

## COMMISSION CONSULTATIVE Mantes - Evreux

### Synthèse

<b>Commission consultative Mantes – Evreux</b>	
<b>Date et lieu</b>	<b>Mardi 05 juillet 2016</b> <b>Préfecture de l’Eure – Salle Monet, Evreux</b> <b>18h00 – 20h00</b>
<b>Invités</b>	Présidence : Madame Laparre-Lacassagne Anne, secrétaire générale de la préfecture de l’Eure Conseils départementaux, Communautés d’agglomération et communautés de communes, Maires
<b>Nombre de participants</b>	<b>84 participants</b>
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer sur l’avancement du projet</li> <li>• Présenter les premiers résultats de l’analyse multicritère pour les zones de passages de la section Mantes-Evreux</li> <li>• Recueillir les avis des participants sur les différentes zones de passage</li> </ul>
<b>Principaux sujets abordés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude sur la modernisation du réseau existant</li> <li>• Diverses interrogations sur les critères et la méthodologie d’analyse multicritère</li> <li>• Visibilité globale sur le projet</li> <li>• Gare nouvelle d’Evreux</li> </ul>
<b>Support de présentation</b>	Diaporama : LNPN_2016-07-05_Commission Consultative Mantes-Evreux VF.pptx

## Compte-rendu

### **Ouverture de la commission consultative par Pascal MABIRE, chef de mission LNPN SNCF Réseau :**

Monsieur Mabire prie d'excuser la secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, Mme Anne Laparre-Lacassagne qui devait ouvrir la séance. Elle a été retenue par monsieur le préfet.

Les membres de l'équipe projet LNPN présents sont les suivants : M. Cédric Papin, responsable des études d'infrastructures ; Mme Céline Cuchet, responsable de la concertation, de la communication et des relations extérieures ; M. Julien Loiselay, responsable des études environnementales et M. Christophe Hurisse, responsable des études générales.

### **Intervention d'Anne-Marie CHARVET, préfet honoraire et garante de la concertation pour le compte de la CNDP :**

Madame Anne-Marie Charvet a été désignée garante par la CNDP. Ce n'est pas la première fois qu'elle participe aux commissions consultatives, en qualité de garant elle se doit d'être là et force de proposition, notamment pour identifier si des points ne sont pas suffisamment détaillés et mérite un travail complémentaire.

Elle rappelle sa situation de neutralité totale et qu'il ne lui appartient pas de juger du fond ou de l'opportunité du projet. Elle est présente afin de vérifier que des réponses sont apportées aux questions posées, même si ces réponses ne satisfont pas tout le monde.

Elle précise qu'in fine elle réalisera un rapport portant notamment sur la méthode de concertation. Elle s'assure que la totalité des catégories socio-professionnelles soient bien informées, sur la base d'échanges se déroulant dans la sobriété, le calme et le respect mutuel.

## **Présentation par SNCF Réseau, Pascal Mabire, chef de mission LNPN**

*Voir diaporama associé*

SNCF Réseau rappelle que cette réunion fait suite à la commission consultative du 22 mars 2016 et à l'atelier thématique du 24 mars 2016. Suite à cette présentation, des rencontres avec les EPCI concernés ont eu lieu. Il s'agit ici d'essayer de discrétiser les premières zones de passage grâce à un tout premier niveau d'analyse présenté en séance. Suite à la présentation, il est proposé un temps d'échange assez conséquent.

Le projet Ligne Nouvelle Paris Normandie est composé de deux phases. Ce projet est un outil de maillage du territoire qui doit permettre de meilleurs échanges à l'intérieur de la Normandie et entre la Normandie et l'Ile-de-France. Cela doit être réalisé en s'assurant de la régularité des trains et de la disponibilité de capacité. La notion de manque de capacité pourrait être traduite par « bouchon ferroviaire ». Actuellement, pour les usagers, on voit bien les difficultés à tenir l'horaire théorique dès l'arrivée sur le nœud de Mantes.

Le cadrage ministériel de fin 2013 définit trois sections prioritaires : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot. Il est rappelé les gains de temps cumulés que la LNPN doit apporter.

Les projets d'infrastructures de cette nature suivent un processus en entonnoir dans le temps pouvant paraître long à ceux qui attendent le projet. Le débat public de 2011-2012 a permis de définir la feuille de route pour le maître d'ouvrage.

Actuellement le projet est en cours d'étape 1, qui consiste en la définition des zones de passage. En mars 2016, ont été présentés les résultats d'études menant à l'établissement de faisceaux de passage de 1 à 3 km de large sur chacune des sections prioritaires. La feuille de route assignée par l'Etat est d'aboutir, à l'issue de l'étape 1, début 2017, au choix d'une zone de passage par section prioritaire.

Dans ce cadre, se tiennent des instances de gouvernance telle que le comité de pilotage qui est l'instance de décision. Le dernier COPIL s'est tenu le 04 mai 2016 et le prochain aura lieu fin septembre 2016. Le COPIL de la rentrée doit permettre d'élaguer les zones de passage présentant le moins d'intérêt pour en garder idéalement trois par section. L'analyse multicritère complète et le choix final de la zone de passage seront présentés et réalisés au deuxième semestre 2016.

SNCF Réseau revient sur les différentes étapes du processus : la présentation des zones de passage en mars et mai 2016, les rencontres avec les EPCI en mai et juin 2016, la présentation des premiers résultats de l'analyse multicritères en début juillet pour déboucher sur un comité de pilotage fin septembre.

Il est ensuite rappelé les éléments présentés en mars 2016 : les zones de passage ainsi que les besoins d'infrastructures associés. Suit une présentation des atouts et faiblesses des différents sites de gares nouvelles identifiés à ce jour.

## Présentation de la méthodologie de la démarche d'analyse multicritère et du calendrier associé par Julien Loiselay, responsable des études environnementales

L'analyse multicritères fait partie de la ligne directrice développement durable du projet. Pour éclairer ce choix, il a été mis en place un cap constitué de différents critères sur de multiples thématiques. Ces différents critères sont ensuite éclairés par des indicateurs.

Le cap s'articule autour de quatre axes :

- « **Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité et du bien-être de tous** » prenant en compte le service ferroviaire, les dessertes, la fréquence, les nuisances ainsi que les risques technologiques et naturels,
- « **Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial** », afin de construire un projet adapté aux projets des territoires traversés,
- « **Une infrastructure éco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les plus exceptionnels et ménage les activités humaines** », touchant les éléments environnementaux au sens large : enjeux naturels, agriculture, activités humaines,...
- « **Un investissement soutenable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance verte nationale** », s'intéressant à la question des coûts, de la socio-économie du projet à long terme.

