

COMMISSION CONSULTATIVE Mantes - Evreux

Synthèse

Commission consultative Mantes - Evreux	
Date et lieu	Lundi 13 février 2017 Evreux, Préfecture de l'Eure, Salle Monet 18h00 – 20h00
Invités	Communautés d'agglomération et communautés de communes, Maires Présidence : Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure
Nombre de participants	52 participants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'avancement des évaluations de zones de passage et scénarios de projet • Informer sur les résultats de la vague 3 de la concertation • Informer sur l'avancement du projet : GN Confluence, GN Evreux, Complexe de Paris-Saint-Lazare • Informer sur l'avancement du dire d'experts sur l'analyse de faisabilité d'une utilisation de la ligne existante entre Mantes et Evreux
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Questionnements sur l'analyse multicritère • Echanges sur les sites retenus pour la gare nouvelle d'Evreux • Questionnements sur l'insertion de la ligne nouvelle (souterrain / aérien, prise en compte des projets locaux, distance aux habitations,...) • Modalités de prise en compte de l'expression des élus locaux
Support de présentation	LNPN_2017-02-13_Comm Cons Mantes-Evreux VF

Compte-rendu

Ouverture de la commission consultative par Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure :

Madame la secrétaire générale rappelle que l'on se situe dans la troisième vague de concertation. Elle accueille les participants au nom du préfet de l'Eure pour cette première commission consultative de la vague 3. Elle souligne que plusieurs participants ont pris l'habitude de cette réunion à peu près tous les six mois, eurois et franciliens. Elle laisse la parole au chef de mission, M. Pascal MABIRE pour qu'il explique l'avancement du projet. Ceci sera suivi d'échanges, qu'elle souhaite constructifs.

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Le chef de mission SNCF Réseau remercie Mme LAPARRE-LACASSAGNE et salue les participants. La dernière réunion dans ce format s'est tenue le 05/07/16, suivie d'un atelier le 06/09/16.

Les différents temps de rencontres sont rappelés. La deuxième phase de Carticpe s'est déroulée du 28/02/16 au 01/02/17. Avec les institutionnels, se sont tenus les ateliers thématiques et les commissions consultatives préparant les comités territoriaux. Tout ceci en vue d'un comité de pilotage qui se tiendra le 28/02/17 à Paris et sera présidé par le préfet F. PHILIZOT, délégué interministériel. Cette succession de rencontres permet d'affiner le projet et les zones de passage. Il est possible de dire dès à présent que le comité de pilotage du 28/02/17 ne sera pas décisionnel sur les zones de passage, il fera un point d'étape par rapport aux études restituées aujourd'hui.

Le contenu de la vague 3 est ensuite détaillé. La démarche « T3 – Projet de territoire » a terminé son premier cycle de réunions le 03/02/16. L'objectif de ces ateliers était de mettre en lien les projets des territoires avec le projet ferroviaire LNPN. Un atelier s'est tenu sur la thématique du tourisme le 28/11/16 à Deauville. Le cycle s'est clôt au Havre sur le thème du fret et de la logistique.

La réunion d'aujourd'hui a un ordre du jour se rapprochant de celui du comité de pilotage du 28/02/17. Il s'agit d'un point d'avancement sur la concertation et les études des zones de passage et des scénarios de projet. Sur chaque section sont précisés les enseignements tirés à ce stade avec un jeu d'indicateurs permettant une évaluation complétée. Les travaux en cours sur les gares nouvelles potentielles d'Evreux et de Confluence seront traités. Dans les suites du comité de pilotage du 04/05/16, l'avancement des études sur le complexe de Paris-Saint-Lazare sera abordé, sujet important pour les franciliens et les normands.

Le chef de mission prie les participants d'excuser Mme Anne-Marie CHARVET, garante pour le compte de la CNDP, victime d'un empêchement de dernière minute et rappelle ses coordonnées.

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

L'équipe projet SNCF Réseau présente est à disposition des participants pour répondre aux questions plus précises : Mme Géraldine BOCHATON (études infrastructures), M. Julien LOISELAY (études d'environnement) accompagné de son adjointe Mme JANKOWSKI, M. Christophe HURISSE (études générales, trafics et socio-économie), Mme Céline CUCHET (concertation, relations publiques).

* * *
*

1. Zones de passage et scénarios de projet

➤ Concertation & Méthode d'analyse multicritère

Voir diaporama associé

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Il est proposé en premier point les zones de passage et la concertation associée, avec une restitution des scores de Carticipe. Il est à retenir le score positif (+81) de la zone de passage PM-Sud, les deux zones de passage PM-Centre A ou B présentant un score négatifs. Les zones de passage sur la section Mantes-Evreux présentent toutes un solde négatif, aucune zone n'a émergé de façon nette dans le vote des internautes. Les moins mauvais scores sont les zones C1-Nord-B et C2-Ouest-Base. Sur la section Rouen-Yvetot, il y a un plébiscite pour la zone de passage dite de Maromme. En général, lorsque les gens votent pour une zone, ils votent contre les autres et il y a un effet de miroir en négatif. Lorsque le scénario « Carticipe » est réalisé, en cumulant les différentes zones de passage plébiscitées, on s'aperçoit qu'il s'agit de l'un des scénarios de projet proposés par le maître d'ouvrage pour illustrer ce que pouvait être le projet prioritaire cherchant la « Limitation des coupures territoriales ».

Il est ensuite fait un rappel sur la méthodologie d'analyse multicritère présentée lors de la session précédente. Comme SNCF Réseau n'est pas expert en la matière, il se fait aider par le Laboratoire d'Analyses et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à la Décision de l'université Paris Dauphine (LAMSADE) qui fait référence en la matière. Les indicateurs ont été répartis en quatre axes partagés en 2015 lors de la concertation : Ressources & Patrimoine, Services ferroviaire de qualité, Dynamiques territoriales, Investissement soutenable pour la collectivité. Le LAMSADE a été en support pour aider à la répartition des résultats des indicateurs en quatre classes de défavorable à favorable. Sur la méthode de classification des zones de passage, une douzaine d'indicateurs avaient été utilisés précédemment. Ils se sont étoffés, avec actuellement plus d'une vingtaine d'indicateurs : certains se sont précisés, d'autres se sont ajoutés. A été pris dans la présentation l'exemple du rapprochement avec les infrastructures existantes. L'idée est de dire qu'une zone de passage est favorable si plus de la moitié de son linéaire se rapproche d'une infrastructure existante (ferroviaire ou routière), a

contrario, à moins de 15% celle-ci est défavorable. Sont pris en compte ici les grands axes structurants tels que la RN13.

➤ Résultats de l'analyse multicritère : Paris-Mantes

Il est rappelé les trois zones de passage retenues à l'issue du comité de pilotage d'octobre 2016 pour la **section Paris-Mantes** : PM-Centre-A (possibilités de gare à Achères-Ville et Achères Grand Cormier), PM-Centre-B (possibilité de gare à Achères-Grand Cormier) et PM-Sud (seule zone de passage ne permettant pas de gare dans le secteur de la Confluence). Sur la première zone l'ensemble des indicateurs sera balayé, ce qui permettra ensuite d'indiquer uniquement ce qui caractérise telle ou telle zone. Aujourd'hui les trois zones de passage ne sont pas discriminées sur les trois indicateurs que sont les risques d'impact résiduels sur la biodiversité protégée, sur la biodiversité d'intérêt et sur les paysages et patrimoine. L'impact résiduel est l'impact après mesure de compensation, en répondant à « Eviter-Réduire-Compenser ». Sur les **PM-Centre**, les captages en eau potable sont non discriminants puisque, selon les aquifères exploités, les incidences quantitatives pourraient être difficiles à réduire en cas de réalisation d'une tranchée couverte et/ou d'une tranchée ouverte dans la forêt de Saint-Germain. La zone de passage **PM-Centre-A** est peu favorable en ce qui concerne le risque résiduel sur les terres agricoles, il s'agit de la plus mauvaise zone avec notamment un impact résiduel au niveau de la zone d'agriculture protégée de Vernouillet. L'indicateur « Ecoconception » vise à limiter le taux de CO2 produit par le projet. SNCF Réseau cherche à concevoir les projets avec une logique de développement durable. Les tunnels et la création de gares peuvent notamment péjorer cet indicateur. Il n'est pas discriminant pour les zones PM-Centre. Sur l'axe « Service ferroviaire de qualité », l'indicateur « Risques/Nuisances », la zone PM-Centre-A est un peu moins favorable, mais il y a peu d'écart entre les ZP. L'indicateur mesurant les risques résiduels naturels et technologiques est non discriminant. Il y a quelques variations sur les temps de parcours, la PM-Centre-A étant assez favorable et la meilleure étant la PM-Sud. Concernant la régularité, de par la nature du projet, il n'y a pas de discrimination sur cette section. Il y a plus de linéaire sur cette zone de passage (environ 3 kilomètres de plus), de plus cette section étant en souterrain, avec des conditions géotechniques défavorables, les coûts en sont augmentés. Les potentialités concernant le projet cible visent sur cette section la possibilité ou non de réaliser une gare nouvelle à l'horizon cible. L'indicateur « Risques / Développement territorial » n'est pas discriminant. Les expressions Carticipe ont débouché sur un solde négatif avec 15 voix pour et 93 voix contre. Sur les deux autres zones de passage seront uniquement développés les éléments saillants.

