

Atelier Thématique

Insertion territoriale et fonctionnalités

N°1 Vague 3

Synthèse

Atelier thématique insertion territoriale N°1 V3	
Date et lieu	Mardi 13 décembre 2016 Vue sur Seine – Hangar 10 – Quai Ferdinand de Lesseps 76000 Rouen 9h30 – 12h30
Invités	Services et organismes techniques de l'État Services techniques des Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Associations, chambres consulaires des sections prioritaires ... (listes présentes en fin de compte rendu)
Nombre de participants	55 participants
Objectifs	1 ^{er} atelier de la Vague 3 de l'étape 1 du projet LNPN. Il s'agit notamment de travailler sur l'ensemble du projet prioritaire, à l'aide de l'analyse multicritère et d'un jeu d'indicateurs, pour identifier les scénarios proposés qui combinent les zones de passages conservées à l'issue de la Vague 2.
Principaux sujets abordés	Retour des décisions du COPIL du 20/10/2016 Scénarios de projet – poursuite des études Focus sur le secteur de l'ouest de Mantes Modalités de la concertation en Vague 3
Support de présentation	Diaporama : LNPN_2016-12-13_Atelier 1 Vague 3_VF.pptx

Compte-rendu

Ouverture de l'atelier par Pascal MABIRE, Responsable de Mission du Projet LNPN

Pascal MABIRE, SNCF Réseau remercie les entités représentées. Il précise ensuite l'ordre du jour :

- 9h30-9h40 : Introduction – Objectifs Vague 3
- 9h40-10h00 : 1 – Retour des décisions du COPIL du 20/10/2016
- 10h00-12h15 : 2 – Zones de Passage retenues et scénarios de projet
- 12h15-12h25 : 3 – Focus sur le secteur de l'ouest de Mantes
- 12h25-12h30 : 4 – Modalités de la concertation en Vague 3

Introduction/Rappel du contexte (Voir diaporama associé)

1 – Retour des décisions du COPIL du 20/10/2016

SNCF Réseau :

Présentation des décisions prises par le COPIL

COPIL prend acte des résultats issus de la Vague 2 à l'aide des résultats issus de CARTICIPE, des études des enjeux environnementaux, des études d'exploitation avec la construction de schémas de desserte et des études techniques d'insertion dans le territoire (objectif de 3 zones de passage par secteur)

Principales décisions du COPIL :

- Mantes – Évreux : réalisation d'un dire d'expert (étude indépendante menée par la garante de la concertation) pour l'analyse d'un jumelage avec le réseau existant → début 2017
- Choix d'une évolution optimale du complexe de la gare Paris Saint-Lazare
- Présentation du schéma de principe de Y de l'Eure
- Gare de Rouen Saint-Sever (Rive Gauche) avec un Bâtiment Voyageur au plus près du pôle d'échange multimodal (parking côté est et autres transports "collectifs" ou "doux" côté ouest)
- Validation des modalités de concertation de la Vague 3 (avec notamment CARTICIPE.LNPN 2^e phase)
- Validation des ZP retenues avec une logique de "scénarios" pour la suite

Zone de Passage retenues à l'issue du COPIL :

Rappel des indicateurs présentés lors de l'atelier de synthèse (avec 4 jeux d'indicateurs)

- Secteur Paris – Mantes :
 - 3 Retenues : PM Centre A, PM Centre B, PM Sud
 - 1 Éliminée : PM Nord

- Secteur Mantes – Évreux C1 :
 - o 4 Retenues : ME C1 Nord B, ME C1 Nord C, ME C1 Sud B, ME C1 Sud C
 - o 2 Éliminées : ME C1 Nord A ; ME C1 Sud A

- Secteur Mantes – Évreux C2 :
 - o 3 Retenues : ME Nord-Ouest Base, ME Nord-Est Base, ME Sud
 - o 0 Éliminée

