

Atelier Thématique

Vague 3

Synthèse

Atelier thématique	
Date et lieu	Mardi 26 septembre 2017 Le Cadran, boulevard de Normandie – 27007 EVREUX 13h30 – 17h30
Invités	Services et organismes techniques de l'État Services techniques des Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Associations, chambres consulaires des sections prioritaires ... (liste en fin de compte rendu)
Nombre de participants	31 participants
Objectifs	Cet atelier est l'occasion pour le Maître d'Ouvrage de présenter les avancées d'études suite à la réserve parlementaire ainsi que de présenter les tableaux de l'analyse multicritère des 3 ZP restantes à ce jour.
Principaux sujets abordés	<ol style="list-style-type: none"> 1. 13h30-13h45 : Accueil café 2. 13h45-14h00 : 1 – Introduction 3. 14h00-15h00 : 2 – Points d'approfondissement Mantes-Evreux C1 4. 15h00-15h45 : 3 – Analyse des ZP Mantes-Evreux C1 5. 15h45-16h00 : Pause 6. 16h00-16h40 : 4 – Points d'approfondissement Mantes-Evreux C2 7. 16h40-17h20 : 5 – Analyse des ZP Mantes-Evreux C2 8. 17h20-17h30 : 6 – Conclusion
Support de présentation	Diaporama : LNPN_2017-09-26_Atelier_ME.pptx

Compte-rendu

Pour rappel, trois ateliers ont eu lieu pour présenter les résultats :

- **Lundi 18 septembre 2017** de 13h30 à 17h30 à **Paris** à l'adresse : Salle Mas – 10 rue des terres au curé 75013 Paris
- **Judi 21 septembre 2017** de 13h30 à 17h30 à **Rouen** à l'adresse : Vue sur Seine, Quai Ferdinand de Lesseps, 76000 Rouen
- **Mardi 26 septembre 2017** de 13h30 à 17h30 à **Évreux** à l'adresse : Salle des Cadrons 27007 Évreux

Ces ateliers concernent les points d'approfondissement étudiés lors de la période de réserve électorale et les derniers résultats par section.

Ouverture de l'atelier par Pascal MABIRE, Chef de la Mission LNPN

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

- 13h30-13h45 : Accueil café
- 13h45-14h00 : Introduction
- 14h00-15h00 : Points d'approfondissement Mantes-Evreux C1
- 15h00-15h45 : Analyse des ZP Mantes-Evreux C1
- 15h45-16h00 : Pause
- 16h00-16h40 : Points d'approfondissement Mantes-Evreux C2
- 16h40-17h20 : Analyse des ZP Mantes-Evreux C2
- 17h20-17h30 : Conclusion

* * *
*

1 – Introduction/Rappel du contexte – Objectifs présentation préalable au COPIL

(Voir diaporama associé)

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Pascal Mabire accueille madame Charvet, garante CNDP du bon déroulement de la concertation. Il rappelle ses coordonnées afin de permettre l'envoi de doléances et de questions.

Il précise que le temps de réserve électorale a été bien utilisé pour affiner les hypothèses et proposer des approfondissements sur sujets identifiés lors de la séquence de concertation précédente en février 2017.

Les assises de la mobilité ont été lancées le 19 septembre dernier. Ces assises aboutiront à la fin du premier semestre 2018 à une loi de programmation budgétaire relative aux infrastructures de transports ainsi qu'à un planning de réalisation. Nous sommes plutôt dans un contexte de gel des grands projets, cette étape EPEUP 1 se finalisera à la fin de l'année. Les décisions prises dans le cadre des assises de la mobilité et de la loi de programmation, permettent tout de même au projet LNPN de finaliser l'étape 1 car elle est intégralement déjà financée dans le cadre du CPIER 2015-2020. Le projet LNPN passera ensuite dans le circuit des assises et de la future loi.

Présentation et rappel du calendrier de la gouvernance et de la concertation. Un document de synthèse concernant la démarche « projet de territoires en lien avec la LNPN » est en cours de production, une plaquette de 4 pages sera également produite en vue d'une diffusion plus large.

Actuellement, nous sommes à la fin de la vague 3 avec les derniers résultats de l'analyse multicritère sur les 3 zones de passage, un point sur la contre-expertise réalisée par CITEC, sur le franchissement de l'Eure ainsi que sur la gare nouvelle d'Evreux.

