

COMMISSION CONSULTATIVE Rouen – Yvetot

Synthèse

Commission consultative Rouen – Yvetot	
Date et lieu	Lundi 28 septembre 2015 La halle aux toiles – Place de la Basse Vieille Tour, Rouen 20h00 – 22h00
Invités	Département de la Seine-Maritime, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Maires
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Informer sur les évolutions du projet depuis le débat public • Informer sur le processus de concertation • Informer sur l'avancement des études et les résultats de la vague 1 de la concertation • Présenter la garante de la concertation : Anne-Marie CHARVET • Focus sur la section Rouen-Yvetot • Recueillir les informations et les expressions du territoire de cette section
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Volonté de limiter l'impact sur le territoire, notamment questionnement sur l'aménagement de la ligne actuelle au lieu de la création d'une section de ligne nouvelle • Foncier agricole (articulation avec l'A150)
Support de présentation	LNPN_2015-09-28_Commission consultative Rouen-Yvetot.pptx

Compte-rendu

Ouverture de la commission consultative par Eric Maire, secrétaire général de la préfecture de Seine-Maritime :

Il accueille les participants à cette première commission consultative. Il rappelle que ces réunions, qui ne sont pas obligatoires, ont semblé utiles avant la phase suivante de consultation publique.

Introduction par SNCF Réseau, Emmanuèle Saura, chef de mission LNPN

SNCF Réseau remercie les participants de s'être déplacés pour cette réunion qui est la première du genre pour cette étape du projet LNPN et souligne qu'il s'agit d'un rendez-vous important car les maires sont au premier plan en matière de connaissance des enjeux fins du territoire.

Cette réunion a deux objectifs majeurs :

- Donner de l'information en toute transparence
- Recueillir les remarques et enrichir le recueil des informations en cours

SNCF Réseau rappelle la tenue du débat public sur le projet en 2011/2012 qui a mobilisé près de 6 000 personnes. Ce débat a permis de valider l'opportunité du projet. Par la suite, la commission Mobilité 21 et le rapport Duron ont confirmé la priorisation de ce projet au niveau national.

L'étape en cours est une phase majeure des études et permettra d'affiner l'aire d'étude, passant ainsi pour la section Rouen-Yvetot d'une zone de 8 à 12 km de large à un faisceau de 1 à 3 km. L'objectif poursuivi est la tenue de l'enquête publique avant 2020.

Il est souligné que le projet se fonde sur les enjeux forts de désaturation et de développement du territoire et que son élaboration doit se faire en lien avec le territoire, sur la base d'une concertation continue.

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

Madame Anne-Marie Charvet précise que, bien qu'elle ait participé deux fois à des commissions de débats publics, sa nomination en tant que garante de la concertation le 07/01/2015 est pour elle une première expérience. Elle rappelle les valeurs éthiques attachées à ce rôle de garante.

Depuis sa nomination, elle a participé à l'ensemble des réunions du dispositif de concertation LNPN. Elle souligne le respect par la maîtrise d'ouvrage des préconisations de concertation issues du débat public et apporte son soutien complet à la tenue de réunions du type « commissions consultatives » qui sont des ajouts au dispositif standard de concertation. Elle y voit l'intérêt du maître d'ouvrage à répondre au public et aux élus afin d'optimiser l'insertion territoriale.

Présentation par SNCF Réseau, Emmanuèle Saura, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

La présentation se déroule en quatre parties, puis est suivie d'un temps de recueil des expressions :

- Introduction générale retraçant le projet depuis le débat public,
- Restitution des bénéfices attendus en matière de desserte
- Focus sur la section Rouen-Yvetot et la gare nouvelle de Rouen
- Restitution du recueil des Etudes environnementales & Recueil des expressions

* * *
*

Questions/Réponses :

Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime, remercie SNCF Réseau pour cette présentation et souligne l'importance d'être présent ce soir avec les élus, en tant que parlementaire le plus impacté par la section Rouen-Yvetot et ce même si sa présence n'était pas prévue.

Il souhaite revenir dans un premier temps sur le fait que cette commission consultative et la réunion publique pour ce tronçon se situe à Rouen alors que cette section touche principalement des territoires en dehors de Rouen. Il propose par conséquent de tenir la réunion publique plutôt vers Yvetot afin d'aller vers les habitants et élus directement impactés et de réaliser la meilleure concertation possible.