- Secteur Rouen – Yvetot :
 - o 3 Retenues : RY Maromme, RY Est C, RY Ouest B
 - o 3 Éliminées : RY Est A, RY Est B, RY Ouest A

2 – Scénarios de projet – poursuite des études

SNCF Réseau :

À partir de ces ZP retenues, SNCF propose d'éclairer ce que pourrait être 3 scénarios de projet distincts sur la globalité des secteurs prioritaires qui répondent à des logiques d'aménagement différents : limitation des coupures territoriales ; développement multipolaire du territoire ; et amélioration des relations entre les grandes aires urbaines. Des schémas ont été distribués aux participants (1 schéma par scénario de projet).

Pour chaque scénario de projet, sur un même secteur prioritaire, plusieurs ZP peuvent correspondre. Cependant, pour plus de clarté, la SNCF a délibérément voulu ne représenter que la ZP la plus adéquate le cas échéant (la ZP au rapport coût/avantage la meilleure pour le thème du scénario considéré). Cela ne signifie pas pour autant que la ou les autres ZP "possible" sont mises de côté.

3 Scénarios de Projet ont été identifiés :

- A : Limitation des coupures territoriales, rapprochement des réseaux existants, limitation des consommations de nouveaux espaces
- B : Développement multipolaire du territoire (maillage, irrigation, Gares Nouvelles)
- C : Amélioration des relations Grandes Aires Urbaines (performance / coûts)

Échanges Questions / Réponses :

Maryse CLECH-MERCIER, A150 Durable : La ZP retenue "RY Est C" n'apparaît pour aucun des Scénarios de Projet présentés. Pourtant meilleur rapport coût / performance.

SNCF Réseau : la ZP qui illustre les scénarios de projet est celle qui se rapproche le plus des critères du dit scénario (en l'occurrence la ZP RY Ouest B par rapport à la ZP RY Est C), néanmoins dans le tableau associé à la représentation graphique il est marqué que la ZP RY Est C est "possible".

Francis BIA, Normandie Nature Environnement : En mai 2016, il y a eu une demande faite pour disposer d'un tableau (de type Excel), sur lequel apparaît les résultats de performance des 6 scénarios afin de pouvoir comparer. Sur internet, il est indiqué "à venir". Madame CHARVET avait garanti la mise à disposition de ce tableau.

SNCF Réseau : Lors des précédents ateliers, les indicateurs ont été présentés par tronçon avec notamment des différentiels en minutes.

Mya BOUZID, SMBVAS : Demande faite depuis plusieurs mois de bénéficier d'un accès aux données de cartographie des zones humides, zones inondables utilisées pour l'analyse des enjeux environnementaux. Pour les risques inondation / zone humide : il n'y a aucun éléments concrets donnés aux experts locaux, seulement des indicateurs agrégés, impossible d'avoir des résultats détaillés. Demande sur la série des indicateurs pour les ZP RY Est C et RY Ouest B. Il n'est pas possible de conclure sur des agrégats.

SNCF Réseau : lors des précédents ateliers, ces résultats ont été présentés de manière détaillée. SNCF Réseau propose une réunion avec les syndicats de bassin versant pour échanger précisément sur les demandes.

Josiane LELIÈVRE, Maire de Roumare ; SMBVAS : Sur le secteur Rouen-Yvetot, le scénario de projet A permet d'identifier la ZP Maromme comme étant la plus pertinente. En revanche, il paraît surprenant que la ZP Maromme ne puisse pas être également la ZP la plus pertinente pour les scénarios de projet B et C en sachant que cette ZP permet une meilleure desserte vers et en provenance du pôle dieppois.

La ZP Maromme ne présente pas seulement l'avantage d'un impact moindre pour le territoire mais elle présente également l'avantage de permettre un meilleur maillage du territoire et de garantir la desserte d'une autre grande aire urbaine (à savoir Dieppe) sans changement entre Rouen Saint-Sever et Rouen Rive-Droite pour les dieppois.

