

COMMISSION CONSULTATIVE Mantes - Evreux

Synthèse

Commission consultative Mantes - Evreux	
Date et lieu	Mercredi 11 octobre 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	50 participants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les résultats des études d'approfondissement sur la section Paris-Mantes : <u>g</u>Gare nouvelle de Confluence, <u>e</u>Enjeux de la LNPN en Île-de-France Présenter les résultats finaux de l'analyse multicritère sur la section Paris-Mantes Présenter les actualités sur le complexe de Paris-Saint-Lazare
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> Impacts sur l'environnement et sur l'activité agricole de la ligne nouvelle, <u>tierce expertise CITEC -vs- le scénario 1'+2' de CITEC</u> Proposition du groupe de travail sur les localisations de gare nouvelle d'Evreux Financement et définition des impacts annexes (déviations routières,...)
Support de présentation	LNPN_2017-10-11_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 LAPARRE-LACASSAGNE salue les participants et les accueille pour ce rendez-vous de la concertation, devenu régulier. Elle rappelle que lors de la dernière séance un certain nombre de propositions avaient été faites par Madame CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP. Elle indique que l'objectif de cette séance est de rappeler les différents scénarii et de présenter le scénario qui tient la ligne. Elle précise qu'un Comité de Pilotage est prévu le 26 octobre 2017 et qu'il est donc important que cette commission se réunisse en amont, comme prévu dans le processus d'information.

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

SNCF Réseau rappelle que la dernière commission consultative de ce type s'est tenue en février 2017.

Le chef de mission présente l'équipe qui répondra plus en détails aux questions qui seront posées : Madame CUCHET, responsable des relations institutionnelles, de la concertation et de la communication, Monsieur PAPIN responsable des études d'infrastructures, Madame BOCHATON plus particulièrement responsable des études d'infrastructures sur Mantes-Evreux, Madame KHENMINGMONGKHON pour les études de trafics, Monsieur LOISELAY pour les études environnementales et Monsieur HURISSE pour les études générales.

Suite à un point de contexte, SNCF Réseau présentera différents points d'approfondissement. En effet, il a été mis à profit la période de réserve électorale afin de mener diverses études complémentaires, notamment une analyse de la tierce expertise pilotée par Madame CHARVET et un point sur le franchissement de l'Eure.

Il est rappelé que la section prioritaire est séparée en deux, la première partie allant de Mantes à Orgeville (secteur C1), la seconde d'Orgeville à Evreux avec une gare nouvelle potentielle à Evreux (secteur C2).

S'il reste du temps, sera également abordé le sujet du complexe de Paris-Saint-Lazare, un point qui intéresse autant les franciliens que les normands.

* * *

*

1. Introduction

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

Voir diaporama associé

Des Assises Nationales de la mobilité ont été lancées le 19 septembre 2017 par le Premier ministre et Madame la Ministre des Transports. Elles ont vocation à se dérouler jusqu'au mois de décembre 2017. L'idée est d'aboutir à une loi de programmation relative aux infrastructures (dont ferroviaires) au premier semestre 2018 qui sera soumise au Parlement. Monsieur MABIRE rappelle que le projet LNPN se situe clairement dans un contexte de gel des grands projets d'infrastructures, ~~comme illustré par les prises de parole de Madame BORNE pendant l'été~~. Il précise que la LNPN bénéficie d'un traitement particulier et ~~grâce à l'accord du gouvernement, le projet va donc~~ pouvoir terminer cette phase d'études lancée en 2014, depuis 3 ans maintenant. En effet, cette phase est déjà complètement financée. L'objectif est d'avoir un aboutissement de cette séquence d'études au COFIL du 26 octobre 2017. Suite à cela, en 2018, le projet LNPN rentrera dans la grande moulinette de la loi de programmation.

Comme rappelé par Madame LACASSAGNE, le projet a vu une accélération quand même assez sensible de son rythme, gouverné par les différents Comités de Pilotage. Il y en a eu, en effet, beaucoup plus depuis mi-2016. SNCF Réseau a donc mis à profit l'absence de concertation pendant les élections présidentielles et législatives pour faire des études techniques.

Il est ensuite réalisé un zoom sur la séquence actuelle de concertation et de gouvernance, qui a été validée par un Comité de Pilotage d'avancement du 12 juillet 2017. La cohérence de ce cycle avec les élections sénatoriales a été vérifiée. La séquence de concertation se terminera avec un Comité Territorial d'Île-de-France la semaine suivante et sera suivi d'un Comité Technique préparatoire au Comité de Pilotage du 26 octobre 2017.

En dernier point d'introduction, Monsieur MABIRE revient sur la démarche de projet de territoire, initiée en 2016. Elle consistait à regarder et à partager avec les territoires leurs projets. En effet, plusieurs élus ont indiqué que leur territoire se développerait avec ou sans la LNPN. L'objet de ces ateliers était justement de voir comment les deux pouvaient s'enrichir mutuellement, comment adapter le projet LNPN par rapport aux projets du territoire et réciproquement et ce que pouvait apporter le projet LNPN aux différents territoires. Un document d'une soixantaine de pages a été finalisé. Le chef de mission LNPN précise que Monsieur le Préfet PHILIZOT, Délégué Interministériel au Développement de la Vallée de la Seine et Président du COFIL, a fait l'honneur à la mission de préfacer ce document. Il est également préparé en parallèle une synthèse de quatre pages qui résume les résultats et qui aura vocation à être diffusée plus largement. La primauté de cette diffusion est réservée au Comité de Pilotage du 26 octobre 2017, mais après cela les éléments pourront être diffusés plus largement à ceux qui le souhaitent, la plaquette notamment.

Questions / Réponses :

NEANT

* * *
*

2. Secteur Mantes-Evreux C1

➤ Points d'approfondissement : Analyse de la faisabilité d'une utilisation de la ligne existante entre Mantes et Evreux (CITEC)

Intervention par Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP

Madame CHARVET rappelle que lors des différentes réunions, sont remontées différentes observations et même voire de la tension aux interrogations posées sur Mantes-Evreux. Cette tension a été ressentie et exprimée non seulement de la part du monde agricole mais également de certains élus craignant les risques d'impact qu'une ligne nouvelle pouvait avoir sur l'habitat actuel de communes, de hameaux voire sur des zones protégées de type Natura 2000. Elle avait donc proposé qu'un approfondissement puisse être fait concernant la faisabilité de l'utilisation de la ligne actuelle, avec éventuellement des aménagements ad hoc, partiels. L'objectif était de permettre une moindre utilisation d'emprises nouvelles et donc de faire une économie des zones non touchées à ce jour et qui seraient impactées dans le cas d'une ligne nouvelle. L'étude a été confiée à un cabinet de Lausanne, CITEC.

Ce dire d'experts a testé trois propositions d'utilisation pour tout ou partie de la ligne actuelle, avec l'objectif malgré tout que cela reste compatible par rapport, non seulement aux tronçons dans le cadre des zones prioritaires, mais également par rapport à l'horizon cible. Elle souhaite ajouter une précision afin que les choses soient claires et nettes : un dire d'experts n'a pas la prétention d'avoir un niveau de précision et d'approfondissement d'études identique à celles menées par l'équipe projet de SNCF Réseau, mais plutôt de tester un certain nombre de choses à partir des documents transmis par le Maître d'Ouvrage.

Pour faire court, le bureau d'études s'est rendu compte qu'un scénario était possible en faisant notamment un shunt entre Bréval et Martainville. Il a donc été étudié les conséquences de ce scénario, à la fois en termes de consommation d'espaces complémentaires mais également en réalisation d'ouvrages nouveaux. En effet, il y a des tunnels dans cette zone, datant d'une certaine époque, qui ne pouvaient pas, en l'état, être réutilisés pour des trains circulant à la vitesse prévue (entre 220 et 250 km/h). Par ailleurs, la configuration des lieux impliquait nécessairement soit des relèvements, soit des courbures plus importantes, et donc entraînaient un certain nombre de travaux. Les coûts, la vitesse et la capacité qui en résultaient, devaient être comparés aux alternatives de la Maîtrise d'Ouvrage.

L'étude de CITEC a donné lieu à trois réunions de la commission ad hoc au cours desquelles les membres de cette commission ont eu une présentation très complète des résultats. Il a été observé, à la remise de cette étude, qu'une partie de l'analyse environnementale n'avait pas forcément été

prise en compte à un niveau suffisant, notamment par rapport à des lieux de passage très protégés du type Natura 2000. En effet, un passage dans ces zones impliquait nécessairement des démarches réglementaires, administratives voire législatives importantes, jusqu'au niveau de la législation européenne. Il a donc été demandé et accepté par Madame CHARVET qu'il y ait un rapprochement cet été entre la Maîtrise d'Ouvrage, le bureau d'études CITEC et le cabinet ARTELIA qui avait fait cette partie de l'étude. Il en est ressorti qu'il n'y avait que deux scénarii possibles. Elle indique qu'il restait par ailleurs des interrogations au niveau des coûts, avec un véritable désaccord ou tout au moins une interrogation très forte entre la Maîtrise d'Ouvrage et CITEC. Dans l'évaluation des coûts des ouvrages, les évaluations transmises dans le cadre de l'étude CITEC étaient quasiment deux fois moins chères que celles de la Maîtrise d'Ouvrage. Cela a interpellé tout le monde et Madame CHARVET a donc demandé, au vu de l'énorme différence, à ce que cela soit revérifié, afin de mettre les informations à plat. Tous ces rapprochements ont été faits, les deux équipes se sont rencontrées. Ce qui va être présenté par SNCF Réseau résulte à la fois de l'étude CITEC et de ce rapprochement qui a permis d'aboutir à des conclusions en termes de temps de parcours, de coût, d'ouvrages (tunnels, viaducs, voie nouvelle), de consommation d'espace (~~la différence étant non négligeable~~) et de savoir si les différents scénarii étaient réalisables ou pas et à quelles conditions.