Le projet LNPN fait pour lui l'objet d'un large consensus et souligne que tout le monde est unanime concernant le projet global qui doit améliorer la desserte, le temps de parcours, la régularité. Il n'arrive cependant pas à comprendre la priorisation de la section Rouen-Yvetot. Il précise que le gain de temps lié spécifiquement à cette section manque dans la présentation, ce qui est un point majeur à l'heure où l'utilisation de l'argent public est questionnée et des millions d'euros prévus pour ce projet. Il reconnaît totalement l'intérêt de débloquent le bouchon mantois et celui de la gare de Rouen. De plus, il ne voit qu'un impact limité de cette section Rouen-Yvetot sur la problématique du fret.

Par ailleurs, concernant l'amélioration de la desserte, il rappelle les propos tenus par SNCF Réseau : les dessertes présentées sont des hypothèses. Il abonde dans la tenue des études associées et les éléments de réponses qu'elles vont apporter mais craint, par exemple, que les trains rapides évoqués ne s'arrêtent pas tous à Yvetot. Globalement, il observe un intérêt pauvre pour le territoire de cette section qui risque de surtout voir passer les trains.

Il ajoute que ce territoire vient de subir un traumatisme avec la réalisation de l'A150 et un aménagement foncier qui est toujours en cours. Il s'agit d'un territoire constitué de petites exploitations avec un contexte économique difficile. Il souligne que SNCF Réseau a oublié de traiter les contraintes de la traversée de la vallée de l'Austreberthe, déjà impactée par le viaduc de l'A150 et qui pourrait toucher les sites de production de la vallée et donc son équilibre économique. Il rappelle que le projet de l'A150 a mobilisé les élus pendant 40 ans, mettant en suspens la vie sur ce territoire.

Cet ensemble fait l'objet de nombreuses contraintes, bien répertoriées dans les cartes présentées et une ligne nouvelle viendrait impacter fortement ce secteur. Il trouve que les sacrifices demandés sur ce territoire sont très importants par rapport aux bénéfices directs et demande à SNCF Réseau d'étudier une amélioration de la ligne actuelle.

Il conclut en regrettant que le projet LNPN n'ait pas été mené en parallèle de l'A150, ce qui aurait permis une meilleure acceptabilité du projet par le territoire.

SNCF Réseau, précise que l'opportunité du projet se situe sur le projet global et sur le fait que ce projet va transformer progressivement cet axe ferroviaire. Le débat public été porté par la volonté d'améliorer la régularité, la fréquence et les temps de parcours. Il est rappelé que cette ligne ferroviaire est l'une des plus anciennes, datant de 1850, et a permis les dessertes qui sont connues. Ce projet LNPN a été créé, à la suite de plusieurs projets de LGV, afin de répondre aux ambitions de la Vallée de la Seine. Des évolutions sont en place dès maintenant pour régénérer la ligne actuelle, mais cela seul ne résout pas la séparation des trains lents et des trains rapides, indispensable pour gagner en régularité. EOLE en est une première étape sur la section Paris-Mantes. Pour gagner en régularité, en temps de parcours, il faut séparer les flux.

La section Rouen-Yvetot permet de gagner 5 à 10 minutes de temps de parcours. Les gains de temps de parcours sont ceux de toutes les sections mis bout à bout. SNCF Réseau souligne qu'il ne s'agit pas d'un projet de LGV, mais bien d'un projet différent, composé de plusieurs briques et dont chaque brique est indispensable.

Il est également rappelé que SNCF Réseau ayant été interpellé très rapidement sur la sensibilité de ce territoire, l'aire d'étude a été élargie afin d'étudier les zones de passages les plus diversifiées.

Le positionnement de la nouvelle gare de Rouen, sur les quais de SERNAM, contraint le début du tracé près du pont Flaubert puis du début de l'A150, mais peut ensuite s'en éloigner assez rapidement. De plus, des solutions judicieuses et économiques en espace sont à l'étude, telles que le jumelage avec l'A150 et font partie du cahier des charges des Bureaux d'Etudes. SNCF Réseau insiste sur le principe « Eviter-Réduire-Compenser » et qu'il sera au maximum évité la consommation d'espace foncier.

Il est également rappelé que l'un des attendus du projet est l'augmentation des dessertes pour une desserte au ¼ heure dans certaines villes et que l'infrastructure sera étudiée pour obtenir ce résultat.

