

**Délégations aux
investissements**

Direction des routes
et des transports

Evreux,
le 10 NOV 2010

Affaire suivie par
Alain Duval

Téléphone
02.32.31.51.35

Fax
02.32.31.51.50

Email
alain.duval@cg27.fr

NRef : DRT/AD/NG/2010/94

Copies à :
D. Koleskas
A. Duval
L. Macoin
CI

PJ :
- Positionnement officiel du CG27
sur LNPN

Monsieur Michel GAILLARD
Président de la commission particulière de débat public
sur le prolongement du RER E
Tour Pacific – Bâtiment Est
11 cours Valmy
92977 PARIS LA DEFENSE 7

Objet : prolongement du RER E

Monsieur le Président,

Par courrier du 3 septembre 2010, vous m'avez informé du déroulement du débat public entre le 1^{er} octobre et le 19 novembre 2010 relatif au prolongement du RER E à l'ouest.

Par la présente, je tiens à vous apporter la contribution du Département de l'Eure qui souhaite être un acteur majeur de l'aménagement du territoire, même si ce projet ne semblerait avoir d'impact que sur l'ouest de la région Ile de France.

Je tiens d'abord à rappeler l'importance des relations existantes et à développer entre le département de l'Eure et Paris, que ce soit en termes de déplacements domicile-travail quotidiens (plusieurs milliers de voyageurs) que de déplacements de relais pour rejoindre les autres gares ferroviaires et les aéroports franciliens.

L'urgence de l'amélioration de ces relations passe par un investissement conséquent et durable sur le tronçon entre Mantes la Jolie et Paris, permettant des meilleures dessertes entre l'Eure, porte d'entrée de la Normandie, et le centre de Paris (gare Saint Lazare).

Le prolongement à l'ouest du RER E contribuera certainement à cette amélioration mais essentiellement pour les usagers de l'Ile de France.

A ce titre, le RER E se substituerait aux trains franciliens avec le risque de perturber, voire de supprimer des trains classiques desservant la Normandie. Cette perspective est renforcée avec la volonté affichée d'un accroissement considérable du rythme de constructions dans le département des Yvelines.

Il apparaît ainsi que seul un doublement des infrastructures entre Mantes le Jolie et Paris soit une nécessité urgente et préalable. Il est certes prévu dans le cadre du projet de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), mais il est fortement regrettable que celui-ci ne soit pas pris en compte dans le projet EOLE, soumis à débat public. Le fait de dissocier les deux projets ne constitue pas une approche globale de l'amélioration et du développement du territoire entre la Normandie et l'Ile de France.

Le prolongement d'EOLE, cerné à l'Ile de France, ne traite pas des conséquences négatives possibles sur les liaisons ferroviaires avec la Normandie (cadencement, fréquence, régularité). Il n'aborde pas également la question de la pression foncière et des constructions massives de logements à terme, dans la partie est du département de l'Eure, ce qui risque d'aggraver la saturation actuelle des transports collectifs.

Vous comprendrez que le Département de l'Eure ne veuille pas être laissé pour compte avec :

- d'une part, une ligne nouvelle Paris-Normandie qui risque de n'être réservée qu'à la circulation ferroviaire longue distance entre grandes métropoles ;
- et d'autre part, une amélioration exclusive de la desserte de l'Ile de France.

Il importe donc que le projet de prolongement du RER E n'entraîne pas de conséquences négatives sur les liaisons ferroviaires avec la Normandie.

Enfin, afin d'avoir une vision globale et équilibrée du territoire (Normandie-Ile de France), des études complémentaires doivent être réalisées.

Aussi, je vous demande de bien vouloir prendre en considération dans le cadre du débat public sur le prolongement d'EOLE, les observations précédemment relatées et la position officielle du Conseil général de l'Eure sur le projet de ligne ferroviaire nouvelle Paris-Normandie (document joint en annexe).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération.

Le Président du Conseil général,



Jean Louis DESTANS

Ligne nouvelle Paris-Normandie

Une liaison stratégique
pour le département de l'Eure



1 - PORTRAIT DU TERRITOIRE

4-5 Une liaison stratégique pour le département de l'Eure

Les deux scénarios présentés dans ce fascicule prévoient des aménagements spécifiques au département de l'Eure et prennent en compte ses enjeux de développement.

6-7 Un territoire à la démographie dynamique

La démographie haut-normande est tirée vers le haut par le dynamisme eurois.

8-9 Une position géographique stratégique

A mi-chemin de l'Île-de-France et de la côte normande, au carrefour d'axes structurants importants, l'Eure occupe une position stratégique en Haute-Normandie.

10-11 Un réseau ferroviaire qui privilégie l'axe est-ouest

Le réseau ferroviaire eurois est orienté selon un axe est-ouest et tourné vers l'Île-de-France. Notre département souffre d'une absence de liaison ferroviaire compétitive entre nord et sud.

12-13 Une offre de transports structurée autour d'Evreux, Vernon et Rouen

L'offre de transports ferroviaire favorise Rouen et les principales agglomérations euroises que sont Evreux et Vernon où l'on observe un grand nombre de trajets domicile-travail.

2 - LES SCENARIOS ENVISAGES

14-15 Deux scénarios pour améliorer la liaison ferroviaire euroise

Les deux scénarios étudiés par les partenaires et impliquant des améliorations sensibles pour l'Eure prévoient un "tronc commun" le long de l'A13 ainsi qu'une antenne de la LGV vers Evreux.

16-17 Le scénario 1 : des "raccourcis" entre Mantes et Caen

18-19 Scénario n°1 : estimations des coûts et des temps de parcours

20-21 Le scénario 2 : deux branches à grande vitesse connectées dans l'Eure

22-23 Scénario n°2 : estimations des coûts et des temps de parcours

Pour une ligne ferroviaire à grande vitesse dans l'Eure



Le projet du Grand Paris prévoit notamment la création d'une ligne à grande vitesse (LGV) reliant Paris au Havre via Rouen. Un comité de pilotage présidé par le préfet Jean-Pierre Duport et réunissant l'ensemble des collectivités normandes concernées a été constitué fin 2009. Il doit nourrir la réflexion devant servir de base au débat public programmé pour 2011.

Plusieurs hypothèses de tracés et d'aménagements de cette LGV ont été formulées. Mais aucune n'a pris en compte jusqu'ici les enjeux de notre département. L'Eure risquait d'être purement et simplement traversée par cette ligne sans aucun arrêt.