Il est précisé que le comité de pilotage de septembre 2016 n'a pas pour objectif de prendre des décisions structurantes, en ne fermant aucun choix car l'analyse multicritères n'est pas complète à ce jour. Pour exemple, dans le cas de zones de passage permettant ou non des gares nouvelles, les deux choix seront conservés.

Le second temps de l'analyse multicritère se déroulera sur le second semestre et aboutira à une analyse complète des quatre axes, évalués sur l'ensemble des critères et indicateurs associés.

Il est ensuite présenté le premier jeu d'indicateurs utilisés pour l'analyse multicritère de cette réunion. Il est noté que les indicateurs environnementaux se basent sur la hiérarchisation des enjeux établie en concertation avec le territoire. Seuls les enjeux les plus forts sont pris en compte afin de faire ressortir les enjeux prégnants du territoire. Pour ces indicateurs, la réflexion se base sur le pourcentage qu'occupe cette thématique au sein de la zone de passage : plus ce pourcentage est faible, meilleure est la zone de passage.

## Présentation du premier niveau d'analyse pour le secteur C1 : Départ de Mantes et franchissement de l'Eure :

*Voir diaporama associé : Analyse des zones de passage Secteur C1*

L'indicateur « **Biodiversité protégé** » est assez homogène sur le secteur C1 et assez peu représenté sur le territoire. Des zones sont identifiées au niveau de la forêt de Rosny et du franchissement de l'Eure (zones Natura 2000,...).

Pour la **biodiversité d'intérêt**, il s'agit des territoires identifiés dans les schémas de cohérence territoriaux et de sites répertoriés par le bureau d'étude. La zone de passage **C1-Nord-A** est assez mauvaise comparée aux autres zones. Les zones de passage **C1-Sud**, au milieu, sont non-discriminées par cet indicateur. Les zones de passage **C1-Nord-C** et **C1-Nord-B** sont plutôt bonnes, avec un pourcentage un peu plus faible.

Pour l'indicateur « **Paysages et Patrimoine** », il n'y a pas de grosse différence entre zones de passages, elles sont toutes assez concentrées sur l'axe. Il y a un avantage non significatif pour les zones de passage **C1-Nord-B** et **C1-Nord-C**.

Concernant les **captages en eau potable**, les zones de passage **C1-Nord** ont un petit avantage car moins concernées par les captages de Buchelay.

Le pourcentage de **terres agricoles** ne permet pas de différencier les zones de passages qui sont toutes concernées par cet enjeu.

Pour le deuxième axe, l'indicateur « **Territoire & économie** » prend en compte les projets actuels et futurs, les grands équipements (hôpitaux, centrales électriques,...). La zone de passage **C1-Nord-A** contient plus d'éléments et sera un peu plus mauvaise que les autres faisceaux.

L'**acceptabilité locale** représente la compréhension du maître d'ouvrage suite aux différentes rencontres avec le territoire de cette section. Il en ressort, aujourd'hui, que la zone **C1-Nord-A** aurait le moins de soutien et la zone de passage **C1-Nord-B** serait la mieux positionnée. Cet éclairage est donné à l'instant t après la rencontre avec chaque EPCI (établissement public de coopération intercommunale) du territoire mais peut être amené à évoluer.

Sur l'axe « service ferroviaire de qualité », l'indicateur « **Nuisances** » représente le pourcentage occupé par les zones à vocation d'habitat. Sur cette section, ce point est très représenté sur les zones de passage, de manière égale et ne permet pas de discriminer les faisceaux entre eux. Les pourcentages des zones **C1-Nord** sont plutôt regroupés autour de Rosny, Pacy, avec des communes bien identifiées. Pour les zones **C1-Sud**, il s'agit plutôt d'habitat diffus.

L'indicateur « **Risques** » est peu représenté et non déterminant.

En termes de performance, l'indicateur sur les **temps de parcours** correspond à une comparaison des zones de passage les unes par rapport aux autres. Ce qui est particulier pour cet indicateur est qu'il est évalué aux deux horizons du projet : à l'horizon du projet prioritaire et du projet cible. Cette section de ligne nouvelle a pour vocation d'être empruntée par tous les trains rapides à l'horizon du projet cible, que ce soit vers Rouen - Le Havre et vers Caen - Cherbourg. A l'horizon prioritaire, la situation est un peu différente : il s'agit uniquement des trains en provenance ou allant à Evreux-Caen-Cherbourg. Les trains Paris-Rouen-Le Havre continuent d'utiliser à l'horizon prioritaire la ligne actuelle.

Les études se basent sur des hypothèses de vitesse, de linéaires. A ce stade, il se dégage une hiérarchie entre les zones de passage **C1-Nord** et **C1-Sud**, en faveur de ces dernières. La différence en valeur absolue, à l'horizon prioritaire, est d'environ 1 minute entre la meilleure et la moins bonne. A l'horizon du projet cible, l'enjeu est un peu plus important avec des trains très rapides en provenance de Paris

sur la base d'un contournement qui se raccorderait mieux aux zones de passage **C1-Sud**. La différence ici est de l'ordre de 2 à 3 minutes.

Ces temps de parcours vont peser sur le bilan socio-économique du projet. Il est rappelé que sur la section Paris-Mantes, la minute gagnée rapportée au nombre de voyageur, « coûte » plusieurs dizaines de millions d'euros.

Après les avantages économiques, il convient de parler des **coûts d'investissements**. Il y a une différenciation assez nette entre les familles de zones de passage **C1-Nord** et **C1-Sud**, la dernière apparaissant comme moins coûteuse.

La famille **C1-Nord** se raccorde dans le secteur de Rolleboise, sur la ligne existante en provenance de Rouen. Cette ligne est la plus chargée, même à l'horizon LNPN. De ce fait, il est nécessaire de doubler cette ligne entre Mantes, Rosny et jusqu'au secteur de Rolleboise, ce qui est particulièrement coûteux. Pour cette famille, le parti d'aménagement choisi est de contourner la zone forestière de Rosny pour ensuite rejoindre le couloir dans le secteur de l'autoroute A13. Dans ce cadre, on s'inscrit dans un contexte géographique assez compliqué et chahuté. Un tunnel relativement long s'impose pour s'extraire des contraintes naturelles du relief et de l'autoroute. Ceci entraîne un coût plus important.