Mélanie BOULANGER, maire de Canteleu, réagit sur la réponse de SNCF Réseau vis-à-vis de la sortie de la gare de Rouen. Elle insiste sur le fait que pour une bonne transparence, si le faisceau est réduit à la sortie du pont Flaubert, il faut que les informations géographiques soient transmises. Elle rappelle également le projet de mise à jour du cours d'eau du Cailly qui est envisagé et pourrait être impacté par la ligne nouvelle. De plus, pour revenir sur le principe « Eviter-Réduire-Compenser », la commune est impactée depuis 40 ans par le bruit de l'A150 et un mur anti-bruit, coûtant 200 000 €, n'est toujours pas en place malgré les demandes répétées. L'acceptabilité d'une nouvelle infrastructure, sans cette première étape, sera faible.

La maire précise qu'effectivement à cet endroit, au vu de la vallée encaissée et des contraintes, le faisceau est forcément réduit. Cependant, le manque de visibilité sur la zone de passage à ce jour impacte les investissements potentiels, notamment ceux d'une grande surface à proximité et pourrait toucher la station d'épuration de deux entreprises. La liaison Rouen-Paris est un atout majeur mais il faut tout autant préserver les emplois actuels et ne pas freiner les projets en cours. Des éléments pourront-ils être transmis avant 2017 ?

SNCF Réseau, confirme que les emplois sont une question centrale à prendre en compte dans le projet, à la fois pendant les travaux et une fois le projet en place. Le projet est d'ailleurs conçu pour dynamiser le territoire. Il est rappelé la faible régularité sur Rouen dont l'amélioration doit permettre la redynamisation de ce bassin et la création d'emplois.

Le responsable des études d'infrastructure sur le secteur Rouen-Yvetot précise qu'il y a une volonté d'accélérer les études sur ce tronçon extrêmement urbanisé au niveau de la montée du plateau de Caux, afin d'apporter une réponse le plus rapidement possible.

Il souligne que les projets des communes seront pris en compte (extension du centre commercial, mise à jour du Cailly, renouvellement des lignes par RTE,...) et que le projet LNPN a besoin de cette connaissance des opérations envisagées pour trouver la meilleure solution possible. Il abonde dans le sens de M. Bouillon qui est de ne pas laisser les territoires dans l'incertitude pendant 40 ans. Cependant, il lui semble que l'intérêt général ne vient pas sans contraintes.

En ce qui concerne le mur anti-bruit, cette situation n'est plus possible pour la construction d'une nouvelle infrastructure au regard des réglementations en place.

Bernard BRUNET, maire de LA VAUPALIERE, précise qu'il avait déjà rencontré la chef de mission SNCF Réseau et lui avait exprimé certaines constatations. Il remarque notamment que la concertation a lieu avec des parlementaires, des présidents de syndicats, des présidents de communautés d'agglomérations mais que les élus de terrains, qui doivent répondre aux inquiétudes de leurs concitoyens, ne ressentent pas la concertation en l'état actuel des choses n'ayant pas eu d'information directe.

De plus, avec les communes de Saint-Jean et Roumare, la commune de La Vaupalière est déjà impactée par les nuisances de l'A150 en surplomb et n'a pas de mur anti-bruit malgré les demandes. Ces communes se demandent que va-t-on privilégier : l'agriculture ? La forêt domaniale ? L'habitat ?

Par ailleurs, il se demande comment SNCF Réseau va procéder pour monter la pente au niveau de Maromme. Il souhaiterait également des précisions sur les critères d'évaluations qui seront mis en œuvre pour choisir la meilleure zone de passage et sur de potentiels scénarios existants à ce jour.

SNCF Réseau, précise pour les ateliers thématiques « T2 Insertion territoriale » dans lesquels sont notamment représentées les communautés de communes, il est tout à fait envisageable d'accueillir des maires si la communauté de communes concernée en décide ainsi.

La prochaine session des commissions consultatives est prévue en mars / avril 2016 pour présenter des scénarios de zones de passage. Actuellement, il n'y a pas de zone de passage préférentielle définie. Ont été identifiés les enjeux d'insertion du territoire soumis en séance et les grandes options de passage présentées en débat public. En termes d'insertion, les études en sont à poser les enjeux du territoire. La prochaine étape est de hiérarchiser ces enjeux.