Présentation de l'équipe SNCF Réseau :

- **Géraldine BOCHATON**, adjointe au responsable études techniques d'infrastructures secteur Paris – Mantes – Evreux ;
- **Julien LOISELAY**, responsable des études environnementales ;
- **Christophe HURISSE**, responsable des études générales ;
- **Céline CUCHET**, responsable de la concertation, de la communication et des relations institutionnelles du projet LNPN ;
- **Cédric PAPIN**, responsable études techniques d'infrastructures secteur Paris – Mantes – Evreux.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation :

Heureuse de retrouver cette assemblée, en profite pour la remercier pour ces deux années de concertation qui se sont bien passées.

2 – Points d'approfondissement Mantes-Évreux C1

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Un focus a été réalisé au niveau du raccordement à l'ouest de Mantes ainsi qu'au niveau du franchissement de l'Eure.
- La contre-expertise réalisée par CITEC et ARTELIA a été pilotée sous l'égide de Mme CHARVET

Contre-expertise CITEC/Artelia – analyse de l'exploitation

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

Les temps de parcours :

- Les scénarios alternatifs présentent un écart de 3 à 4 minutes par rapport à la LNPN sur le même tronçon (Mantes-Évreux).
- Aucune analyse sur les impacts d'un tel gain sur la région au global n'a été réalisée (les points de rendez-vous sur les gares extérieures ne sont plus les mêmes que pour la situation avec LNPN et la situation de référence)

La capacité :

- L'utilisation de la ligne existante n'offre pas autant de capacité que dans le cas de la LNPN, donc la capacité est moins robuste (conclusion faite sur scénario 2'). Sur le scénario 1', pas de conclusion donnée.

Contre-expertise CITEC/Artelia – analyse technico-environnementale

Cédric PAPIN et Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Objectif de passer à 200 km/h la totalité de la ligne ;
- 4 courbes limitent aujourd'hui la vitesse (cf. Zone 1, Zone 2, Zone 3 et Zone 4) ;
- 2 tunnels sur l'itinéraire existant ;
- 1 shunt au niveau du franchissement de l'Eure ;
- Analyse environnementale incomplète dans l'étude CITEC/ARTELIA ;
- Problématique agricole bien regardée par l'étude CITEC/ARTELIA.

Zone 1 :

- Contre-expertise CITEC/Artelia :
 - o Équivaut à une ligne nouvelle avec terrassement sur 1,5 km puis équivaut à une ligne nouvelle avec terrassement sur 1,1 km.
- SNCF Réseau – Mission LNPN :
 - o Il est nécessaire de mettre en place un tunnel car la ligne actuelle contourne une zone Natura 2000 ainsi qu'un champ captant.

Zone 2 :

- Contre-expertise CITEC/Artelia :
 - o Création d'une nouvelle voie.
- SNCF Réseau – Mission LNPN :
 - o Préconisation d'un tunnel + viaduc.

Zone 4 :

- Contre-expertise CITEC/Artelia
 - o Nouveau tracé sur 2,6 km.
- SNCF Réseau – Mission LNPN :
 - o D'accord mais plus long avec un tunnel.

Tunnel de Bréval :

- Contre-expertise CITEC/Artelia
 - o Reconstruction ou suppression de ces ouvrages souterrains s'il y a une faible couverture, vers le passage en tranchée.
 - o Nouveau tunnel à 25 mètres de l'axe avec voie nouvelle.
- SNCF Réseau – Mission LNPN :
 - o La reprise du tunnel nécessite d'interrompre la ligne et est une opération très coûteuse. Cette reprise se situe au sein d'une zone de réservoir ZNIEFF de type 2 et d'un périmètre de captage.

Tunnel de Martainville :

- Contre-expertise CITEC/Artelia
 - o Reconstruction ou suppression de ces ouvrages souterrains si faible couverture, vers le passage en tranchée
 - o Nouveau tunnel à 25 mètres de l'axe avec une voie nouvelle
- SNCF Réseau – Mission LNPN :
 - o La reprise du tunnel nécessite d'interrompre la ligne et est une opération très coûteuse. Cette reprise se situe au sein d'une zone de réservoir ZNIEFF de type 2 et d'un périmètre de captage.

