

Ligne nouvelle Paris-Normandie

GRAND PROJET FERROVIAIRE

Dossier de presse

LNPN : nouvelle étape; lancement des études
Un projet qui avance avec ses partenaires
Juillet 2015





Ligne nouvelle
Paris - Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Dossier de presse

Sommaire

1 – L'ESSENTIEL EN 2 PAGES	4
<i>La nouvelle étape</i>	5
<i>Le projet</i>	5
<i>L'agenda</i>	7
<i>Le financement</i>	7
 2 – LE DOSSIER DE PRESSE	 8
LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE : UN PROJET DE « NOUVELLE GÉNÉRATION »	9
<i>Un projet indispensable</i>	9
<i>Un concept nouveau qui marie vitesse et desserte fine du territoire</i>	9
<i>Un projet intégré dans le développement de l'axe Seine.....</i>	10
<i>Projet prioritaire et projet cible : les deux grandes phases de réalisation du projet LNPN</i>	11
<i>Un financement inscrit au Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions de la vallée de la Seine 2015-2020</i>	12
 LE PROGRAMME 2014-2016	 13
<i>Les instances de gouvernance du projet</i>	13
<i>Les orientations prises par le Comité de Pilotage.....</i>	13
<i>Le contenu des études de l'étape 1</i>	14
<i>La prise en compte des enjeux du territoire : la volonté de conduire une démarche exemplaire</i>	14
<i>Le dispositif de concertation et d'association du public</i>	15
 L'ACTUALITÉ : LE COMITE DE PILOTAGE DU 7 JUILLET 2015 LANCE LA NOUVELLE VAGUE D'ETUDES ET DE CONCERTATION.....	 17
 VOS CONTACTS	 18

1 – L'essentiel en 2 pages

La nouvelle étape

Après une étape d'études et de concertation ayant permis de :

- Recenser les enjeux territoriaux
- Préciser les objectifs et les scénarios de desserte

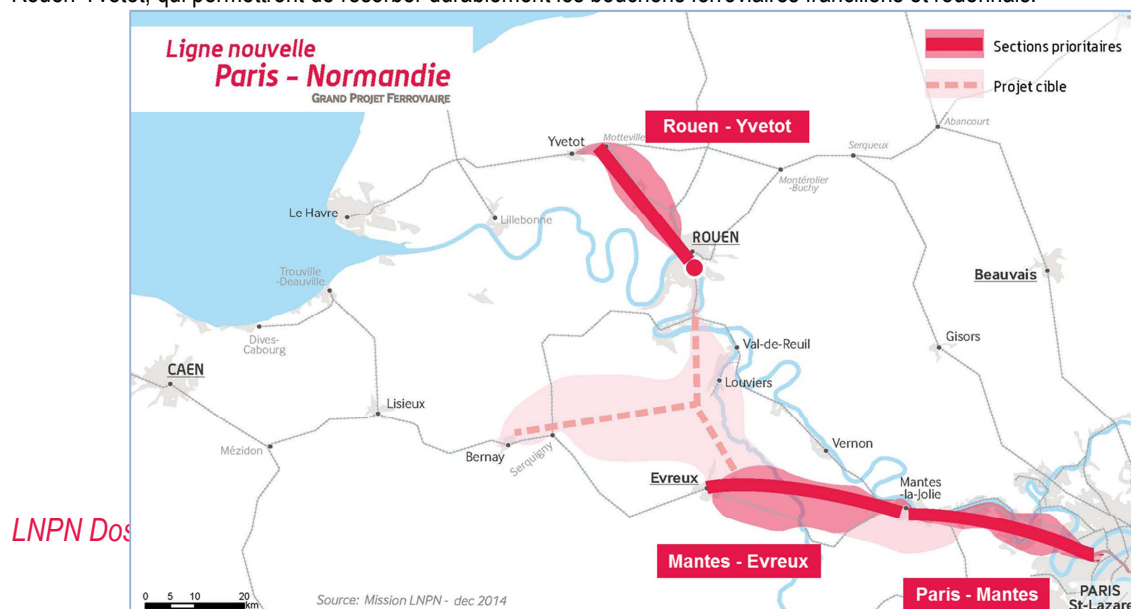
SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet LNPN lance aujourd'hui l'étape suivante dont l'objectif est de définir la meilleure insertion possible du projet LNPN dans le territoire.