Les comptes rendus des ateliers thématiques sont exhaustifs et disponibles sur le site du projet dans la quinzaine de jours suivant l'atelier. Le prochain atelier d'insertion territoriale aura lieu le 08 octobre 2015, et cette information doit transiter via les communautés de communes.

Le prochain rendez-vous dans cette configuration « commission consultative » est prévu en mars / avril avec la présentation des premières zones de passages. Elles seront ensuite présentées en comité de pilotage à mi-2016. Le comité de pilotage de février 2016 portera lui plutôt sur le résultat des études, la hiérarchisation des enjeux et les gares nouvelles.

Le dispositif de concertation sur le projet LNPN est particulièrement fourni et est continu à travers les commissions consultatives tenues avant les décisions, les ateliers avec les communautés de communes, les questions en direct à l'équipe projet LNPN. SNCF Réseau souligne l'importance de travailler avec les communes pour construire ce projet et le besoin d'avoir des participants du territoire pour réaliser ce travail d'insertion dans le territoire.

Le chargé des Etudes Environnementales précise qu'une première version de la hiérarchisation des enjeux a été présentée en atelier de concertation au mois de juin et que les remarques émises ont toutes été prises en compte pour élaborer une version mise à jour qui sera présentée le 08/10. La hiérarchisation se base sur la perte irrévocable de valeur. Il n'y a pas de thématique plus forte que l'autre et une analyse est faite sur chaque zone pour identifier le thème le plus prégnant.

Le chargé des Etudes d'Infrastructure Rouen-Yvetot revient sur la faisabilité de la pente vers les coteaux : avec les études en amont du débat public, il a été confirmé la faisabilité d'une utilisation des matériaux modernes pouvant tenir une pente de 3.5%. Sur la suite de l'étape 1, des études plus détaillées que celles déjà menées à ce stade vont permettre de préciser la solution technique envisagée, notamment en se basant sur un recueil beaucoup plus précis des contraintes de l'existant.

Josiane LELIEVRE, maire de ROUMARE, intervient sur le fait que sur une communauté de communes invitée, couvrant au total 22 000 ha, il n'y a que 4 000 ha réellement concernés. Le président de cette communauté de communes ne peut pas connaître tous les éléments. Comme proposé à Mme Charvet, il serait bien que les communautés de communes puissent inviter un ou deux maires des communes concernées.

Elle ne comprend pas le besoin de séparer les flux entre Rouen et Yvetot sachant qu'ensuite entre Yvetot et Le Havre, il n'y a plus qu'une seule ligne. De plus, bien qu'il y ait plus de trains sur la section Rouen-Yvetot, les trains de fret pourraient être rebasculés sur la ligne Yvetot-Motteville-Clères, qui a été remise en état.

SNCF Réseau rappelle qu'il y a 78 trains après Yvetot pour 114 avant, ce qui fait une différence de sillons importante. De plus, il a été demandé de développer la desserte péri-urbaine et donc le nombre de trains lents entre Rouen et Yvetot.

Josiane LELIEVRE, maire de ROUMARE, précise que par ailleurs, il y a un service de car qui se développe sur le territoire. Et au vu des difficultés pour se garer à la gare de Barentin, le service de car devient plus rapide pour aller à Rouen, en une vingtaine de minutes. Elle conclut donc que le développement du car offre une vraie desserte fine du territoire.

Jean-François PERRIN, maire de LIMESY s'interroge sur la différence du nombre de trains avant et après Yvetot et sur le nombre de trains en terminus à Yvetot.

SNCF Réseau, confirme qu'il y a bien 30 trains en terminus à la gare d'Yvetot. Il souhaite revenir sur les aspects de difficultés de parking et abonde dans le sens de Mme LELIEVRE vis-à-vis de l'importance de ce point pour développer les dessertes périurbaines. Ce point de blocage peut même être traité en amont de la LNPN.

Gérard CHARASSIER, Président de la CC de la région d'Yvetot, illustre par un exemple concret les problèmes de régularité rencontrés sur la ligne : pour le conseil municipal de 18h30, il ne sait jamais précisément quand vont arriver les personnes utilisant le train. Il ne peut donc que soutenir l'amélioration de la régularité sur cette ligne.

Il rejoint le député M. Bouillon quant à son regret vis-à-vis du décalage entre le projet de l'autoroute A150 et la LNPN, notamment par rapport aux contraintes du monde agricole.