A propos de la zone **PM-Centre-B**, il est à noter des impacts résiduels sur les terres agricoles ainsi que des nuisances moindres que sur la zone PM-Centre-A. En temps de parcours, la zone est peu favorable, avec plus d'1,5 minute supplémentaire par rapport à la meilleure zone. Il y a sur cette ZP un rapprochement avec l'A13 en plus d'un rapprochement de la ligne ferroviaire vers Mantes, cet indicateur est donc favorable. Concernant le coût, il augmente encore par rapport à la PM-Centre-A avec un linéaire augmenté d'un kilomètre. Il est cependant à noter de meilleures conditions géotechniques. Un site de gare est possible à Achères Grand-Cormier. Le vote de Carticipe est négatif de 79 votes (24 pour et 103 contre).

La zone de passage **PM-Sud** est la meilleure en termes de captage en eau potable et d'écoconception. Le tunnel jusqu'à Saint-Germain-en-Laye est globalement plus direct. L'impact résiduel « Nuisances » est moindre. Elle est meilleure en temps de parcours, et identique à la précédente pour le rapprochement avec les infrastructures. Comme ce qui fait le coût d'une zone de passage à ce stade c'est le tunnel et qu'il y a moins de linéaire, cette zone de passage est la moins chère sur cette section. Elle ne permet cependant pas de gare à Confluence à l'horizon cible. Elle a un solde Carticipe positif de 81 votes.

Questions / Réponses :

Jacques POUCHIN, maire de Fontaine-sous-Jouy, souhaiterait savoir si la « GN Confluence » est prévue que pour les PM Centre A et B.

SNCF Réseau confirme que si le choix d'une gare nouvelle à Confluence est retenu, la zone de passage PM-Sud disparaît. Un état d'avancement sur cette gare sera présenté plus tard dans la séance. Le préfet PHILIZOT a d'ailleurs réuni un groupe de travail à ce sujet. A l'inverse, si l'on voit les choses dans l'autre sens, si la PM-Sud est retenue, il n'y aura pas de gare nouvelle à Confluence. Il y a le même schéma pour la gare nouvelle potentielle d'Evreux.

* * *
*

➤ Résultats de l'analyse multicritère : Mantes-Evreux

Voir diaporama associé

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

On se rapproche à présent d'Evreux. Pour la **première partie de la section (C1)**, deux familles de zones de passage ont été retenues en octobre 2016: Nord-B / Nord-C et Sud-B / Sud-C.

Les quatre zones de passage ne sont pas discriminées pour les risques résiduels « Paysages et Patrimoine » et « Terres agricoles ». Pour la **ZP ME-C1-Nord-B**, deux indicateurs sont défavorables concernant la biodiversité protégée ou d'intérêt. En effet, on traverse le site Natura 2000 des Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny pour partie en aérien avec un risque de forts déblais dans le coteau surplombant la Seine. La traversée de la vallée de l'Eure en viaduc présente notamment un risque d'incidence sur les coteaux et sur le site géré par le Conservatoire des Espaces Naturels de Haute-Normandie. En termes d'eau potable, les indicateurs sont tous assez favorables, sauf pour la ZP C1-Nord-C. L'écoconception n'est pas discriminante avec entre ZP ME-C1-Nord, à noter que le projet

nécessite la mise en œuvre d'un tunnel pour s'affranchir des contraintes topographiques. Sur les indicateurs de l'axe « Service ferroviaire de qualité », les zones de passage du secteur C1 ne sont pas discriminées sur les trois thèmes suivants : Nuisances, Risques naturels et technologiques, Régularité. Il y a par ailleurs un écart de temps de parcours, car la ZP C1-Nord-B est assez favorable sur ce sujet à l'horizon du projet prioritaire mais relativement peu favorable à l'horizon du projet cible. Il y a des potentialités de rapprochements avec le réseau ferré existant, puis l'autoroute A13 et la route nationale 13. C'est la zone de passage qui recherche le plus long jumelage avec les infrastructures déjà existantes. En termes de coûts, les ZP de la famille Nord sont plus coûteuses que la famille Sud, ceci étant dû au raccordement à l'ouest de Mantes présentant des aménagements du réseau existant plus conséquents. De plus, la topographie chahutée à l'ouest de Bonnières-sur-Seine impose des coûts plus conséquents de franchissements de l'Eure, de l'A13 / A130 (secteur Bonnières-sur-Seine) et de terrassements. A l'horizon du projet cible, on aurait une insertion plus longue et difficile d'un éventuel contournement de Mantes. Le risque résiduel sur le développement territorial n'est pas discriminant sur ce secteur. Le vote de Carticipe est négatif avec 93 votes.

Pour la **ZP ME-C1-Nord-C**, les deux indicateurs biodiversité protégée et d'intérêt sont assez favorables. Ce sera également le cas pour la famille de ZP Sud. En termes de captages en eau potable, cette zone de passage est la plus favorable, elle traverse moins de périmètres de protection de captage. Les autres ZP sont non discriminées pour cet indicateur. En termes d'écoconception, elle est semblable à la ZP C1-Nord-B. En termes de temps de parcours, la C1-Nord-C est plutôt meilleure à l'horizon prioritaire, mais elle reste assez peu favorable à l'horizon du projet cible. Enfin, elle a un solde Carticipe négatif de 288 votes, ce qui la classe en défavorable.

Sur les familles sud, la **ZP C1-Sud-B** est la meilleure ZP, classée en « favorable » pour l'écoconception, les autres étant classées en « assez favorables ». Il s'agit de la meilleure ZP avec la C1-Sud-C en temps de parcours. Les familles Sud sont plus performantes mais elles sont moins bonnes pour le rapprochement avec les infrastructures existantes, puisque cela n'est pas possible en dehors bien sûr de la zone de raccordement à l'ouest de Mantes. Pour l'axe « Investissement soutenable », elles sont identiques par famille. C'est ici la famille qui est discriminante plutôt que la ZP en elle-même, notamment vu les zones de recouvrement entre elles. Les ZP Sud sont moins coûteuses car le raccordement de la ligne nouvelle, via la ligne Mantes-Evreux existante, serait réalisable par un aménagement de coût moindre que celui des ZP Nord. En termes de potentialités, l'insertion d'un éventuel contournement de Mantes serait plus courte. On voit qu'il s'agit ici d'un élément dimensionnant entre famille. On est encore avec un vote Carticipe négatif (-241).

Pour terminer sur la **ZP C1-Sud-C**, le seul écart avec la ZP ME-C1-Sud-B se fait au niveau de l'écoconception. Le linéaire de tunnel envisagé est un peu plus long que pour la zone de passage C1-Sud-B, avec une topographie du site nécessitant la mise en œuvre d'un linéaire de tunnel plus important. En expression Carticipe, le vote est négatif (-226).

Lorsque l'on se rapproche d'Evreux, sur le **secteur C2**, il y a trois zones de passage. On voit ici un lien entre l'horizon prioritaire en gras et l'horizon cible en pointillés. On a une ZP dite « C2-Nord-Est-base » qui passe à l'est de la base aérienne 105, une ZP « C2-Nord-Ouest base » en bleu marine et une ZP

« C2-Sud » qui arrive par le sud à Evreux. Les zones de passage ne sont pas discriminées sur les indicateurs suivants : Biodiversité protégée, Captages en eau potable, Terres agricoles, Ecoconception. Plus particulièrement, il semble que le périmètre de captage pourrait être évité et en cas d'impact, des dispositions constructives sont possibles (type étanchéification du réseau). Le projet est en aérien c'est plutôt favorable pour l'écoconception.

Pour les **ZP ME-C2-Nord**, l'indicateur portant sur la biodiversité d'intérêt est non discriminant puisque SNCF Réseau pense pouvoir éviter les sites d'intérêts écologiques (ponctuels), les ZNIEFF de type II (par le nord) et éventuellement mettre en place des aménagements spécifiques pour les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques. Pour l'indicateur « Paysage et Patrimoine », c'est non discriminant entre les **ZP C2-Nord** mais il demeure un risque d'impact sur le site de Gisacum. Concernant l'axe « Service ferroviaire de qualité », les trois zones de passage ne sont pas discriminées pour les risques d'impacts résiduels sur les nuisances et risques technologiques et naturels, ainsi que sur la régularité. En temps de parcours, la ZP ME-C2-Nord-Est base est assez favorable à l'horizon prioritaire et la meilleure à l'horizon du projet cible. En termes de rapprochement avec les infrastructures existantes, les ZP Nord ne sont pas discriminées et l'on peut viser un rapprochement avec la route nationale 13 pour réduire l'impact sur le site de Gisacum. Sur l'investissement, la ZP ME-C2-Nord Est base est plus coûteuse que la ZP ME-C2-Nord-Ouest-base en raison d'aménagements plus conséquents, notamment de type ouvrages de franchissement, préparant l'intégration du triangle ferroviaire de l'horizon cible. Néanmoins, la topographie du secteur est favorable pour les coûts d'infrastructures. Sur les potentialités avec l'horizon cible, il y a des sites possibles éloignés d'Evreux, - Sasse, Caillouët – jugés peu pertinents par les acteurs eurois. Pour l'articulation avec le « Y de l'Eure », il y a un passage du prolongement à l'est de la base beaucoup plus facile mais il y a quand même des enjeux d'insertion du triangle ferroviaire.