Lorsqu'il a été présenté, dans le détail, ces différents aspects, il y a eu à nouveau une montée assez importante du monde agricole. Les conclusions de la Maîtrise d'Ouvrage ont donné lieu à quelques suspicions puisque, pour eux, dans l'analyse SNCF Réseau, les conséquences en matière agricole et de consommation de terre agricole étaient sous-estimées, ou tout au moins pas prises en compte à leur vraie valeur.

En sa qualité de garante, elle voudrait dire que seront présentés dans le détail ces différentiels de positions entre la CITEC et la Maîtrise d'Ouvrage. Cela lui semblait important qu'au regard de questionnements largement exprimés, les choses soient mises à plat et que soient analysés les différents points de vue techniques, particulièrement sur la question agricole. En sa qualité de garante, elle considère que cette analyse a été faite et rendue.

Elle revient ensuite sur les aspects de faisabilité technique, de compatibilité par rapport au matériel roulant en matière d'exploitation et également par rapport aux raccordements. Elle rappelle qu'il fallait quand même rester cohérent par rapport à l'objectif terminal qui était l'objectif cible et non l'objectif prioritaire. Sur ce dernier point, une des hypothèses proposées par CITEC est tombée à l'eau car ce n'était pas compatible. Une des solutions a donné lieu à un peu de discussion. Cette option était compatible en phase 1 (horizon prioritaire) avec l'aménagement de la ligne et d'un shunt. Ce shunt rasait la zone Natura 2000 et passait avec difficultés le franchissement de l'Eure, même si ce dernier point est dans tous les cas difficile. Cette option était compatible et possible à l'horizon prioritaire mais devenait beaucoup plus difficile et demandait des travaux complémentaires pour remplir les obligations de l'objectif terminal (création du shunt). Si devait être ajoutés les sommes complémentaires pour la compatibilité à l'objectif cible, les coûts redevenaient à peu près équivalents à ceux de la Maîtrise d'Ouvrage.



Elle espère avoir été relativement claire, sachant que son propos sera illustré par la présentation du travail réalisé : la position de CITEC et l'analyse de ~~ses~~ propositions par la Maîtrise d'Ouvrage. Les participants ne seront pas forcément d'accord, mais pour elle en tout cas l'analyse a été faite et si besoin des réponses seront apportées aux questions posées.

Elle souhaitait également revenir sur un deuxième point, qui avait été évoqué en séance, la fameuse étude faite par la SNCF en 1998. Pour cette étude, la solution était là encore relativement proche de la réutilisation de la fameuse ligne existante. Les acteurs du territoire se sont donc demandé pourquoi, entre 1998 et 2012, il y avait eu le projet d'une ligne véritablement nouvelle et pourquoi il n'était pas été réutilisé la ligne existante avec des améliorations ponctuelles. Elle croit que là aussi il faut être honnête et elle précise qu'il y a un certain nombre de textes de loi ayant évolués : des règlements ferroviaires, des obligations issues de la législation française mais également européenne.

Pour finir, elle rappelle que les conclusions du dire d'experts CITEC / ARTELIA ont été présentées en COPIL intermédiaire cet été.

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

Voir diaporama associé

SNCF Réseau rappelle les deux scénarios de CITEC qui seront abordés dans cette séance. Le scénario 1' consiste à relever à l'horizon prioritaire la vitesse sur le réseau historique à une vitesse de 200 km/h. Le scénario 2' correspond lui, à l'horizon cible, à la réalisation d'un shunt. C'est sur cette base que le Comité de Pilotage a demandé à SNCF Réseau de réaliser une analyse. Il faut préciser que l'analyse faite par SNCF Réseau, pour ne pas fausser l'analyse et introduire de biais par rapport au dire d'experts CITEC, est réalisée également à un niveau de dire d'experts. La mission LNPN travaille sur ces sujets depuis plus de deux ans, elle aurait donc pu creuser certains points mais a souhaité rester dans la commande du Comité de Pilotage. Comme cela a été dit par Madame CHARVET, par rapport à la présentation faite par CITEC au COPIL du 12 juillet 2017, des compléments ont été transmis à SNCF Réseau. Monsieur MABIRE tient à remercier Madame CHARVET pour avoir autorisé l'accès aux données d'ARTELIA, sous-traitant de CITEC. Il souligne que cela a permis à la mission LNPN d'échanger et qu'au final SNCF Réseau partage beaucoup des analyses faites par ARTELIA.

Sur chacun des sujets, seront repris les verbatim des rapports, de manière factuelle, avec d'une part les éléments de CITEC et de l'autre les compléments d'ARTELIA. A cela s'ajoutera la propre analyse de SNCF Réseau. Monsieur MABIRE précise que quelques exemples vont être présentés et qu'il pourra être constaté que finalement SNCF Réseau était assez proche de l'analyse d'ARTELIA.

Le deuxième point sur lequel le chef de mission LNPV souhaitait revenir est qu'un certain nombre de sujets regardés concernent aussi une ligne nouvelle et sont donc des difficultés ou des points rencontrés également par le projet LNPV. Il a donc été regardé par SNCF Réseau si les variantes proposées dans l'étude CITEC permettaient de s'en affranchir. Il est précisé que ce point sera probablement plus clair avec un exemple sur le raccordement.

Il est proposé par SNCF Réseau de regarder les zones de correction de courbe où CITEC parlait d'une correction de tracé, dans une ampleur qui pouvait aller du ripage (décalage de la voie de quelques mètres) au nouveau tronçon. Il est pris pour exemple la zone 1 localisée sur la carte. SNCF Réseau a réalisé un tracé dans cette zone, afin d'identifier le décalage nécessaire pour atteindre la vitesse de cible. Cette zone se situe dans la forêt classée de Rosny. Il s'agit d'un site que, par construction, les zones de passage LNPV cherchent à éviter. Le relèvement de vitesse à 250-200 km/h (comme cette zone est aujourd'hui à 200-160 km/h) nécessite de décaler la ligne de plusieurs mètres. Or, comme il est question d'une partie encaissée, décaler de plusieurs mètres équivaut à envisager la création d'un tunnel, la réglementation ne permettant pas de pas tailler dans la forêt classée. Ce qui est constaté c'est que forcément le coût lié à ce tunnel ne semble pas avoir été pris en compte dans les estimations.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, revient sur ce qu'elle expliquait précédemment, concernant le différentiel de coût entre les estimations de CITEC et ceux de la Maîtrise d'Ouvrage, un point sur lequel il y a eu des réactions importantes, assez négatives, à l'égard de la Maîtrise d'Ouvrage. Elle indique qu'en approfondissant, CITEC/Artelias se sont rendus compte, pour être complètement transparents, qu'effectivement cela demandait une construction nouvelle qui expliquait le différentiel de coût.

Pascal MABIRE, chef de mission LNPV, SNCF Réseau, confirme qu'effectivement, entre un chiffrage d'un décalage de quelques mètres et celui d'un tunnel, il est certain qu'il ne peut être obtenu le même coût, toute personne faisant du ferroviaire arrivant à la même conclusion. L'analyse a été faite sur toutes les zones et ne sera pas redétaillée en séance. Globalement, il y a quand même beaucoup de zones où SNCF Réseau identifie des créations de tunnels (avec également un viaduc sur la zone 2). Sur la zone 4, ARTELIA évoque bien une ligne nouvelle et pas un décalage de la ligne existante. A ce stade, sur cette zone 4, SNCF Réseau considère que cela serait probablement un tunnel. S'il y a des questions complémentaires, Monsieur PAPIN, responsables des études d'infrastructures pourra répondre plus précisément. Le chef de mission LNPV propose donc de rester sur les grands principes et de les illustrer par quelques exemples pour une meilleure compréhension de l'analyse réalisée.

Le deuxième sujet proposé concerne les modifications des tunnels, pour lesquelles CITEC préconisait la reconstruction et la suppression des tunnels. SNCF Réseau a fait un zoom sur la partie du tunnel de Bréval. Sur ce tunnel, ARTELIA préconise un nouveau tunnel reconstruit à 25 m et SNCF Réseau est bien sur le même principe. La difficulté ici est que ce tunnel est très encaissé, comme illustré par la photo proposée, avec des tranchées ouvertes de part et d'autre du tunnel. De plus, ce tunnel date de 1856, du XIXe siècle, or relever la vitesse signifie écarter les voies et ce tunnel a été construit par nos anciens, comme tout bon Maître d'Ouvrage, aux limites du gabarit imposé par la vitesse.

Ecarter les voies consiste donc à refaire un tunnel neuf, c'est-à-dire construire un nouveau tunnel à côté tout en continuant d'exploiter la ligne actuelle, pour venir ensuite combler et détruire l'ancien tunnel. S'il y a un nouveau tunnel, cela coûte donc forcément plus cher que de décaler simplement les voies à l'intérieur du tunnel. Avec un nouveau tunnel, il faut alors rajouter la question des enjeux environnementaux, sujet également présent sur la ligne nouvelle. Il a été identifié dans cette zone un réservoir et des corridors de biodiversité du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), des ZNIEFF de type 2, des risques de remontées de nappes avec en plus la protection de l'aire d'alimentation du captage de Rosny-Buchelay. Cette analyse a été menée sur les deux tunnels de Bréval et de Martainville. Là aussi, ARTELIA avait clairement indiqué dans les deux cas la construction de nouveaux tunnels, ce qui est donc confirmé et partagé par SNCF Réseau.