Pour le territoire d'Yvetot, le plus important est la régularité et la fréquence, si cela doit passer par une ligne nouvelle, il est d'accord. La gare d'Yvetot est un outil essentiel de développement des communes du territoire et doit être un outil de communication efficace, avec des trains qui arrivent à l'heure et suffisamment fréquents.

Josiane LELIEVRE, maire de ROUMARE, renchérit sur le fait qu'il y a effectivement beaucoup de trains en terminus à Yvetot. Elle précise que, dans le cadre de son utilisation personnelle, pour aller à Saint Etienne du Rouvray, elle utilise le train. Il y a des trains toutes les heures qui ne contiennent que très peu de voyageurs. Elle questionne donc l'augmentation des fréquences de trains au vue de cette fréquentation faible.

SNCF Réseau, répond que le trafic est corrélé à l'offre et que le trafic avec une offre au quart d'heure est très différent d'une offre à l'heure.

Josiane LELIEVRE, maire de ROUMARE, émet des doutes sur l'impact de cette offre au quart d'heure vis-à-vis de la demande.

Chantal VERHALLE, maire de Bouville, voudrait réinsister sur la demande de Monsieur Bouillon pour avoir une étude sérieuse sur la modernisation du tronçon Rouen-Yvetot car elle ne semble pas avoir de réponse. Ceci permettrait peut-être de gagner quelques minutes à moindre coût. De plus, après s'être renseigné, elle précise que ce qui gêne la régularité semble être le bouchon du mantois et non

le tronçon Rouen-Yvetot. Comme il n'y a priori pas d'études menées à ce jour, ce point doit être éclairé.

SNCF Réseau, rappelle que la gare de Rouen Rive droite atteint ses limites et qu'il faut prendre en compte le site de la nouvelle gare de Rouen sur les quais SERNAM. Il souligne le consensus autour de cette gare nouvelle et précise les atouts du site choisi : très central, accessible. Son défaut est de ne pas se situer sur la ligne actuelle ferroviaire. Il faut donc à la sortie de la gare à l'ouest trouver un point de raccordement avec la ligne existante.

Dans les années 2000, il avait été imaginé un raccordement au niveau de Maromme, au niveau de l'un des tronçons chargés, jusqu'à Malaunay. Il aurait donc fallu doubler ensuite la ligne entre le raccordement et Malaunay, en milieu très urbain. L'idée est donc de chercher à éviter les zones actuellement chargées et qui seront chargées dans le futur. Si l'on arrive à séparer les flux rapides des flux lents, il faut raccorder assez loin la ligne pour permettre à ces nouvelles dessertes de circuler.

Ce premier point est donc principalement lié à la gare de Rouen qui demande de nouvelles capacités. Les problèmes de régularité en Normandie ne viennent bien évidemment pas tous de cette section Rouen-Yvetot. Cependant, il s'agit d'éviter de reproduire ce qu'il se passe du côté de Villennes-sur-Seine au nord de Rouen.

Le troisième enjeu est la question de la vitesse qui est relativement faible jusqu'à Motteville et qui pourrait être augmentée de 150 à 220 km/h sur plateau de Caux. Il paraît intéressant d'avoir une section à 220 km/h à cet endroit pour gagner du temps vers Le Havre et Yvetot.

Il est rappelé qu'effectivement les décisions sont prises avec un certain nombre d'incertitudes, mais que cette infrastructure est construite pour les 150 ans à venir et qu'une option trop optimisée pourrait s'avérer bloquante dans le futur.

Chantal VERHALLE, maire de Bouville, ne considère pas que cela réponde à sa question et réitère sa demande.

SNCF Réseau, précise que l'utilisation de la ligne actuellement a été étudiée au niveau pré-Etudes Fonctionnelles. En effet, sur la base des besoins / fonctionnalités identifiées (besoins en dessertes, capacité, régularité), il a été expertisé que le besoin en infrastructure associé était une ligne nouvelle.

Une nouvelle série d'études va être lancée, notamment sur la capacité et l'exploitation de l'infrastructure liées aux objectifs de temps de parcours, desserte et régularité. Cette nouvelle série d'études va analyser plus précisément ce besoin en infrastructure, notamment en regard des fonctionnalités plus détaillées produite en première partie d'étape 1.

Il est rappelé que ces études sont progressives et que l'infrastructure envisagée doit l'être en regard d'un service et d'un besoin. Il n'y a pas « d'infrastructure pour l'infrastructure ».