Les scénarios **C1-Sud** sont rattachés à la ligne actuelle de Caen, moins chargée, sans besoin à l'horizon futur de renforcement de doublement de la ligne. Par ailleurs la topographie de cette famille est plus favorable.

Sont ensuite présentées les synthèses par zone de passage de tous les indicateurs présentés. Plus l'aire est grande, meilleure est la zone de passage.

### **Secteur C2 : Arrivée à Evreux**

*Voir diaporama associé : Analyse des zones de passage Secteur C2*

Le critère « **Biodiversité protégée** » n'est pas représenté sur ces zones de passage.

Les critères de « **Biodiversité d'intérêt** » et « **Paysages et patrimoines** » donnent des résultats similaires pour les deux zones.

Sur les **captages eau potable**, les deux zones de passage ont des résultats identiques et ce n'est donc pas discriminant pour le secteur C2.

Les **terres agricoles** occupent une grosse partie des zones de passage. La zone **C2-Nord** est moins bonne que la **C2-Sud**, avec beaucoup plus de terres agricoles à très fort potentiels présents dans la **C2-Nord**.

La thématique « **Territoire & Economie** » est présente sur ce territoire, mais assez faiblement et ne sera pas discriminante.

L'**acceptabilité locale** pour la section C2 favorise un peu plus la zone de passage **C2-Sud** au motif d'une gare nouvelle au plus proche de l'agglomération d'Evreux.

En termes de **nuisances**, la zone de passage **C2-Nord** contient plus de zones habitées que la zone **C2-Sud**, cependant les deux zones restent fortement habitées.

Il n'y a aucun enjeu majeur identifié sur cette section concernant l'indicateur « **Risques** ».

Au niveau des **temps de parcours**, il faut différencier les deux options possibles de la zone de passage C2-Nord : passage à l'ouest ou à l'est de la base aérienne militaire. Comme pour le secteur C1, cette section de ligne nouvelle accueille les trains entre Paris-Evreux-Caen-Cherbourg à l'horizon prioritaire et pour partie également les trains Rouen-Le Havre à l'horizon cible. A l'horizon prioritaire, il y a un avantage aux zones de passage **C2-Nord**, que ce soit est ou ouest base, par rapport à la zone **C2-Sud** d'environ une minute. A l'horizon cible, cette différence a tendance à s'amplifier avec une zone de passage C2-Sud moins performante de 1,5 à 2 minutes que la moins performante des zones de passage C2-Nord.

Concernant **les coûts de l'infrastructure**, ne sont considérées que les branches prioritaires apparaissant en traits pleins. A l'horizon prioritaire, les coûts sont assez similaires, avec un léger détachement pour la zone de passage **C2-Nord Est base** qui s'avère finalement un peu plus coûteuse, notamment à cause d'une certaine sinuosité et de la potentialité de réalisation d'un triangle ferroviaire. Le scénario **C2-Sud** rencontre une certaine densité de villages apportant des contraintes et un impact coût. Cette analyse ne prend pas en compte de coûts liés à une éventuelle gare nouvelle.

La potentialité de gare nouvelle induit des coûts supplémentaires dès l'horizon prioritaire avec la réalisation de mesures conservatoires. Ces mesures correspondent à l'élaboration d'une ligne nouvelle à l'horizon prioritaire en gardant la possibilité d'une gare à l'horizon cible. Cette potentialité de gare nouvelle provoque des différences assez fortes entre zones de passage.

Le scénario **C2-Sud** prend en compte la potentialité d'une gare interconnectée avec la ligne existante. Il vient tangenter le réseau existant de manière à créer une gare accessible aux trains de la ligne nouvelle et permettant la création de correspondance ferroviaire vers la gare centre. Cette gare nécessite un coût de réalisation plus important.

La synthèse est présentée pour les trois options : la zone de passage C2-Sud et les deux possibilités au sein de la zone C2-Nord : passage à l'ouest ou à l'est de la base aérienne.

\* \* \*

\*

## Questions / Réponses :

**Jacques POUCHIN, maire de Fontaine sous Jouy,** reprend la somme des gains affichés et n'arrive pas à l'objectif de 10 minutes assigné à SNCF Réseau.

**SNCF Réseau** explique que l'indicateur n'est pas le gain de la ligne nouvelle par rapport au réseau existant, mais de la différence entre la zone de passage la moins performante et la plus performante. Le gain de 10 minutes est un ordre de grandeur qui va dépendre de l'horizon dans lequel l'on se place, du type de train et de la desserte. Il s'agit de 10 minutes de gains plus ou moins la variabilité entre les zones de passage. La section permet de gagner 10 min, la plus mauvaise combinaison possible de zones de passage pourrait offrir 6 à 7 minutes de gains.

**Thomas BREBION, Conseiller municipal de la ville de Jeufosse,** se demande pourquoi SNCF Réseau ne prend jamais en compte les temps de parcours dans les petites communes, avec des habitants qui vont faire cinq kilomètres de plus pour aller chercher un pont, etc. Est-ce normal que les temps de parcours en plus des administrés ne soient pas intégrés ?

**SNCF Réseau** indique que ces éléments seront considérés dans l'analyse socio-économique. Cette analyse prend en compte les voyageurs dans les trains, ainsi qu'autour des gares nouvelles car c'est souvent, pour les communes, l'occasion de réorganiser ses transports en commun. Le principe est qu'il faut toujours plus de gains que de pertes pour la collectivité, mais il peut y avoir ponctuellement des gens qui ne gagnent pas.

Sur un projet comme celui-là, il y a des rétablissements routiers sur la majorité des axes et également des aménagements pour le monde agricole.

**Yves ROCHETTE, maire de Ménilles et vice-président de la CAPE,** souhaiterait des explications complémentaires sur le critère zone d'activité économique.

**SNCF Réseau** précise que cela prend en compte toutes les zones d'activité actuelles, les zones d'activités futures qui ont pu être récupérées. La grande majorité des zones d'activités futures ont été identifiées.

**Yves ROCHETTE, maire de Ménilles et vice-président de la CAPE,** note qu'il y aura un point à faire avec la CAPE pour confirmer l'exhaustivité de ces données.

**Laurence LAMY, Conseillère municipale du Plessis-Hebert,** s'interroge sur la teneur des trois scénarios qui seront gardés par SNCF Réseau.