Sur le shunt, comme cela a été dit par Madame la Préfète, il a été constaté que, si sur le périmètre agricole l'analyse a bien été menée sur l'intégralité du linéaire, autant sur l'étude environnementale il y a une différence avec le périmètre technique, dans la zone de raccordement. Sur ce point, Monsieur MABIRE avait déjà un peu alerté le COPIL, car comme SNCF Réseau connaît bien le secteur, ce point de raccordement ayant-avait déjà été identifié comme une difficulté potentielle.

Sur le raccordement ouest, il est identifié la liste de tous les enjeux : l'enveloppe des crues en-bleue, des habitats et des zones Natura 2000. Ces enjeux sont également présentés dans les zones de passage des lignes nouvelles, la différence est qu'une ligne nouvelle laisse de la marge pour pouvoir jouer sur la latitude et, justement, les zones de passage ont été construites afin d'éviter cette zone délicate. Dans le cas présent, il faut se raccorder au réseau existant et les limites sont imposées (ellipse rouge sur la carte). Autant dans les zones Natura 2000, SNCF Réseau sait faire des lignes nouvelles, autant cette zone présente une grosse difficulté à savoir des habitats prioritaires. Pour pouvoir modifier ces zones, des dossiers au niveau européen sont nécessaires. Lors de la construction des fuseaux, la mission LNPN essaie donc de les éviter au maximum. A cet endroit-là, SNCF Réseau ne sait pas résoudre le problème, il y a des végétaux protégés, notamment « la fumeterre à fleurs denses » pour ceux qui connaissent. La même analyse a été faite sur toutes les zones de raccordement.

Le dernier sujet important concerne l'analyse agricole. Comme précisé précédemment, l'analyse avait bien porté sur l'intégralité du linéaire, avec des ratios théoriques, donc non spécifiques au projet. Cela est tout à fait logique pour une analyse de ce niveau, réalisée en quelques mois. Dans ce cadre, il a été considéré que toutes les terres avaient la même valeur. Dans le cadre de ses recherches de zones de passage, la mission LNPN a fait un travail avec les chambres départementales d'agriculture pour essayer de donner un peu de granulométrie aux enjeux agricoles. Le détail est présenté et l'étude considère que typiquement une zone agricole protégée n'a pas forcément la même valeur qu'une terre à bon potentiel. Monsieur MABIRE rappelle que tout est relatif mais que le rôle de la Maîtrise d'Ouvrage est quand même d'essayer de classer et c'est pour cela que la mission a demandé l'aide des experts en la matière. Par ailleurs, SNCF Réseau a validé les surfaces agricoles calculées par l'étude CITEC, en cohérence avec son étude suite à une vérification des données des surfaces agricoles impactées selon les scénarios, SNCF Réseau confirme la cohérence des résultats de l'étude CITEC.

Sur le sujet du différentiel de coûts, le premier facteur correspond à des choix d'infrastructures différents : entre décaler une voie en surface et créer une ligne nouvelle, il est probable qu'il y ait un effet quantitatif. Le deuxième facteur différenciant identifié est la notion de ratio. En effet, le coût est obtenu par la multiplication d'un ratio et d'un linéaire. SNCF Réseau s'est aperçu que, par exemple, pour le cas du tunnel prévu dans le shunt, il y a des différences dans les ratios utilisés. ARTELIA utilise les données suivantes : 1,8 km circulé à 200 km/h, soit un ratio de l'ordre de 45 M€ du km. Le CETU, qui est une référence en la matière de tunnels, confirme que le ratio à prendre est plutôt de l'ordre de 60 M€. Le chef de mission note que ces ratios peuvent être discutés mais l'ordre de grandeur reste supérieur au 45 M€/km utilisés par CITEC / ARTELIA. Par ailleurs, il appelle les participants à poser si nécessaire des questions sur le détail de l'analyse, le responsable d'infrastructures LNPN pourra répondre.

En synthèse, le périmètre des études environnementales d'ARTELIA est plus restreint que celui des études techniques de CITEC et, du coup, les points les plus délicats (de type Natura 2000) n'ont de ce fait pas été identifiés et analysés. Pour les terres agricoles en revanche, l'étude d'ARTELIA porte bien sur tout le linéaire. Les impacts des reprises de courbes et de tunnels sont clairement indiqués et confortent l'analyse de SNCF Réseau. En effet, beaucoup des décalages et ripages de courbes sont plutôt des tronçons de ligne nouvelle avec des reconstructions à neuf. Il y a donc un effet de tendance à la majoration des coûts, à la fois car le linéaire de ligne nouvelle est probablement plus élevé qu'estimé initialement, mais également car les ratios de tunnels pris en compte par la mission LNPN sont plus importants. Il y a donc un double effet d'augmentation des coûts.

Enfin, et cela n'a pas été redétaillé car ~~un accord avait été trouvé~~ consensus a été naturellement apparu lors du Comité de Pilotage entre la Maîtrise d'Ouvrage et CITEC, SNCF Réseau confirme être d'accord sur les points suivants : l'impact à terme sur la capacité, la robustesse et les temps de parcours, moins favorables qu'une ligne nouvelle, et l'impact moindre sur les terres agricoles, de l'ordre de la moitié par rapport aux zones de passage. Il semble d'ailleurs au chef de mission qu'il s'agissait d'un des principaux objectifs de ce dire d'experts.

Sont ensuite rappelés les coûts tels que présentés par CITEC, avec un coût montant de 916 M€ pour le scénario phasé 1' (horizon prioritaire) puis complémentaire 2' (horizon cible). Il est également rappelé le coût estimé des zones de passage, sur une fourchette comprise entre 880 M€ et 1 300 M€. Au vu des ajouts de linéaires et de la révision des ratios, SNCF Réseau estime que le coût du scénario de CITEC serait à revoir à la hausse d'un pourcentage de l'ordre de 20% sur le shunt. Il est probable qu'entre la fourchette basse des zones de passage et les coûts réactualisés de l'étude CITEC, l'écart soit limité.

Lors du Comité de Pilotage, il y a eu trois prises de paroles des participants qui sont restituées de manière exhaustive dans cette commission consultative, dont celle de Monsieur le Président du conseil départemental présent à la réunion de ce jour.

SNCF Réseau, suite à une analyse du dire d'experts de plus de deux mois avec l'appui de ses bureaux d'études et suite aux prises de parole réalisées en Comité de Pilotage de juillet 2017, conclut les éléments suivants. La Maîtrise d'Ouvrage est persuadée que l'écart de coûts n'est pas

assez significatif alors que sont obérées à l'horizon cible les performances du projet. Par ailleurs, il faudrait intégrer les enjeux environnementaux en zones d'habitats prioritaires Natura 2000. Cette problématique va être présente également pour le franchissement de l'Eure de la ligne nouvelle, mais celle-ci a plus de latitude que le shunt qui se raccorde à la ligne existante. Il est également ajouté par le chef de mission que la réalisation d'un relèvement de vitesse a des impacts sur les voyageurs puisqu'il faut maintenir en parallèle l'exploitation ferroviaire de la ligne actuelle. Il est rappelé les avantages indéniables en termes de consommation de terres agricoles du scénario proposé par le dire d'experts.

Cependant, SNCF Réseau devant tenir les objectifs qui lui sont assignés via la lettre de mission ministérielle de 2013, reste en faveur d'une ligne nouvelle en 2030 entre Mantes-la-Jolie et Evreux.

Questions / Réponses :

Raphaël NORBLIN, maire adjoint à Fontaine-sous-Jouy, remercie SNCF Réseau pour sa présentation claire et concise. Cependant, il lui aurait semblé important de rappeler les enjeux et le gain prévu par la LNPN pour que les élus puissent globalement évaluer cette analyse. Il peut comprendre l'analyse apportée par la mission LNPN qui écarte le scénario CITEC, mais il souhaite mettre cela en comparaison des gains apportés par ce projet. Il n'est même pas sûr, à ce jour, que la LNPN leur fasse gagner quelque chose.

Jeanne LAVIALLE, chargée de mission Natura 2000 à l'agence des espaces verts de la région Ile-de-France, précise que l'agence des espaces verts achète et gère des espaces verts pour le compte de la région, c'est le cas de la forêt de Rosny qui sera normalement impactée par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Elle s'étonne donc de ne pas avoir été approchée dans le cadre de cette phase de concertation : d'une part pour cette problématique de gestion de la forêt et d'autre part, parce que l'agence anime également le site Natura 2000 des Boucles de Moisson, Guernes et de la forêt de Rosny. Elle insiste sur le fait qu'impacter la forêt de Rosny entraîne des procédures réglementaires lourdes et obligatoires, comme cela a été rappelé par Madame la Préfète, que la ligne passe sur le site Natura 2000 ou à proximité dans la zone tampon. Elle se tient à la disposition de SNCF Réseau en cas de questions sur la procédure ou sur d'autres éléments.

Jean-Pierre METAYER, Maire délégué de Saint-Aquilin-de-Pacy, voudrait savoir sur quelle distance la vitesse de 250 km/h, à l'horizon cible, sera mise en œuvre, avec notamment une gare à Evreux et si cette vitesse est vraiment une nécessité.