C'était ignorer à mon sens le rôle de maillon essentiel que joue l'Eure, "locomotive" démographique de la région et réservoir de PME de dimension internationale, entre l'Ile-de-France et la côte normande. Le 7^e département industriel français doit donc avoir toute sa place dans un maillage ferroviaire équilibré qui doit favoriser l'interaction entre tous les territoires. C'est pourquoi les forces vives du département sont aujourd'hui mobilisées pour une prise en compte des enjeux essentiels de l'Eure qui sont aussi ceux des autres collectivités de Haute et de Basse-Normandie.

En tout état de cause et quelle que soit l'option retenue in fine, une augmentation substantielle de la capacité de la section Paris-Mantes s'avère indispensable. Nous nous battons pour que ce soit un préalable à tout débat.

Jean Louis Destans
Président du Conseil général de l'Eure

Le département de l'Eure à la croisée des rails...

L'objectif principal de la future Ligne à Grande Vitesse (LGV) prévue dans le projet du Grand Paris est de réduire sensiblement les temps de parcours ferroviaire entre les grandes agglomérations normandes et Paris : Le Havre à 1h15, Rouen à 45', Caen à 1h30, Cherbourg à 2h30.

La réflexion s'est fondée tout d'abord sur des études engagées précédemment concernant l'amélioration du réseau existant. La saturation constatée sur le réseau de la gare Saint-Lazare a conduit à envisager le doublement de la section Paris-Mantes afin de séparer les trafics et de fournir les fréquences et la régularité attendues par les dizaines de milliers de voyageurs quotidiens. Elle s'est ensuite élargie pour prendre en compte les travaux de la région Basse-Normandie qui souhaite fixer des objectifs ambitieux pour la desserte de Caen. Elle a ainsi intégré l'hypothèse d'un "Y" normand, une branche dirigée vers Rouen/Le Havre, l'autre vers Caen.

Devant l'absence d'aménagements spécifiques à l'Eure, le Conseil général a mis en place un groupe de travail avec les villes et agglomérations concernées et a fait réaliser, par la société Arcadis, une étude stratégique de la desserte de l'Eure par la ligne nouvelle.

Deux scénarios, fondés sur le renforcement de l'axe Paris-Mantes et prenant en compte les enjeux de développement de l'Eure, ont été explorés et sont présentés dans ce fascicule.

Le premier scénario prévoit entre autres la création de segments ferroviaires entre Evreux et Caen destinés à raccourcir les temps de parcours entre ces deux villes, ainsi qu'une "antenne" de la LGV en direction d'Evreux, à partir de Chaufour-lès-Bonnières.

Le second intègre également l'antenne en direction d'Evreux, mais envisage une liaison privilégiée de la Basse-Normandie grâce à une bifurcation de la voie nouvelle à hauteur de l'agglomération Seine-Eure (Louviers/Val de Reuil). C'est le scénario dit du "Y normand".

Dans les deux cas, le transfert d'une partie non négligeable du trafic vers la LGV conduira mécaniquement à alléger le trafic sur la ligne classique et permettra ainsi de rechercher une meilleure adéquation entre l'offre ferroviaire et la demande des usagers. L'un comme l'autre scénario sont porteurs d'améliorations sensibles dans notre département.

Enfin, la réflexion sur la nouvelle ligne est une occasion unique pour faire progresser de façon décisive le projet, fortement soutenu par la Région Haute-Normandie, d'une liaison ferroviaire entre Evreux et Rouen, axe majeur des pratiques de mobilité.



Un territoire à la démographie dynamique

L'Eure caractérisée par une démographie dynamique

Les tous derniers chiffres du recensement font apparaître une population de 567 221 habitants dans l'Eure au 1^{er} janvier 2009. Le Département continue de tirer la démographie haut-normande vers le haut. L'Eure se caractérise en effet par un fort dynamisme démographique marqué par un solde migratoire positif et une variation naturelle excédentaire.

En 10 ans, l'Eure a gagné 26 303 habitants (541 000 habitants en 1999) ! Entre 1975 et 2005, la hausse de la population régionale (+ 210 000 habitants), avait déjà été due avant tout à l'Eure (+ 140 000 habitants).

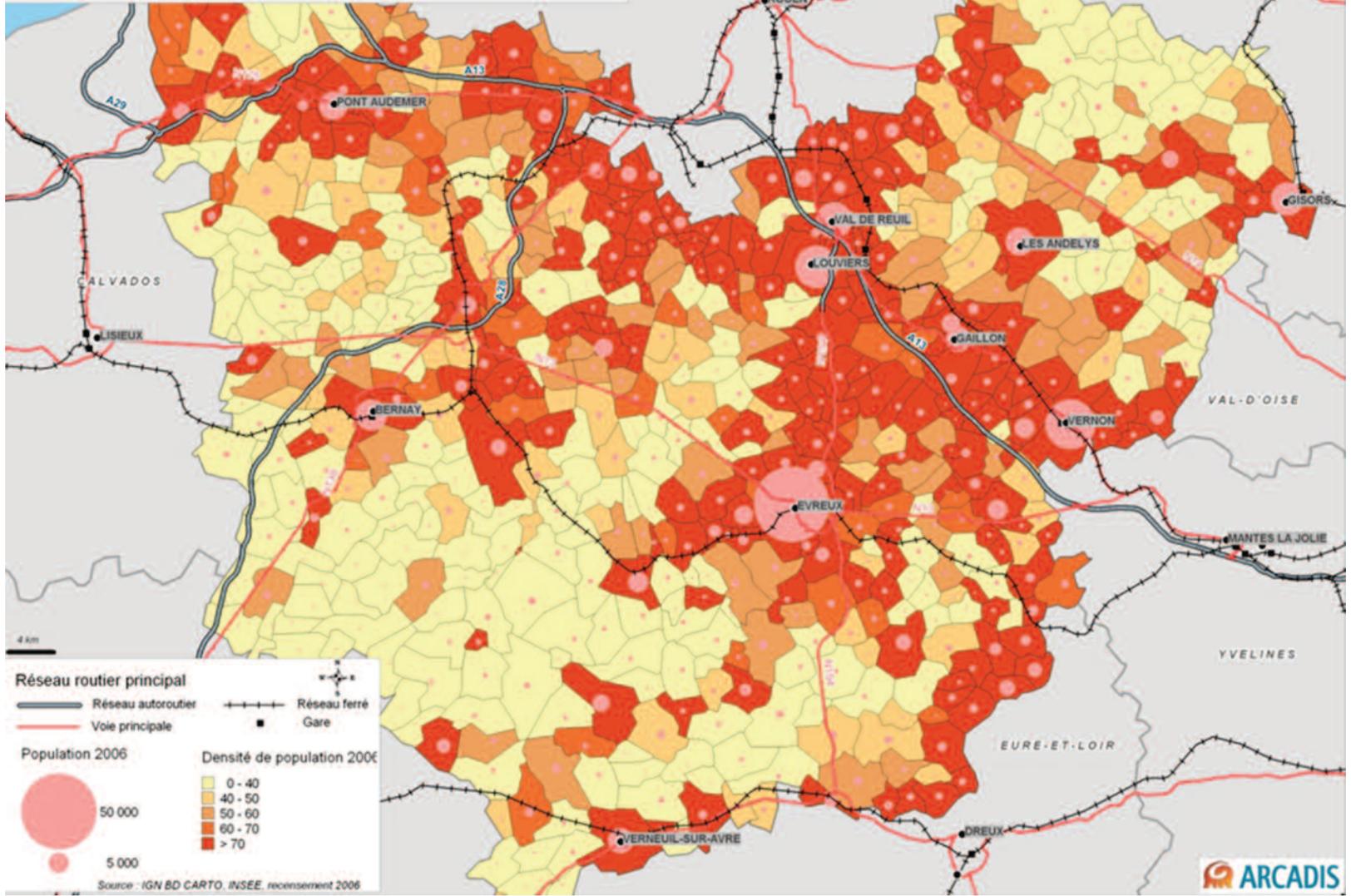
6 villes de plus de 10 000 habitants (Chiffre INSEE 2009)