SNCF Réseau : Effectivement, Monsieur le Maire de Dieppe a fait part de son intérêt à ce sujet. Il faut aussi bien comprendre l'intérêt de pouvoir contraster les solutions de ZP avec 2 différents types de solution entre Rouen et Yvetot (court ou long). La solution ZP Maromme est effectivement compatible ou "possible" pour le scénario de projet B (développement multipolaire du territoire)

Gilles FRAUDIN, Association Usagers Seine-Eure ; Normandie Nature environnement : 3 scénarios de projet sur le projet cible ont donc été présentés par SNCF R, avec 3 différentes orientations choisies (Limitation des coupures territoriales, Développement multipolaire, Amélioration des relations entre Grandes Aires Urbaines). Néanmoins, sur les 3 secteurs prioritaires, les intérêts divergent clairement :

- Paris-Mantes : intérêt général (EOLE, temps de parcours, ...)
- Mantes-Évreux : intérêt local (politique locale de desserte, impact sur les ressources, ...)
- Rouen-Yvetot : intérêt local (politique locale de desserte, impact sur les ressources, ...)

Attention, cette démarche paraît risquée. On sent que le scénario B est favorisé.

Gérard ANNETTE, OPTIFER : Travail de concertation intéressant mais problèmes et impacts non négligeables en termes de patrimoine (DRAC n'a pas été invitée ni consultée) RY Maromme semble garantir une économie en termes de terres impactées. Remise en cause d'étudier Rouen-Yvetot en prioritaire alors qu'Évreux-Rouen sera pour la phase cible. Attention à ne pas considérer que les coûts / dépenses comme critère primordial, d'ailleurs quelle sera le partage des coûts entre SNCF / ÉTAT / RÉGION / COLLECTIVITÉS ?

SNCF Réseau : La DRAC est invitée et présente à cet atelier.

Bernard BRUNET, Maire de La Vaupalière : 4 jeux de critères retenus pour la synthèse mais pas mention du critère d'impact sur l'habitat.

Remarque sur le fait que les ZP RY Ouest B et RY Est C sont très proches des zones d'habitats.

SNCF Réseau : ce critère est légitime, aujourd'hui l'objectif de l'étape 1 est d'aboutir à une ZP de 1 à 3 km de large (en étape 2 : plusieurs solutions d'insertion et de tracés seront étudiées à l'intérieur de la zone de passage conservée).

Stéphane CONFAIS, Commune du Val David : Le scénario B semble être le plus combinatoire, ce qui rentre en contradiction avec Carticpe.

Sur Carticpe, la ZP ME C2 Sud semble présenter le linéaire le plus grand or c'est la ZP qui est retenue pour le scénario de projet B (Développement Multipolaire)

SNCF Réseau : Le plus combinatoire signifie que c'est le scénario qui permet le plus grand choix de ZP combinables entre-elles.

Michel CULLIN, ADIV Environnement 78 :

2 questions :

- Lors de la réunion 19/09/2016, il avait été admis que la gare nouvelle de Confluence devait être identifiée et chiffrée indépendamment du projet Paris - Mantes (c.à.d. aucun coût pour d'éventuelles mesures conservatoires pour la gare de Confluence). Est-ce bien le cas ?
- La décision du Conseil du Grand Paris Seine Oise a clairement donné un avis défavorable aux ZP retenues sur le secteur Paris-Mantes, des études complémentaires ont été demandées

SNCF Réseau : En ce qui concerne l'étude des gares nouvelles, il est prévu d'étudier les mesures conservatoires de l'horizon prioritaire en vue de la construction de gare nouvelle en horizon cible. SNCF R reçoit une feuille de route qui découle des décisions du COPIL, avec notamment une volonté claire de conserver l'étude d'un principe de gare nouvelle dans le secteur de Confluence. Le sujet sera sûrement porté au prochain COPIL du mois de février 2017.