Concernant la **ZP ME-C2-Nord-Ouest base**, il y a très peu d'écarts. Il s'agit de la zone de passage la moins chère notamment avec des aménagements moins conséquents que sur la ZP ME-C2-Est-base. Pour les potentialités au projet cible, on retrouve la même note que pour la ZP Est-base mais pour des raisons différentes. On a un site potentiel de gare dit « Sud » a priori moins complexe et compatible a priori avec le site de Nétreville. On relève des sujets de longement de la RN 154 pour s'articuler avec le futur Y de l'Eure. C'est la meilleure ZP en termes de temps de parcours à l'horizon prioritaire et elle est assez favorable à l'horizon cible. Enfin elle a également un score Carticpe négatif avec -127.

La **ZP C2-Sud**, il s'agit de la plus défavorable zone de passage au niveau de la biodiversité d'intérêt. En l'absence d'aménagement spécifique, la vallée sèche du sud-ouest d'Orgeville pourrait être scindée en deux, avec un risque d'altération de la ZNIEFF II, du coteau calcaire ou encore des réservoirs de biodiversité et de toutes leurs fonctionnalités associées. C'est la meilleure ZP concernant le sujet « Paysage et patrimoine » car il est possible de mettre en place des mesures d'atténuation notamment via des aménagements paysagers, des plantations ou des modelés paysagers. En termes de performance, elle est assez favorable à l'horizon prioritaire et moins bonne à l'horizon cible. Pour le rapprochement avec l'infrastructure existante, elle est moins bonne. Elle recherche un jumelage avec le réseau ferré existant, à partir du secteur de Cracouville, de façon à laisser la possibilité d'une éventuelle gare nouvelle en interconnexion ferroviaire. Cette zone de passage est plus coûteuse que la ZP ME-C2-Nord-Ouest-base car il y a un viaduc de franchissement de la ligne ferroviaire existante à

créer mais avec une topographie générale plutôt favorable aux coûts d'infrastructures. Concernant les potentialités, elle permet une gare sur le site du « Coudray », a priori complexe, permettant une interconnexion avec le réseau ferroviaire existant. Cette zone est compatible avec le site de Nétreville. Ces sites seront développés plus loin dans la présentation. Pour finir, il y a un vote négatif de 189 pour Carticpe.

Questions / Réponses :

Jean BIEUVILLE, adjoint au maire de Caillouet-Orgeville, note qu'une présentation très complète a été réalisée par SNCF Réseau, mais que n'a pas été abordée la demande de Mme CHARVET lors de la dernière réunion du 5 juillet 17, à savoir l'étude menée par le cabinet CITEC sur la réhabilitation de la ligne.

SNCF Réseau précise qu'il s'agit d'une étude indépendante du maître d'ouvrage et fait appel à des participants de ce groupe s'il y en a dans la salle. Mme CHARVET avait prévu de faire un point d'étape sur ce sujet mais n'a pas assisté à cette réunion dû à un empêchement de dernière minute. SNCF Réseau n'a pas plus d'information à ce stade sur l'avancement de l'étude qui est en cours.

Jean BIEUVILLE, adjoint au maire de Caillouet-Orgeville, demande la confirmation que cette étude n'interfère pas sur les études de SNCF Réseau et que les résultats des études seront pris en compte comme présentés à SNCF Réseau.

SNCF Réseau rappelle que SNCF Réseau travaille aujourd'hui sur la base de la lettre de cadrage ministérielle de 2013. Si aujourd'hui il devait y avoir des éléments nouveaux à la concertation et que le comité de pilotage était amené à infléchir et compléter la demande initiale, SNCF Réseau prendrait acte et agirait en fonction. Aujourd'hui il s'agit d'une démarche parallèle.

Jean BIEUVILLE, adjoint au maire de Caillouet-Orgeville, poursuit avec une interrogation sur l'indicateur « Risques / Terres agricoles ». Il ne comprend pas comment des zones de passages peuvent être classées en « assez favorables » car il s'agit tout simplement d'une soustraction, d'une destruction, d'un retrait de terres agricoles.

SNCF Réseau est d'accord sur ce point. Peu importe le projet, ce sera de la soustraction de terres. Par rapport à la zone de passage, il s'agit d'un grand fuseau qui contient un certain nombre de terres agricoles. Le risque d'impact résiduel, qui est analysé ici, consiste à mettre en œuvre des mesures qui permettraient de limiter l'impact sur les terres agricoles. Il y a de l'impact sur les terres agricoles, mais à ce jour cela ne peut être quantifié car SNCF Réseau n'a pas défini de tracé. Il n'est pas dit que ce n'est pas défavorable pour milieu agricole, mais que par rapport aux méthodes de risques résiduels, il est possible de mettre en œuvre des mesures pour limiter l'impact sur les terres agricoles.

Ce qui a été évalué au niveau des indicateurs environnementaux c'est les risques résiduels. S'il y a dans une zone de passage tel ou tel élément, SNCF Réseau estime s'il a le moyen de mettre en place des mesures pour limiter cet impact. Cela peut être par exemple en termes de méthodes constructives, des raidissements de talus pour limiter les emprises si la géotechnique n'est pas bonne ; si la

topographie est plus ou moins favorable, la mise en place de tunnels. A l'heure actuelle ce sont des hypothèses envisagées, il n'est pas possible d'être plus précis car il s'agit d'une zone de passage et de grands principes de construction pouvant être mis en œuvre.

Jean BIEUVILLE, adjoint au maire de Caillouet-Orgeville, insiste sur le fait que pour l'axe Mantes-Evreux, 35 kilomètres, c'est 350 ha qui seraient soustraits au monde agricole et à la production agricole.

SNCF Réseau souligne le fait que ce n'est pas parce que la zone de passage fait une certaine largeur que tout sera impacté. C'est à nuancer car les zones de passage présentées doivent permettre de faire passer plusieurs variantes, non connues à l'heure actuelle mais permettant d'éviter au maximum les éléments présents dans le fuseau.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, intervient en précisant que le débat ne sera pas fait ici. Elle comprend que le choix des termes puisse être agaçant et serait peut-être mieux accueilli s'il s'agissait de « plus impactant, moins impactant, très impactant » par exemple. Il s'agit d'un travail sur des tableaux comparatifs et cela permet de discriminer les ZP qui ont le plus grand impact. Cela aurait pu être une gradation de 1 à 4, 1 étant le plus acceptable. Le terme est peut-être mal vécu par la profession agricole mais il s'agit plutôt d'un niveau d'acceptabilité.

Jean BIEUVILLE, adjoint au maire de Caillouet-Orgeville, note que tout a été mis en « assez favorable », il aurait plutôt mis, en tant qu'agriculteur, tout en « défavorable ». Si tout est défavorable, tout est au même point. Soustraire 350 ha, c'est soustraire 350 ha. Il n'y a pas de solutions favorables dans ce cas.

SNCF Réseau rappelle que l'opportunité du projet a été validée suite au débat public, et que s'il se fait, il y aura des impacts. L'idée est de classer les ZP les unes par rapport aux autres. Il a été essayé d'avoir un seul terme pour l'ensemble des indicateurs. Sur les temps de parcours, cela a du sens de dire favorable ou défavorable. Malheureusement cela est peut-être moins adapté sur certains indicateurs : c'est « le moins pire » et c'est comme cela qu'il faut l'interpréter.

LEMEILLEUR Monica, maire de la commune Le Val David, souhaiterait savoir si les espaces naturels protégés, avec des espèces protégées, sont pris en compte. Cette commune située sur le C2-Sud compte un espace naturel sensible avec des espèces protégées, sur le plan européen, sachant que l'indicateur correspondant est « assez favorable » ou « favorable ».

SNCF Réseau précise que sur la biodiversité protégée ont été prises en compte les zones soumises à arrêtés de protection du biotope, les espaces Natura 2000, les espaces naturels sensibles. Si par rapport à ces zones protégées, il n'y a que des espaces naturels sensibles, le ratio de présence en biodiversité est moindre que s'il y a plusieurs types ou plusieurs espaces sensibles protégés. Cela a néanmoins été pris en compte : même s'il y a la présence d'espèces de ce type, il y a des moyens techniques pour s'affranchir de ces zones et limiter l'impact sur ces zones.

Marc PERRIN, maire du Vieil-Evreux, note que lors des précédentes présentations le tronçon C2-Nord-Ouest avait reçu un accueil plutôt défavorable. Il a l'impression qu'il reçoit ce soir un avis plutôt favorable. Ce parcours longe au sud la route nationale 13 et traverse quand même pas mal de zones urbanisées. Il souhaiterait des éclaircissements sur ce changement d'avis.

SNCF Réseau indique qu'il y a eu une évolution du jeu d'indicateur. Par rapport à la méthode elle-même, cela illustre le fait que ces indicateurs du premier jeu ont été précisés et d'autres ajoutés. Par exemple, l'année passée, pour l'axe « Ressources et Patrimoine », était seulement pris en compte le pourcentage de surface de zones protégées. Là, ont été intégrés les principes de constructions. Dans le cas d'un tunnel, mis à part les émergences, le projet n'est plus en aérien et l'impact est réduit. Cela a pu faire évoluer les classes avec cette analyse plus précise.

Marc PERRIN, maire du Vieil-Evreux, note que l'intérêt de la C2-Sud est de reprendre une partie du réseau existant, et là ça serait la création d'un tout nouveau tronçon au sud de la RN 13.