Shunt – franchissement de l'Eure :

- Différents périmètres techniques et environnementaux.
- La zone d'étude technique est insérée dans une zone NATURA 2000 et fortement urbanisée.
- Contre-expertise CITEC/Artelia
 - o LN nécessaire avec 1,8 km de tunnel et 800 mètres de Viaduc
- SNCF Réseau – Mission LNPN :
 - o Comparable sans les raccordements au réseau existant très complexes à l'ouest. Pas d'information à l'est, mais tunnel/viaduc nécessaire.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation :

- Cette problématique devra être plus finement étudiée en étape 2. Ce n'est pas clair et précis dans le dossier de base. Aujourd'hui, la solution idéale n'a pas été trouvée.

Problématique agricole :

- Contre-expertise CITEC/Artelia
 - o Toutes les terres agricoles ont la même valeur
- SNCF Réseau – Mission LNPN :
 - o Hiérarchisation du potentiel agricole des terres.
 - o Le scénario avec un shunt a moins d'impact qu'une ligne nouvelle complète.

Estimation des scénarios :

- Contre-expertise CITEC/Artelia
 - o La somme des scénarios 1' et 2' s'élève à 916 M€
- SNCF Réseau – Mission LNPN :
 - o Les coûts de la contre-expertise sont sous évalués.
 - o En raison des impacts environnementaux, des solutions en tunnel sont souvent privilégiées au lieu de tranchée ouvert ce qui renchérit d'autant les coûts ;
 - o Des écarts ont été constatés entre les différents ratios utilisés pour l'estimation :
 - Ratio viaduc plus élevé pour le projet LNPN,
 - Ratio tunnel plus élevé pour le projet LNPN,
 - Ratio voie/terrassement OK.
 - o Ces différences dans les ratios entraînent un surcoût estimé à 20% ;
 - o Pour le tunnel : 45 M€/km au lieu de 55 M€/km source LNPN validée par le CETU ;
 - o Pour le viaduc : 15 M€/km au lieu de 53 M€/km source LNPN.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Reprend la synthèse de la contre-expertise CITEC/Artelia.
- Rappelle les prises de parole du COFIL du 12 juillet 2017 :
 - o Conclusion : impact sur le coût pas significatif pour des performances moindres. Intégration des enjeux environnementaux. Moindre consommation de terre agricole. Solution à ne pas retenir selon SNCF Réseau qui privilégie la ligne nouvelle.

M. Bruno CANIVET, AUTES :

- Pourquoi prenez-vous en compte le shunt et la modification de courbe en zone 2 ?
- Quelles sont les perspectives d'avenir en termes de circulation ?
- A quelles vitesses 250/200 km/h, les trains rouleront-ils ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Le shunt et la modification de la courbe en zone 2 relèvent d'une décision du COFIL.
- La vitesse du matériel roulant sera de 200 km/h à l'horizon prioritaire et de 250 km/h à l'horizon cible, mais il faut prévoir dès maintenant une infrastructure compatible avec la vitesse à l'horizon cible.

Cédric PAPIN, SNCF Réseau :

- La solution proposée par la contre-expertise CITEC/Artelia sera réalisée en deux temps :
 - o Production du relèvement de vitesse - scénario 1' ;
 - o Réalisation sur shunt dans un second temps – scénario 2'.
- Donc 1'+2' est lié au phasage global.

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- La consommation de capacité est liée au nombre de trains mais également à la différence de vitesse entre trains lents et trains rapides.
- La problématique se pose à l'horizon cible.

M. Guy JACOB, CA27 :

- Informe que la zone 1 + shunt + zone 4 coûtent 800 M€.
- Il regrette la vision des élus d'aujourd'hui qui ne seront plus là en 2050.
- Il souhaite que SNCF Réseau prenne en compte les habitants de Breuilpont et du Plessis-Hebert.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Nous avons répondu à la demande faite en COPIL le 12 juillet 2017 sur le scénario à étudier.

M. Jean BIEUVILLE, ADPFR :

- La solution proposée par la contre-expertise CITEC/Artelia par rapport à de la ligne nouvelle a un rapport de 1 à 3 voire 1 à 4 sur la consommation des terres agricoles qui sera de l'ordre de 10 hectares/km à 12 hectares/km avec une ligne nouvelle.
- Qu'en est-il pour Caillouet-Orgeville et tous les villages traversés ?