**SNCF Réseau** a prévu de présenter l'analyse des zones de passage sans faire de conclusions en séance. Il est attendu ensuite un retour de la part des élus pour éliminer certaines zones de passage. Si l'analyse ne permet pas de réduire à trois zones de passage, il est possible d'en garder un petit peu plus.



Le propos de la réunion d'aujourd'hui est de donner le plus grand nombre d'informations aux participants, avec des exemples visuels pour recueillir le retour des élus sur les zones de passage à écartier ou à garder.

**Jean BIEUVILLE, Conseiller municipale de Caillouet-Orgeville**, souhaiterait avoir la comparaison avec la réutilisation de la ligne existante et se demande s'il n'est pas possible de gagner quelques minutes de cette manière-là.

**SNCF Réseau** ne va pas revenir sur l'historique du projet (Shunt Bussereau,...). La réutilisation de la ligne actuelle ne correspond pas aux objectifs de performance.

Lorsque l'on parle de réseau existant, on peut parler de créations de voies nouvelles le long du réseau existant soit pour libérer de la capacité, soit pour avoir des tracés de voies compatibles avec les vitesses. Comme au niveau routier, plus les vitesses sont importantes, plus les rayons de courbure sont grands. Si l'on cherche à créer des lignes nouvelles correspondant en vitesses et aux besoins d'aménagements du territoire, très rapidement les voies s'écartent et peuvent créer des délaissés avec des impacts sur l'urbanisation à proximité des voies. Cela peut créer beaucoup de difficultés d'insertion.

L'autre option peut être de réaliser des relèvements de vitesse. C'est parfois fait dans certaines zones sans lignes nouvelles. Pour les mêmes raisons de tracés de voies, lorsqu'il y a des tunnels ou ouvrages d'arts il faut les refaire. En effet, ces ouvrages sont créés pour un passage à une certaine vitesse. De plus, cette option impacte la circulation existante avec des ralentissements pour les voyageurs pendant des années. Cela est le cas en ce moment avec des ralentissements à Vernouillet / Verneuil pour les travaux préparatoires à EOLE. Par ailleurs, lorsque sur une même ligne il y a des trains rapides et des trains de dessertes fines, il y a des problèmes de performance du réseau. C'est possible lorsqu'il n'y a pas beaucoup de trains mais cela n'est pas possible avec une politique de desserte. Sur des tronçons petits, c'est sans doute un sujet à regarder. Pour des tronçons de 60 km, cela va entraîner des coûts d'infrastructures et peu de gains de temps de parcours.

**Wenceslas DE LOBKOWICZ, Conseiller municipal de Breuilpont**, souhaiterait soutenir cette approche. Il croit que des positions de principes sont intéressantes mais mériteraient d'être chiffrées en termes de coûts d'investissement et de temps de parcours pour pouvoir comparer de manière claire la ligne nouvelle et la ligne existante. Il craint que tout cela ne soit basé sur un a priori, reposant sur des principes non démontrés, cet a priori étant qu'il faut à tout prix avoir une ligne nouvelle. Pour convaincre que l'un ou l'autre des scénarii est meilleur il faudrait pouvoir comparer avec la rénovation de l'infrastructure existante.

Il a une autre question sur la méthode en ce qui concerne la sauvegarde des forêts. Il constate que les forêts publiques sont sanctuarisées et s'interroge sur une discrimination non démontrée entre les forêts publiques sanctuarisées et les forêts privées sacrifiées.

**SNCF Réseau** indique que les forêts privées ne sont pas sacrifiées par rapport aux forêts publiques, c'est juste que certaines forêts publiques font l'objet de protections réglementaires tels que les zones Natura 2000 ou les arrêtés de protection des biotopes. Dans les indicateurs, la zone de passage C1-Nord-A est très mauvaise car il y a un passage au sein de la forêt de Pacy.

**Marc MORILLON, maire de Fauville**, s'interroge sur l'implantation de la gare nouvelle. Il découvre que le futur réseau c'est aussi Rouen et pensait que c'était Paris-Caen. Cette implantation va être liée aux choix de ces réseaux ciblés. Il souhaiterait des compléments sur les critères de choix d'implantation de la future gare.

**SNCF Réseau** revient sur la diapositive correspondante de la présentation. Il y a une orientation plutôt est base ou ouest base. Historiquement, le projet LNPN, au débat public, avait des options d'implantations larges dont certaines plus éloignées. Postérieurement au débat public, il a été proposé de ne travailler que sur des scénarios appelés « B » ou « AB » avec des gares se rapprochant d'Evreux. Une fois cette construction posée, SNCF Réseau, à partir de la concertation, a souhaité introduire un nouveau scénario de passage encore plus proche d'Evreux à l'ouest de la base. Là-dessus ont été fondées les différentes hypothèses de localisation.

Pour la famille Est (numéros 1 et 2), en bleu marine, seuls deux sites ont paru intéressants à prendre en considération. Le premier, nommé « Sassez » est sur la branche cible. Il est noté que cela ne signifie pas que la gare nouvelle se situe sur cette commune mais permet à chacun de repérer cette option. La deuxième localisation est plus proche de la nationale. Cette gare est assez éloignée de l'agglomération, en zone rurale, sans équipements particuliers. A ce jour, de l'analyse de SNCF Réseau, il n'y a pas d'autre raison pour la justifier que le fait qu'il s'agit d'un scénario à l'est.

Il y a ensuite une implantation compatible avec un scénario ouest (numéro 4) qui est positionnée non loin de la nationale 13 et rapprochée de la base aérienne.

La localisation décrite dans la présentation des indicateurs C2 (numéro 5) est en interconnexion et alignée avec le réseau existant dans le secteur compris entre Cracouville et le Coudray.

Enfin, s'est posée la question d'une gare localisée sur la branche cible, dans un secteur au nord-est de Gravigny.

**Jacques POUCHIN, maire de Fontaine sous Jouy**, se questionne sur la nécessité d'une nouvelle gare. Lors de la réunion du mois de mars, il y avait un certain consensus dans la salle sur l'inutilité de cette gare.