Philippe FAJON, DRAC Rouen - Affaires Culturelles - Archéologiques : L'ensemble des ZP dans le secteur C2 passe inévitablement par le site archéologique et protégé de Gisacum (Viel Evreux). Ce site fait par ailleurs l'objet d'une politique d'action du département de l'Eure afin d'acquérir les terrains concernés.

SNCF Réseau : Les responsables de ce site et la Direction régionale d'Archéologie. Les enjeux liés à ce site sont bien intégrés. Nous étudions des solutions techniques qui permettront d'éviter cet enjeu. L'objectif de l'insertion d'une ligne nouvelle dans ce secteur privilégiera un jumelage avec la RN13 afin de s'écarter du site classé et de s'écarter des zones d'habitats du Vieil-Évreux.

Michel CORTINOVIS, SMBVAS Expertise Risque Zone Humide - Austreberthe :

Les risques d'inondation dans le secteur de l'Austreberthe sont considérables.

Comment sont-ils pris en compte dans vos études ? Un travail sur le territoire pour l'insertion de l'A150 a déjà coûté près de 20M€ aux collectivités de ce territoire afin de régulariser et de prévenir des risques d'inondation. Les syndicats d'action et de prévention de ces risques ont besoin de connaître des éléments techniques dont dispose la SNCF.

Isabelle CORNET, SMBV Saint Martin – Commune de Saint Jean du Cardonnay et de la Vaupalière

Beaucoup de personnes sont impactées par le tracé entre Rouen et Yvetot.

De nombreux ouvrages hydrauliques ont été récemment mis en place pour prévenir des risques liés à l'inondation.

SNCF Réseau : En étape 2, les éléments complémentaires techniques seront présentés. Cependant un diagnostic a été déjà réalisé sur ce secteur à partir du retour d'expérience de l'insertion de l'A150 notamment.

À la fin de l'étape 1, il y a l'objectif d'une ZP par secteur (largeur de 1 à 3 km). En étape 2, les études précises de tracé seront faites (2017-2020) afin de garantir de fournir des informations précises liées à l'insertion en vue du débat d'utilité publique.

Isabelle CORNET, reconnaît que la méthode et le rôle de mise en place d'une concertation continue n'est pas évidente. Cependant, le problème qui persiste est bien que les études fines attendues par les participants aujourd'hui (notamment pour le secteur de Rouen-Yvetot) ne viendront qu'en étape 2, voire même après le DUP. Cela explique la frustration des représentants de ce territoire.

Josiane LELIÈVRE, Maire de Roumare ; SMBVAS : Lorsque la ZP sera choisie à l'issue de l'étape 1 (1 à 3 km de large), il sera trop tard pour intégrer les précautions d'insertion qui ont été soulevées à l'instant.

Les 3 secteurs d'étude de la phase prioritaire répondent chacun à des considérations et des intérêts différents :

- ZP RY Maromme semble irrémédiablement le meilleur choix d'insertion
- Le choix de la ZP PM est en total dépendance des besoins franciliens (STIF, EOLE)
- Le choix de la ZP ME semble plus politique, car cela semble absurde d'avoir une gare nouvelle de Nétreville à 6km de la gare existante à Évreux

François HELLEUX, Agglomération d'Évreux :

Le dossier d'une gare nouvelle d'Évreux - Nétreville constitue un consensus politique entre les différents partenaires / décisionnaires dans le département de l'Eure. Avec la disposition d'un tissu urbain favorable à cette insertion qui ne dégrade pas le territoire. Le scénario de ZP ME C2 Sud semble par ailleurs le plus favorable.

Bastien SARRAIL, Département de l'Eure :

Une AMO travaille en parallèle sur les sujets d'insertion de la LN + GN dans le secteur de l'Eure. Au niveau de ce territoire, un focus semble très important : il s'agit de la liaison Évreux – Rouen, qui pour le moment appartient à un horizon cible...