M. Bastien SARRAIL, CD27:

- Sur le sujet de la robustesse, a-t-on des informations ?

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- A ce stade, à dire d'expert, nous pouvons dire que le shunt est moins robuste qu'une ligne nouvelle qui sépare des flux de bout en bout.

Mme Béatrice GAVEAU-BONDU, CCI Portes de Normandie:

- Pourquoi le COPIL a demandé l'analyse de la zone 1 + zone 2 + shunt + zone 4 ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Le COPIL a pris cette décision à l'issue de la présentation faite en COPIL, réalisée par la garante et CITEC, qui a analysé chaque variante et les conséquences induites.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation :

- Le Conseil Départemental de l'Eure a poussé dans cette direction (scénarios 1'et 2') afin d'avoir une étude aboutie.

Mme Véronique SERVANT, OPTIFER PN :

- A propos du coût, la différence n'est pas de 100 M€ mais plutôt de 300 M€ (fourchette haute). De plus il faut compter les rétablissements routiers en plus.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- La différence de coût est donnée à titre indicatif, via une fourchette de coût qui va de 100 M€ à 300 M€.

Franchissement de l'Eure

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- 3 raisons pour investiguer plus :
 - o L'Environnement ;
 - o Les difficultés techniques ;
 - o Le lien direct entre le franchissement de l'Eure et la zone de passage.
- Enjeux environnementaux majeurs sur les 3 franchissements : plus le franchissement est réalisé au nord, plus le franchissement est favorable.

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- Il faut pour le franchissement :
 - o Un viaduc ;
 - o Des ouvrages souterrains de part et d'autre de la vallée ;
- Rappel des contraintes du territoire :
 - o Lit de l'Eure ;
 - o Bâtiments et urbanisation ;
 - o Enjeux Environnementaux (Natura 2000, ZNIEFF, zones inondables, ...) ;
- Pas d'information sur la géotechnique à ce stade ce qui va entraîner une variabilité de chaque solution.
- Le tracé sud est contraint par l'Eure et les bâtiments.
- Le meilleur compromis technique est pour la variante nord

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- En synthèse nous pouvons dire que les franchissements centre et nord sont préférés (hors sujet des zones de passage encadrantes).

M. Benoit JANICOT, AFB :

- Est-ce que les PPRI de la vallée de l'Eure ainsi que les zones humides ont bien été prises en compte?

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Oui, ces problématiques ont été relevées en 2015 pour les zones humides. Ces différentes problématiques seront encore utilisées par la suite en étape 2.

M. Bastien SARRAIL, CD27 :

- Les impacts acoustiques ont-ils été pris en compte ?

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- Une étude sommaire a été réalisée à partir du nombre de bâtis dans la zone.
- Pas d'étude par rapport aux impacts acoustiques. Cette analyse sera menée en étape 2, lorsqu'un tracé aura été envisagé.

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Donc l'impact sur le bâti a été indirectement pris en compte.
- Au-delà de 500/600 m la zone de bâti se situe hors du périmètre d'étude.

M. Guy JACOB, CA27 :

- Le franchissement de l'Eure le plus au nord entraîne des impacts importants sur les terres agricoles. Et les zones de passage sinueuses militent pour une utilisation de la ligne actuelle.

3 – Analyse des ZP Mantes-Évreux - C1

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Présentation de l'analyse multicritère divisée en 4 axes comprenant chacun 4 à 6 indicateurs :
 - o Indicateurs environnementaux : pas de modification depuis février 2017 ;
 - o Indicateurs service ferroviaire équitable. La fréquence des trains a été ajoutée :
 - Indicateur non discriminant entre les projets cible et prioritaire sur ce tronçon.
 - o Indicateurs dynamique territoriale :
 - Risque sur les terres agricoles.
 - Analyse sur les exploitations existantes et donc le nombre d'emplois impactés.
 - o Indicateurs projet soutenable à adaptable : capacité dégagée.
 - On mesure la capacité libérée et le nombre d'heures de transport supplémentaires ;
 - L'impact des travaux : niveau de complexité (ouvrage d'art/ ouvrage souterrain) réseaux tiers/bâtiments impactés/base travaux.
- Rappel de la méthodologie générale.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Suite à l'analyse des zones de passage (ZP) sur le secteur C1, les ZP sud s'avèrent plus favorables.
- Pour rappel SNCF Réseau n'est pas décisionnaire, c'est le COPIL qui proposera le choix des zones de passage.

