenter une baisse de -**1 % à -4 % du trafic** total d'Ouest en Est le long de la RN 13 aménagée à 2x2 voies.

Figure 41 : Photo du train régional OMNEO