| Evreux | Vernon | Louviers | Val-de-Reuil | Gisors | Bernay |
|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
| 51 239 hab. | 24 018 hab. | 18 259 hab. | 13 595 hab. | 11 532 hab. | 10 635 hab. |

Une population concentrée autour de la Seine

Globalement, la population est concentrée autour de l'agglomération d'Evreux, de l'axe de la Seine et autour des axes autoroutiers (A13, A28).

**PÔLE DE DE POPULATION ET DENSITÉ 2006
DÉPARTEMENT DE L'EURE**



Une position géographique stratégique

Le triangle économique séquanien

Le dynamisme économique se concentre pour l'essentiel dans un grand triangle englobant la vallée de la Seine et borné schématiquement par Evreux, Vernon, Louviers/Val-de-Reuil et Fleury-sur-Andelle.

Bien loin de l'image rurale qu'elle véhicule parfois, l'Eure se place au 7^e rang des départements industriels français et abrite aussi bien des grands noms de l'industrie mondiale qu'une armée de PME performantes. Forte d'une longue tradition industrielle, l'Eure a su attirer les plus grands noms de l'industrie et montre une réelle capacité à faire émerger des projets innovants. Pour preuve, les 27 entreprises leaders mondiales installées sur son territoire, évoluant dans tous les secteurs de l'industrie.

Une position stratégique entre l'Ile-de-France et la côte normande

A mi-chemin de la capitale et des infrastructures portuaires du Havre, l'Eure occupe une position stratégique dans la zone d'attractivité de Port 2000, au Havre, connectée au monde via des infrastructures multimodales : un réseau routier dense, 175 km d'autoroutes (A13, A154 et A28), 4 460 km de routes.

L'Eure à haut débit

Territoire novateur, l'Eure a été l'un des premiers départements français à raccorder 100% de sa population à Internet haut débit. Cette couverture numérique du département à grande échelle résulte de la volonté du Conseil général d'offrir aux particuliers et aux entreprises les mêmes avantages que dans les métropoles en combinant les technologies fibre optique, ADSL et WIMAX.

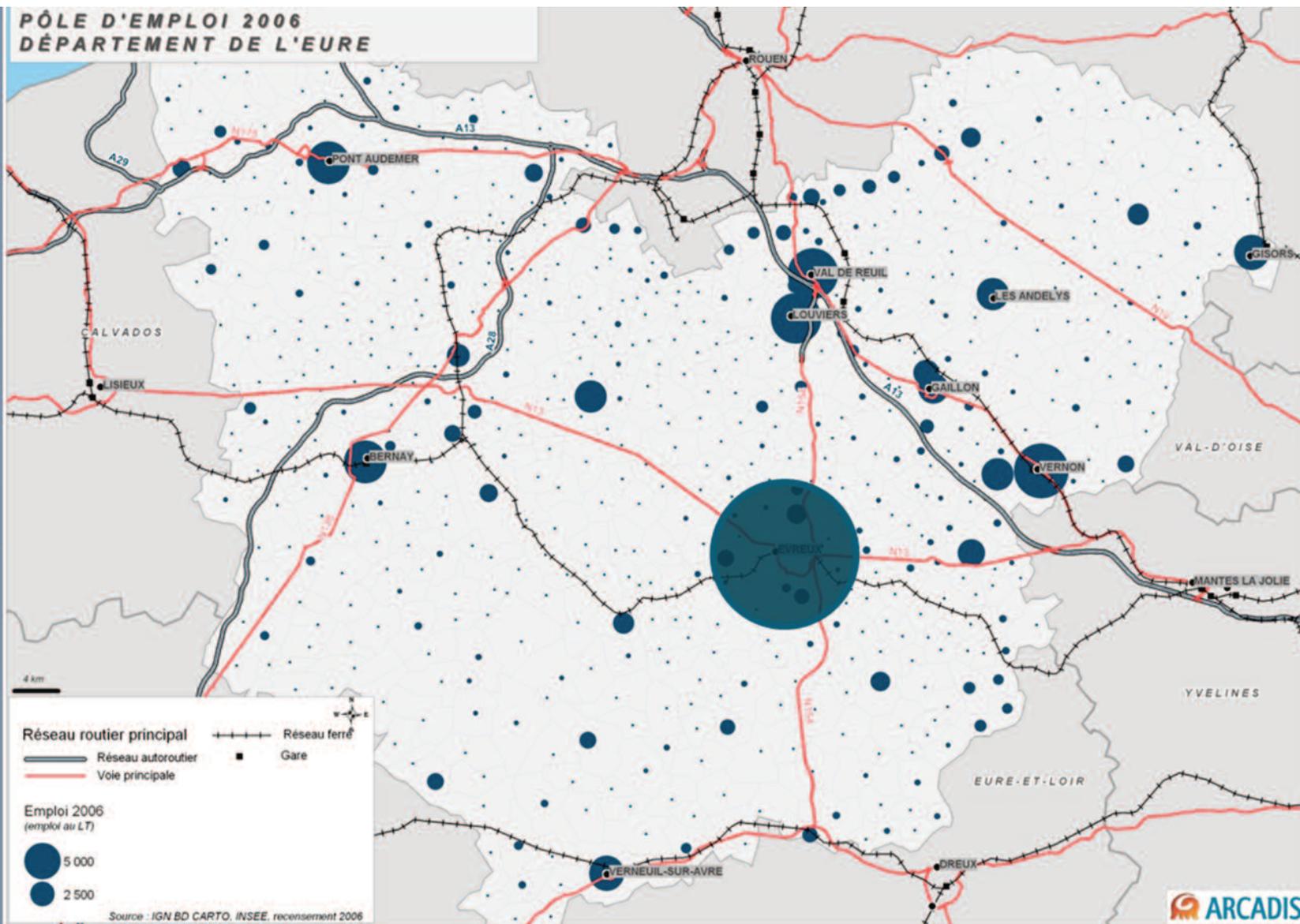
203 779
emplois au sein
du département

| Ville | Emplois |
|--------------|---------|
| Evreux | 38 472 |
| Vernon | 10 297 |
| Louviers | 8 903 |
| Val-de-Reuil | 8 596 |
| Gaillon | 3 512 |
| Bernay | 6 722 |