SNCF Réseau propose de conclure sur le fait que cette réunion a permis d'exposer plusieurs positions autour de l'insertion et du projet. Il est souligné le fort besoin d'information des communes, notamment l'intérêt vis-à-vis de la hiérarchisation des enjeux. SNCF Réseau précise que les ateliers sont ouverts selon les communautés de communes et que les maires sont les bienvenus.

Conclusion d'Anne-Marie CHARVET, préfet honoraire et garante de la concertation pour le compte de la CPDP :

Par ailleurs, étant donné l'entrée dans une vague importante d'approfondissement sur les points exprimés lors de la réunion, il n'est pas à exclure la tenue de réunions complémentaires avec des techniciens, spécifiques à certains tronçons afin de balayer cette suspicion et confirmer les points ayant besoin d'éclairages.

Elle rappelle également que le projet n'est plus en débat public et que certaines choses ont été actées et que chacun doit jouer le jeu de ces décisions.

Conclusion d'Eric Maire, secrétaire général de la préfecture de Seine-Maritime :

Il identifie des enjeux importants, complexes, parfois contradictoires comme la desserte Paris-Le Havre et celle de proximité.

Il précise qu'un travail est en cours sur le mur anti-bruit cité plus haut.

Il demande à ce qu'un courrier / mél soit adressé aux maires pour leur rappeler l'existence du site internet du projet et des modalités de participation à la concertation suite à cette réunion de commission consultative.

Il remercie les participants pour la pertinence de leurs interventions, souligne l'importance de faire prévaloir le « bon sens » et de faire un retour aux questions soulevées lors de cette réunion.

* * *
*

Liste des participants à la commission consultative de Rouen-Yvetot

28 septembre 2015

NOM	Prénom	Institution
MALLET	Michel	Président Centre E.LECLERC
HUET	François	Adjoint du maire de BOUVILLE
VERHALLE	Chantal	Maire de BOUVILLE
BOULANGER	Mélanie	Maire de CANTELEU
CHARASSIER	Gérard	Président de la CC de la région d'Yvetot Adjoint au maire d'YVETOT
HONDIER	Hubert	Maire d'EMANVILLE
OCTAU	Nicolas	Maire de FRESQUIENNES
PIGNÉ	Marie-Fernande	Conseillère municipale déléguée de HENOUVILLE
URSIN	Gilbert	Conseiller municipal délégué de HENOUVILLE
BRUNET	Bernard	Maire de LA VAUPALIERE
CHEMIN	Jean-François	Maire de LIMESY
BULAN	Daniel	Adjoint au maire de MESNIL-PANNEVILLE
LOPEZ	Alain	Conseiller municipal de MESNIL-PANNEVILLE
LESELLIER	Paul	Maire de PISSY-POVILLE
MASSON	Bertrand	Dir. de l'Aménagement des Grands Projets de la Métropole Rouen Normandie
ANNETTE	Gérard	Entrepreneur
LELIEVRE	Josiane	Maire de ROUMARE
NIEL	Jacques	Maire de SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY
CANAC	Alain	Adjoint au Maire d'YVETOT, chargé du Budget, des Finances et des Marchés publics
BELLANGER	Bertrand	Vice-président du département de Seine-Maritime
BOUILLON	Christophe	Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime
CARRON	Emmanuel	Directeur du Montage et Développement chez GAGNERAUD CONSTRUCTION NORMANDIE
CHARVET	Anne-Marie	CPDP / Garante de la concertation
COUSIN	Bernard	Directeur de la DCPE, Préfecture de Seine-Maritime
GUILLOTIN	Françoise	Vice-présidente de la Métropole Rouen Normandie. Représentante de F. Sanchez.
MAIRE	Eric	Secrétaire Général de la Préfecture de Seine-Maritime
RENAULT	Emilien	Adjoint Parlementaire de Christophe Bouillon
ROBERT	Vincent	DREAL Haute Normandie
SAURA	Emmanuèle	SNCF R / Chef de mission
ADAM	Philippe	SNCF R / Responsable des études Infrastructure Rouen-Yvetot
BIGARD	Peggy	SNCF R/ Chargée d'études
CUCHET	Céline	SNCF R / Responsable de la concertation et des relations extérieures
LOISELAY	Julien	SNCF R / Responsable des études environnementales
MATHIEU	Pierre-Antoine	SNCF R/ Chargé d'études
KAEMMERLEN	Cindy	I.M. Projet / AMO G&T