De nouvelles études d'infrastructure ferroviaire, de capacité, d'exploitation vont être lancées. Fin 2015-début 2016, seront identifiées plusieurs zones de passage possible en fonction de leurs conclusions et de celles de la 2e vague de concertation. Puis progressivement le choix sera précisé lors de la dernière vague de concertation pour aboutir à la définition de zones de passage préférentielles pour chaque section prioritaire début 2017.

Le projet

- **La vocation : une réponse territoriale à des besoins ferroviaires et de développement régionaux et inter-régionaux :**
 - Une contribution globale aux enjeux de développement interrégionaux à long terme, dans un objectif de désaturation du Bassin parisien, autour de la vallée de la Seine, pour les axes Paris-Rouen-Le Havre et Paris – Caen-Cherbourg (avec son antenne vers Deauville-Trouville).
 - Une contribution locale aux enjeux de développement des 3 régions concernées de l'Île de France et de la Normandie, notamment en rapprochant les principaux pôles d'activité normands de l'Île de France, en terme de temps de parcours, fréquence et régularité.
- Trois objectifs principaux :
 - améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort ;
 - augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires ;
 - réduire les temps de parcours
- **Le champ du projet :**

Selon les recommandations de la commission Mobilité 21, la LNPN sera conçue et réalisée en deux phases. Le projet prioritaire, à mettre en œuvre avant 2030, est composé de 3 sections de ligne nouvelle, Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot, qui permettront de résorber durablement les bouchons ferroviaires franciliens et rouennais.



- **La pertinence : un projet considéré comme indispensable :**
 - Le projet est considéré comme prioritaire au niveau national suite aux travaux de la commission Mobilité 21.

- **La spécificité : un projet de « nouvelle génération »**

Mariant une vitesse adaptée (250 km/h) et un maillage fin du territoire, la LNPN offre un nouveau modèle français, à mi-chemin entre le train classique et le TGV, conçu selon une double approche ; rapprochant réalisation et exploitation, intégré dans les projets de développement régionaux. L'appréciation des enjeux de mobilité est large : multimodale et non exclusivement ferroviaire.

- **Un projet régional, commun aux acteurs des trois régions :**
 - à l'écoute des attentes des Franciliens et des Normands et de leurs représentants :

 - Co-construction avec les financeurs : Etat, Régions Haute Normandie, Basse Normandie, Ile de France et SNCF Réseau
 - Dialogue étroit avec les élus locaux, (conseils départementaux, agglomérations) et les acteurs socio-économiques (CESER, CCI, chambres d'agriculture)
 - Ecoute des citoyens : débat public passé et concertations nouvelles.

 - Au plus près des enjeux territoriaux ; mobilité, biodiversité et protection des milieux, utilisation rationnel du foncier, prise en compte de l'agriculture...

- **Une dynamique continue de projet:**

- **16 juillet 2009** : discours du Président de la République française : « *Il convient d'imaginer à présent un transport rapide, qui reliera Paris au Havre par Mantes-la-Jolie et Rouen, et qui profitera aux deux régions Normandie* ».
- **3 octobre 2011 au 3 février 2012** : débat public.
- **5 avril 2012** : décision du conseil d'administration de RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) de poursuivre le projet.
- **9 juillet 2013** : décision de l'Etat de retenir le projet au titre du plan « Investir pour la France »
- **12 novembre 2013** : lettre de mission du ministre des Transports demandant la reprise des études sur 3 sections prioritaires Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot.
- **29 septembre 2014 – 1^{er} juillet 2015** : lancement des études et première vague de concertation de l'étape 1.
- **2019: objectif de la déclaration d'utilité publique**

- **SNCF RESEAU**
 - Mission et contribution : gestionnaire de l'infrastructure, SNCF RESEAU apporte son expertise aux décideurs et financeurs dans une logique technique partagée.

L'agenda

Les études actuelles (étape 1) sont conduites dans l'objectif de proposer début 2017 un scénario de service et, pour chacune des 3 sections de ligne nouvelle, une Zone de Passage Préférentielle (ZPP) le plus souvent de 1 km à 3 km de large et évitant autant que possible les secteurs à forts enjeux environnementaux.

Les études sont conduites en interaction étroite avec la concertation. Ainsi, la première vague de concertation a d'ores et déjà permis d'intégrer les enjeux du territoire, en particulier ceux liés aux impacts agricoles, à l'environnement (franchissement des vallées de la Seine, de l'Iton, de l'Eure) et aux services ferroviaires (dessertes, fréquences) attendus.