**SNCF Réseau** éclairera cette gare toujours sur les aspects socio-économie du projet. On se doit de montrer l'utilité publique du projet pour assurer le rapport qualité / prix du projet d'où la notion de temps de parcours, de capacité, d'offres libérées sur la ligne existante. Une gare nouvelle doit se justifier par des voyageurs, des correspondances,... C'est le rapport entre la balance du poids et des bénéfices qui fait la décision publique. Pour exemple, le positionnement de la gare de la Défense, initialement

imaginé sous le CNIT et décalé de proche en proche jusqu'à Nanterre-Les-Groues, impliquait pour rejoindre le quartier d'affaires de faire 10 minutes de métro ou 20 minutes de marche. Lors du comité de pilotage du 04 mai 2016, au vue du coût de 1 milliard – 1,5 milliards, il n'était pas raisonnable de poursuivre dans cette direction.

Pour revenir au choix des gares, il y a un certain nombre de coûts intrinsèques à prévoir en amont de la création de la gare sur la ligne nouvelle afin de ne pas avoir à recasser les infrastructures.

Les éléments seront amenés par SNCF Réseau au Comité de Pilotage pour proposition d'arbitrage.

**Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP,** en tant qu'observateur, se rend compte que par rapport à la précédente réunion, les participants ont presque été inondés d'informations. Le point clef auxquels les participants sont confrontés c'est que non seulement on regarde ce qui est le moins pénalisant à l'horizon section prioritaire mais que surtout l'on regarde ce qui sera le plus performant à l'horizon définitif. Elle reconnaît que c'est difficile, car il est humain de regarder d'abord ce qui est à côté, le plus proche, les inconvénients avant l'intérêt in fine du projet. L'idéal eu été d'avoir un financement permettant de ne pas passer par une phase intermédiaire et d'aller directement au projet cible. La lisibilité du projet global aurait alors permise de mettre plus en évidence un intérêt général et de moins s'arrêter sur les inconvénients. Une réflexion précédente l'a frappé : il n'y a à cette échelle-là aucun intérêt à gagner deux minutes. Il s'agit d'un débat citoyen compliqué, à un horizon relativement long et confronté à des intérêts particuliers, que ce soient les gênes aux habitants, la consommation de terres agricoles, ou le coût du projet. Elle souligne que toutes les réflexions émises sont excellentes mais pense que si le débat reste calé là-dessus il ne va pas être possible de donner une orientation.

Elle aimerait que ce soir il soit possible de sortir en disant « cela non, c'est trop contraignant, pour telle ou telle raison », ces raisons devant être vues à l'horizon prioritaire mais aussi à l'horizon cible. Elle souhaiterait identifier lors de cette réunion les éléments structurants dont, soit les participants ne veulent absolument pas, soit au contraire ceux qu'ils jugent indispensables. Il n'est pas possible maintenant de reprocher au Maître d'Ouvrage de ne pas faire d'études assez complètes, sauf peut-être à compléter sur le secteur agricole si tel est le besoin. Elle trouve que cela piétine et que chacun reste sur des positions qui ont été exprimés. Elle émet l'hypothèse que SNCF Réseau soit allé trop vite dans la présentation.

Elle revient sur la nécessité pour chacun d'exprimer son sentiment vrai afin de ne pas piétiner et démultiplier les réunions pour rien.

Elle avoue avoir été très surprise par la discussion qui aurait pu dégénérer sur la gare nouvelle de La Défense, au vue des enjeux financiers et politiques, et qui a débouché sur une position positivement éclairée. Elle aimerait qu'il en soit de même pour la discussion sur cette section, qui, elle le rappelle, s'intègre dans un projet global.

**Raphaël NORBLIN, adjoint au maire de Fontaine sous Jouy,** entend les propos de Mme Charvet et y adhère complètement. Il souhaite se projeter à la place de ses administrés qui sont dans des zones rurales. Il n'en entend pas beaucoup qui lui disent « Super on va gagner 10 minutes pour aller à Paris », tout au plus un administré qui pourrait attirer des ingénieurs dans son entreprise à Pacy-sur-Eure.

Cependant, il n'est pas sûr que ce soit la majorité des gens qui trouvent un intérêt dans ce projet au niveau des zones rurales. Il pense qu'il y a effectivement un intérêt pour les ébroïciens, pour les rouennais, pour les caennais. Il note un gros point sur le gain de temps, avec Paris-Mantes qui est le goulot d'étranglement et ne pense pas que le goulot se situe sur le Mantes-Evreux, peut-être sur le Mantes-Rouen. S'il est libéré de l'espace sur Paris-Mantes, peut-être que cela améliorera la situation après, ou pas. Il interpelle SNCF Réseau et demande des éléments afin d'être convaincu. Au vue des centaines de millions d'euros que cela va coûter, il s'interroge. De plus, il lui semble qu'initialement la LNPN devait libérer de l'espace pour le fret, pour que Le Havre soit le port de Paris, or il n'en entend plus parler. Il ne suit pas SNCF Réseau sur les temps de parcours par rapport à l'impact sur la qualité de vie. De plus, à la réunion précédente il se souvient que SNCF Réseau avait précisé que les gares nouvelles n'étaient pas sûres. Au vue de la présentation, il lui semble qu'au contraire c'est certain, puisque les schémas sont fonction d'implantations potentielles de gares.

**SNCF Réseau** remercie M. Norblin de son analyse et de la franchise de son propos. Paris-Mantes est effectivement gagnant pour tout le monde. Le sujet est l'impact sur le territoire pour Mantes-Evreux et il reconnaît l'expertise locale de M. Norblin. Il n'est cependant pas possible de faire des gares sans voies pour les reliées. Aujourd'hui, il y a de plus en plus de cars Macron permettant de rejoindre La Défense pour 9, 10, 15 euros. Si l'on se projette dans un aspect citoyen, est ce qu'avoir des bus à la queueleuleu sur l'A13 est un choix ? Le choix de la réalisation ou non d'une gare nouvelle d'Evreux à l'horizon cible n'est pas décidé. Il est cependant nécessaire d'éclairer l'impact sur le projet prioritaire aujourd'hui, car le choix à cette horizon peut impacter l'horizon définitif.

**Xavier HUBERT, vice-président de Grand Evreux Agglomération en charge de l'aménagement du territoire et conseiller départemental d'Evreux,** indique qu'au conseil communautaire il y a eu un débat important. Le projet LNPN est un élément essentiel de développement et d'attractivité pour Evreux. Il faut évidemment penser à la qualité de vie des communes traversées mais il lui semble indispensable, afin d'assurer le développement économique et l'attractivité d'Evreux et sa région, de favoriser le développement de la ligne.