Hors du
département

| Ville | Emplois |
|----------|-----------|
| Rouen | 81 446 |
| Le Havre | 76 271 |
| Caen | 73 266 |
| Paris | 1 756 654 |

PÔLE D'EMPLOI 2006
DÉPARTEMENT DE L'EURE



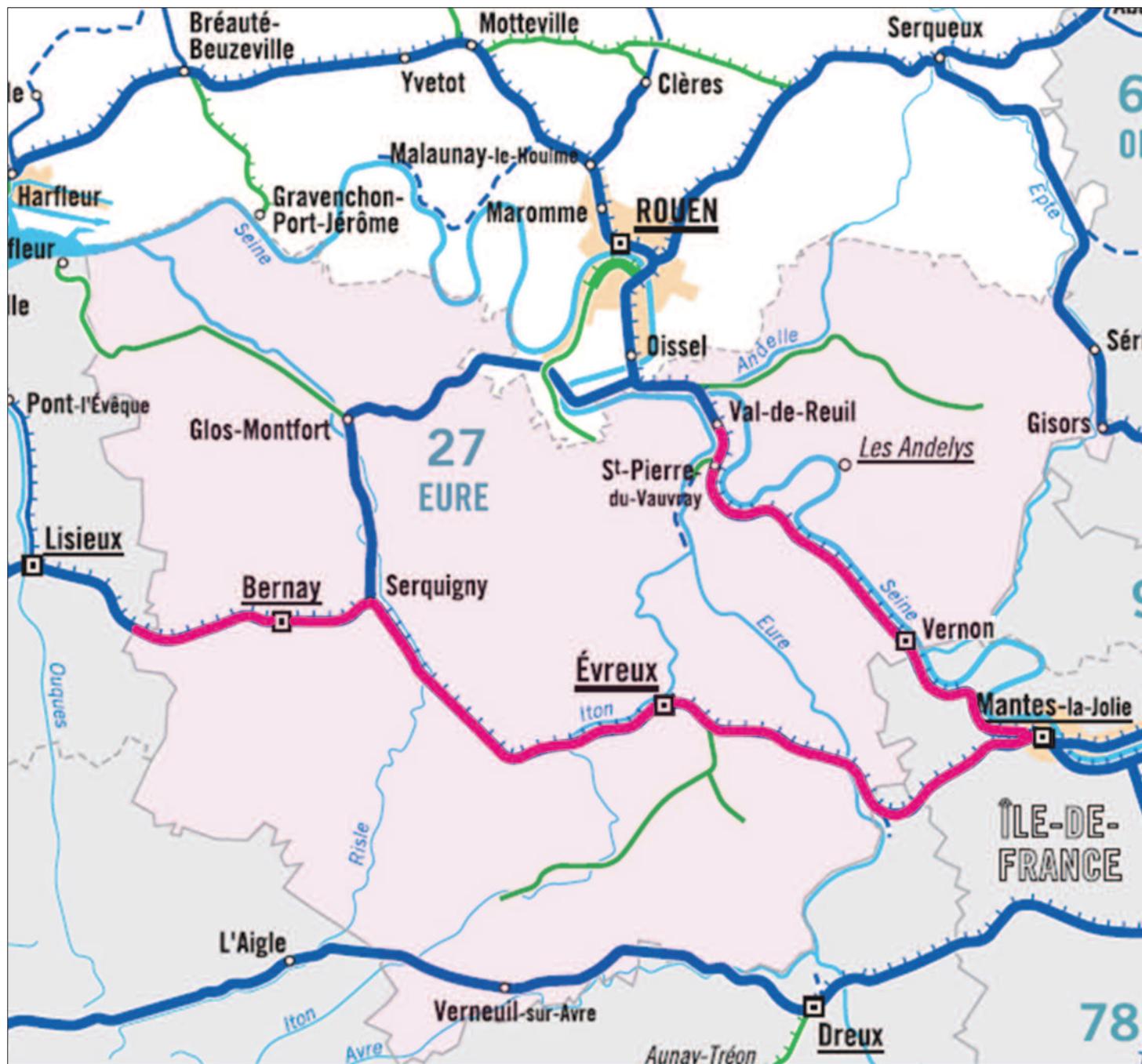
Un réseau ferroviaire qui privilégie l'axe est-ouest

Le réseau ferroviaire eurois est orienté dans le sens est-ouest et tourné vers l'Île-de-France. Les lignes venant de Caen et du Havre convergent à Mantes-la-Jolie. Le département souffre d'une absence de liaison ferroviaire directe et compétitive entre le sud et le nord (Evreux et Rouen). Le projet de réouverture d'une ancienne ligne entre Evreux et Rouen est en cours d'étude.

La liaison Serquigny-Rouen (Oissel) n'est pas électrifiée.