La deuxième vague de concertation aura pour objet d'approfondir les services attendus et d'identifier de premières zones de passage possibles pour chaque section de ligne nouvelle. La conception du projet sera poursuivie ainsi de manière progressive, afin d'optimiser, grâce au dialogue, la pertinence du projet et son intégration dans les territoires.



Le financement

Le montant de l'étape 1 des études (étape actuelle) s'élève à 22 millions d'euros. Elles sont financées, dans le cadre du Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions de la vallée de la Seine 2015-2020, par l'Etat, SNCF Réseau, les Régions Ile-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie.

2 – Le dossier de presse

LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE : UN PROJET DE « NOUVELLE GÉNÉRATION »

Un projet indispensable

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie est apparu indispensable pour répondre à des problématiques de saturation et induisant des retards fréquents sur le réseau ferré existant, notamment en Ile-de-France et à Rouen. Il est conçu pour **améliorer durablement le service rendu aux voyageurs** et, en libérant de la capacité sur les lignes existantes, **les conditions de circulation du fret**.

A l'issue du débat public, auquel 6 600 personnes ont participé, **l'opportunité du projet a été confirmée**. SNCF Réseau (ex-RFF) a indiqué dans sa décision du 5 avril 2012 sa volonté de poursuivre les études en associant étroitement les acteurs et le grand public (cf. le dispositif de concertation actuel en page 15).

La Commission Mobilité 21, nommée par le Gouvernement, a rendu ses conclusions en juin 2013, **en confirmant l'intérêt du projet et en considérant urgente la réalisation de certaines sections**.

Un concept nouveau qui marie vitesse et desserte fine du territoire

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie résulte d'un choix de juste équilibre. Il n'est pas une ligne à grande vitesse et sa conception est même **une première pour un projet de développement du réseau ferré national** : sa vitesse est adaptée aux distances faibles et à la structuration du territoire normand reposant sur un tissu riche de villes moyennes.

Ses principes sont les suivants :

- une **articulation étroite avec le réseau existant** pour multiplier les services et permettre le développement des trains régionaux, du Transilien et du fret ;
- une **vitesse** de 200 km/h jusqu'à Mantes et **de 250 km/h** au-delà, permettant de maintenir une desserte fine du territoire.

La concertation au cœur du projet

Dès l'origine le projet s'est construit sur un dispositif permettant une concertation intense :

- En 2009, au stade de l'inventaire des besoins
- En 2011-2012 : lors du débat public, qui a permis notamment l'émergence d'un scénario nouveau de desserte des métropoles normandes
- En 2015, par une nouvelle vague de concertation ayant en particulier pour objectif d'identifier les zones de passages possibles.

Un projet intégré dans le développement de l'axe Seine

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie apporte sa contribution à des enjeux forts en termes d'aménagement du territoire : en rapprochant Paris et la Normandie et les villes normandes entre-elles, et en s'articulant avec ceux des territoires et les projets de transport régionaux, **il permettra d'accélérer le développement de la vallée de la Seine**. Il prend place dans un processus global d'amélioration des services et de l'infrastructure.

A court terme :

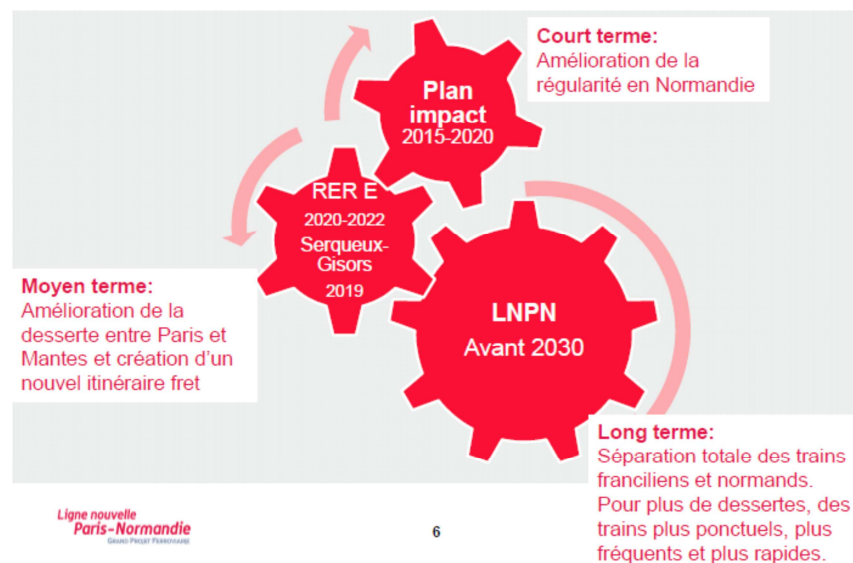
- **Plan impact 2015-2020** : un plan d'amélioration de la qualité des lignes ferroviaires Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Cherbourg, nommé « impact », prévoit d'améliorer la composition des trains, de les rendre plus fiables en termes d'horaire et de réaliser des travaux de modernisation d'infrastructure pour un montant de 375 millions d'euros en Haute-Normandie et 435 millions d'euros en Basse-Normandie d'ici à 2020.