SNCF Réseau commence par la dernière question sur la vitesse de 250 km/h. Le chef de mission met de côté les temps d'accélération en sortie de Mantes-la-Jolie qui sont anecdotiques, il y a donc potentiellement 40 km à 250 km/h entre Mantes et Evreux. La solution avec shunt permettrait d'obtenir un gain de temps de parcours de l'ordre de 3 à 4 minutes, contre 7 à 8 minutes avec une ligne nouvelle. Le temps de parcours n'est pas le seul enjeu, la capacité est également importante

dans le cadre d'une augmentation de trafic. Le shunt ne résout pas le problème entre Bueil et Bréval, cela créé des convergences et divergences, qui, en cas de situations perturbées seront moins robustes qu'une séparation complète des flux.

Sur le gain du temps de parcours de 7 à 8 minutes, il est précisé que l'un des enjeux par la suite est la socio-économie du projet. Il est précisé par exemple qu'une minute gagnée sur Paris-Mantes pèse 250 M€ pour la collectivité. Une minute peut paraître un temps court mais l'effet de monde fait que cela impacte le bilan socio-économique de manière importante. Ces éléments sont calculés selon les directives du ministère.

Raphaël NORBLIN, maire adjoint à Fontaine-sous-Jouy, ajoute que lorsque le tronçon Paris-Saint-Lazare sera fluide, les voyageurs gagneront sans doute beaucoup plus de temps pour aller à Evreux par rapport à actuellement. Pour lui, il n'est donc pas évident que la suite soit obligatoire.

SNCF Réseau confirme qu'il s'agit d'effets cumulatifs car les temps gagnés sur Paris-Mantes permettront d'aller plus vite à Evreux.

Sur la question de la forêt de Rosny, il a va être présenté plus loin que, par construction, les zones de passage évitent la forêt. En cas de relèvement de vitesse, il y aura effectivement des impacts sur la forêt.

Le responsable des études environnementales précise que le site de la forêt de Rosny ne serait pas touché par les zones de passage sud et un petit peu pour la famille nord. Pour ce qui est des zones Natura 2000 dans la vallée de l'Eure, il indique qu'il y a évidemment des impacts car elles sont transversales à la vallée de l'Eure. Il indique que toutes les données sur les sites de périmètre Natura 2000 ont été récupérées via la DREAL et que l'agence sera sollicitée en étape 2, en particulier pour travailler sur les tracés.

Jeanne LAVIALLE, chargée de mission Natura 2000 à l'agence des espaces verts de la région Ile-de-France, indique que les « tracés » auxquels elle a eu accès jusqu'à présent ne sont pas très précis, mais que le nord couperait vraiment en deux le site Natura 2000 des Boucles, entre la partie Boucles et la partie forêt. Sur le « tracé » sud, tel qu'elle le voit, il impacte tout le bois des Beurons de Rosny. Elle souhaiterait donc avoir plus de précisions là-dessus.

SNCF Réseau rappelle qu'à ce niveau d'études, en termes de sémantique, il ne s'agit pas de tracés, mais de fuseaux de passage de 1 à 3 km de large. Si le projet se poursuit, les tracés seront travaillés avec les territoires. En effet, dans la presse il est parfois utilisé le terme de « tracé » qui s'applique à une zone de quelques dizaines de mètres de large.

Alain GUENEAU, maire de GADENCOURT, vient de faire quelques calculs rapides. Lorsque l'on voyage à 250 km/h ou à 200 km/h sur 40 km, il calcule que l'on gagne 2,4 minutes, hors phases d'accélération et de ralentissements. En mettant 2 minutes en regard de millions d'euros dépensés, il ne suit pas pourquoi ce scénario de shunt est abandonné aussi rapidement. Pour lui, on peut partir de la fin des études, remonter jusqu'à l'introduction et lui faire dire ce que l'on voudrait. Il souhaiterait donc que l'étude soit reprise à zéro.

Laurence LAMY, représentante du Plessis-Hebert, souhaiterait savoir si le coût prend uniquement en compte la ligne nouvelle / le shunt ou si les coûts induits (reconstitution de routes, ...) ont été intégrés, car cela peut selon elle changer le rapport entre les deux solutions.

Wenceslas DE LOBKOWICZ, conseiller municipal de Breuilpont et président de l'association OPTIFER, trouve très intéressant de voir ces coûts positifs, mais indique qu'il y a également des coûts négatifs. Ces coûts négatifs lui semblent être totalement mis sous le boisseau. Il note les impacts sur l'environnement agricole mais revient sur la question sylvicole qui continue, pour lui, d'être ignorée. Selon lui, on continue à sanctuariser les forêts publiques et à sacrifier les forêts privées. Cela a aussi un coût qui n'entre à sa connaissance dans un aucun calcul et il trouve que cela serait plus juste de le faire. L'implication pour les exploitations agricoles a été faite, mais il souhaiterait que soit également regardée les impacts pour tous les habitants de la vallée qui se retrouveraient entre des ponts, des viaducs et des tracés complémentaires. Il s'interroge d'ailleurs sur l'identité du financeur de ces tracés complémentaires évoqués par la représentante du Plessis-Hebert, à son avis ce sera probablement les collectivités territoriales. Il en conclut que ces éléments ne sont pas pris en compte car ce n'est pas le même budget et que donc ce calcul est complètement illusoire. Pour lui, c'est l'arbre qui cache la forêt.

SNCF Réseau rappelle qu'il y a eu une convergence entre SNCF Réseau et CITEC sur les temps de parcours.

Sur le sujet des routes et des déviations routières, cela nécessite d'avoir un tracé. Dans le cas d'une gare nouvelle, les coûts d'accès à la gare sont intégrés dans le projet, si une intercommunalité ou une autre instance profite de l'arrivée d'une infrastructure pour recombinaison un réseau routier, de bus, c'est clairement dans des financements complémentaires. Dans le cas de la poursuite du projet, le chef de mission rappelle qu'un travail sur le tracé le plus approprié sera fait avec les territoires, à la suite de quoi les reconfigurations seront bien regardées. ~~L'aspect financement est toujours un deuxième sujet. En cas de lancement de l'étape 2, une mission de financement serait chargée de donner définir le mode de financement du projet.~~

Le responsable des études environnementales revient sur le sujet sylvicole. Le sujet n'a pas été abordé de cette façon par SNCF Réseau qui a pris exactement la même hiérarchisation entre les forêts ayant des plans de gestion et les forêts domaniales gérées par l'ONF. Il confirme que dans l'analyse il n'y a donc pas de biais entre les forêts gérées par le public ou le privé, tout a bien été pris en compte.

Sur le calcul du temps de parcours réalisé par Monsieur GUENEAU, le responsable des études générales précise qu'il y a d'autres paramètres qui peuvent être pris en considération, comme les phases d'accélération et de décélération citées par Monsieur GUENEAU. Selon lui, il faut également prendre en compte le fait qu'il peut y avoir quelques kilomètres de différences entre les deux scénarii, la ligne nouvelle ayant tendance à diminuer le linéaire. Pour ressortir d'un raisonnement au niveau local, il rappelle que l'étude CITEC a convenu que le scénario sur le réseau existant n'apportait

pas autant de capacité et de souplesse d'exploitation qu'une ligne nouvelle. De plus, le fait d'avoir moins de capacité sur cette section, entraînera peut être un besoin de capacité supplémentaire sur une autre section, notamment à l'horizon cible sur le Y. Il en conclut que les conséquences sur les temps de parcours, en restant concentré sur cette section, ont tendance à être minimisés par rapport aux conséquences qu'il pourrait y avoir sur l'ensemble du parcours.

Daniel LECRUBIER, 1^{er} adjoint au maire de Jouy-Mauvoisin, se situe dans la région Île-de-France et souhaiterait des compléments sur le tunnel de Bréval. Il précise qu'à la sortie de Mantes, en allant vers Bréval et à l'orée de la forêt de Rosny, il y a un tunnel et se demande si le tunnel dit de « Bréval » est celui-ci. Il a bien noté que la préservation des arbres a été abordée, mais souhaiterait que l'on parle des petites communes traversées par la ligne ferroviaire actuelle, comme Méneville.

SNCF Réseau propose de se brancher sur la maquette 3D.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, intervient et propose au vu du timing de la réunion de traiter ce point en fin de séance. Elle indique qu'elle a bien compris la préoccupation de Monsieur LECRUBIER concernant les impacts potentiels et l'acceptabilité du projet qui en découle.

SNCF Réseau rappelle que cette maquette est disponible sur le site internet du projet. Le responsable des études d'infrastructures indique le tunnel sur la maquette, pour lui, il n'y pas d'autres tunnels identifiés dans ce secteur, à moins qu'il ne s'agisse d'une tranchée ouverte profonde. Le premier tunnel en sortie de Mantes, et avant Bréval, correspond donc bien à ce tunnel de Bréval. Il est proposé qu'un point spécifique entre le responsable des études d'infrastructures et Monsieur LECRUBIER soit fait en fin de séance.

➤ Points d'approfondissement : franchissement de l'Eure

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

Voir diaporama associé

Le franchissement de l'Eure est un élément important dans l'analyse que fera le Comité de Pilotage sur les zones de passage au vu des contraintes environnementales fortes et concentrées. En effet, l'analyse multicritère n'est pas autoportante et ce genre d'éléments peut être dimensionnant. Monsieur MABIRE précise qu'il y a des éléments présentés précédemment dans l'analyse de l'étude CITEC qui vont se retrouver dans cette partie et qu'il y a également ici des difficultés techniques. Le choix du franchissement peut influencer fortement le choix de la zone de passage préférentielle. Initialement, avec la C1_Nord_A éliminée en octobre 2016, il y avait un franchissement encore plus au nord. A ce jour, il reste trois franchissements possibles : nord, centre et sud.