SNCF Réseau confirme le fait que d'un point de vue de l'estimation des infrastructures, sur l'ouest base, on est bien sur un aménagement qui longe la RN 13. Le parti pris est d'essayer de se rapprocher d'une infrastructure existante avant de se raccorder dans le secteur du Coudray, de façon à desservir la gare d'Evreux centre à l'horizon prioritaire. Pour l'infrastructure et les aménagements de la zone de passage C2-Sud, le parti pris est de localiser une potentielle gare nouvelle en interconnexion avec le réseau existant, d'essayer de s'axer sur la ligne existante entre Cracouville et Nétreville. Il y a donc un franchissement de la ligne existante de façon à ce que la ligne nouvelle passe au sud de la ligne actuelle pour revenir et être dans cet axe. Quels étaient les critères retenus qui montraient que cette zone Ouest base était plus défavorable que la sud ?

Marc PERRIN, maire du Vieil-Evreux, précise que l'inquiétude porte sur le fait que l'emprise du projet de doublement de la RN 13 de 50m vers le sud, plus l'emprise LNPN, rapprocherait considérablement ces infrastructures des zones urbanisées. Il y a également tous les ouvrages qui devront être construits pour traverser la ligne électrifiée existante et pour rejoindre la nouvelle gare potentielle d'Evreux Nétreville.

SNCF Réseau est d'accord sur la nécessité de prise en compte des projets en cours, tels que le projet de doublement de la RN 13 et son itinéraire de substitution. Ces projets ont été pris en compte et SNCF Réseau essaie de s'en rapprocher. Le devenir de ces projets par concomitance permettra peut-être de réduire ces emprises. Concernant l'itinéraire ouest base, la ligne se rapproche du réseau existant, au moment du raccordement. Il n'y a pas ici d'ouvrages de franchissement en soi du réseau ferroviaire contrairement à la ZP C2-Sud où l'aménagement va aller au sud de la ligne actuelle. Pour la C2-Sud, il y a effectivement à l'est un ouvrage de franchissement, sans doute de type viaduc, à réaliser pour franchir la ligne existante ferroviaire et passer dans le sud de ce secteur.

Marc PERRIN, maire du Vieil-Evreux, indique avoir compris par rapport à ces explications le projet de trajet de SNCF Réseau.

Jocelyne RIDARD, maire de Caillouet-Orgeville, entend toujours parler de terres, mais aimerait bien entendre parler de Caillouet, car ils sont quand même plusieurs hameaux. Comment sur Caillouet, SNCF Réseau pense-t-il faire le tracé ? Elle entend parler de la RN 13, de la ligne existante et s'interroge sur les localisations de la future ligne. Caillouet est entre la RN 13 et la ligne existante. Elle souhaiterait plus d'informations, pour savoir que dire aux gens de sa commune sur l'avenir de leurs habitations.

SNCF Réseau acquiesce sur la légitimité de la demande. Il faut cependant choisir d'abord le faisceau de passage de 1 à 3 km de large. Il faut avoir en tête, sans minimiser les impacts, que l'emprise finale de ligne ferroviaire est bien moindre. Tout le travail sur le tracé se fait en étape 2, basé sur un travail plus fin avec le territoire.

Jocelyne RIDARD, maire de Caillouet-Orgeville, descend souvent à Perpignan, et souhaiterait savoir s'il faut s'attendre, comme sur cette ligne, à certains endroits à un passage à ras des maisons et à quelle distance la ligne passera des maisons. Elle insiste sur le fait que des personnes n'arrivent pas à vendre leurs maisons à cause de cela. Elle ne sait pas quoi répondre à ces interrogations et aimerait avoir un peu plus d'explications pour savoir à quoi s'en tenir, même si le projet n'est pas pour tout de suite.

SNCF Réseau indique qu'il sera présenté plus loin, concernant les sites potentiels de la gare nouvelle d'Evreux, que certains positionnements ne seront pas a priori poursuivis. Sur le passage de l'infrastructure elle-même, la question revient sur toutes les sections. S'il y a ce processus en entonnoir c'est qu'il y a un vrai travail, une fois le faisceau retenu, d'environ deux ans d'études pour faire ce tracé. A ce moment-là, il sera possible de revenir vers les maires. A ce stade c'est impossible, SNCF Réseau ne sachant même pas quelle zone sera retenue.

Jocelyne RIDARD, maire de Caillouet-Orgeville, intervient en indiquant que cela fait déjà un certain temps qu'elle reçoit des papiers en mairie précisant que Caillouet sera sérieusement impacté.

SNCF Réseau ne peut pas répondre au niveau du tracé mais se met à la disposition de Mme RIDARD pour venir expliquer ce processus en entonnoir et l'avancement des études.

Daniel BOISARD, maire de FAINS, indique que sa commune n'est pas tout à côté de Caillouet, mais à proximité. Il s'interroge sur les engagements et perspectives de SNCF Réseau de passer des zones comme Caillouet en souterrains. Il précise qu'aujourd'hui beaucoup d'infrastructures se font en souterrains, ce qui limite les impacts, permet d'aller en ligne droite et faire de bons projets.

SNCF Réseau pointe le fait que certaines zones sont déjà considérées en souterrains, tel que le passage sous la forêt de Saint-Germain. Typiquement, ce genre de sujet est traité en étape 2. Il n'y a pas de dogme à cet endroit. Le coût d'un kilomètre de ligne nouvelle aérienne et souterraine n'est pas le même et le raisonnement se fait en termes d'opportunité et de coût final du projet. SNCF Réseau n'a pas de principes, même si en général il est dit qu'il n'y a pas de tunnel sous les champs et les forêts. C'est peut-être regrettable, mais les tunnels se font plutôt en zones urbanisées. S'il y a des points particuliers, cela fait partie des études de tracés pouvant être menées. Après l'étape en cours,

cependant, le projet présenté en enquête publique en 2020 devra être finançable, car à la fin c'est la monnaie du contribuable.

Wenceslas DE LOBKOWICZ, conseiller municipal de Breuilpont et président de l'association OPTIFER, a un problème de méthode avec l'approche de SNCF Réseau. Les termes utilisés dans les tableaux sont en termes absolus, tandis qu'il est expliqué qu'il s'agit d'un jugement en relatif. Il a un véritable problème avec le mélange des deux approches. Il propose peut-être de dire « le pire du pire » et « le moins pire du pire », cela lui semblerait plus honnête comme rendu de l'expression. Concernant la consommation de terres agricoles, il souhaite revenir sur l'intégration des terres sylvicoles. Il a l'impression qu'elles ne sont pas prises en compte. Si elles sont utilisées dans cet indicateur, il se demande pourquoi cela n'apparaît pas.

Il a un autre problème de méthode concernant l'étude qui a été demandé à la garante concernant la réutilisation de l'infrastructure existante. Il se demande à quoi cela va aboutir, avec un premier peloton en avance sur le second. Quand le peloton de la deuxième étude sera finalisé, il s'inquiète du fait que l'on ne puisse pas les prendre en compte. Il faudrait que les deux choses soient à égalité pour ne pas créer de distorsions d'analyses.

Il termine sur l'expression du territoire. Il souligne le fait que nous vivons dans une démocratie représentative avec des élus municipaux ayant une légitimité en ce qui concerne la traduction des impressions de leurs administrés. Il propose d'ajouter un indicateur « avis des élus municipaux sur ces différents tracés ». Cela permettrait selon lui d'avoir l'expression spontanée de ceux qui se sont exprimés sur Carticpe et de la comparer avec l'expression institutionnelle qui, dans une démocratie représentative, a une certaine importance.

SNCF Réseau rappelle que le comité de pilotage du 28/02/17 n'est pas décisionnel sur les zones de passage. Il y aura donc largement le temps d'avoir les résultats de cette étude sur Mantes-Evreux avant la décision finale. Il s'agit d'un seul et même peloton avec deux groupes, un qui avance plus vite que l'autre, ce dernier ayant a priori pris un peu de retard. Concernant la sémantique, SNCF Réseau va se retourner vers son conseil du LAMSADE. Concernant la vitesse il n'est pas possible de prendre le terme « le pire du pire ». SNCF Réseau va voir s'il est possible de trouver une terminologie différente.

Sur l'aspect sylvicole, la sylviculture est prise en compte comme un aspect de l'agriculture, à savoir que les boisements sont également pris en compte dans d'autres thématiques telles que la biodiversité d'intérêt via les ZNIEFF II et dans la biodiversité protégée dans le cas de forêts soumises à arrêtés de protection du biotope.

Sur la question de l'expression des élus, l'idée de l'analyse multicritère est d'avoir une analyse exhaustive et uniforme sur l'ensemble des sections prioritaires. Sur le premier jeu d'indicateurs, SCNF Réseau était allé voir chaque président des EPCI. Pour le deuxième jeu, la loi NOTRe a impliqué un nouveau périmètre des EPCI au 1^{er} janvier. Carticpe a lui été déployé du 28/11 au 01/02. C'était la solution retenue car sur cet outil peuvent participer le grand public et les institutions. Cela permet d'avoir un résultat exhaustif alors qu'il y aurait eu des difficultés à rencontrer des EPCI avec des périmètres en pleine évolution à ce moment-là. Il a donc été fait le choix de rester pour cette phase

sur un outil grand public permettant d'avoir également le retour des élus tout en restant cohérent sur l'ensemble du territoire.