A moyen terme :

- **Serqueux-Gisors (2019)** : le projet a pour objectif de soulager l'axe ferroviaire Le Havre-Rouen-Paris pour le trafic de fret et d'améliorer les liaisons ferrées des territoires traversés.
- **Prolongement du RER E à l'ouest « EOLE » (2022)** : l'actuelle ligne E du RER sera prolongée de 55 km vers l'ouest, de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie, et 3 nouvelles gares seront créées : Porte Maillot, La Défense-CNIT et Nanterre-La Folie. La création du tunnel entre Hausmann-Saint-Lazare et Nanterre allégera le trafic ferroviaire en surface vers la Normandie dès 2020. La restructuration du nœud ferroviaire de la gare de Mantes-La-Jolie permettra d'améliorer l'articulation entre les trains normands et franciliens.

A long terme :

- **Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)** : dans ce schéma d'amélioration progressive des circulations de l'Ouest francilien, le projet Eole est le premier niveau de décongestion et la LNPN sera le second. Le projet LNPN aboutira à une organisation nouvelle du trafic, permettant la séparation totale des trains franciliens et normands.



Projet prioritaire et projet cible : les deux grandes phases de réalisation du projet LNPN

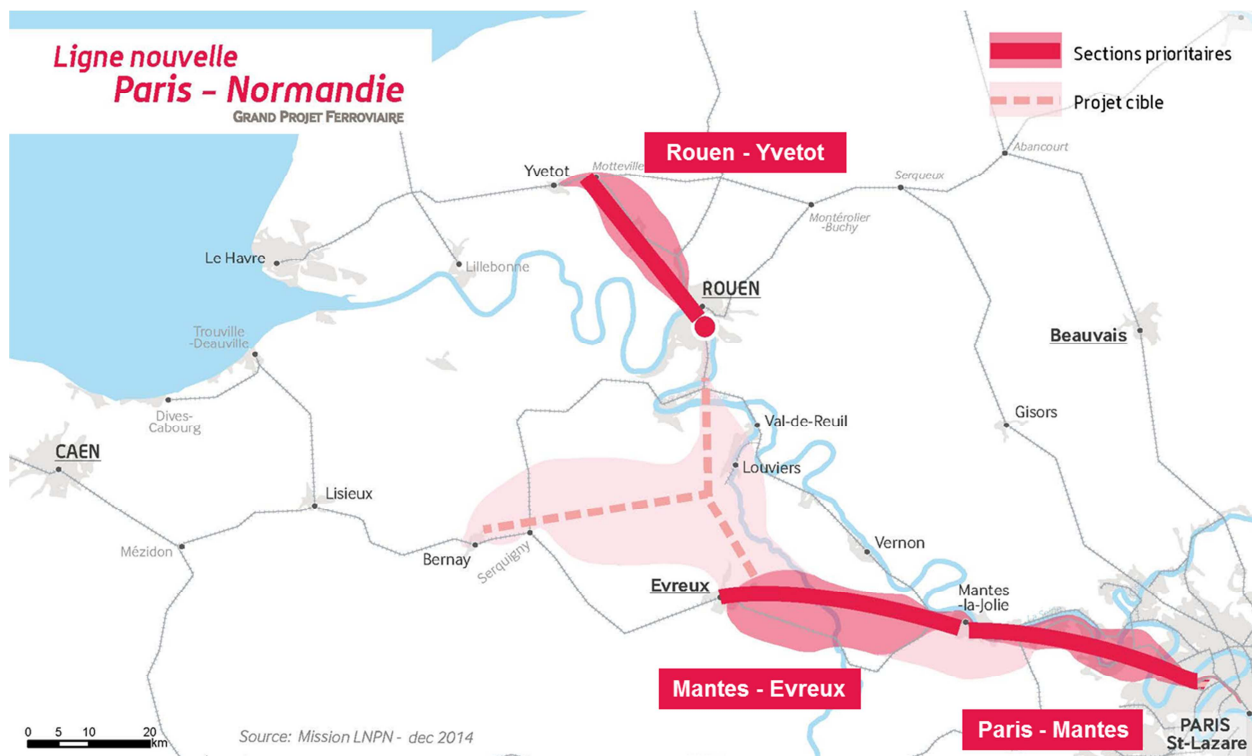
Le phasage du projet s'inscrit dans les préconisations de la Commission « Mobilité 21 » :