M. Marc PEREZ, AMO CD27 :

- Est-ce que la zone de passage C1 Sud B est équivalente à la solution CITEC pour la partie est en considérant un raccordement plus ou moins tôt sur le réseau existant ?

Cédric PAPIN, SNCF Réseau :

- En fonction du raccordement à Mantes Ouest réalisé plus ou moins tôt.
- La LNPN ne considère pas de relèvement de vitesse.
- La combinaison, dans l'absolu, serait envisageable.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- La question est donc de trouver où on se raccorde et non ce que l'on fait sur le réseau existant

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation :

- Demande d'une synthèse récapitulative avec le franchissement de l'Eure en lien avec les ZP.

* * *
*

4 – Analyse des ZP Mantes-Évreux – C2

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Si on ne prend pas en compte la question de la gare nouvelle, la ZP C2 Nord-Ouest base semble plus favorable.
- Pas de questions/remarques de l'assemblée – passage directement au sujet suivant.

5 – Points d'approfondissement Mantes-Evreux C2

Gare nouvelle d'Évreux :

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- Même degré d'étude sur chacun des 3 positionnements possibles de gare ;
- 3 positions étudiées au sud de la BA 105 ;
- C2 Nord-Est base a été écartée lors d'un précédent COPIL ;
- 4 réunions du groupe de travail se sont tenues, 3 avant le COPIL de juillet 2017, la dernière en septembre 2017 ;
- La gare nouvelle se situe au démarrage du Y de l'Eure ;
- C2 Sud : 2 positions de gare possibles (Coudray et Nétreville) ;
- C2 Nord : 1 position de gare possible ;
- Analyse comparative des 3 positions possibles de gare d'un point de vue fonctionnel / technique / environnemental.

Sud RN13 :

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- Liste des différents enjeux et contraintes de la gare ;
- Phasage particulier entre le prioritaire et le cible.

Le Coudray :

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- Connexion et multi-modalité sur ce secteur.

Nétreville :

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- Implanter la gare entre la RN 154 et RN 13.
- Gare nouvelle sur la branche cible :
 - o Très forts impacts routiers ;
 - o Coût routier important ;
 - o Impact sur le réseau existant (de 1 à 6 mois) au niveau du tunnel au nord d'Évreux.

Présentation de la comparaison multicritère spécifique :

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Synthèse avant de passer la parole au Département de l'Eure.
- La zone de passage C2 Sud permet de conserver la solution d'une gare nouvelle sur les secteurs du Coudray ou de Nétreville.

M. Bastien SARRAIL :

- La localisation à Nétreville a été partagée par le CD27, EPN, SNA et la CASE car :
 - o elle éviterait un effet de mitage du secteur en ayant une gare à proximité immédiate de la ville ;
 - o elle permettrait une bonne desserte des différentes villes de la région euroise ;
 - o elle offrirait une bonne dynamique de rénovation à Nétreville alors que ce n'est pas le cas des 2 autres solutions ;
 - o il serait envisageable de supprimer le barreau Rouen "Évreux centre" direct ;
 - o elle favoriserait la desserte en TC et modes doux ;
 - o elle ferait l'économie d'une gare nouvelle à Louviers.

M. Bruno CANIVET, AUTES :

- Le territoire de la CASE est mal desservi dans le cas de Nétreville. La commune de Val de Reuil est mal desservie.

M. Bastien SARRAIL, CD27 :

- Il est en effet nécessaire d'avoir une vision globale du déplacement des Eurois, avec le territoire de la CASE compris.

Éclairage socio-économique avec GN Évreux :

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- La réflexion porte sur quelle zone de passage pour quelle position de gare au lieu de réalisation d'une gare ou non.
- Présentation des tableaux.
- Il n'est pas possible aujourd'hui de faire une analyse socio-économique complète (manque d'information).
- Il est considéré qu'à l'horizon cible il y aurait une augmentation du nombre de personnes transitant par la gare d'Évreux centre de l'ordre de 50% sans LNPN. En considérant que la LNPN est réalisée, la fréquentation grimperait de 20% supplémentaires.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation :

- Quelle position de gare est concernée par cet éclairage socio-économique ?