Anne GRANIER, Adjointe au maire de Villiers en Désœuvre, intervient en précisant que les communes n'ont pas évolué.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, suite à une remarque sur le fait que les communes sont, elles, toujours là, intervient en rappelant qu'il s'agit d'une première approche et que les communes seront bien entendues sollicitées lors des recherches de tracés.

SNCF Réseau entend la remarque et la prendra en compte.

Jean-Pierre METAYER, Maire délégué de Saint Aquilin de Pacy, tenait à souligner qu'un certain nombre de conseils municipaux avait émis des motions et qu'elles devaient tout de même être prises en compte.

SNCF Réseau indique que ces motions ont bien été reçues et analysées. Elles sont à différentes échelles, et il n'y a pas la complétude du territoire, mais cela peut être pris en compte de cette manière-là.

Luc HEBERT, Adjoint au maire de Fontaine-sous-Jouy représente l'ADAPFER, souhaiterait revenir sur l'étude de la variante qui a été évoquée à deux reprises précédemment. Il rappelle que lors d'une réunion similaire à celle-ci, la variante avait pris l'engagement de monter une commission, ce qui a été fait. Cela a été un peu long à se mettre en route parce qu'il a fallu choisir le cabinet d'études, CITEC. La première réunion a eu lieu le 30/11/16 au ministère de l'Ecologie. Cela n'a pas pris de retard. Cette étude est menée en trois phases et est arrivée au bout de sa deuxième phase. Il a été étudié les potentiels de gains de parcours. Il est visé 7 minutes de gains entre Mantes et le tunnel de Nétreville. La deuxième phase est un volet plus écologique et la troisième phase, sur les coûts, sera finalisée fin février 2017 et effectivement présentée au COPIL. Il est espéré par l'ADAPFER que cela sera vraiment une alternative à tous ces parcours. Selon lui, les élus commencent à en avoir assez des C1/C2, des cartes floutées, des réunions de groupe en tables rondes sans rapports détaillés par table. Il veut que du concret commence à sortir de tout cela.

Nathalie NUSBAUM, 1^{ère} adjointe au maire du Plessis-Hebert, voudrait savoir, si le COPIL n'est pas décisionnaire, qui prend la décision et s'il est possible d'avoir les comptes rendus des COPIL sur les boîtes mails des collectivités. Elle trouverait sympathique d'avoir ces informations. Elle a une question complémentaire sur la représentativité. Sur le canton de Pacy, il n'y a pas de représentant, et elle trouve qu'il faudrait qu'à minima la communauté d'agglomération soit représentée.

SNCF Réseau précise que le COPIL n'est pas décisionnaire, il prépare la décision au ministre des Transports qui décide de la zone de passage finale. La décision de restreindre le nombre de zones de passage a, quant à elle, bien été prise par le COPIL. Par ailleurs, les comptes rendus des COPIL sont disponibles sur le site internet LNPN.FR. Tout est mis à disposition, même certaines études qui semblent exhumées. Cela n'est pas forcément facile, c'est la contrepartie de donner beaucoup d'informations. Sur le niveau de représentation du COPIL, il y a une soixantaine de personnes, avec par exemple le président de la région Normandie M. MORIN, le vice-président Transports, ancien ministre, M. BARIANI, qui représente Mme PECRESSE, ou encore Mme la préfète de Normandie. Les places sont un peu limitées.

Tous les éléments liés aux réunions de concertation sont sur le site internet. Le système de concertation permet de concerter avec l'ensemble du territoire qui va de Paris-Saint-Lazare, l'ouest francilien, jusqu'à la Normandie, Le Havre, Cherbourg. Il s'agit d'un système avec plusieurs niveaux. Les ateliers thématiques permettent de travailler avec les services techniques, les associations environnementales et les associations d'usagers. Les commissions consultatives, comme aujourd'hui, sont sur les sections prioritaires du projet et regroupent les élus maires des communes et le niveau EPCI, départemental. Les comités territoriaux, à un niveau régional (sénateurs, députés, chambres consulaires), remontent par axe : Paris-Mantes et Axes normands. Le fait de tout mettre sur le site permet à chacun de voir à la fois les présentations et les comptes rendus de chaque zone.

La composition du Comité de Pilotage a été fixée par la lettre du ministre et comprend : l'Etat, les représentants de l'Etat en région, les conseils régionaux, les sept départements et les EPCI qui ont un projet de gares nouvelles, les AOT, le STIF (AOT Ile-de-France). Le COPIL est soumis à la discrétion du président du Comité de Pilotage si d'autres personnes souhaitent s'y ajouter.

Il n'y a pas de délibérations soumises comme lors d'un comité de pilotage. C'est une instance avec des échanges puis des décisions sont prises par le président du COPIL, M. le préfet PHILIZOT. Le préfet entend les objections et décide en fonction. Pour prendre l'exemple des zones de passage sur le secteur C1 éliminées en octobre, le chef de mission n'a pas entendu en COPIL d'expression contre cette proposition de choix. L'analyse multicritère a semblé être suffisante pour éliminer ces zones de passage. C'est peut-être également pour cela que le COPIL n'a pas souhaité prendre de décision à fin février 2017 car il estime qu'il faudra approfondir certains sujets avant de décider. Un relevé de conclusions est rédigé suite au Comité de pilotage et mis en ligne avec le diaporama sur le site www.lnfn.fr.

* * *
*

➤ **Résultats de l'analyse multicritère : Rouen-Yvetot**

Voir diaporama associé

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP

Une présentation rapide des zones de passage sur Rouen-Yvetot est proposée aux participants. Il ne reste sur cette section que trois zones de passage : RY-Maromme longeant le réseau existant et deux zones passant à l'ouest et à l'est de Barentin. La ZP Maromme est la plus défavorable en termes de temps de parcours, elle représente 6 minutes de plus que les autres zones de passage. La ZP Ouest-B est défavorable sur l'expression Carticipe, par effet du plébiscite de la ZP Maromme. Elle est défavorable sur la biodiversité pour des raisons d'impacts résiduels sur la forêt de protection de Roumare. La ZP Est-C a le même classement sur la biodiversité pour la même raison que la ZP Ouest-B.

* * *
*

➤ Résultats de l'analyse multicritère : Scénarios de projet

Voir diaporama associé

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP

Il est important de bien remettre en perspective le projet au-delà des seules sections prioritaires. Au-delà des enjeux locaux, un projet ferroviaire doit avoir un sens global sur le territoire. Il a été évalué les scénarios proposés en utilisant la même méthode que pour les zones de passage. Un scénario de projet correspond à l'assemblage d'une zone de passage sur chaque section prioritaire en y associant des schémas d'infrastructures et de dessertes. Pour éclairer le débat, le maître d'ouvrage a imaginé trois scénarios de projet. Le scénario qui ressort de la consultation du public correspond au premier scénario imaginé.

Le premier **scénario A était la limitation des coupures territoriales** dont le parti pris était de se rapprocher de l'infrastructure existante. Il y a plusieurs possibles sur chacune des sections prioritaires et lorsqu'il y a un choix entre deux zones qui répondent de manière équivalente aux critères du scénario, il a été choisi la zone ayant le meilleur rapport qualité/prix. La PM-Sud sort de la forêt de Saint-Germain pour se rapprocher de l'A13. Le scénario se rapproche du réseau ferroviaire vers Mantes et ensuite longe la route nationale 13 au plus proche d'Evreux. Dans ce scénario, quitte à être proche d'Evreux, il a été proposé une gare nouvelle, en l'occurrence ici à « Gravigny » ou sur le site « Sud-BA 105 ». Maromme est la zone de passage longeant le réseau ferroviaire actuel.

En appliquant l'analyse multicritère, les scénarios de projet ne sont pas discriminés sur les indicateurs de biodiversité, de paysage et patrimoine. Il n'y a pas d'enjeux discriminants même s'il reste des points durs tels que la vallée de l'Eure, la forêt de Roumare ou les zones humides d'intérêt du Cailly sur Rouen-Yvetot. C'est le scénario qui présente le moins de risque d'impact potentiel sur les terres agricoles. En termes d'écoconception, il est similaire au scénario C.

Le **scénario B** obéit à la logique d'une ligne nouvelle ayant pour vocation de **mailler et d'irriguer le territoire**. C'est un scénario favorisant les gares nouvelles. La gare de Rouen n'est pas une option et se situe à l'horizon prioritaire, les deux autres étant des options à l'horizon cible. Dans ce scénario B, il y a une gare nouvelle à Confluence (Achères Ville ou Achères Grand Cormier), une gare à Evreux (Gravigny ou Le Coudray). Sur Rouen-Yvetot, sans distinction par une gare nouvelle, la ZP Ouest B a été retenue car ayant le meilleur rapport qualité / prix.

Ce scénario est plus défavorable en termes d'expression Carticipe et aussi en coûts d'infrastructures puisqu'il faut prendre en compte des mesures conservatoires pour la gare de Confluence de plusieurs centaines de millions d'euros dès l'horizon prioritaire. Les scénarios avec gares, et notamment celui-ci étant le seul avec une gare à Confluence, péjorent le coût global du projet.