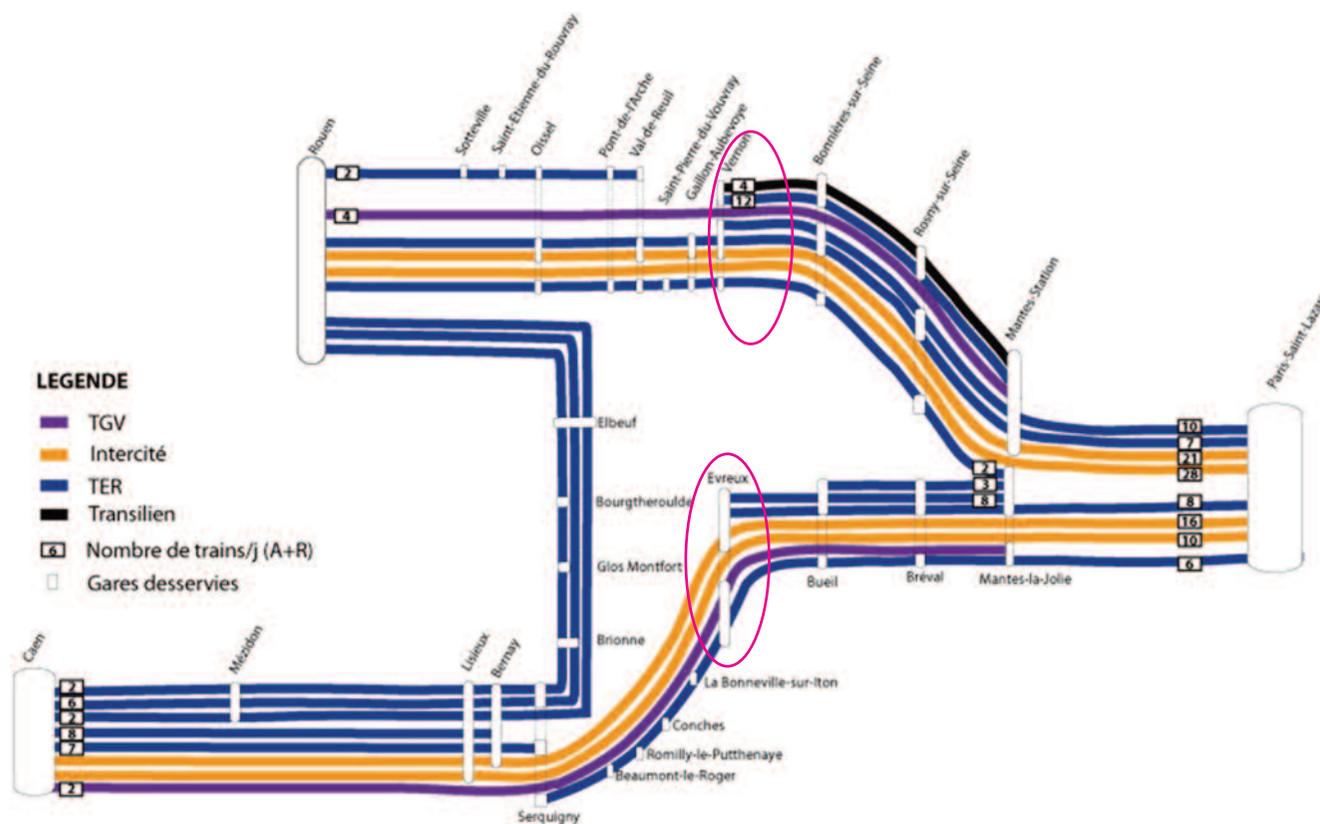
Les dessertes et leurs temps de parcours

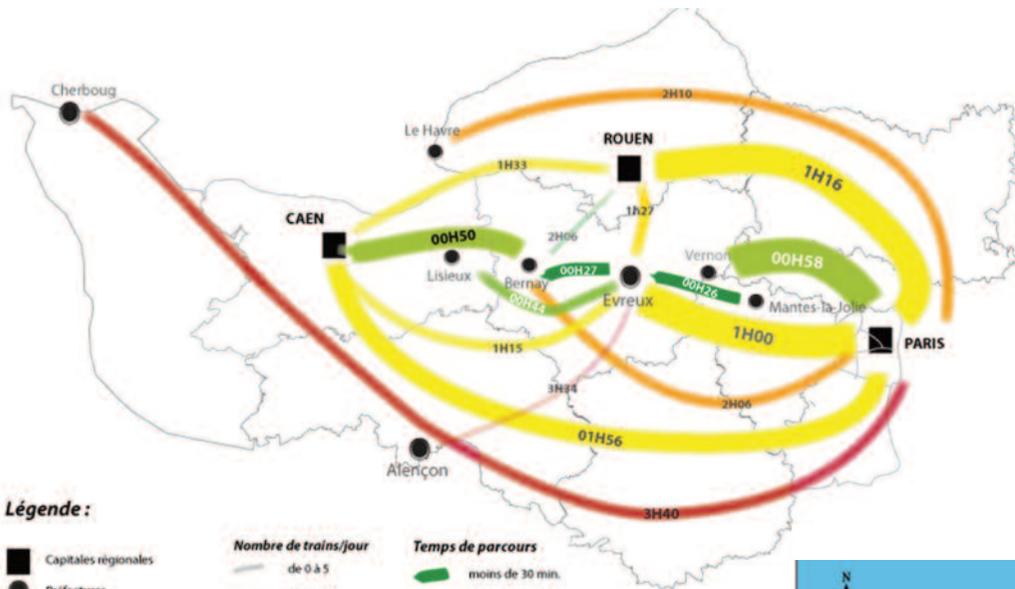
| Vers Caen | Cumul | Vers Rouen | Cumul |
|---------------------------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|
| Paris – Mantes = 30 mn | 30mn (d) | Paris – Mantes = 30 mn | 30mn (d) |
| Mantes – Evreux = 26 mn | 53mn (d) | Mantes – Vernon = 12 mn | 44mn |
| Evreux – Bernay = 26 mn | 1h20 | Vernon – Gaillon = 10 mn | 55mn |
| Bernay – Lisieux = 17 mn | 1h38 | Gaillon – Val de Reuil = 11 mn | 1h07 |
| Lisieux – Caen = 30 mn | 2h05 | Val de Reuil – Rouen = 21 mn | 1h29 |
| Meilleur temps vers Caen | 1h47 (d) | Meilleur temps vers Rouen | 1h08 (d) |



Une offre de transports structurée autour d'Evreux, Vernon et Rouen

L'offre de transports ferroviaire favorise Rouen et les principales agglomérations euroises que sont Evreux et Vernon où l'on recense un grand nombre d'usagers, principalement abonnés des trajets domicile-travail en direction de Paris. Un certain nombre de trajets domicile-travail convergent également vers Evreux.