- Phase 1, avant 2030: projet prioritaire ;
- Phase 2, après 2030 : projet cible.

Le projet prioritaire est composé de 3 sections de ligne nouvelle (Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot) qui permettront de résoudre durablement les bouchons ferroviaires franciliens et rouennais et d'améliorer la régularité, le confort et le temps de parcours, objectifs majeurs pour les transports du quotidien.

Les études sur le projet prioritaire ont débuté. Elles sont conduites dans l'objectif de proposer début 2017 un scénario de service et, pour chacune des 3 sections de ligne nouvelle, une Zone de Passage Préférentielle (ZPP) de 1 km à 3 km de large évitant autant que possible les secteurs à forts enjeux environnementaux.

En parallèle, des études (fonctionnalités, exploitation, trafics, socio-économie) sont conduites sur **le projet cible qui garantissent la cohérence du projet global.**



Un financement inscrit au Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions de la vallée de la Seine 2015-2020

Les financements nécessaires aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle sont inscrits au Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions (CPIER) de la vallée de la Seine 2015-2020 **pour un montant de 98 millions d'euros**, dont :

- 60 millions dans le cadre des études de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ;
- et 38 millions d'euros pour les études et travaux liés au projet EOLE.

Les 3 Régions Ile-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie s'engagent aux côtés de l'Etat et de SNCF Réseau en apportant **leur soutien financier à ces études sur un projet stratégique**, avec la clé de répartition suivante :

- 1/3 SNCF Réseau ;
- 1/3 Etat ;
- 1/3 Régions réparti à égalité entre les 3 Régions.

Le montant des études de l'étape 1 (étape actuelle) s'élève à 22 millions d'euros.

Les partenaires co-financiers des études sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie



LE PROGRAMME 2014-2016

Les instances de gouvernance du projet

Le **Comité de Pilotage (COFIL)** de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, instance de gouvernance du projet rassemblant les partenaires, est placé sous la présidence du **préfet François Philizot**, également délégué interministériel pour le développement de la vallée de la Seine.

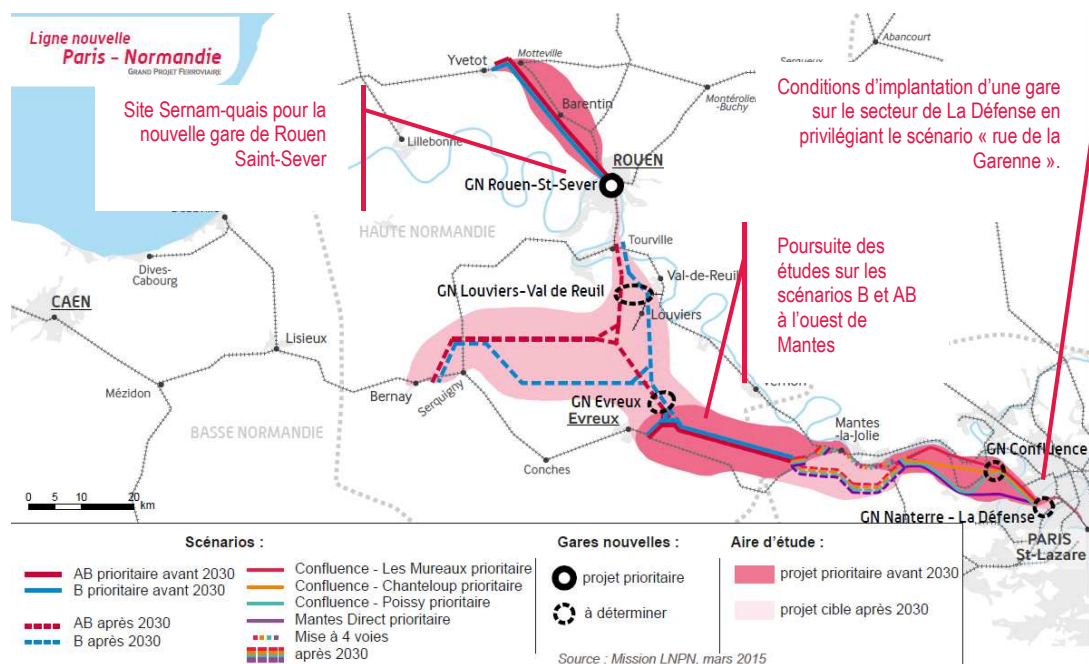
Le rôle du Comité de Pilotage consiste à approuver ou proposer des orientations stratégiques pour le projet. Il lui reviendra de proposer le choix de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) en fin d'étape 1, cette première étape étant elle-même entérinée par une décision ministérielle.