SNCF Réseau a analysé cette problématique selon deux volets : environnemental et technique. Le fond de carte présenté identifie les zones de franchissement possibles en plus clair.

La conclusion de l'analyse environnementale est que le franchissement nord semble être le plus favorable, dès lors que certains enjeux sont évités : les habitats prioritaires Natura 2000, le site du CEHN (Conservatoire des Espaces Naturels de Haute-Normandie), et le centre équestre du Clos. Le franchissement sud est clairement le plus défavorable, concentrant de nombreux enjeux environnementaux. Comme la zone de passage est très étroite, la situation se rapproche de celle du scénario CITEC, avec peu de marge de manœuvre. Un franchissement plus large permet d'imaginer jouer sur l'inclinaison et le franchissement. Au sud, sont présents des périmètres rapprochés de captage, un nombre de bâtis important ainsi que des habitats prioritaires Natura 2000. Le franchissement central comporte également de multiples enjeux, cependant sa grande largeur permet plus de latitude dans la recherche de mesures d'évitement. Il est un compromis.

En termes d'analyse techniques, au vu de la topologie de la zone, la ligne présente un ou des passages en tunnel pouvant être encadrés par des viaducs. Le franchissement sud permettrait d'avoir le viaduc le plus court, avec des tunnels encadrants. Malgré cela, le viaduc reste un ouvrage important. La zone de franchissement sud, restreinte, ne permet là aussi pas beaucoup de latitude, notamment d'inclinaison. Le franchissement central ne présente qu'un seul tunnel encadrant à l'est, avec un viaduc un peu plus long. Le franchissement nord permet une latitude un peu plus grande.

SNCF Réseau rappelle qu'il s'agit à ce niveau de grands principes et en conclut que les franchissements centre et nord sont les plus favorables et qu'il ne faut pas conserver le franchissement sud.

➤ **Analyse des zones de passage : Mantes-Evreux C1**

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

Voir diaporama associé

Monsieur MABIRE précise que LNPN a profité du temps de réserve électorale pour intégrer les remarques sur la méthode d'analyse multicritère : le nombre d'indicateurs, leur dénomination,... Il prend l'exemple de l'indicateur concernant les impacts sur les terres agricoles pour lequel la sémantique « favorable / défavorable » a été modifiée afin de coller au mieux aux enjeux et à la description de l'indicateur.

Il est rappelé le travail mené en concertation en 2015 sur le **CAPcap** du développement durable, qui consiste à regarder le CLOUDD et les nombreux indicateurs associés. La mission LNPN essaie d'être le plus systémique possible, sachant que certains critères ne sont pas disponibles dès l'étape 1 et seront intégrés au fur et à mesure de l'avancement des études. La répartition des indicateurs par axe est présentée. Il est précisé que sur l'indicateur « Ecoconception », la mission LNPN est pionnière sur ce sujet-là. Suite à la demande faite en février, l'indicateur « Risque résiduel de perte sur les emplois agricoles » a été ajouté dans l'axe « Favoriser les dynamiques territoriales ». Les potentialités pour le projet cible sont un point à regarder, comme vu précédemment sur l'analyse CITEC.

LNPN Commission consultative Mantes-Evreux / 11-10-17

Les indicateurs ont donc été calculés sur chacune des douze zones de passage. Il est important de noter que ce qui prévaut est la couleur de l'indicateur, que chaque axe doit être regardé indépendamment, sans être sommés entre eux-et selon les sensibilités des différents acteurs : les axes ne sont pas en concurrence les uns avec les autres. Ce point a été validé formellement par le laboratoire du LAMSADE qui est une référence en termes d'analyse multicritère. De plus, il avait été demandé de pouvoir départager les zones lorsqu'elles étaient à égalité sur un axe. Dans les cas où cela a été possible, il a été ajouté un « + » sur la meilleure zone de passage. Le chef de mission insiste sur le fait que la couleur a primauté et que les « + » n'interviennent qu'en cas d'égalité entre plusieurs zones. Ces éléments ont été validés par Paris-Dauphine et par le Comité Technique LNPN, garant de la méthodologie appliquée.

Les éléments détaillés de l'analyse sont distribués aux participants.

Le chef de mission LNPN a bien conscience que cela fait beaucoup de matériaux d'un coup, et précise que la mission LNPN restera à disposition des participants après la réunion en cas de questions complémentaires. Il s'agit des résultats définitifs qui seront ainsi restitués au Comité de Pilotage pour son analyse à venir.

Sur l'Axe « Ressources & Patrimoine », la zone de passage C1_-Nord_-B est pénalisée par la biodiversité protégée et biodiversité d'intérêt avec deux indicateurs défavorables. Il y a en effet plus de sites CEHN impactés au niveau de l'Eure. Concernant l'écoconception, le linéaire de tunnel est plus long pour la C1_-Nord_-B, or il y a un rapport direct entre linéaire et les émissions de gaz à effet de serre. La C1_-Nord_-C est meilleure pour les captages en eau potable, il s'agit de la zone qui traverse le moins de surface de périmètre de protection de captage.

Sur le deuxième axe, « Service ferroviaire équitable », deux familles sont clairement distinctes : nord et sud. L'écart se fait sur l'indicateur « Ecart de temps de parcours vis-à-vis de la zone de passage la plus rapide ».

Sur le troisième axe, « Dynamiques territoriales », la zone C1_-Nord_-C est la seule ayant recueu un avis défavorable pour l'expression Carticipe. Concernant le rapprochement avec les infrastructures, la C1_-Nord_-B est celle qui recherche le plus de jumelage : d'abord le réseau existant, puis l'A13 et la RN13. La zone C1_-Nord_-C présente des potentialités de rapprochement avec le réseau ferré existant, voire avec l'A13 jusqu'à Chaufour-lès-Bonnières. La zone s'éloigne ensuite des couloirs d'infrastructures. Les zones de passage sud ne permettraient pas de se rapprocher d'infrastructures existantes, hors zone de raccordement à la ligne existante à l'ouest de Mantes-la-Jolie.

Concernant le dernier axe « Investissement soutenable », les deux familles nord et sud réapparaissent. La famille nord est plus onéreuse, notamment à cause du raccordement à l'ouest de Mantes et présente une insertion plus longue et difficile d'un éventuel contournement de Mantes, à l'horizon cible. La famille C1_-Sud est plus favorable pour l'indicateur socio-économique. Là aussi, il apparaît un lien entre le linéaire, la performance et le coût. Les zones de passage C1_Nord ont, de plus, des impacts travaux plus importants car elles croisent plus de réseaux RTE et GRT Gaz. Elles ont

plus d'impacts sur l'exploitation ferroviaire et elles présentent une densité de bâtis beaucoup plus importante, notamment à Rosny.

Pour conclure, la synthèse ne permet pas de discriminer les zones de passage sud entre elles, ce que pourrait permettre les éléments sur le franchissement présentés précédemment.

Questions / Réponses :

Jean-Pierre METAYER, Maire délégué de Saint-Aquilin-de-Pacy, se pose la question, au vu de la hauteur des viaducs, des impacts sonores. Il pense que cela va être insupportable.

SNCF Réseau confirme qu'il s'agit d'un point à regarder ~~et indique qu'il s'agit d'un sujet d'en~~ étape 2 qui sera bien entendu étudié si le projet se poursuit. A ce jour, la réglementation impose des protections acoustiques afin de revenir à des taux acceptables. Il est difficile à SNCF Réseau de donner plus d'éléments à ce stade, même si, au regard des enjeux, il sera probablement réalisé des modélisations acoustiques. Elles seront partagées avec les élus, voire avec des experts indépendants.

Laurence LAMY, représentante du Plessis-Hebert, souhaiterait savoir comment va se faire le choix final, vu que tous les critères ont le même niveau.

Le chef de mission SNCF Réseau indique qu'il s'agit de toute la légitimité et de la souveraineté du Comité de Pilotage. Il ne peut pas faire une somme de couleur, ce qui serait contraire à la méthodologie préconisée par le LAMSADE. L'idée est, en fonction du choix de chacun, de voir quel axe doit être privilégié et c'est là tout le débat. A ce jour, la Maîtrise d'Ouvrage ne porterait pas le choix de la zone de passage avec le franchissement de l'Eure sud (C1_-Sud_-C), au motif que le franchissement est trop complexe. Pour les mêmes raisons que pour l'étude CITEC, SNCF Réseau a des doutes sur la faisabilité technique de ce passage.

Wenceslas DE LOBKOWICZ, conseiller municipal de Breuilpont et président de l'association OPTIFER, revient sur les propos de Monsieur MABIRE, la difficulté de franchissement étant à peu près la même entre Breuilpont et Hécourt, qu'entre Breuilpont et Bueil, il s'étonne alors que ce tracé puisse être retenu. Il n'arriva pas à identifier sur la carte les limites de la zone C1_-Sud_-B.

SNCF Réseau entend ce dernier point dû au chevauchement des zones de passage et à la représentation par des aplats de couleur.

* * *
*

3. Secteur Mantes-Evreux C2

➤ Analyse des zones de passage : Mantes-Evreux C2

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

Voir diaporama associé

SNCF Réseau rappelle que l'analyse multicritère a ses limites, il ne s'agit pas d'une grande moulinette qui sort automatiquement le résultat final. Cela est particulièrement vrai pour la section C2 d'Orgeville vers Evreux. Pour ne pas fausser l'analyse, le sujet de la gare nouvelle d'Evreux à l'horizon cible n'est pas inclus dans l'analyse multicritère. Sur beaucoup d'axes, la zone de passage C2_Nord-Ouest base est meilleure que la C2_Sud, sauf que dans cette zone il y a un enjeu majeur lié à la gare nouvelle.