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- Toutes les positions de gare sont étudiées.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Le distinguo de chaque position de gare est possible sur les coûts d'infrastructures, pas sur les potentialités.
- Nous ne sommes pas à l'équilibre mais l'étape 2 aura pour rôle de déterminer les possibles améliorations.

Mme Jocelyne RICHARD, Maire de Caillouet-Orgeville :

- Quelle zone de passage sera choisie sur le secteur C2 de l'Eure à Évreux? Quel est le futur des villages traversés par une ZP ?

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- L'analyse de la ZP sud en étape 2 se fera sur une bande de 1 à 2 km de large.

M. Jacques POUCHIN, ADAPFR :

- Avec le gel des infrastructures et les assises de la mobilité, est ce que le projet sera impacté ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Nous avons l'accord du gouvernement pour terminer l'étape 1 aujourd'hui.
- La priorité pour les 10 prochaines années est la modernisation du réseau.
- L'enjeu est de savoir si la LNPN est considérée comme un projet prioritaire par le gouvernement et retenue pour démarrer les études d'étape 2.

M. Guy JACOB, CA27 :

- Le coût de base de la gare nouvelle étant de 250 M€, ne pouvons-nous pas faire la gare nouvelle dès l'horizon prioritaire ?

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- La gare nouvelle n'a pas d'intérêt si le Y de l'Eure n'est pas réalisé. En d'autres termes, la gare n'a du sens qu'à l'horizon cible.

Monsieur François HELLEU, EPN :

- Les conclusions du groupe de travail ont évolué pour s'accorder sur la priorité d'une gare à Nétreville, pourquoi conserve-t-on la localisation au Coudray ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Les instances supérieures, notamment le COTECH, ont demandé de changer la formulation car la précédente était trop ambitieuse pour préserver plusieurs possibilités techniques en étape 2.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Rappelle la séquence à venir et conclut en remerciant les participants.

* * *

*

Liste des participants à l'atelier Mantes-Evreux – vague 3

Evreux - 26 septembre 2017

NOM	Prénom	Institution
MASCRIER	Jean Jacques	
HOVART	Laëtitia	Mission évaluation environnementale – Agence des espaces verts d'IDF
JANICOT	Benoit	Agence française pour la biodiversité
LANCELIN	Gilles	Agriculteur au Vieil-Évreux
BONTE	Josiane	ADAPFR Agricultrice Douains
BUISSON	Sandra	ADAPFR Agricultrice Le plessis Hébert
BIEUVILLE	Jean	ADAPFR
HEBERT	Luc	ADAPFR
POUCHIN	Jacques	ADAPFR
CANIVET	Bruno	AUTES
JACOB	Guy	CA27
VANDENABEELE	Sandrine	CA27
GAVEAU-BONDU	Béatrice	CCI Portes de Normandie
LESIMPLE	Laurent	CCI Portes de Normandie
ROBINET	Stéphanie	CD27
SARRAIL	Bastien	CD27
PEREZ	Marc	AMO département de l'Eure
TABART	Didier	CD78
ROBIN	Sophie	CGDD
MARTIN	Pascale	DDTM 27
LE GOFF	Stéphane	DDTM 27
LEPERT	Thierry	DRAC
HELLEU	François	EPN
SCEMAMA	Danièle	Forêt de Rosny - Perdreauville
RICHARD	Jocelyne	Maire de Caillouet-Orgeville
CLEMENT	Gérard	Maire de chaufour les Bonnières
SERVANT	Véronique	Asso OPTIFER-PN
QUEMENEUR	Geneviève	Préfecture Normandie
VAUGELADE	Daniel	PTUPBMH
TAUDIÈRE	Guillaume	Région Normandie
SAULE	Antoinette	Ville de Lommoye

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable études générales	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
BOCHATON	Géraldine	Responsable adj Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
KHENMINGMONGKHON	Thippaphone	Chargée des études générales	SNCF Réseau

DUFOURG	Renaud	Ingénieur d'études environnementales	SETEC Inter.
GUILAUMAT	Pierre-Louis	Ingénieur d'études techniques	BG Ingénieurs conseils
PERLEMBOU	Hélène	AMO Concertation	C&S Conseils

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