Le **Comité technique (COTECH)**, regroupant les représentants des services techniques des partenaires, est compétent pour analyser les propositions soumises au Comité de Pilotage et préparer ses réunions.

Les orientations prises par le Comité de Pilotage

3 réunions du Comité de pilotage ont déjà eu lieu et ont permis de prendre des décisions structurantes pour le projet :

- **le 29 janvier 2014** : cadrage du lancement des études de l'étape 1, approbation du programme, du coût des études et de la clé de répartition entre les partenaires financeurs ;
- **le 2 juillet 2014** : validation du dispositif d'études et de concertation, approbation de la démarche projet de territoire en lien avec la LNPN, choix des scénarios B et AB pour la poursuite des études à l'ouest de Mantes-la-Jolie et de l'emplacement « Sernam-Quais » pour la nouvelle gare de Rouen ;
- **le 27 février 2015** : inscription des financements au CPIER, lancement des études sur les conditions d'implantation d'une Gare LNPN dans le secteur de La Défense en privilégiant le scénario « rue de la Garenne ». (pour rappel la gare de la défense est un objet à déterminer, une variante sans gare reste encore à l'étude).



Les présentations et comptes rendus des réunions du comité de pilotage sont à la disposition de tous sur www.lnnp.fr

Le contenu des études de l'étape 1

La concertation et les études sont conduites **de manière imbriquée afin de s'enrichir mutuellement** et de permettre la définition d'un scénario de service et des zones de passage préférentielles à la fin de l'étape 1.

L'identification des zones de passage préférentielles sera issue **d'une démarche progressive** qui comprend :

- d'abord l'étude de zones de passage possibles sur les 3 sections prioritaires ;
- ensuite l'analyse comparative des zones de passage possibles ;
- enfin la définition d'une Zone de Passage Préférentielle (ZPP) par section prioritaire, issue de cette analyse (soit 1 ZPP pour Paris-Mantes, 1 ZPP pour Mantes-Evreux et 1 ZPP pour Rouen-Yvetot).

Les études sont **pilotées par SNCF Réseau, maître d'ouvrage**, qui les a confiées à différents bureaux d'études techniques, **experts dans leurs domaines**. Elles couvrent un champ d'investigation très large et sont déterminantes pour guider la réflexion, alimenter la concertation et *in fine* éclairer les décisions du Comité de Pilotage. Le programme comprend :

- des études de capacité et d'exploitation ferroviaires ;
- des études techniques infrastructure ;
- des études environnementales ;
- des études de trafic et de socio-économie.

Dans le déroulement des études, il est prévu d'envisager les types de **matériels roulants** qui feront l'objet de préconisations courant 2016. Une compatibilité est à rechercher pour intégrer le contexte actuel de renouvellement du matériel intercity.

L'articulation technique avec le projet EOLE est maîtrisée : les études et les travaux à conduire sont réalisés par les équipes du projet EOLE, en suivant les prescriptions données au titre du projet LNPN. Les deux projets sont portés par la même maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau), ce qui facilite cette étroite collaboration.

La prise en compte des enjeux du territoire : la volonté de conduire une démarche exemplaire

L'attention portée aux besoins et aux enjeux du territoire est placée au cœur de la conduite des études. La première vague de concertation de l'étape 1, qui se déroule actuellement, **a d'ores et déjà permis d'intégrer les enjeux territoriaux**, en particulier ceux liés :

- aux impacts fonciers, notamment agricoles ;
- à l'environnement (franchissement des vallées de la Seine, de l'Iton, de l'Eure) ;
- à une première évaluation des besoins en termes de service : quelles dessertes, à quelles fréquences...