Sauf questions ultérieures, les résultats sont affichés mais pas détaillés en séance.

➤ Gare nouvelle d'Evreux

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

Voir diaporama associé

Initialement, cinq positions de gares étaient proposées par SNCF Réseau. Les acteurs eurois ont demandé à ce que soit étudié un autre site, celui de Nétreville. Le Comité de Pilotage de février a, au final, choisi de retenir trois sites : Sud_BA_105, Nétreville et Le Coudray, écartant de fait ainsi la zone de passage C2_Nord_Est base.

Pour réaliser l'approfondissement sur ces trois sites restants, SNCF Réseau a piloté un groupe de travail avec tous les acteurs concernés : l'Etat dans sa diversité (affaires forestières, culturelles), la DREAL, la Région Normandie et les acteurs eurois. Quatre réunions de travail, d'avril à septembre, ont eu lieu. L'objectif était d'accompagner SNCF Réseau dans l'intégration physique de la gare dans le secteur d'Evreux. Il y avait à la fois des enjeux de positions à l'horizon prioritaire, mais également des enjeux d'articulation avec l'horizon cible. Pour mémoire, la gare est prévue en effet à l'horizon cible. Il avait également été soulevé par la DREAL des inquiétudes sur les impacts routiers de Nétreville (RN 154 et échangeur). Les aspects routiers ont donc été regardés au même niveau sur les trois positions. Les enjeux de transports ont également été abordés et partagés avec le territoire.

Une analyse multicritère spécifique avec des axes similaires à ceux de l'analyse des zones de passage a été réalisée. En synthèse, d'un point de vue environnemental, le site du Coudray est meilleur car il ménage les enjeux archéologiques de Gisacum, tout en ayant des impacts urbains moindres que Nétreville. Concernant les services, Nétreville est pénalisée par un linéaire d'infrastructure plus long. Sur les dynamiques territoriales, il y a un portage des acteurs eurois qui estiment que la localisation

Nétreville contribue au développement d'activité et limitera l'étalement urbain. Enfin, Nétreville est plus coûteuse, avec des impacts permanents sur l'exploitation routière et des impacts temporaires très importants (coupures d'infrastructures routières et ferroviaires). Elle a les inconvénients de ses avantages.

La conclusion de ce groupe de travail, assez consensuel, est le partage de l'intérêt territorial pour la réalisation, à l'horizon cible, d'une gare nouvelle dans le secteur d'Evreux. Ce point est sous réserve des premiers éclairages socio-économiques non disponibles à ce moment-là et qui vont être présentés dans cette-la présente réunion. Il est noté le portage par les acteurs eurois de la localisation Nétreville, jugée la plus efficace en termes de dynamique territoriale. Ce site sera donc proposé en Comité de Pilotage. Il faut ajouter à cela la nécessité de conserver, à ce stade encore très amont des études, la localisation du Coudray. La localisation de ces deux gares permet d'emporter le choix de la zone de passage, ce qui aurait été plus délicat si les deux localisations n'étaient ne se trouvaient pas dans la même zone.

Des sujets restent à étudier en étape 2, notamment l'ambition d'une gare d'agglomération, qui doit être abordée avec la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports sur les types et nombre de trains à arrêter. Les besoins en infrastructures doivent être analysés, car il pourrait y avoir des barreaux pouvant être économisés.

Tous ces éléments sont valorisés socio-économiquement, ces garanties étant nécessaires pour la Déclaration d'Utilité Publique.

Sur correction de l'assemblée, il est précisé que le terme de « Nétreville » est un raccourci sémantique, le site se situant plutôt sur Rougemare.

Il est donc proposé de garder la zone de passage C2_-Sud en raison de ses enjeux de gares nouvelles (sites de « Nétreville » et du Coudray). Monsieur MABIRE revient sur sa remarque précédente : ici l'analyse multicritère est contrariée et c'est l'enjeu de la gare nouvelle qui emporte la proposition.

A ce jour, la gare d'Evreux Centre représente 1 million de voyageurs par an. SNCF Réseau estime qu'avec les effets d'évolutions sociodémographiques et les coûts de transports, au fil de l'eau, il y aurait une augmentation à l'horizon cible, sans LNP, de 50%. L'effet LNP sur la gare d'Evreux Centre permet d'envisager une augmentation supplémentaire de 300 000 voyageurs, du fait du rapprochement de Paris et des agglomérations normandes. Il reste à évaluer en étape 2, l'effet d'une gare nouvelle à Evreux. Cela n'a pas pu être étudié à ce jour car étant lié aux enjeux de dessertes sur lesquels la Région Normandie a son mot à dire.

Le dernier sujet concerne les éclairages socio-économiques, sujet de plus en plus présent chez SNCF Réseau, suite à la jurisprudence dite de « Poitiers-Limoges » (projet ayant eu sa DUP cassée en Conseil d'Etat). Un projet qui ne serait pas à l'équilibre économique ne pourrait être présenté en enquête publique. Les éléments proposés ont été calculés selon les recommandations de l'instruction cadre « Royal » d'octobre 2014. La localisation portée par les acteurs a, de par son coût d'investissement, un effet plus péjorant que les autres. Cela renforce la nécessité d'avoir une « clause de sauvegarde » avec Le Coudray. Il sera donc nécessaire de valoriser ce que veut dire pour le territoire et le projet cette ambition de gare d'agglomération. Il y a un sujet similaire sur la gare

nouvelle de Rouen, mais qui se situe, elle, à l'horizon prioritaire à l'horizon cible. Il n'est pas possible d'aller plus loin à ce stade, les études seront ensuite poursuivies en étape 2.

Questions / Réponses :

Monica LEMEILLEUR, maire de la commune Le Val David, a juste une question de compréhension et voudrait savoir par rapport à quoi se placent les nombres en négatif.

SNCF Réseau précise que cela ne préjuge pas des calculs en étape 2. Cela veut dire que la meilleure gare en termes de socio-économie est la Sud_-BA_-105 et que si une autre gare est choisie, il sera nécessaire de compenser ces sommes.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, en déduit que la gare de Nétreville est la plus onéreuse, mais que c'est celle qui a l'air de présenter le plus d'adhésion.

Monica LEMEILLEUR, maire de la commune Le Val David, voudrait savoir pourquoi le site du Coudray est alors privilégié.

SNCF Réseau indique que ce site n'est pas privilégié, il s'agit d'une « clause de sauvegarde » au cas où les impacts abordés en groupe de travail pour Nétreville se confirment, à savoir plusieurs mois de fermeture de la ligne Paris-Caen, la coupure de la RN13, de l'**RNA**154. SNCF Réseau est favorable à porter cette ambition du territoire mais avec ces réserves, d'où la « clause de sauvegarde technique » qu'est le Coudray. Il y a clairement la volonté d'aboutir sur Nétreville par les acteurs eurois et, notamment le département. Il n'est pas nécessaire à ce stade d'aller plus loin étant donné que cela emporte le choix de la zone de passage C2_-Sud. Il s'agit de la proposition issue du groupe de travail et qui sera faite au Comité de Pilotage, avant débat.

Monica LEMEILLEUR, maire de la commune Le Val David, voudrait confirmation de la prise en compte des Espaces Naturels et Sensibles potentiellement touchés sur la C2_-Sud, et si oui de quand datent les études. En effet, sur le Val David, elle rappelle qu'il y a un Espace Naturel et Sensible et indique avoir reçu un rapport du conservatoire normand des espaces sensibles erroné. Il manquait certaines espèces sensibles présentes sur le territoire, les prélèvements n'ayant pas été faits à la bonne période. Elle précise qu'il y a notamment une espèce protégée au niveau européen.

Le responsable des études environnementales de **SNCF Réseau** indique qu'il a bien connaissance de cet espace, avec la mare aux Bœufs, et qu'il a bien reçu ce rapport. Cependant, à ce niveau d'étape 1, il n'est pas regardé en détail les espèces protégées présentes. Le principe à cette étape est d'éviter ces zones-là. En étape 2, il sera essayé d'éviter au maximum ces zones, ponctuelles, et de ne pas couper les connections qui existent entre ces sites.

Jeanne LAVIALLE, chargée de mission Natura 2000 à l'agence des espaces verts de la région Ile-de-France, souhaiterait revenir sur le choix des indicateurs liés à la préservation qu'elle trouve assez limité pour ce type d'infrastructures linéaire, fragmentant pour les espèces présentes. Elle s'étonne de ne pas voir un critère sur la connectivité, notamment pour le secteur C1, zone identifiée dans le

Mis en forme : Non souligné

Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région Île-de-France. Elle pense que cela aurait sa place dans le choix des différents scénarios. De plus, elle voudrait savoir si les coûts des mesures compensatoires et de rétablissement de la connectivité ont été pris en compte dans l'évaluation des scénarios.

Le responsable des études environnementales de SNCF Réseau confirme que les éléments liés au SRCE sont bien pris en compte et se retrouvent dans le critère de biodiversité d'intérêt. Toutes les zones de connectivité sont dans cet indicateur-là et c'est ce qui pénalise notamment les zones de passage C1-Sud.