Bruno CANIVET, Association Usagers AUTES de la CASE :

Les usagers du territoire de La Case ont fait remonter un point de vigilance sur la desserte de ce territoire (Vernon, Gaillon-Aubevoye, Val-de-Reuil). Ce secteur semble "délissé" par le projet LNPN. Où peut-on trouver le CR des COPIL avec les relevés de décisions ?

SNCF Réseau : Les comptes rendus des COPIL sont disponibles sur le site internet www.LNPN.fr dans la rubrique s'informer « les réunions de la gouvernance » (y compris les relevés de décisions).

Véronique SERVANT, OPTIFER :

Rappel sur la demande faite en juillet 2016 au sujet d'une étude complémentaire sur la rénovation de la Ligne Existante entre Mantes et Évreux. OPTIFER souhaite être convié dans cette démarche. Et demande une attention particulière à porter sur les voies romaines.

Anne-Marie CHARVET, garante, échange actuellement sur ce sujet uniquement avec les représentants de la profession agricole.

André BONNECARRERE, Eure Madrie Seine :

Retour des questions des concitoyens représentés : quelles améliorations significatives entrainera la LNPN pour les territoires de Gaillon-Aubevoye et Vernon ?

SNCF Réseau : Les gares de l'axe Mantes-Rouen profiteront du projet : effets associés au gain de temps sur Paris-Mantes, séparation des trains rapides et trains lents → ponctualité, régularité, qualité de service, libération de capacité.

Chantal VERHALLE, Maire de Bouville :

Au sujet des coûts, il semble que la rénovation d'une ligne soit significativement moins coûteuse que la création d'une ligne nouvelle.

SNCF Réseau : Il ne faut pas confondre rénovation de ligne existante ET aménagement de l'existant incluant la création de 2 voies supplémentaires. L'ajout de 2 voies supplémentaires engendre des aménagements significatifs de tous les ouvrages sans compter un impact important sur l'exploitation de la ligne existante.

Antoinette SAULE, Maire de Lommoye :

Il y a une surprise quand aux ZP présentées et retenues dans les scénarios de projet présentés aujourd'hui. On remarque un véritable "pincement" des ZP dans le secteur des communes de Saint-Illiers, Cravent et Lommoye. Il faut porter une attention particulière aux enjeux environnementaux pour les ZP ME Nord.

SNCF Réseau : Les Zones de Passage n'ont pas évoluées depuis leur première présentation en mars 2016. Les enjeux hiérarchisés ont été considérés. Pour rappel, le choix ou plutôt l'élimination des zones de passage les moins favorables ont été faits récemment lors du dernier comité de pilotage.

SNCF Réseau : La poursuite des études depuis le COPIL ont permis de travailler sur des jeux d'indicateurs pour l'analyse ses scénarios selon plusieurs critères.

Pour rappel, le 1^{er} jeu d'indicateurs avait présenté 4 thèmes :

- Ressources et Patrimoine
- Dynamique des Territoires
- Service ferroviaire de qualité
- Investissement soutenable

Ces 4 thèmes avaient permis de comparer les zones de Passage entre elles et d'aboutir à leur sélection ou plutôt à l'élimination des ZP les moins favorables.

Le 2nd jeu reprend ces mêmes thèmes de manière plus fine et plus complète dans le but de comparer les scénarios de projet présentés aujourd'hui.

Sébastien LEVASSEUR, Représentant de la Chambre d'Agriculture de Seine-Maritime :

La vision globale et la volonté affichée par la SNCF de présenter ce projet dans sa globalité (c.à.d. de Paris au Havre) entraîne une confusion. Il est encore possible de considérer ce projet en le sectorisant / en le segmentant. Par ailleurs, il faut porter une attention particulière aux impacts sur la ressource qui sont nettement plus importantes que les enjeux financiers.

