

## COMMISSION CONSULTATIVE Mantes - Evreux

### Synthèse

<b>Commission consultative Mantes – Evreux</b>	
<b>Date et lieu</b>	<b>Mardi 22 septembre 2015</b> <b>Préfecture de l'Eure – Salle Monet, Evreux</b> <b>20h00 – 22h00</b>
<b>Invités</b>	Communautés d'agglomération et communautés de communes, Maires Présidence : Madame Laparre-Lacassagne Anne, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure
<b>Nombre de participants</b>	<b>46 participants</b>
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer sur l'avancement du projet</li> <li>• Présenter les zones de passage pour la section Mantes-Evreux</li> <li>• Eclairer les étapes à venir</li> </ul>
<b>Principaux sujets abordés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commentaire sur l'insertion territoriale et les impacts associés</li> <li>• Articulation avec la ligne existante</li> <li>• Articulation avec le projet cible (gare nouvelle d'Evreux, contournement de Mantes-la-Jolie)</li> </ul>
<b>Support de présentation</b>	Diaporama : LNPN_2016-03-22_Commission consultative Mantes-Evreux.pptx

## Compte-rendu

### **Ouverture de la commission consultative par Anne Laparre-Lacassagne, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure :**

La secrétaire générale accueille les participants au nom du préfet du département de l'Eure ainsi que la garante de la concertation Anne-Marie Charvet. Elle rappelle que cette réunion se tient, comme prévu, à la suite de la première commission consultative de septembre 2015. Les points soulevés en septembre dernier concernent notamment le sujet particulier de la gare d'Evreux, la prise en compte du foncier agricole, les risques d'impact d'ouvrages sur des sites remarquables ainsi que l'incidence pour les usagers sur la desserte de la branche Rouen, notamment pour Vernon. Ce dernier point ne sera pas abordé lors de la réunion qui se concentre sur la présentation des premiers scénarios entre Mantes et Evreux.

### **Intervention par SNCF Réseau, Pierre-Yves Biet, chef de mission LNPN**

SNCF Réseau remercie les participants de s'être déplacés pour cette réunion à un moment important de la conception du projet. Il est souligné l'importance de concevoir ce projet dans la concertation, avec une participation la plus large possible pour aboutir à des choix les mieux compris possibles. L'objectif de la séance est de présenter, en toute transparence, l'avancement des études et de commencer à territorialiser le projet à travers les zones de passage possibles pour cette section de ligne nouvelle.

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

Madame Anne-Marie Charvet a été désignée garante par la CNDP. Dans ce cadre, elle s'assure de la mise en œuvre du dispositif de concertation validé et de la prise en compte des observations issues de la concertation, afin que ne soit pas écarté lors de cette phase des enjeux majeurs ou des aspects essentiels du projet. Elle rend d'ailleurs compte régulièrement à la CNDP.

Son objectif est que le Maître d'Ouvrage ait le souci de partager l'information le plus largement possible. Elle salue notamment la mise en place de l'outil CARTICIPE, qui a permis au grand public d'apporter ses observations en ligne.

Il est rappelé que les participants peuvent lui transmettre des questions et qu'elle vérifiera qu'à chacune de ces interrogations une réponse claire, précise et transparente sera apportée par le Maître d'Ouvrage.

Madame Charvet insiste sur son indépendance et le fait qu'un garant ne prend en aucun cas position sur le fond du projet.

### **Présentation par SNCF Réseau, Pierre-Yves Biet, chef de mission LNPN**

*Voir diaporama associé*

SNCF Réseau revient sur le fait que ce projet est phasé avec un horizon prioritaire prévu avant 2030 pour trois sections (Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen gare nouvelle-Yvetot) et un horizon cible postérieur, comprenant la section Evreux-Rouen / Bernay appelée « Y de l'Eure », le contournement de Mantes ou encore, éventuellement, des gares nouvelles.

Les enjeux majeurs de ce projet sont la séparation des flux entre trains normands et franciliens permettant une meilleure régularité, l'augmentation de la capacité permettant une desserte plus fréquente, ainsi que le gain de temps.

Le projet LNPN doit permettre d'atteindre les grands objectifs précisés grâce à la concertation menée lors du débat public et celle du début de l'étape 1 des études préalables à l'enquête publique en 2015. Un des enjeux est l'amélioration des relations entre les villes normandes, typiquement ici entre Evreux et Rouen, ainsi qu'une desserte plus fine du territoire et l'écoulement du trafic de fret sur la vallée de la Seine dans les meilleures conditions possibles.