Le dernier **scénario C** illustre une ligne nouvelle dont l'objectif n'est pas de mailler et de s'arrêter dans toutes les gares mais plutôt de construire **des liaisons performantes et rapides entre les grandes aires urbaines** : la capitale, Evreux, Rouen, Caen et au-delà par effet de bord vers Le Havre et Cherbourg. Ce scénario privilégie par vocation les meilleures ZP en termes de qualité/prix et ne propose pas de gares nouvelles hormis celle de Rouen. En termes d'analyse multicritère, ce scénario est négatif pour l'expression Carticipe. C'est par contre le plus favorable pour les heures économisées et les nouveaux voyageurs, qui sont des indicateurs de socio-économie. Il est favorable pour les coûts d'infrastructures. Le débat que l'on a est de savoir, en termes de nouveaux voyageurs et d'heures économisées, quel est l'apport des nouvelles gares : apport de nouveaux voyageurs ou pertes de voyageurs dues aux allongements de temps de parcours. C'est toujours très délicat de mesurer l'apport en termes de captage de nouveaux voyageurs, notamment sur les voyageurs qui prenaient la voiture, par rapport aux coûts d'investissements engendrés.

Questions / Réponses :

Frédéric DUCHE, Président de Seine Normandie Agglomération, ne voit dans aucun des scénarios la gare de Nétreville et se demande si cela est normal.

SNCF Réseau explique que ces scénarios ont été faits à la rentrée de septembre 2016 et la gare de Nétreville n'avait pas été expertisée. Il est certain que maintenant elle peut être ajoutée (au scénario B par exemple).

Frédéric DUCHE, Président de Seine Normandie Agglomération, ne comprend pas pourquoi elle n'est pas intégrée dès maintenant alors que l'on sait que l'on doit la mettre à un moment. Il se demande comment les élus peuvent être dans le débat public, car pour lui c'est incompréhensible. Il conteste le fait que les gens n'aient pas les éléments en amont et lui, en les ayant depuis un moment en tant que conseiller départemental, se demande comment les élus peuvent abonder un débat extrêmement complexe sur les fuseaux sans cela. Il entend le discours de monsieur l'agriculteur et de 350 ha consommés, il revient sur la réponse faite par SNCF Réseau précisant que tout le fuseau n'est pas concerné et souhaiterait savoir combien d'hectares cela consomme alors. Il interpelle SNCF Réseau en affirmant qu'avec les retours d'expériences il est possible de dire combien d'hectares le projet

consommerait et pense que cela serait bien d'avoir des éléments plus probants. Il entend ses collègues élus impactés par ce projet, dont les populations ont des craintes. Le *Nimby* (« Not In My BackYard ») n'existe pas qu'en matière de déchet, il existe aussi en matière de projet SNCF. Les gens ont des craintes pour leurs biens, comment les élus peuvent-ils les rassurer ? Il trouve qu'en l'état actuel, pour une décision devant intervenir en fin 2017, c'est extrêmement compliqué de faire un vrai choix ou de donner une vraie opinion pesée. Il entend tous les critères discriminants mais n'a pas bien compris si c'était sur chacune des zones ou un comparatif de zone à zone. Il a bien compris qu'il s'agissait de risques résiduels mais n'a pas entendu les mesures compensatoires qui seront mises en place pour limiter les impacts. Il a un certain nombre de questions qui se posent et s'avoue un peu dépassé par ce qui est présenté ce soir.

SNCF Réseau précise d'une part qu'un besoin de gare nouvelle à Evreux a toujours été identifié lors du débat public. D'autre part, le chef de mission intervient en indiquant que les supports sur les zones en possession de M. DUCHE ne le sont pas parce qu'il est conseillé départemental mais parce qu'ils sont disponibles sur internet et ont été présentés aux services techniques en début février lors de deux ateliers thématiques. Il est d'accord avec lui sur la complexité de la matière. Il rebondit sur l'intervention que fait M. DUCHE qui déclare avoir eu l'explication de cette matière via ses services, en appuyant sur l'importance de la préparation des commissions via les ateliers. Il s'agit d'un point d'étape de la restitution afin de laisser murir les éléments.

Concernant le site de Nétreville, SNCF Réseau attend la décision du COPIL pour intégrer la gare de Nétreville dans les études. Suite aux échanges avec le département, il a bien été confirmé par le président du COPIL, le préfet F. PHILIZOT, que ce temps de travail était une présentation des études menées de leur côté, sans validation du maître d'ouvrage et avec une forte réserve de l'Etat routier. Ce temps est un temps de présentation des études au maître d'ouvrage. Lors du COPIL du 28/02/17, il y aura bien une proposition de réintégrer cette gare. La proposition de réintégration de Nétreville au COPIL peut d'autant mieux être faite grâce à ce travail partenarial, comme peut le confirmer le Directeur adjoint pour le département de l'Eure.

Alain GUENEAU, maire de GADENCOURT, est impacté à deux niveaux et est un peu déçu par la réunion, comme le président DUCHE, parce qu'il était venu pour savoir où le tracé allait passer dans sa commune. Il a un peu l'impression d'avoir perdu son temps. La deuxième question qu'il souhaite aborder est ce qu'il a été dit par SNCF Réseau sur le fait que cette étude était menée sur demande du ministre, or d'ici 70 jours le ministre risque de changer. Est-ce que la position du prochain ministre peut-elle faire changer le scénario ?

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, confirme que tout peut s'arrêter, personne n'en sait rien.

Le chef de mission se gardera bien d'avoir une idée sur quelle position pourrait avoir une ou un futur ministre. Il constate que sur ce projet-là globalement au niveau des élus normands il y a tout de même un consensus assez général sur la nécessité de cette ligne pour le développement économique de la Normandie. Cela se vérifie indépendamment des courants politiques.

En ce qui concerne un tracé, pendant encore de nombreux mois, il ne sera pas possible d'y répondre précisément. C'est toute la frustration des projets en entonnoir. On voudrait pouvoir répondre au plus vite au territoire, mais il faut pour être crédible regarder un minimum d'éléments notamment sur la géotechnique, la topographie. A l'inverse si SNCF Réseau déclarait qu'il est envisageable de passer à un endroit et revienne quelque temps après sur cette possibilité, le territoire le lui reprocherait. Il faut d'abord faire le choix sur la zone de passage pour que SNCF Réseau puisse mener les études de tracés avec les communes et leurs représentants.

Frédéric DUCHE, Président de Seine Normandie Agglomération, se demande comment il est possible à ce stade de choisir la zone de passage de manière éclairée. Aujourd'hui, au vue des éléments présentés, il ne voit pas un éclairage particulier qui permettrait de dire quelle zone est plus intéressante que l'autre, laquelle est la moins impactante pour l'environnement, laquelle est la plus intéressante pour les coûts. Selon lui, il n'y a pas de transversalité permettant de voir ce qui est le plus intéressant à la fois pour la population et pour la SNCF.

SNCF Réseau rebondit en rappelant qu'il s'agit d'un point d'étape et qu'il y a encore des éléments qui sont en train de converger, notamment sur les coûts au printemps. L'avantage d'une analyse multicritère comme cela est de permettre un éclairage sous plusieurs prismes (agriculture, biodiversité,...) afin d'éclairer le débat pour chacun, sans se limiter au plus classique rapport qualité / prix. SNCF Réseau voudrait aussi mettre ce temps à profit pour travailler quelques points délicats comme le passage de l'Eure qui pourraient permettre d'éclairer le choix.

Pascal LEHONGRE, Maire de Pacy-sur-Eure, trouverait intéressant de séparer les indicateurs positifs et négatifs. Pour lui, les gains de temps devraient être traités dans les plus favorables, ou les moins favorables, et les indicateurs sur l'environnement apparaître dans le négatif. Pour l'indicateur « Terres agricoles », même si c'est le moins pire, il ne lui semble pas possible de le mettre de l'autre côté avec le « favorable ». A ses yeux cela se mélange et il n'y a pas de visibilité.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, intervient en précisant qu'elle découvre le document en même temps que les participants. Il y a trois scénarios présentés, mais il y en a beaucoup plus que trois possibles, il est encore possible de les brasser. Il ne s'agit pas de composition définitive, mais de voir si l'on prend tel critère majorant quel scénario cela implique. SNCF Réseau pourra continuer à partir du moment où le COPIL définira les critères déterminants. C'est le travail que devra faire le COPIL, pour l'instant on ajoute des scénarios et l'on regarde ce que cela peut donner.

SNCF Réseau précise qu'initialement la mission LNPB pensait voir sortir un 4^e scénario de l'expression Carticpe et a eu la surprise de voir qu'il s'agissait d'un scénario déjà proposé.

* * *
*

➤ **Gare nouvelle d'Evreux**

Voir diaporama associé

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPB

Il est proposé aux participants de ne pas présenter en détail la Gare Nouvelle de Confluence, les éléments de présentation seront mis en ligne, et de poursuivre avec la gare nouvelle d'Evreux. Le COPIL du 20/10/16 avait demandé d'expertiser la faisabilité d'une gare nouvelle à Nétreville, notamment vis-à-vis de son impact routier, afin de pouvoir l'intégrer dans un deuxième temps dans les études de SNCF Réseau. Il y a eu un groupe de travail mené par les équipes du conseil départemental de l'Eure que le chef de mission LNPB salue et remercie. Les acteurs eurois ont missionné un bureau d'étude, TTK CODRA, avec un sous-traitant spécialisé dans le domaine routier ERA. Il y a eu plusieurs réunions à l'automne qui permettent d'arriver à une analyse.