Impacter les ressources = peut-être irréversibles et définitifs / Impacter les coûts = 1 fois

Mia BOUZID, SMBVAS :

La méthode de comparaison de Paris à Yvetot avec les scénarios A B et C n'a pas de sens. On compare des choses différentes, il ne faut pas analyser le scénario le plus performant seulement.

SNCF Réseau : le COPIL a validé cette méthode, les ZP ont été étudiées et analysées secteur par secteur mais la méthode d'analyse porte sur un processus global. Ce projet est porté avec une ambition de permettre un report modal et une amélioration et régularisation de la fréquence. Le raisonnement est local mais l'ambition est générale.

Stéphane CONFAIS, Commune du Val David :

Il n'y a pas de communication sur Carticipe, les gens ne savent pas qu'ils peuvent donner leur avis sur le projet. Trop peu de votes/commentaires au regard de la population impactée. Les communes doivent relayer l'information.

SNCF Réseau : L'information a été diffusée par la presse et les réseaux sociaux facebook sncf Réseau et Twitter carticipe LNPN et sera communiqué à tous les élus dans la semaine pour qu'ils puissent informer leur collectivité.

Isabelle CORNET, Saint Jean du Cardonnay, SMBV Saint Martin

Certaines communes ne sont pas invitées aux ateliers de concertation.

SNCF Réseau : SNCF réseau rappelle le dispositif de concertation et les publics invités aux différentes instances : ateliers, commissions consultatives et comités territoriaux (COTER). Les détails des modalités de la concertation sont disponibles dans le mode d'emploi de la concertation qui est disponible via le site www.lnfn.fr. Il y a une totale transparence de la part de la SNCF qui invite l'ensemble des acteurs du territoire à participer à ces échanges.

Chantal VERHALLE, Maire de Bouville :

Vous présentez les gains de temps en heures économisées par an mais intégrez-vous le temps perdu par certains voyageurs qui devront faire le changement Rouen Saint-Sever – Rouen Rive Droite ?

SNCF Réseau : Ce n'est pas intégré dans l'indicateur présenté aujourd'hui mais cette particularité sera intégrée au modèle socio-économique.

Gilles FRAUDIN, Association Usagers Seine-Eure ; Normandie Nature environnement :

Il ne faut pas oublier que l'augmentation de la fréquence des trains pour garantir des temps de parcours compétents ne dépend pas de la SNCF Réseau mais bien de SNCF Mobilités et des différentes AOT concernées.

Gérard ANNETTE, OPTIFER :

Un rapide calcul permet d'aboutir à une économie pour 450 personnes / an (sur une base de 35h / semaine). Ce qui est faible, il faudrait mieux privilégier les dépenses à la maintenance des lignes existantes et aux renouvellements ponctuels plutôt que pour faire une ligne nouvelle.

SNCF Réseau : aujourd'hui les études en cours permettent d'envisager une ligne nouvelle qui concernerait entre 20 et 30 millions de personnes.

Josiane LE LIÈVRE, Commune de Roumare, SMBVAS:

Il faut identifier les différentes personnes concernées avec les origines et destinations. Il ne faut encore une fois pas globaliser.

3 – Focus sur le secteur de l'ouest de Mantes

SNCF Réseau :

Un focus technique est présenté sur le secteur de l'ouest de Mantes. Important de présenter la méthode de conception qui permet l'évaluation des scénarios et ZP C1

- ➔ Intégration des projets routiers de l'échangeur et du projet GPS&O : secteur très contraint en termes d'enjeux humains
- ➔ Raccordement des Piquettes (2 voies aujourd'hui → 1 voie EOLE + 1 voie fret demain)
- ➔ Plaquage des ZP avec des focus sur les C1 Nord et C1 Sud

4 – Modalités de la concertation en Vague 3

SNCF Réseau :

Présentation et explication sur la suite et le programme de la Vague 3 de concertation.