Mis en forme : Non souligné

Jeanne LAVIALLE, chargée de mission Natura 2000 à l'agence des espaces verts de la région Ile-de-France, précise que les zones de passage C1-Nord traversent également cette zone de connectivité.

Le responsable des études environnementales de SNCF Réseau confirme que cet élément a bien été pris en compte pour l'évaluation des C1-Nord, mais cet indicateur regroupe d'autres éléments qui peuvent aussi influencer sur les résultats.

Mis en forme : Non souligné

Jeanne LAVIALLE, chargée de mission Natura 2000 à l'agence des espaces verts de la région Ile-de-France, entend cette réponse, c'est juste que le critère « Biodiversité d'intérêt » n'était pas clair pour elle.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, propose si besoin de continuer cette conversation d'experts en fin de réunion.

Marc MORILLON, maire de Fauville, a de fortes interrogations. Il fait partie d'une agglomération où il y a eu des choix économiques mais il souhaite revenir sur les impacts pour sa commune, déjà bien impactée par une voie express, une BA 105 et où il ne manquait plus que le train. Il n'arrive pas à comprendre la finalité du tronçon qui part de Paris vers Evreux. Pour lui, à l'origine, le train devait passer dans Evreux et réutiliser la gare existante, puis il a été abordé le fait de faire une gare nouvelle pour remonter vers Rouen. A l'heure actuelle, il entend qu'il s'agit quasiment d'un projet acté de réaliser cette nouvelle gare. Il s'interroge sur le manque de représentation et sur la personne qui représentait l'agglomération. Il reste sur sa faim là-dessus.

SNCF Réseau indique qu'il n'y a pas encore de décision sur la création de la gare et le choix de la zone, mais qu'effectivement l'esprit de la zone C2-Sud est de faire à terme une gare nouvelle. Il imagine que Fauville fait partie de l'EPN dont des représentants étaient présents dans le groupe de travail. Le chef de mission précise qu'il n'est pas le mieux placé pour porter cette ambition de dynamique territoriale, mais rapporte que le portage était assez fort de la perception de SNCF Réseau et présenté comme assez consensuel par les 4 EPCI et le Conseil Départemental de l'Eure. Cette ambition de gare d'agglomération peut effectivement reposer la question de la gare d'Evreux Centre dans ce système à deux gares. Il a été convenu qu'il s'agissait d'un élément à travailler en étape 2. Il est rappelé que cette gare est prévue à l'horizon cible, à l'horizon prioritaire il n'y aura que le fuseau de passage.

Marc PERRIN, maire du Vieil Evreux, indique que quelle que soit la gare nouvelle retenue, elle serait vers 2030 au Vieil Evreux, les trois sites potentiels étant sur son territoire. Il voudrait savoir si le Comité de Pilotage du 26 octobre 2017 fera le choix définitif du site d'implantation de la nouvelle gare, puisque le « tracé » et l'emplacement définitif de la gare sont liés. Par ailleurs, il voudrait avoir rapidement les décisions du COPIL plutôt que d'attendre une réunion quelques mois plus tard.

SNCF Réseau rappelle qu'à ce jour la gare nouvelle d'Evreux est prévue post-2030, à l'horizon cible. Par ailleurs, même s'il se réduit au niveau de la gare, le fuseau de la zone de passage n'est pas un tracé. Le groupe de travail préconise à ce jour de maintenir les deux positions de Nétreville et du Coudray. Le chef de mission LNPN ne peut pas préjuger de la décision du Comité de Pilotage, il indique cependant à Monsieur PERRIN qu'il peut compter sur la mission LNPN, Maître d'Ouvrage et sur la DREAL, pour les enjeux routiers, qui partagent l'analyse à ce stade de Nétreville, pour porter les deux localisations. Il rappelle que cette proposition de maintien des deux sites est portée par onze institutions du territoire et que si le Comité de Pilotage prend une autre décision, ce sera de sa légitimité. SNCF Réseau porte la position du groupe de travail.

* * *
*

4. Actualités du complexe de Paris-Saint-Lazare

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

Voir diaporama associé

Quelques points d'actualités sont apportés sur le complexe Paris-Saint-Lazare, sujet qui intéresse autant les normands que les franciliens, et qui est donc important dans un projet appelé « Ligne Nouvelle Paris-Normandie ».

Il est présenté une vue aérienne de la gare de Paris-Saint-Lazare avec ses quais transversaux, le pont de l'Europe ayant inspiré de grands impressionnistes mais qui contraint énormément le réseau ferroviaire, et la densité urbaine du 9^e arrondissement.

Cette première vue couvre presque l'aspect « terminus », en effet, il est utilisé le terme de « complexe Paris-Saint-Lazare » car lorsque le sujet est traité dans son ensemble, il faut remonter jusqu'à 6 km en amont. Il est précisé que sur la représentation du complexe proposée, les trains bleus sont les trains normands et les trains rouges, J6, les trains franciliens. Le schéma fait bien apparaître le cisaillement entre ces deux groupes. Le projet EOLE va permettre de libérer des voies à quais et il est donc important et intéressant de regarder comment vont pouvoir être partagés intelligemment ces voies libérées entre les normands et les franciliens. Il est également à noter des sujets de type maintenance et exploitation. A titre personnel, le chef de mission LNPN, quand il part

en Normandie, indique avoir expérimenté les arrivées-mises à quai tardives des trains pour cause d'attente à Batignolles. Il est important de traiter à la fois l'infrastructure et l'exploitation.

Un programme d'études a été défini en trois points. Le périmètre de l'étude est bien-concerne la gare, l'avant-gare et les relations avec les sites techniques rappelés précédemment de Batignolles et Clichy Levallois. Il est proposé de faire un état des lieux d'ici la fin de l'année, financé sur fonds propres de SNCF Réseau, qui va regarder : l'analyse de l'exploitation, l'évaluation de la robustesse du système de départ de train, un diagnostic de l'état de l'infrastructure et de la régularité.

Il y a également un travail d'optimisation du plan de voie qui ne sera pas détaillé ici, mais qui correspond à une recherche de simplification des aiguillages du XIXe afin qu'ils soient plus rapides et moins nombreux.

Le dernier axe d'étude proposé concerne le fameux cisaillement abordé lors de la présentation du complexe. Paris-Saint-Lazare est un système qui fonctionne par tubes, ce qui est la solution pour exploiter en zone dense. C'est ce que font les japonais depuis longtemps, et c'est un gage de performance. Ce fonctionnement se retrouve sur les trafics qui sont purement Île-de-France (à gauche sur le schéma présenté). A contrario, les autres groupes se croisent et cela n'est pas performant. L'enjeu est de décroiser les groupes, idéalement les bleus d'un côté et les rouges de l'autre. Il s'agit d'un ouvrage important, avec une étude estimée à 500 K€ et un délai de l'ordre d'un an à partir du lancement à l'automne de l'appel d'offre. Il s'agit en effet de bureaux d'études spécialisés. Par ailleurs, afin de ne pas perdre de temps et au vu des enjeux, les financeurs ont accepté le principe et la proposition de Monsieur le Préfet F. PHILIZOT d'un financement pris sur le budget LNPN. Cela permet de lancer tout de suite l'étude, sans passer par un tour de table financier.

Pour terminer, il est illustré en image cet enjeu de décroisement des groupes. Il est rappelé la position actuelle des groupes V et VI. Le saut de mouton doit ainsi s'insérer dans un système ferroviaire très dense, avec tous les groupes de Paris-Saint-Lazare puisqu'il s'agit du tronçon commun. La localisation est par contre éloignée des immeubles haussmanniens, inquiétude initiale des acteurs. La contrepartie est que dans ce secteur très dense, la faisabilité technique et plus particulièrement le phasage travaux ne sont pas garantis. Il est précisé que le pilotage de ces éléments a été repris par la Direction Générale d'Île-de-France SNCF Réseau.

Il est précisé que se tient le 12 octobre 2017, un Comité de Pilotage Paris-Saint-Lazare, présidé par le Préfet F. PHILIZOT et qui est prévu à Rouen, pour le symbole afin de souligner les enjeux pour les normands et les franciliens. Les travaux seront restitués dans le Comité de Pilotage LNPN du 26 octobre 2017.

Questions / Réponses :

NEANT

* * *
*

5. Conclusion

Conclusion d'Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP :

Mis en forme : Non souligné

Madame CHARVET conçoit aisément que les études restituées ce soir, particulièrement complexes, donnent à réfléchir, notamment les analyses multicritère. Ces dernières permettent d'approfondir, mais au vu du nombre de critères, parfois il peut être difficile de savoir lesquels doivent prévaloir, l'importance dépendant de l'angle de lecture : environnement, coût, amélioration de la fréquence, qualité des infrastructures,...

En sa qualité de garante, elle constate que c'est très complexe et qu'il y a eu un effort de clarification (même si cela peut paraître encore insatisfaisant) de la part de la Maîtrise d'Ouvrage afin d'apporter le maximum d'éléments pour permettre aux participants de se faire « une idée » personnelle et d'adopter une position au mieux éclairée.

A l'issue de ces presque trois ans de concertation, le deuxième point qui lui semble important est que personne n'aurait pu deviner que cela déboucherait sur un travail aussi important sur Paris-Saint-Lazare. Cela lui semble être un chantier majeur pour les franciliens et les normands, et s'il n'y avait pas eu toutes ces réunions, ces études, ces commissions, ces ateliers et ces comités territoriaux, la prise en réflexion de l'absolue nécessité de prendre à bras le corps ce sujet n'aurait pas eu lieu, selon elle. Elle le dit et l'écrira, car cela fait partie pour elle d'une des réussites de la concertation : mener des études en complément de la LNPN sur ce sujet de Paris-Saint-Lazare. Elle note qu'EOLE avait eu d'autres avantages, mais n'avait pas traité ce sujet.