Légende :

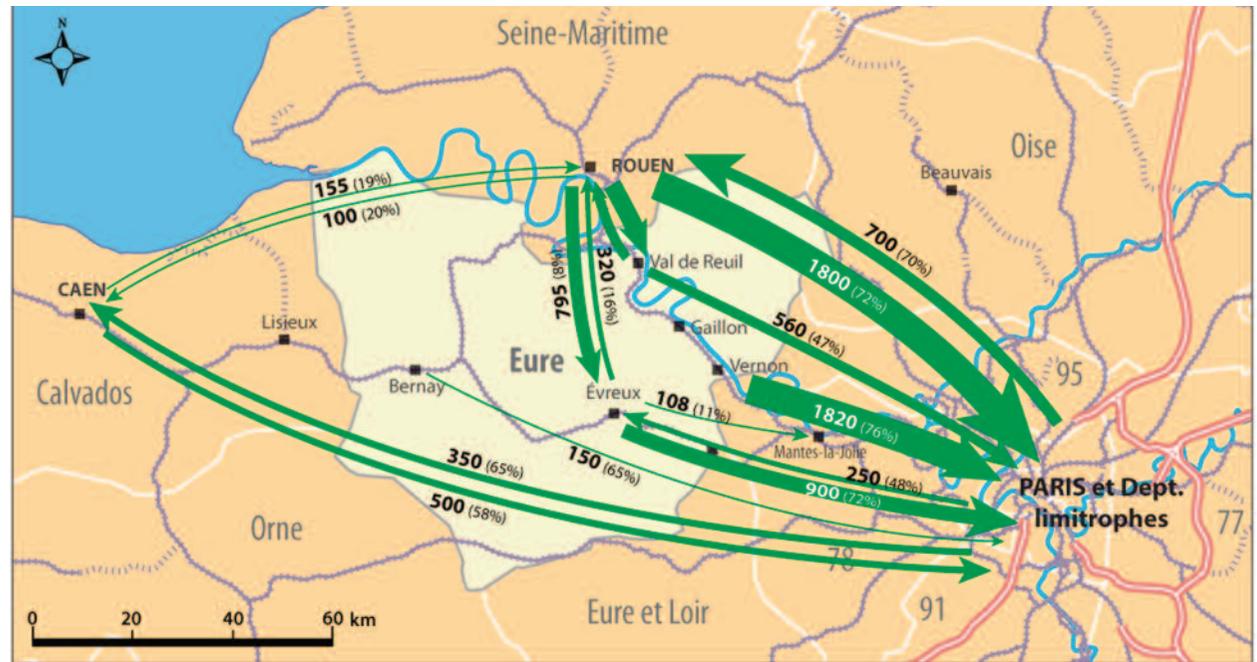
- Capitales régionales
 - Préfectures
 - Villes (autres)
 - Limites régionales
 - Limites départementales
- | | |
|------------------------------|--------------------------|
| Nombre de trains/jour | Temps de parcours |
| de 0 à 5 | moins de 30 min. |
| de 5 à 10 | de 30 min à 1h |
| de 10 à 15 | de 1h à 2h |
| de 15 à 20 | de 2h à 3h |
| de 20 à 30 | de 3h à 4h |

Temps de parcours et volume de l'offre de transports collectifs

La fréquence maximale (nombre de trains/jour) est liée à un temps de parcours d'une heure environ : Paris-Evreux, Paris-Rouen et Paris-Vallée de Seine.

Les principales navettes domicile-travail

Les liaisons domicile-travail sont massivement orientées vers Paris, avec un très fort volume sur la ligne Rouen-Val de Reuil-Vernon/Paris, et sur la ligne Evreux/Paris.



Légende:

- Infrastructures existantes:**
- LGV existantes
 - Lignes voyageurs et fret existantes
 - Lignes fret existantes

- Nombre de navette domicile/travail + (Part TC en %)**
- 2000
 - 1000
 - 500
 - 100



Source: Enquête O/D INSEE 2006

NB : Seuls figurent les effectifs de navette supérieurs à 100. Ces derniers sont calculés d'agglomération à agglomération. Dans le cas de Paris : Paris + petite couronne

Deux scénarios pour améliorer la liaison ferroviaire euroïse

En tout état de cause, l'ensemble des collectivités normandes concernées ont rejeté l'hypothèse consistant à construire une ligne directe Cergy-Pontoise/Le Havre desservant Rouen par le nord : les avantages socio-économiques sont particulièrement faibles et ne servent pas la Normandie.

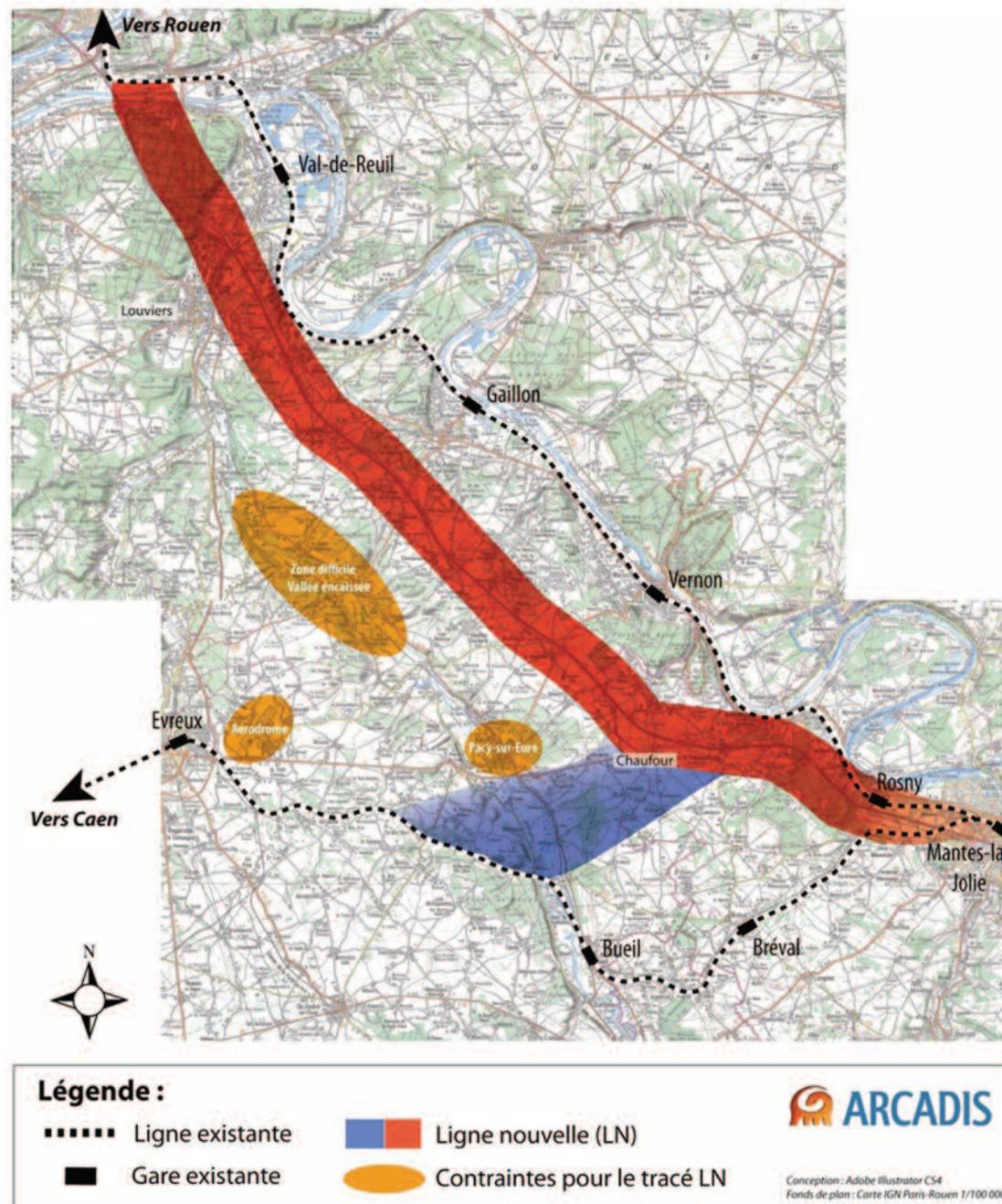
Les deux scénarios étudiés par le Département de l'Eure — avec le concours de la société Arcadis et l'association des principales villes et agglomérations euroïses — visent à introduire des améliorations sensibles pour l'Eure : ils prévoient tous deux un “tronc commun” le long de l'A13, pour un moindre impact foncier et environnemental, ainsi qu'une antenne vers Evreux se raccordant au niveau de Chauffour-lès-Bonnières. D'autre part, du fait de la création de la voie nouvelle, les axes Mantes-Rouen et Mantes-Caen bénéficient de capacités renforcées qui profitent aux usagers en termes de fréquences de passage des trains.