Sur la deuxième gare, il a des inquiétudes au vu des implantations présentées. Il souhaite que la ligne nouvelle arrive à Evreux. Il est convaincu que cette deuxième gare est une bonne chose et devrait permettre de relier Evreux et Rouen par le train ce qui n'est pas le cas actuellement. Tous les scénarios de gares éloignés d'Evreux ont de forts inconvénients : tout d'abord Evreux ne sera pas sur la ligne et le bénéfice d'attractivité sera limité, de plus les temps pour relier le centre-ville d'Evreux à partir d'une gare éloignée seraient bien plus importants que les quelques minutes de temps de parcours perdus avec une gare plus proche. Le GEA a donc comme préférence un scénario de gare à Evreux ou à proximité d'Evreux comme pour le scénario 5. De plus, il précise qu'une étude est actuellement en cours et propose une gare à la périphérie d'Evreux, à Nétreville et combinerait un grand nombre d'attraits. Une seconde gare oui, mais à Evreux ou à la périphérie d'Evreux, faute de quoi Evreux ne profitera pas vraiment de cette ligne nouvelle.

**SNCF Réseau** remercie M. Hubert pour son intervention et précise qu'actuellement la gare en tant que telle n'a pas été étudiée. Seuls les positionnements ont été étudiés.

**Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP,** retient que ce qui est demandé n'est pas forcément d'étudier dans le détail ce sujet. Elle souligne le fait que la remarque de M. Hubert n'est pas neutre et qu'il s'agit d'une observation s'inscrivant dans le long terme. On prend en compte une deuxième gare qui aura des fonctions qui ne peuvent être apportées par la ligne nouvelle ou la gare actuelle, cette dernière conservant des fonctions à l'horizon prioritaire et cible. Elle pense qu'il n'est pas interdit au niveau des patatoïdes de revoir les emplacements des futures potentielles gares plus près de la gare d'Evreux.

Sans rentrer dans le détail, il faudrait que SNCF Réseau regarde la faisabilité et le positionnement, si ce n'est optimal, mais acceptable d'une nouvelle gare potentielle et qui remplisse les conditions décrites par monsieur le conseiller. Le deuxième point est qu'à partir du moment où il y a cette deuxième gare, il faut déterminer ce qu'elle pourrait apporter pour que cette zone redeviennent en termes d'aménagement du territoire une zone attractive.

Elle pense qu'il est important de combiner la présentation micro de la section et macro du projet global afin de regarder la totalité des aspects.

Elle note également qu'à partir du moment où l'on parle de gare à proximité, cela veut dire zone urbaine et donc impacts sur le territoire. Elle insiste sur le fait que les élus du territoire ont pour rôle de remonter les observations de leurs administrés mais également d'expliquer.

**Luc HEBERT, adjoint au maire de Fontaine sous Jouy,** revient sur les interrogations du monde agricole. Il rappelle le chiffre de 11 ha au kilomètre de prélèvement de foncier. Le Grenelle devait limiter le prélèvement de terre : un département disparaît tous les 10 ans. En Allemagne, la limitation du prélèvement foncier serait une priorité. Il demande donc, à la suite des demandes faites lors de deux interventions précédentes et des demandes d'élus cauchois, à avoir des chiffres sur la réhabilitation de la ligne actuelle. Ce serait prendre en compte un desiderata des agriculteurs sur ce prélèvement foncier.

**Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP,** retient ce qui est dit et pense que si le bât blesse quelque part c'est parce qu'il y a la problématique très importante du monde agricole. Elle propose la constitution d'une commission ad hoc avec uniquement le monde agricole : les représentants des différentes branches d'agriculture avec les représentants syndicats du monde agricole, les chambres d'agriculture, et un représentant de l'état. L'objectif est de faire une étude pour apporter un complément d'information aux interrogations posées. En sa qualité de garante, elle souhaiterait qu'une somme soit consacrée à cet effet, accordé par le ministère et coordonnée par elle. Cela doit permettre d'éclairer et de bien évaluer cette problématique.

**SNCF Réseau** sent bien qu'il y a deux expertises différentes : locale et ferroviaire. L'éclairage de ce sujet, de préférence par des organismes experts et indépendants, permettra d'éclairer ce point sans que cela ne retarde la feuille de route transmise par l'Etat à SNCF Réseau.

**Pascal LEHONGRE, Conseiller départemental du canton de Pacy-sur-Eure et Maire de Pacy-sur-Eure,**

ne souhaite pas revenir sur ses trois rencontres avec SNCF Réseau lors desquelles il a émis des avis défavorables qui ont été repris dans la salle. Il est étonné de choisir le barreau le moins mauvais tout en ne sachant pas où l'on va aboutir. Il a l'impression que l'on avance barreau par barreau, par 60 km, en convainquant 10 000 personnes. Après, l'on regarde le barreau suivant, vers Rouen, vers Bernay avec à nouveau 60-70 km. La dernière fois au conseil départemental où SNCF Réseau était présent, la conseillère du Neubourg a découvert que peut-être il y aurait une ligne à grande vitesse qui allait passer sur son territoire. Il demande donc pour se prononcer, sans aller dans un schéma très précis, une image complète du projet. Initialement le projet devait aller jusqu'au Havre, aujourd'hui il s'arrête à Yvetot. Il a l'impression que l'on avance barreau par barreau, sans avoir une image complète et que pour se prononcer sur ce barreau il est nécessaire d'avoir une visibilité sur la suite vers Caen.

**SNCF Réseau** rappelle que les études menées répondent à la décision du ministre et que les questions sur le phasage du projet ne sont pas à poser à SNCF Réseau. Il regrette que le débat se focalise sur une gare potentielle qui doit être traitée en étape 1. Il rappelle qu'à ce stade là les deux zones de passage C2 sont maintenues. Il est d'accord avec le fait que d'ici à la fin de l'étape 1 ce sujet doit être éclairé, lors du deuxième semestre 2016. Seront proposés au comité de pilotage les éléments d'analyse et si possible le ressenti du territoire afin qu'il prenne une décision, en tant que prescripteur au ministre. Il comprend que toutes les réponses ne sont pas là, mais dans la mesure où il n'y a pas de décision à prendre sur ce secteur C2 à ce jour, les éléments complémentaires seront apportés au deuxième semestre.

SNCF Réseau revient sur le fait que sur le secteur C1 il y a un choix à faire, dans la mesure où cela ne crée pas de crispation sur le territoire.