Deuxième point, notamment sur la position de la gare d'Evreux, elle indique que Monsieur MABIRE a bien fait de rappeler que les gares nouvelles (hors Rouen) ne font pas partie des zones prioritaires, mais des horizons cibles. Elle note la complexité de ce point, étant donné qu'avec une gare c'est plutôt la zone sud qui doit être retenue et sans gare plutôt la zone nord. Elle comprend que cela puisse parfois laisser l'assemblée perplexe et sur sa faim. Elle se met à la place des uns et des autres, et elle comprend que, selon le prisme de chacun sur les faisceaux (beaucoup plus larges d'ailleurs qu'un tracé), les positions et les intérêts puissent être différents.

Elle rappelle que l'un des objectifs de la LNPN, car la Normandie ne faisait pas forcément partie des secteurs les mieux irrigués de France au niveau des dessertes, est cette amélioration des ~~connections~~ **connexions**. Il en ressort pour elle l'absolue nécessité de comprendre qu'il n'y aura pas de solution idéale, avec la totalité des indicateurs au ~~x~~ **verts**, au moment du choix et de la réalisation du projet. Les éléments et les études devant être présentés en Comité de Pilotage doivent permettre, à son sens, aux instances et aux décideurs de prendre des positions un peu plus claires. Ces décisions permettront, si le projet se poursuit en étape 2, de mener des études, non plus au niveau de faisceaux mais sur des tracés. Toutes les questions légitimes, sur les aspects de bruits, d'impacts et autres, pourront être approfondies.



Elle termine sur ses réflexions, notamment sur cette zone qui lui semble être la plus complexe, au regard de l'addition des zones Natura 2000, des franchissements du fleuve, de la gare d'Evreux, des infrastructures relativement anciennes, et de la densité en termes d'habitations.

Elle conclut sur ces quelques remarques qu'elle a pu faire en sa qualité de garante ayant assisté à quasiment toutes les réunions. Elle n'a pas d'avis particulier, mais observe qu'il s'agit d'un secteur particulièrement complexe sur lequel le maximum a été fait.

Conclusion de Pascal MABIRE, chef de mission LNP, SNCF Réseau :

Monsieur MABIRE souhaite remercier les participants, au terme de cette séquence de presque trois ans, au cours de laquelle ils ont challengé SNCF Réseau. Il rappelle que si le projet se poursuit en étape 2, le travail commun continuera afin de définir le projet dans sa meilleure composante.

Il voudrait rappeler qu'il porte l'ambition d'une proposition de trois zones de passage préférentielles par le Comité de Pilotage, l'enjeu étant de faire prendre la décision à Madame la Ministre des Transports. ~~A son sens, il n'y aurait rien de pire pour la Normandie que de ne pas aller au bout de ce travail.~~ En tant de Maître d'Ouvrage publique, il partage avec Monsieur le Préfet PHILIZOT l'ambition d'aller au bout du choix de ce fuseau et de conclure ainsi trois années d'études financées par l'argent public.

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

Madame LAPARRE-LACASSAGNE clôt cette dernière séance de cette première étape de concertation. Elle remercie d'abord SNCF Réseau, l'opérateur, et Madame CHARVET qui avait l'obligation de garantir que cette phase de concertation se déroule bien et précise que cette dernière aura un travail de rapport à réaliser. La prochaine étape est la présentation de ces scénarios au Comité de Pilotage suivi d'une proposition de décision en émanant, qui sera à faire valider par la Ministre Madame BORNE. Pour elle, ce sera quitte ou double : ou le projet continue ou le travail s'arrête en route faute de consensus sur cette partie de tronçon. Cela serait à ses yeux particulièrement dommage pour le territoire eurois. Elle rappelle les intérêts particuliers environnementaux, mais également ceux économiques du territoire. Les scénarios ont été approfondis et balayés. Elle note qu'il y a bien un scénario qui a l'air d'emporter le plus d'objectifs positifs sur l'ensemble des enjeux. Il ne reste qu'à attendre les résultats du Comité de Pilotage du 26 octobre 2017.

Elle remercie les participants et espère avoir l'occasion de se retrouver pour poursuivre sur la phase 2 et arriver sur le tracé définitif. Elle invite l'assemblée, surtout pour les questions très techniques posées en séance, à se rapprocher des différents responsables de la mission LNP.

Pascal MABIRE, chef de mission LNP, SNCF Réseau, reprend brièvement la parole pour préciser qu'un communiqué de presse sera émis suite au Comité de Pilotage et que donc la réponse devrait arriver assez rapidement.



Ligne nouvelle
Paris - Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

* * *
*

Liste des participants à la
Commission consultative de Mantes-Evreux

11 octobre 2017

VILLE	NOM	Prénom	Institution
AIGLEVILLE	MENARD	Patrick	Maire
BREUILPONT	BREMARD	Frédéric	Adjoint au maire
BREUILPONT	DE LOBKOWICZ	Wenceslas	Conseiller municipal Président de l'association OPTIFER-PN
CAILLOU ET ORGEVILLE	BRETON	Daniel	Adjoint au Maire
CAILLOUET-ORGEVILLE	RIDARD	Jocelyne	Maire
CAILLOUET-ORGEVILLE	BIEUVILLE	Jean	Adjoint au maire
CAILLOUET-ORGEVILLE	EGASSE	Natacha	Conseillère municipale
CAILLOUET-ORGEVILLE	MUSIAL	Jean	Conseil municipal
CIERREY	LEBRETON	Philippe	Conseiller municipal
CIERREY	HAMON	Dominique	2 ^{ème} adjoint au Maire
CRAVENT	JOUBERT	Jacky	Maire
FAINS	BOISARD	Daniel	Maire
FAINS	DUGUAY	Pascal	1 ^{er} adjoint au Maire
FAINS	LEGUY	André	2 ^e adjoint au Maire
FAUVILLE	MORILLON	Marc	Maire
FONTAINE SOUS JOUY	POUCHIN	Jacques	Maire
FONTAINE SOUS JOUY	NORBLIN	Raphaël	Adjoint au Maire
FONTAINE-SOUS-JOUY	HEBERT	Luc	Adjoint au maire
GADENCOURT	GUENEAU	Alain	Maire
GADENCOURT	NOWAKOWSKI	Denis	Adjoint au Maire

GUICHANVILLE	MERGAUX	Jean-Philippe	Maire adjoint
HECOURT	DURO	Pierre	Maire
JOUY-MAUVOISIN	LECRUBIER	Daniel	1 ^{er} adjoint au maire
LE CORMIER	BIGNON	Sylvain	Maire
LE VAL DAVID	LEMEILLEUR	Monica	Maire
LE VIEIL EVREUX	PERRIN	Marc	Maire
LOMMOYE	SAULE	Antoinette	Maire
MENILLES	ROCHETTE	Yves	Maire
MERÉY	PINEL	Monique	2 ^{ème} adjoint au Maire
MERÉY	PLAZA	Nathalie	Maire
PACY-SUR-EURE	LEHONGRE	Pascal	Maire
PACY-SUR-EURE	METAYER	Jean-Pierre	Maire délégué de Saint Aquilin de Pacy
PLESSIS HEBERT	LAMY	Laurence	Conseillère municipale
PLESSIS HEBERT	QUEROLLE	Serge	Conseiller municipal
SAINT-AQUILIN-DE-PACY	METAYER	Jean-Pierre	Maire délégué
VAUX-SUR-EURE	POISSON	Pascal	Maire
VILLEGATS	ELIE-PARQUET	Lysianne	Maire
VILLIERS EN DESOEUVRE	LANDAIS	Didier	Adjoint au maire
VILLIERS EN DESOEUVRE	BIDOT	Christian	Maire

ORGANISME	NOM	Prénom	Fonction
Préfecture de l'Eure	LAPARRE-LACASSAGNE	Anne	Secrétaire générale de la préfecture de l'Eure
Préfecture de Normandie	QUEMENEUR	Geneviève	Secrétaire générale de la préfecture de l'Eure
DDTM Eure	DEJAGER-SPECQ	Fabienne	Directrice
DDTM Eure	MARTIN	Pascale	Chef de service CACT et conseil au territoire
Département de l'Eure	LEHONGRE	Pascal	Président du département de l'Eure
Département de l'Eure	ROBINET	Stéphanie	Directrice de l'Aménagement du Territoire (DAT)
Département de l'Eure	SARRAIL	Bastien	Direction Mobilités
DREAL Normandie	JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie
Evreux Portes de Normandie	HELLEU	François	Directeur de l'Aménagement du Territoire à l'EPN
Evreux Portes de Normandie	BOREGGIO	Sylvain	Premier vice-président
Seine Normandie Agglomération	DUCHÉ	Frédéric	Président de Seine Normandie Agglomération
Région Île-de-France	LAVIALLE	Jeanne	Agence des espaces verts Chargée de mission Natura 2000

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
BOCHATON	Géraldine	Adjointe au responsable Infrastructures Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable Concertation, communication et relations extérieures	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable Etudes générales	SNCF Réseau



KHENMINGMONGKHON	Thippaphone	Chargée des études de Trafics	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable Environnement	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Infrastructures	SNCF Réseau
OLIVEUX	Elise	AMO Général & Technique	I.M. Projet

POST-REUNION : Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Marion SIVY à l'adresse mail suivante : msivy@cconseils.fr.