Il est rappelé sur les cinq gares proposées par SNCF Réseau, l'évaluation faite de ces positions. Le site de « Gravigny » se distingue par son coût en étant le plus cher même s'il y a quelques variantes qui s'en rapproche (« Le Coudray »). Sur les surcoûts routiers, les sites « Sud BA105 » et « Caillouet » étaient un peu plus favorables de par la proximité de la route nationale 13. Ensuite, la latitude en scénario cible concerne le fait de s'inscrire plutôt mieux ou plutôt moins bien par rapport aux pointillés. Deux sites sont moins bons : « Gravigny » et « Sud BA 105 ». Les autres sites sont plus favorables car liés à un passage nord parallèle à la RN 154. Enfin, en termes de proximité de l'agglomération, « Caillouet » et « Sassey » sont considérés comme trop éloignés de l'agglomération.

Pour le site de « Nétreville », les surcoûts liés aux déviations routières sont moins favorables par contre il y a une proximité de l'agglomération particulièrement bonne. Il s'agit d'un premier dégrossissage.

La proposition de SNCF Réseau est d'écarter le site de « Gravigny » pour les sujets de coûts car elle est chère et pose des questions de débouchés dans une forêt de protection classée. Il est également proposé de ne pas garder celles qui sont le plus éloignées de l'agglomération. Cela permet de restreindre le champ des possibles en ne gardant que deux positions de gares initiales et en ajoutant le site de Nétreville. De manière synthétique, sera proposé l'écartement des sites de Gravigny (faisabilité non démontrées) et de Caillouet / Sassey (trop éloignés), et l'ajout du site de Nétreville. La logique est bien de réintégrer le site de « Nétreville » soutenue par le territoire.

Questions / Réponses :

Marc PERRIN, maire du Vieil-Evreux, en superposant toutes les options, note que dans les réflexions, c'est globalement 90% de son territoire communal qui est potentiellement impacté. Il souhaiterait savoir comment les communes pourraient participer d'avantage à la concertation. Dans la presse, il lit qu'une gare va être implantée à Jardiland or il voit mal une gare dans ce secteur. Cela serait bien que les maires soient plus associés à la définition des scénarios. Il reconnaît que dans l'ex Grand-Evreux-Agglomération, toutes les communes avaient délibéré en faveur de cette gare sur le site de « Nétreville ».

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, note qu'il s'agit maintenant d'entrer dans le dur. Le travail doit être fait à partir des études qui ont été menées pour resserrer les hypothèses. Il y a des voies rapides, un certain nombre d'échangeurs. On entre ensuite dans le technique dur et il faut faire confiance là au maître d'ouvrage.

Marc PERRIN, maire du Vieil-Evreux, intervient en précisant qu'il faut également prendre en compte les dessertes locales qui doivent être maintenues.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, confirme qu'il faut ensuite voir comment cela fonctionne (parking, transports en commun, etc...) mais que d'abord il faut laisser se faire le travail technique.

Frédéric DUCHE, Président de Seine Normandie Agglomération, intervient en précisant que les études qui ont été menées sur le site de « Nétreville » prennent bien évidemment le nœud autoroutier et la multimodalité. Il engage M. le maire à se retourner vers le président de son agglomération, M. Guy LEFRANC pour voir si celui-ci veut bien l'emmener au comité de pilotage. Il n'y voit pas de d'inconvénient en tant que président de Seine Normandie Agglomération, cela impacte effectivement le territoire de sa commune.

SNCF Réseau pense que le plus probable est que ce dernier se fasse le porte-parole de ses élus. Aujourd'hui, on ne préjuge pas de l'opportunité d'une gare à Evreux, ce qui est dit c'est que, s'il y a une gare, elle sera forcément sur l'un de ces sites. Aujourd'hui, il n'y a pas la garantie socio-économique de l'opportunité de cette gare. Il sera proposé au COPIL de mener un groupe de travail approfondissant au même niveau d'études les trois sites de gares. Cela a été mis en place sur la sortie de Rouen avec un effet vertueux en permettant de mettre autour de la table les différents partenaires.

Jacques POUCHIN, maire de Fontaine-sous-Jouy, voudrait des compléments sur les temps de parcours et les coûts associés afin de ramener cela à un écart coût / minute.

SNCF Réseau indique que cela sera possible au printemps avec la consolidation des coûts et temps de parcours, en intégrant l'hypothèse de l'Y de l'Eure, par rapport aux objectifs initiaux du débat public.

* * *
*

➤ Paris-Saint-Lazare

Voir diaporama associé

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Le chef de mission souligne le fait que la gare de Paris-Saint-Lazare est la gare de surface la plus fréquentée de France, largement devant Paris-Nord. De plus, il s'agit de la seule gare de surface avec 90% de trafics banlieue. A contrario, la gare de Lyon a un trafic composé au trois-quarts par les TGV.

Lorsque l'on parle de Saint-Lazare, on pense à l'entrée en gare, or sur le schéma des groupes présentés, on voit bien qu'il s'agit d'un complexe et qu'il n'est pas possible de résoudre la problématique de Saint-Lazare via l'arrivée à quais uniquement mais qu'il faut remonter 5 km en amont, là où les groupes ferroviaires se séparent. Les trains normands correspondent aux lignes bleues et on voit qu'ils sont enchevêtrés avec les rouges (groupe VI passant par Gisors, Mantes, en rive droite de la Seine). L'un des moyens d'améliorer le système est d'étancher les groupes.

Ce qu'il est important de savoir c'est que le système complexe actuel est lié à l'historique du ferroviaire, avec beaucoup de petites vitesses donc beaucoup d'aiguillages et beaucoup de manœuvres de trains à vapeur. Aujourd'hui, cela n'est clairement plus adapté à une exploitation en zone dense. A cela s'ajoutent les contraintes du pont de l'Europe, monument classé aux monuments historiques. Il y a 14 % des aiguillages peu utilisés et 3% pas utilisés du tout. Il est nécessaire d'avoir en tête que les aiguillages correspondent à des coûts de maintenance, c'est des potentialités de désordre. Dans ce contexte, la Direction Générale d'Ile-de-France SNCF Réseau réfléchit à une refonte de ce plan de voies, avec moins d'aiguillages et plus rapides, mieux adaptés à une exploitation moderne.

Pour étancher les groupes, il est envisagé l'insertion d'un saut-de-mouton. La bonne nouvelle est que le site identifié, poste 3, n'est pas dans un secteur urbanisé, ce qui était l'inquiétude des villes de La Garenne-Colombes et de Clichy. Il s'agit d'un site ferroviaire, industriel, avec le boulevard périphérique, les cimenteries et le tribunal administratif à proximité. L'idée est de créer un saut-de-mouton correspondant à un ouvrage de 7 mètres de hauteur avec une voie qui passe en dessous et l'autre au-dessus. Cela contribuera à la meilleure régularité. Il est important de noter que la faisabilité technique en termes de phasage travaux et d'impact notamment sur les caténaires n'est pas encore confirmée. Il va donc être proposé dans les mois qui viennent de lancer des études préliminaires sur le sujet car l'opportunité de ce sujet est avéré, que ce soit à l'horizon LNPN mais également en amont. Il a été partagé que les fonctionnalités de ce saut-de-mouton de décroisement des flux serviraient également au bon fonctionnement des trains de banlieue. Tout cela doit être fait sans gêner les voyageurs ou le moins possible, cela n'est donc pas gagné.

Le programme d'étude comporte un diagnostic « système » de l'exploitation avec la fois avec les circulations en ligne, visibles par les voyageurs, mais également les circulations techniques. Des actions à court terme sont à entreprendre, notamment en lien avec l'arrivée du nouveau matériel roulant en 2020 (impacts garages et maintenance ?). Les études préliminaires sur le saut de mouton ont été abordées précédemment, avec une évaluation sur la circulation et la régularité. Les sujets de largeur des quais et de gestion des flux sont assez prégnants pour cette problématique. Le Grand Paris devrait permettre de soulager Saint-Lazare par l'effet de rocade.

SNCF Réseau se donnent quelques mois pour construire un cahier des charges et le proposer à un COFIL imaginé à l'été.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, revient sur le planning envisagé. Il y a donc un COFIL le 28/02/17, mais qui ne sera pas décisionnaire et où il sera proposé d'intégrer l'analyse de Nétreville dans les scénarios. Dans la période suivante, chacun va continuer à travailler et rien n'est prévu avant l'issue de la période électorale. On se retrouva donc certainement en juillet – septembre 2017, en amont d'un COFIL décisionnel, celui-ci devant décider sur un scénario, a priori qui a le plus grand dénominateur commun.

SNCF Réseau confirme que le COFIL de février 17 ne sera pas décisionnel sur les zones de passage mais qu'il est espéré qu'il le sera sur le sujet de la gare nouvelle d'Evreux. Le maître d'ouvrage souhaite mettre à profit ce temps afin de regarder les points un peu plus durs techniquement tels que le passage de l'Eure, la sortie de Rouen. Les coûts seront disponibles. On n'est qu'à un point d'étape et il faudra revenir pour décider. Tout dépend la manière dont le président du COFIL voit les choses.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, retient qu'il va falloir faire une réunion de présentation de CITEC sous la présidence de Mme CHARVET. Il est à voir s'il est possible de la fixer avant le 24 mars 2017.