Le dispositif de concertation est structuré pour enrichir les études en intégrant chemin faisant les résultats et les attentes exprimées lors des vagues de concertation successives. SNCF Réseau a souhaité mettre en œuvre une démarche exemplaire en menant dès ce stade amont des études :

- **un projet en lien avec les territoires** : l'objectif est de s'adapter aux initiatives territoriales déjà engagées et de faire progressivement émerger, avec les acteurs locaux, les projets de territoire en lien avec le projet ferroviaire ;
- **une démarche d'éco-conception** ; qui consiste à prendre en compte les impacts sur l'environnement dans la mise au point, la production, l'utilisation et la fin de vie d'un produit. Le projet LNPN expérimente l'application de l'écoconception à une phase très amont du projet, intégrant de nouveaux axes de réflexion

intégrés à la recherche de la ZPP, comme l'énergie, les ressources naturelles, les émissions de carbone, la maintenance future de l'infrastructure, etc.

- et un pilotage de l'ensemble des études et de la concertation **par le développement durable**

Le dispositif de concertation et d'association du public

Le Comité de Pilotage a validé le dispositif de concertation proposé par SNCF Réseau, mise en œuvre sous l'attention vigilante de la garante nommée par la CNDP, madame Anne-Marie Charvet et qui s'appuie sur deux volets complémentaires :

- le dialogue avec les acteurs ;
- l'information et la consultation du public.

Le dialogue avec les acteurs

Il s'organise en différentes instances. Chacune joue un rôle précis pour contribuer à l'approfondissement progressif du projet.

- **Les ateliers thématiques** sont des instances de travail collaboratif. Ils permettent d'aborder, avec les représentants des services des collectivités territoriales et de l'Etat, ceux des organismes socio-économiques, des associations et des fédérations, des institutions et organismes divers, des sujets spécifiques et d'apporter une connaissance éclairée pouvant orienter les études. Trois ateliers sont mis en place et réunis à plusieurs reprises, autour des thèmes suivants :
 - Thème 1 : Fonctionnalités (dessertes, fréquences, temps de parcours);
 - Thème 2 : Insertion territoriale du projet (volet technique et environnemental) ;
 - Thème 3 : Projets de territoire en lien avec le projet LNPN.
- **Les commissions consultatives** sont au nombre de 5 (découpage géographique) et réunissent les élus des collectivités directement concernées par les sections de ligne nouvelle prioritaires, sous la présidence d'un représentant de l'Etat par département. Au plus près du terrain, elles permettent aux acteurs de s'approprier régulièrement les éléments du projet et au maître d'ouvrage :
 - de bénéficier de leur connaissance fine du territoire et des enjeux locaux ;
 - de recueillir leurs appréciations sur les études et les productions des ateliers thématiques.
- **Les comités territoriaux** (COTER), au nombre de 3 selon une logique d'axe (1 COTER Paris-Mantes, 1 COTER Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg et 1 COTER Mantes-Rouen-Le Havre), sont des instances d'information et d'expression. Sous la présidence du Préfet de Région et en associant le Président du Conseil Régional, elles regroupent des élus locaux (départements et intercommunalités), les présidents des syndicats mixtes des SCOTs, les représentants des chambres consulaires et du CESER et les parlementaires. Leurs réunions sont préalables à celles du Comité de Pilotage et permettent de présenter l'avancement des études ainsi que les enjeux à la fois sur les sections prioritaires et sur la globalité du projet (fonctionnalités, services).