Le chef de mission remercie le conseiller de son intervention, notamment suite au long débat tenu lors du conseil départemental et confirme que les différentes délibérations ont été prises en compte.

**Wenceslas DE LOBKOWICZ, Conseiller municipal de Breuilpont,** approuve d'une part la création d'un comité ad hoc sur la question agricole. Il compléterait peut-être la proposition en incluant un représentant de la profession sylvicole afin que tout le secteur primaire soit représenté.

Il poursuit en indiquant que lors de ses lectures sur la LNPN, il a lu un rapport de la Cour des comptes d'octobre 2014 dont il n'est à aucun moment fait état dans la méthodologie. Il cite ce rapport : « un modèle à bout de souffle, au coût devenu non soutenable ». Il a entendu parler de la soutenabilité mais pas comment celle-ci est prise en compte. De plus, la Cour des comptes a fait huit recommandations et il s'attendait dans les différents critères à voir apparaître des réponses à ces recommandations. A la lumière de l'annulation de déclaration d'utilité publique d'un trajet d'une LGV prononcée par le Conseil d'Etat au printemps de cette année en se basant sur ces recommandations, il lui paraît important d'en tenir compte afin d'éviter le même sort à ce projet.

**SNCF Réseau** confirme que tout le monde a bien en tête le contexte qui a fait l'objet de la décision du Conseil d'Etat. La soutenabilité technique et financière est abordée dans les éclairages socio-économiques produits avec d'un côté les coûts (d'investissement principalement mais auxquels peuvent être ajoutés les coûts d'exploitation) et de l'autre les bénéfices pour la société. Soit il y a un vrai bénéfice et l'on peut décomposer par tronçon, soit ce n'est pas le cas. Dans tous les cas, SNCF Réseau apportera les éléments. Il est confirmé que ces éléments sont regardés « sous la loupe » avec une attention particulière sur les hypothèses de dessertes, en lien avec les Autorités Organisatrice des Transports. La directive Royal intègre des éléments de type plus sociétal, non monétarisables à cette évaluation. On est bien ici dans la logique d'une analyse multicritère des bénéfices pour la société au sens large.

**Wenceslas DE LOBKOWICZ, Conseiller municipal de Breuilpont**, pense qu'il serait possible de tomber d'accord sur une méthode abstraite, qu'il faut cependant appliquer. Il revient sur la conclusion numéro sept du rapport : « concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport aux projets de développement ». Dans ce cadre, l'étude sur l'optimisation du réseau existant lui semble d'une nécessité absolue.

**SNCF Réseau** entend ce point d'autant plus que le poste précédent du chef de mission était de cette nature en Ile-de-France. SNCF Réseau attire cependant l'attention sur le fait que ces travaux sont reliés au nombre de voyageurs transportés. Le réseau est d'abord modernisé là où il y a le plus de monde.

Il y également là la notion de capacité libérée pour des voyageurs ou de fret, ce que ne permet pas la modernisation du réseau.

**Marc PERRIN, maire du Vieil Evreux**, était déjà intervenu lors de la réunion du 22 mars 2016. Il trouve que cela va très vite avec une présentation des zones de passage le 22 mars, sans projets d'implantations de gares nouvelles. Ce soir il découvre qu'il y a deux projets d'implantation sur la commune : numéros 4 et 5. Mme Cuchet a parlé de phase de concertation avec un délai pour donner son avis sur les éléments. Il a entendu en séance parlé d'un comité de pilotage en fin septembre et voit mal comment se réunir, en pleine période d'été pour étudier les éléments apportés. Il souhaite connaître le délai pour faire un retour sur ces faisceaux et également les choix qui seront pris cet automne. Il lui semble que ce seront des choix stratégiques, à vision 2050, puisque l'on retire des faisceaux.

**SNCF Réseau** précise que la feuille de route donnée par le préfet coordonnateur de la Vallée de Seine est idéalement, au COPIL de septembre, d'isoler trois zones de passage par section prioritaire. Les deux zones de passage sur la commune du Vieil Evreux sont maintenues. Si les éléments rassemblés ne sont pas suffisant pour faire un choix, alors il sera gardé plus que trois zones de passage par section.

Au deuxième semestre, l'analyse complète sera alors faite sur l'ensemble des zones de passage conservées, avec le risque de se perdre un peu si le nombre de zones de passage n'est pas limité. Le sujet de la gare sera traité au deuxième semestre. Il n'y a pas de choix discriminants qui seront fait à ce niveau : par exemple il ne sera pas supprimé une famille complète de zones de passage (C1-Nord

ou C1-Sud par exemple). Le comité de pilotage de début 2017, avec les analyses complètes, prendra la décision d'une seule zone de passage préférentielle par section.



**Conclusion de SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :**

A l'issue du COPIL de septembre 2016 avec la proposition idéalement de trois zones de passage par section, il y aura le lancement d'une troisième vague de concertation devant permettre le passage de trois zones de passage à une seule. Le site CARTICIPE sera relancé dans ce contexte.

L'idée est ensuite de passer des zones de passage aux scénarios de projet qui sont des combinatoires de zones de passage sur chaque section prioritaire. Cela doit permettre de donner une continuité au projet, c'est à dire d'associer une zone de passage par section pour construire un ensemble cohérent, autour notamment d'un scénario de desserte global. Ces scénarios donneront des analyses différentes au regard de l'insertion, des temps de parcours.

L'objectif est de tenir un comité de pilotage tout début 2017 pour proposer ensuite au ministre une zone de passage par section prioritaire. En étape 2, il sera ensuite recherché un tracé dans les zones de passage sélectionnées.

SNCF Réseau remercie les participants pour leurs contributions et rappelle les coordonnées de la mission pour les retours sur les zones de passage surtout sur les zones à évincer.