SNCF Réseau indique qu'a priori la date de la prochaine commission ad hoc doit être en cours de planification. Si Mme CHARVET n'avait pas été contrainte de s'absenter, elle aurait pu l'annoncer.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, pense qu'il est important d'avoir une restitution à ce même public de l'étude CITEC. Elle retient la nécessité de faire attention aux termes utilisés, surtout « favorables » / « défavorables », sur des sujets aussi sensibles que l'impact sur le métier agricole. Il faut essayer de trouver quelque chose comme « plus impactant » / « moins impactant » ou une échelle de 1 à 4.

SNCF Réseau retient ce point et se tournera vers son expert du Laboratoire de Paris-Dauphine. Il est cependant rappelé que cela ne changera pas les classements des zones en elles-mêmes.

Antoinette SAULE, maire de Lommoye, est intriguée par le rétrécissement de la zone au niveau des communes de Lommoye, Saint-Illiers-la-Ville et Cravent. Elle s'étonne qu'il n'y ait pas eu un petit aperçu du sujet ce soir. D'autre part, elle aimerait bien répéter ce qu'il a été dit lors de la réunion à Rouen. Elle revient sur le fait qu'ils ont participé depuis 1,5 – 2 ans aux réunions sur le projet mais que les participants n'ont pas été sollicités sur les critères, qui ont été fixés par SNCF Réseau ou ses bureaux d'études. Elle trouve qu'au niveau de la transparence cela pêche. Elle ne comprend pas pourquoi, alors qu'il y a eu un bon travail sur les zones de passage, les participants n'ont pas été sollicités sur les indicateurs avant la réunion du 28 février qui est importante car il va y avoir les grands élus. Elle note que les maires ne comptent pas pour grand-chose. Elle insiste sur le fait que ces critères n'ont pas été travaillés sur le fond en concertation et s'interroge sur le poids donné à chaque indicateur.

SNCF Réseau indique que ces indicateurs sont tout de même présentés à la concertation et que donc les élus sont pris en compte. Le chef de mission souhaiterait savoir s'il y a un indicateur en particulier qui l'interpelle. Il précise qu'il n'y a pas de pondérations pour cette analyse multicritère. Sur conseil du LAMSADE, il s'agit d'une analyse multicritère qui permet à chacun d'analyser les résultats suivant le prisme qui l'intéresse : le coût pour les financiers, l'impact sur les terres agricoles pour les agriculteurs, etc.... SNCF Réseau voudrait savoir quelle logique différente serait proposée. Il est rappelé que les éléments ont été apportés par les experts et bureaux d'études menant les études.

Antoinette SAULE, maire de Lommoye, ajoute, concernant Carticpe, que dans ses hameaux et petits villages, il y a beaucoup de personnes âgées qui n'ont pas répondu : pour elles c'était vraiment très difficile. Ils sont un peu dépassés. Il ressort au niveau de Carticpe le scénario sud, pour elle, c'est justement des villages et hameaux où il y a les personnes âgées, sauf dans les lotissements où les périurbains partent le matin et reviennent le soir.

SNCF Réseau souhaiterait des compléments sur ces remarques, si c'est par exemple les bornes qui posent questions ou l'intitulé des indicateurs par exemple. Il est rappelé que le CLOUDD avec les 4 axes de l'analyse multicritère ont fait l'objet d'une concertation en 2015.

Tous les critères du premier jeu ont été concertés en février 2015 à Rouen. Il avait été regardé quels critères devaient être pris en première intention. Ensuite ont été rajouté les critères permettant de compléter ce premier jeu ; pour être transparent ces derniers critères n'ont en effet pas été concertés. La troisième vague de concertation a commencé après le COPIL du 20/10/16, avec une décision initialement prévue au COPIL de février 2017. Il s'avère que finalement il y a besoin de plus de temps, il est donc tout à fait possible, comme dit lors du dernier atelier, de reprendre des échanges sur ces derniers critères ajoutés et voir quels seraient d'autres critères pour permettre un choix final.

LEMEILLEUR Monica, maire de la commune Le Val David, pense qu'il faudra peut-être avancer un peu plus sur le projet, mais au même titre qu'il a été demandé les coûts et temps de parcours, il est nécessaire d'indiquer le nombre d'habitations ou le nombre d'hectares potentiellement impactés.

SNCF Réseau indique que ce point dépend énormément du tracé, qui sera étudié en Etape 2 et travaillé avec les territoires.

* * *

*

Conclusion de Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure :

Mme LAPARRE-LACASSAGNE remercie les participants pour leur participation et leur dynamisme dans les échanges.

Liste des participants à la commission consultative de Mantes- Evreux

13 février 2017

VILLE	NOM	Prénom	Institution
LE VAL DAVID	LEMEILLEUR	Monica	Maire
LOMMOYE	SAULE	Antoinette	Maire
ST-ILLIERS-LE-BOIS	NOEL	Claude	Maire
BOISSY-MAUVOISIN	JEAN	Thierry	Conseiller municipal - Finances, travaux & urbanisme
FAINS	BOISARD	Daniel	Maire
LE CORMIER	BIGNON	Sylvain	Maire
PACY-SUR-EURE	LEHONGRE	Pascal	Maire
PACY-SUR-EURE	METAYER	Jean-Pierre	Maire délégué de Saint Aquilin de Pacy
CIERREY	LEBRETON	Philippe	Conseiller municipal
HECOURT	DURO	Pierre	Maire
CRAVENT	JOUVERT	Jacky	Maire
CHAUFOR LES BONNIÈRES	CLEMENT	Gérard	Maire
JOUY-MAUVOISIN	LECRUBIER	Daniel	1 ^{er} adjoint au maire
AIGLEVILLE	MENARD	Patrick	Maire
AIGLEVILLE	BESSAC	Isabelle	Adjoint au maire
AIGLEVILLE	PIVA	Cécile	Conseillère municipale
VILLEGATS	ROUSSEAU	Christian	Adjoint au maire
BREUILPONT	BREMARD	Frédéric	Adjoint au maire
FONTAINE-SOUS-JOUY	HEBERT	Luc	Adjoint au maire
JOUY-SUR-EURE	NOËL	Gilbert	Maire
GADENCOURT	GUENEAU	Alain	Maire

VILLIERS EN DESŒUVRE	GRANIER	Anne	Adjointe au maire
CIERREY	MAUCOLIN	Bertrand	Adjoint au maire
SASSEY	DÉGARDIN	Claire	Conseillère municipale
LE PLESSIS HEBERT	HEROUARD	Claude	Conseiller municipal
VILLIERS EN DESŒUVRE	LANDAIS	Didier	Adjoint au maire
CHAIGNES	GRIMM	Guillaume	Maire
FONTAINE SOUS JOUY	POUCHIN	Jacques	Maire
CAILLOUET-ORGEVILLE	BIEUVILLE	Jean	Adjoint au maire
SAINT ILLIERS LA VILLE	FOURNIER	Jean-Louis	Maire
NEAUPHLETTE	COUDERC	Jean-Louis	Maire
CAILLOUET-ORGEVILLE	RIDARD	Jocelyne	Maire
GUICHAINVILLE	GENDRY	Joseph	Conseiller municipal
VILLEGATS	ELIE-PARQUET	Lysianne	Maire
LE VIEIL EVREUX	PERRIN	Marc	Maire
HUEST	MOLINA	Michel	Maire VP Evreux Portes de Normandie
CAILLOUET-ORGEVILLE	EGASSE	Natacha	Conseillère municipale
LE PLESSIS HEBERT	NUSBAUM	Nathalie	1 ^{ère} adjointe au maire
BOISSET LES PREVANCHES	DELATRE	Nicole	Maire
VAUX-SUR-EURE	POISSON	Pascal	Maire
LE PLESSIS HEBERT	QUEROLLE	Serge	Conseiller municipal
BREUILPONT	DE LOBKOWICZ	Wenceslas	Conseiller municipal Président de l'association OPTIFER ON

ORGANISME	NOM	Prénom	Fonction
DDTM Eure	LE GOFF	Stéphane	Responsable de la délégation territoriale
DDTM Eure	MARTIN	Pascale	Chef de service CACT et conseil au territoire
Département de l'Eure	ANTOINE	Céline	Responsable du pôle ingénierie aux territoires
Département de l'Eure	DUCHE	Frédéric	Président de Seine Normandie Agglomération
Département de l'Eure	SARRAIL	Bastien	Directeur adjoint – Direction de la mobilité
Département des Yvelines	TABART	Didier	MDO / Chargé de mission
DGITM	LAFFARGUE	Camille	Chargée de projet
DREAL Normandie	JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie
Préfecture de l'Eure	LEBRETON-DUVAL	Sandrine	Chargée de mission
Préfecture de Normandie	QUEMENEUR	Geneviève	Chargée de mission

Garante de la concertation

CHARVET	Anne-Marie	Commission nationale du débat public (CNDP)
---------	------------	---

Madame Charvet est joignable à l'adresse suivante anne-marie-charvet@orange.fr

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable Environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable Concertation, communication et relations extérieures	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Infrastructures Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
KAEMMERLEN	Cindy	AMO Général & Technique	I.M. Projet

Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Céline CUCHET à l'adresse mail suivante : celine.cuchet@reseau.sncf.fr