Quoi qu'il en soit, une amélioration substantielle de la capacité de l'axe Paris-Mantes s'avère nécessaire pour répondre au triple besoin de capacité, de temps de parcours et de régularité.

Les dessertes euroises en Vallée de Seine

Dans les deux scénarios étudiés :

- **Les capacités de la ligne classique actuelle sont renforcées** par le report des trains rapides vers Rouen et Le Havre sur la ligne à Grande Vitesse au profit de la desserte des gares actuelles. Ce qui génèrera une augmentation de la capacité de la ligne, une réduction de la congestion et des retards, ainsi qu'une amélioration de la régularité des trains.
- **La création d'une gare nouvelle vers la Communauté d'Agglomération Seine-Eure** offre une desserte supplémentaire pour la vallée de la Seine entre Mantes et Rouen.



Le scénario 1 : des “raccourcis” entre Mantes et Caen

Les principaux éléments du scénario 1

- La nouvelle Ligne à Grande Vitesse (LGV) Mantes - Rouen - Le Havre (en rouge)
- Les sections raccourcies entre Mantes et Caen (en vert)
- Le raccourci entre Mantes et Evreux sous forme d’antenne à la LGV vers Evreux
- Un raccordement complémentaire de l’antenne dans la direction de Rouen
- Des aménagements spécifiques pour l’Eure (en violet)
- Une gare nouvelle sur la LGV (Seine-Eure)
- Il permet d’assurer une desserte Paris-Caen en moins d’1h30



Légende:

Infrastructures existantes:

-  LGV existantes
-  Lignes voyageurs et fret existantes
-  Lignes fret existantes

Nouvelles infrastructures:

-  Gare nouvelle
-  LN Nanterre-Mantes
-  LGV Mantes - Rouen - Le Havre
-  Antenne Evreux
-  "Raccourcis" Evreux - Bernay - Lisieux

Source: RFF



Sc^{io}. n°1 : estimations des coûts et des temps de parcours

Coût des aménagements spécifiques eurois : 85 M€

Ce scénario entraîne la réalisation de deux aménagements spécifiques :

- la gare Seine-Eure : 25 M€
- le raccord vers Rouen : 60 M€

S'y ajoute le coût des “raccourcis” pour la ligne Mantes-Evreux-Caen qui concerne de manière conjointe l'Eure et la région Basse-Normandie. Il pourrait être estimé à 300 M€ en amont d'Evreux, et à 800 M€ sur les trajets Evreux-Bernay et Bernay-Lisieux.