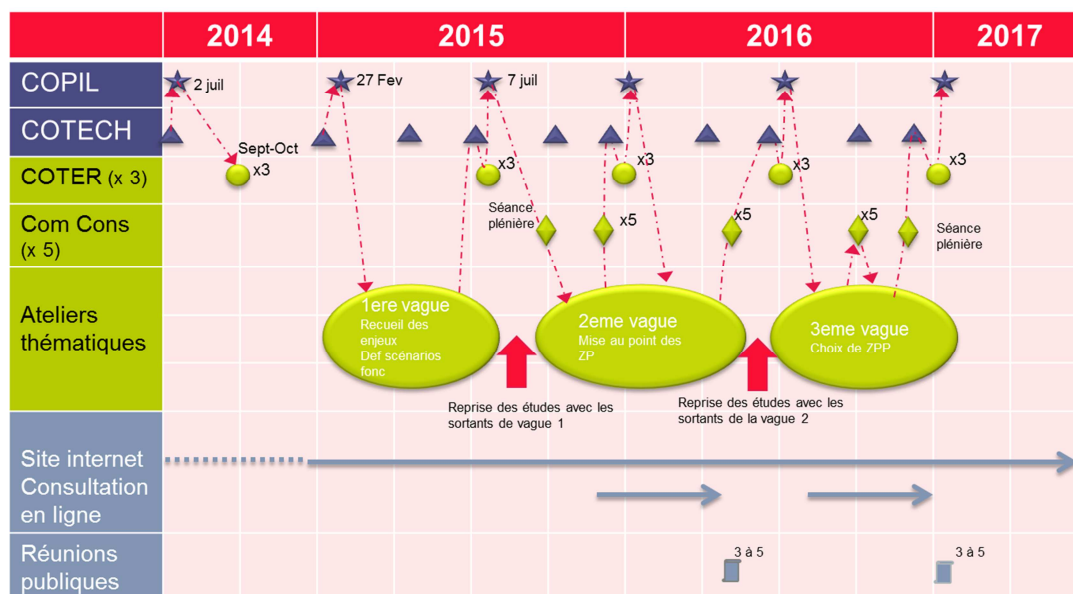
L'information et la consultation du public

Afin de diffuser au mieux l'information, plusieurs outils sont mis à la disposition du grand public :

- le site internet du projet www.lnfn.fr ;
- des **documents d'information** diffusés en tant que de besoin ;
- des relais de l'information sur le projet via **la presse écrite**, la TV et la radio ;
- l'organisation de **réunions publiques** lors des deuxième et troisième vagues de concertation.

Dans le cadre de la consultation, les avis et questions du public seront recueillis par les moyens suivants :

- des **modules de participation du public en ligne** sur le site www.lnfn.fr lors des deuxième et troisième vagues de concertation ;
- les **expressions recueillies lors des réunions publiques**.



La première vague de concertation vient de s'achever. Elle a donné lieu à :

- 6 réunions des Comités Territoriaux (COTER) : 3 en début de vague (septembre 2014) et 3 en fin de vague (juin 2015). 50 à 60 acteurs étaient présents à chaque réunion ;
- 7 réunions des ateliers thématiques : 4 ateliers « Fonctionnalités » et 3 ateliers « Insertion territoriale » ; chaque réunion a rassemblé 30 à 40 acteurs.

L'ACTUALITÉ : LE COMITE DE PILOTAGE DU 7 JUILLET 2015 LANCE LA NOUVELLE VAGUE D'ETUDES ET DE CONCERTATION

Dès l'origine le projet LNPN est piloté par un comité réunissant, les services de l'Etat, les collectivités territoriales et le STIF. Un 4^e comité de pilotage est organisé sous la présidence du délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, François Philizot le 7 juillet 2015.

Les points suivants seront abordés :

- Présentation et validation des études environnementales et fonctionnalités réalisées
- Cadrage des nouvelles études
- modalités de la 2^e vague de concertation

La mission LNPN met au point **un outil de participation du public en ligne sur un système de carte** qui permettra une consultation simultanée sur les 3 régions Ile-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie. Il sera mis en ligne au lancement de la 2^e vague de concertation le 15 septembre 2015 sur le site www.lnpr.fr.

Les avantages par rapport aux débats publics classiques :

- Une consultation du grand public élargie;
- Un outil ouvert 24h/24 et 7j/7
- outil ergonomique suscitant l'intérêt et répondant aux possibilités d'implication d'un public non initié.
- Une stimulation du débat et des idées



➔ La concertation numérique par SNCF Réseau

VOS CONTACTS

- SNCF Réseau, Mission LNPN: Céline Cuchet - celine.cuchet@rff.fr – tel : 01 53 94 19 60
- Région Basse-Normandie : Caroline Monnot – tel : 02 31 06 96 27
- Région Haute-Normandie : Sébastien Vau-Rihal – tel : 06 13 13 62 65
- Région Ile-de-France : Véronique Le Picard – tel : 01 53 85 74 98

- Des sites ressources sur le projet :
 - www.lnnp.fr
 - www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/france-europe/ligne-nouvelle-paris-normandie

Contactez Anne-Marie Charvet,

Garante de la concertation du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

- 11 bis rue Saluces
84 000 AVIGNON
anne-marie-charvet@orange.fr
- Site CNDP : www.debatpublic.fr

Mission ligne nouvelle Paris – Normandie

**92 avenue de France
75648 Paris cedex 13**

www.inpn.fr