* * *
*

Liste des participants à l'atelier

13 décembre 2016

NOM	Prénom	Institution
CORNET	Isabelle	Saint Jean du Cardonnay – La Vaupalière
ROCHETTE	Yves	Communauté d'agglomération des Portes de l'Eure (CAPE)
BAYLE-ARGUEYROLLES	Marie	CAPE – Directrice transports
SERVANT	Véronique	OPTIFER PN
ANNETTE	Gérard	OPTIFER PN
GONNEAU	Catherine	OPTIFER PN
HUREL	Alexandre	Groupe mammalogique Normand (GMN)
BONNECARRERE	André	Communauté de commune Eure Madrie Seine
MILCENT	Julien	Caen-la-mer -
FAJON	Philippe	DRAC Rouen - Affaires Culturelles - Archéologiques
VERHALLE	Chantal	Mairie de Bouville
SAULE	Antoinette	Mairie de Lommoye
CANIVET	Bruno	Association des usagers des transports Eure Seine AUTES – FNAUT
FRAUDIN	Gilles	NNE – Association Environnement
CONTET	Michel	Association pour la protection des sites de la Maule et de la Vallée de la Mauldre (APSMVM)
CULLIN	Michel	ADIV Environnement « Chanteloup »
LELIEVRE	Josiane	SMBVAS – Mairie de Roumare
PEYRALBES	Aude	Métropole Rouen Normandie
BONAFOS	Aurélié	SMBVAS
BRUNET	Bernard	Maire de la Vaupalière CCPNOR
GUERVIL	Leslie	CD95
TABART	Didier	CD78
SAINT-ELLIER	Francis	CESER Normandie – Association pour la promotion de la LNPN
SENS	Pierre-Denis	CCI de Rouen
BILLARD	Cyrille	DRAC Normandie
SARRAIL	Bastien	CD27
PASTANT	Didier	Région Normandie- Directeur aménagements transports
MOREL	Denis	BA 105 – Chef de la section gestion patrimoine
HINCELIN	Eric	Centre Régional de la propriété forestière Haute-Normandie (CRPF HN)
BIA	Francis	Normandie Nature Environnement
LAFFARGUE	Camille	DGITM
COUDERC	Jean-Louis	Mairie de Neauphlette
CORTINOVIS	Michel	SMBVAS - Président
DUSSAUTOIR	Thierry	CD92
DAVID	Gilles	DIDVS
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie
AUGUEUX	Cyril	DRIEA
CARCASSES	Françoise	Villes de Poissy
BOUZID	Mya	SMBVAS
MAURY	Sandrine	CU GPS&O – Chargé de mission d'élaboration du PLU
VANDENABEELE	Sandrine	Chambre d'agriculture de l'Eure CA 27
CADINOT	Sébastien	Conseil Départemental CD 76

LEVASSEUR	Sébastien	Chambre d'agriculture de Seine-Maritime CA 76
ROBERT	Sophie	Conseil Départemental CD 76
ROBERT	Vincent	DREAL Normandie
CLECH MERCIER	Maryse	Mairie de Bouville
CONFAIS	Stéphane	La Val David
HELLEU	François	GEA
LESELLIER	Paul	CCPNOR – Pissy-Poville
CHABOCHE	Jean-Sébastien	CODAH
CLEMENT	Gérard	Chaufour (78)
BRIALIX	Olivia	FNSEA 76
GIROD	Virginie	CD 78
MALHOITME	JJ	Limesy
PROVOST	MP	ADIV Environnement - Verneuil

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable études générales	SNCF Réseau
MATHIEU	Pierre-Antoine	Responsable Rouen-Yvetot	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau

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

Bureau d'étude Adage Environnement

BERLIN	Natacha	ADAGE Environnement	Adage environnement	
--------	---------	---------------------	---------------------	--

Bureau d'étude BG ingénieurs conseils

ROCHE	Victor	Ingénieur d'études techniques	BG Ingénieurs conseils	X
-------	--------	-------------------------------	------------------------	---

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