Des gains de temps dans 3 gares de référence

Depuis Paris

- EVREUX : 10 minutes
- BERNAY : 15 minutes
- SEINE-EURE : 25 minutes

Depuis Rouen

- EVREUX : 35 minutes (60 en bus)
- BERNAY : 0
- SEINE-EURE : 2 minutes

La nouvelle gare
Seine-Eure
25 M€

Temps de parcours
depuis Paris
GARE
Tps scénario (tps actuel)
gain de temps

Temps de parcours
depuis Rouen
GARE
Tps scénario (tps actuel)
gain de temps

SEINE-EURE
35 mn (1h02)
-25 mn

SEINE-EURE
10 mn (12)
-2 mn

BERNAY
1h05 (1h20)
-15 mn

BERNAY
47 mn (47)
0 mn

EVREUX
43 mn (53 mn)
-10 mn

EVREUX
35 mn (60 bus)
-25 mn



Les "raccourcis"
sur la ligne
Mantes-Caen

Le raccord vers
Rouen
60 M€

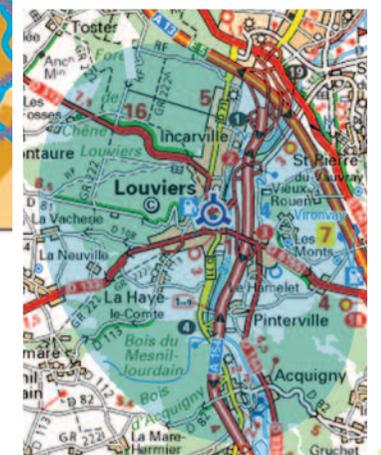
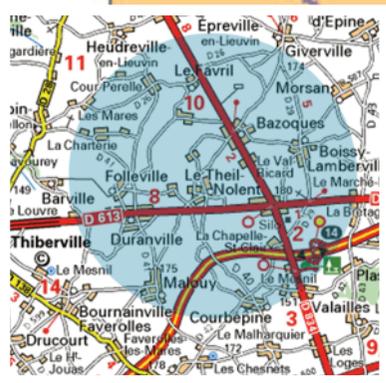
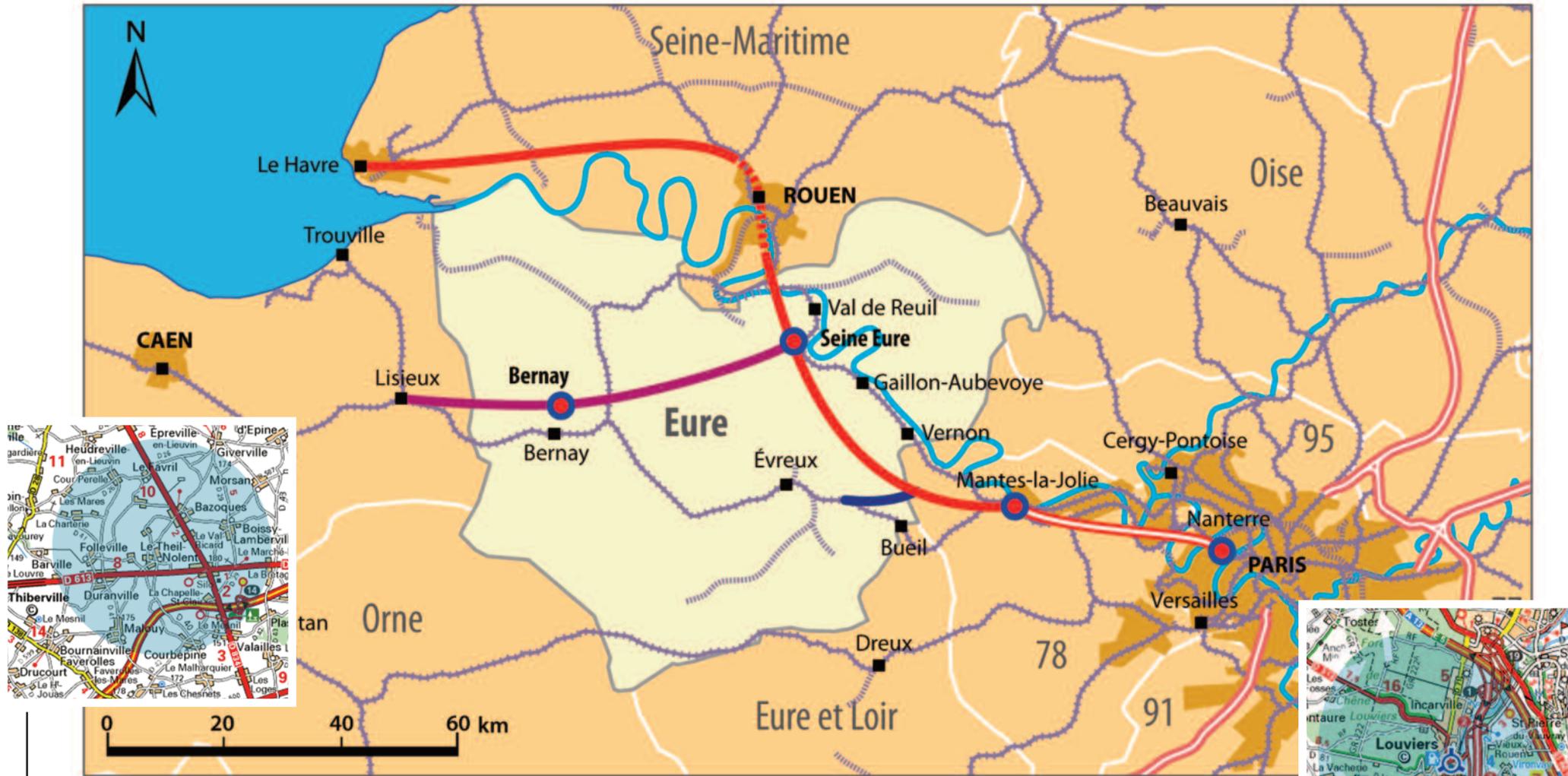
Le scénario 2 : deux branches à grande vitesse connectées dans l'Eure

Les principaux éléments du scénario 2

- La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Mantes - Rouen - Le Havre
- La branche de LGV vers Caen, avec jonction au niveau de l'agglomération Seine-Eure

Des aménagements spécifiques pour l'Eure

- Pour Evreux : une antenne à la LGV dans la direction de Paris
- Deux gares nouvelles :
 - une gare sur le tronc commun de la LGV
 - une gare sur la branche vers Caen
- Un raccordement complémentaire de l'antenne dans la direction de Rouen
- Il permet d'assurer une desserte de Caen en 1h15.



Légende:

Infrastructures existantes:

-  LGV existantes
-  Lignes voyageurs et fret existantes
-  Lignes fret existantes

Nouvelles infrastructures:

-  Gare nouvelle
-  LN Nanterre-Mantes
-  LGV Mantes - Rouen - Le Havre
-  LGV Branche Caen
-  Antenne Evreux

localisation potentielle de la gare de Bernay TGV

localisation potentielle de la gare Seine-Eure TGV

Sc^{io}. n°2 : estimations des coûts et des temps de parcours

Coût des aménagements eurois : 300 M€

Ce scénario entraîne la réalisation de quatre aménagements eurois :

- la gare Seine-Eure : 25 M€
- le raccord vers Rouen : 60 M€
- l'antenne d'Evreux (voie unique) vers la LGV, considérée comme un enjeu majeur : 200 M€
- la nouvelle gare de Bernay, considérée comme un enjeu secondaire : 15 M€
- Pour établir une comparaison avec le scénario 1, il convient d'intégrer également le coût de la branche du "Y" vers Caen.

Des gains de temps dans 3 gares de référence

Depuis Paris

- EVREUX : 10 minutes
- BERNAY : **35 minutes**
- SEINE-EURE : 25 minutes. Le potentiel de trafic de la gare nouvelle sur le secteur de Gaillon/Aubevoye/Louviers/Val de Reuil est important : plus de 120 000 montées TER en 2008, soit autant qu'Evreux (128 000 montées). L'activité économique est dynamique : 23 841 emplois sur ces 4 communes (Evreux : 38 472 emplois). La localisation au croisement des deux branches la rend accessible à la fois depuis Paris, Le Havre et Caen à moins de 40 minutes de chaque pôle.

Depuis Rouen

- EVREUX : 25 minutes
- BERNAY : **25 minutes**
- SEINE-EURE : 2 minutes



Conclusion

A ce stade du débat, il ne paraît pas possible, ni même utile, de proposer un choix ou d'indiquer une préférence. Les deux scénarios répondent à des logiques différentes, l'un privilégiant le renforcement de l'existant, l'autre se fondant sur une infrastructure totalement nouvelle.

Néanmoins, les deux scénarios préservent les intérêts majeurs du département de l'Eure et prévoient une liaison de ses territoires les plus dynamiques à la nouvelle

infrastructure. En aucun cas, en effet, nous ne pourrions nous satisfaire d'une infrastructure qui ne ferait que traverser notre département et lui imposer ses nuisances sans bénéficier à nos zones de développement.

Nous soumettons ces scénarios au débat. Il conviendra sur ces bases de rechercher un consensus qui, au-delà de notre territoire, devra être celui de l'ensemble de la Normandie.



Hôtel du Département
Boulevard Georges-Chauvin
27021 Evreux Cedex
tél. 02 32 31 50 50 • fax 02 32 33 68 00
internet www.eureenligne.fr