\* \* \*  
\*

## Liste des participants à la commission consultative

### de Mantes-Evreux

05 juillet 2016

VILLE	NOM	Prénom	Institution
AIGLEVILLE	VALLENGELIER	Béatrice	Adjointe au maire
AIGLEVILLE	MENARD	Patrick	Maire
AIGLEVILLE	BESSAC	Isabelle	Adjointe au maire
BLARU	ROLLIN	Joëlle	Maire
BOISSY-MAUVOISIN	HARENT	Jean-Michel	Conseiller municipal
BREUILPONT	BERNARD	Frédéric	Adjoint au maire
BREUILPONT	DE LOBKOWICZ	Wenceslas	Conseiller municipal
CAILLOUET ORGEVILLE	HARANG	Bruno	Conseiller municipal
CAILLOUET ORGEVILLE	BRETON	Daniel	Adjoint au maire
CAILLOUET ORGEVILLE	RIDARD	Jocelyne	Maire
CAILLOUET ORGEVILLE	BIEUVILLE	Jean	Conseiller municipal
CAILLOUET ORGEVILLE	EGASSE	Natacha	Conseillère
CHAIGNES	GRIMM	Guillaume	Maire
CHAIGNES	CHARPENTIER	Jérôme	Conseiller municipal
CHAUFOUR LES BONNIERES	CLEMENT	Gérard	Maire
CIERREY	BARRAL	Fernand	Maire
CIERREY	LEBRETON	Philippe	Conseiller municipal
CIERREY	HAMON	Dominique	Adjoint au maire
Département des Yvelines	TABART	Didier	Direction des Mobilités - Chargé de mission
DOUAINS	UGUEN	Bernard	1 <sup>er</sup> adjoint au maire
Evreux	LEFRAND	Guy	Maire
FAUVILLE	MORILLON	Marc	Maire
FONTAINE-SOUS-JOUY	HEBERT	Luc	3 <sup>e</sup> Adjoint au maire
FONTAINE-SOUS-JOUY	POUCHIN	Jacques	Maire
FONTAINE-SOUS-JOUY	NORBLIN	Raphaël	1 <sup>er</sup> Adjoint au maire
GUICHAINVILLE	BIBES	François	Maire et Vice-Président du Grand Evreux Agglomération, Enseignement supérieur et Recherche
GUICHAINVILLE	LOUVEL	Daniel	Conseiller municipal
HÉCOURT	DURO	Pierre	Maire
HUEST / GEA	MOLINA	Michel	Maire et vice-président du GEA
JEUFOSSE	BREBION	Thomas	Conseiller municipal
JOUY-MAUVOISIN	LECRUBIER	Daniel	Adjoint au maire
JOUY-SUR-EURE	NOEL	Gilbert	Maire
LA TRINITÉ	FEUVRAIS	Martial	Maire
LA TRINITÉ	FOUCHER	Annie	Conseillère municipale
LE CORMIER	BIGNON	Sylvain	Maire

LE PLESSIS-HEBERT	POTEL	Jacqueline	Adjointe au maire
LE PLESSIS-HEBERT	KAESSER	Michel	Maire
LE PLESSIS-HEBERT	HEROUARD	Claude	Conseiller municipal
LE PLESSIS-HEBERT	QUEROLLE	Serge	Conseiller municipal
LE PLESSIS-HEBERT	NUSBAUM	Nathalie	Adjointe au maire
LE PLESSIS-HEBERT	LAMY	Laurence	Conseillère municipale
LE VAL DAVID	CONFAIS	Stéphane	Conseiller municipal
LE VIEIL-EVREUX	PERRIN	Marc	Maire
LOMMOYE	SAULE	Antoinette	Maire
MANTES-LA-JOLIE	VISEUR	Frédéric	Sous-préfet de l'arrondissement de Mantes-la-Jolie
MENILLES	ROCHETTE	Yves	Maire et vice-président de la CAPE, développement économique
MISEREY	GILLES	Hervé	Maire
MISEREY	MARION	Gérard	1er adjoint au maire
NEAUPHLETTE	COUDERC	Jean Louis	Maire
PACY-SUR-EURE	LEHONGRE	Pascal	Maire
SAINT LUC	PERIER	Claude	Adjoint au maire
SASSEY	BENARD	Catherine	Maire
SASSEY	DÉGARDIN	Claire	Conseillère municipale
ST GERMAIN DE FRESNEY	CONFAIS	Max	Maire et Vice-Président de la Communauté de Commune La Porte Normande
ST-AQUILIN-DE-PACY	METAYER	Jean-Pierre	Maire
ST-ILLIERS-LA-VILLE	BOUDRY	Jean	Adjoint au maire
ST-ILLIERS-LE-BOIS	NOEL	Claude	Maire
ST-VINCENT-DES-BOIS	HUIBAN	Thierry	Maire
TERTRE ST DENIS	RODA	Henri	Maire
VAUX-SUR-EURE	POISSON	Pascal	Maire
VILLEGATS	ELIE-PARQUET	Lysiane	Maire
VILLEGATS	ROUSSEAU	Christian	Adjoint au maire
VILLIERS-EN-DESOEUVRE	GRANIER	Anne	Adjointe au maire
VILLIERS-EN-DESOEUVRE	LANDAIS	Didier	Adjoint au maire

ORGANISME	NOM	Prénom	Fonction
Communauté de Communes des Portes d'Ile de France	OBRY	Michel	Maire de la commune de Limetz-Villez Président de la Communauté de Communes des Portes d'Ile de France
DDTM 27	LE GOFF	Stéphane	DDTM de l'Eure - Délégation territoriale d'Evreux
DDTM 27	MARTIN	Pascale	DDTM de l'Eure - Déléguée territoriale d'Evreux
Département de l'Eure	SARRAIL	Bastien	Directeur Adjoint des Routes et des Transports
Département de l'Eure	ANTOINE	Céline	Responsable Aménagement
Département de l'Eure GEA - Grand Evreux agglomération	HUBERT	Xavier	Vice-président de Grand Evreux Agglomération en charge de l'aménagement du territoire et conseiller départemental d'Evreux,

DGITM	LAFFARGUE	Camille	Chargée de projet
DREAL NORMANDIE	JOUVET	Jean-Louis	
DREAL NORMANDIE	PEIGNE	Jean-Yves	Chef de service DREAL
GEA - Grand Evreux agglomération	LE DAIN	Jean-Philippe	Directeur Général Adjoint Développement Economique et Aménagement du Territoire
Préfecture de l'Eure	MOREL	Claire	Chargée de mission
PERDREAUVILLE	SCEMAMA	Dany	
PERDREAUVILLE	RADART	Patrick	

### Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable études générales	SNCF Réseau
BOUZEMAME	Marine	Chargée SIG	SNCF Réseau
KAEMMERLEN	Cindy	AMO G&T	I.M. Projet
VRAIN	Gilles	AMO DD	DAC
BERLIN	Natacha	AMO DD	Adage Env.

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

### 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](mailto:anne-marie-charvet@orange.fr)