Il est rappelé les trois étapes d'études et de concertation jusqu'à l'enquête publique :

- Etape 1 : Définition à partir de l'aire d'études des zones de passages allant de quelques centaines de mètres pour les zones de raccordements à 3 km de largeur en moyenne et choix d'une zone de passage préférentielle (ZPP) par section prioritaire,
- Etape 2 : Etablissement du tracé de référence de la ligne à l'intérieur de la zone de passage préférentielle retenue en étape 1,
- Etape 3 : Elaboration du dossier soumis à Enquête d'Utilité Publique à l'horizon 2020.

Il n'y aura pas de décisions prises lors de cette commission consultative, il s'agit ici de poursuivre les échanges débutés sur la base du recueil des enjeux du territoire. L'objectif est, d'ici à l'été 2016, de réduire le champ des possibles sur la base des apports de la concertation et d'un premier niveau d'évaluation. La vague 3 de concertation au deuxième semestre 2016, sur la base d'études complémentaires et d'une évaluation affinée, doit permettre d'aboutir au choix d'une zone de passage unique.

Il s'agit de construire le projet le plus durable possible, tant sur le plan de l'insertion que du financement, tout en répondant aux objectifs transports formulés.

**Présentation de la section Mantes-Evreux par SNCF Réseau, Cédric Papin, Géraldine Bochaton et Julien Loiselay, responsables des études d'infrastructure et environnement**

La section entre Mantes et Evreux se compose de trois éléments principaux d'infrastructures et doit s'articuler avec le projet cible à l'est (potentiel contournement de Mantes) et à l'ouest (prolongation du projet avec les branches vers Bernay et Rouen).

Dans les grands principes, les éléments structurant la réflexion ont été : la forêt de Rosny (passage au sud ou au nord) et la Base Aérienne 105 (passage à l'est ou à l'ouest).

Ces grands axes de réflexion d'infrastructures et la prise en compte des enjeux du territoire ont ensuite permis d'aboutir aux zones de passage. A noter que les zones de passage ne sont pas exclusives et que chaque grand principe présenté peut se décliner sous la forme de plusieurs zones de passage.

Pour la section Mantes Evreux, les zones de passage ont été nommées de la façon suivante :

1. Les zones à l'Est correspondent au secteur C1 et à l'ouest à C2,
2. Un découpage Nord / Sud a été réalisé,
3. Les zones ont été nommées à partir de « A » du Nord vers le Sud

**Secteur C1 : Départ de Mantes et franchissement de l'Eure**

*Voir diaporama associé : présentation des zones de passage*

Pour le raccordement à Mantes, deux options sont envisageables et entraînent des aménagements différents :

- Raccordement à la ligne existante en direction de Rouen
- Raccordement à la ligne existante en direction de Caen / Cherbourg

Deux enjeux principaux sont communs à toutes les zones de passage du secteur C1 : Les terrains à vocation agricole et les Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE).

La zone de passage **C1-Nord-A** évite une grande partie des enjeux très forts à la sortie de Mantes en longeant le réseau existant. Elle se poursuit ensuite avec un partis pris de jumelage ou passage au nord de l'A13. Le franchissement de l'Eure se fait au niveau de Pacy-sur-Eure / Ménilles.

La zone de passage **C1-Nord-B** débute de la même manière puis recherche cette fois-ci un jumelage ou un passage au sud de l'A13. Le franchissement de l'Eure se fait ensuite plus au sud avec un rapprochement possible avec la RN13.

La zone de passage **C1-Nord-C** débute à l'identique et se distingue par un franchissement de l'Eure encore plus au sud.

La zone de passage **C1-Sud-A** se raccorde dans un secteur à fort enjeu puis se prolonge vers une zone d'habitat diffus où des passages au nord ou au sud sont possibles. Le franchissement de l'Eure est similaire à celui de la zone de passage C1-Nord-B.

La zone de passage **C1-Sud-B** débute comme la zone C1-Sud-A puis cherche un nouveau franchissement possible de l'Eure.

Le schéma est identique pour la zone de passage **C1-Sud-C** avec un départ identique puis une autre possibilité de franchissement de l'Eure, particulièrement contrainte.

Globalement, La vallée de l'Eure est un secteur à fort enjeu. Les zones de passage présentées évitent toutefois les zones à enjeux les plus forts.

### **Secteur C2 : Arrivée à Evreux**

*Voir diaporama associé : présentation des zones de passage*

Les grands axes de réflexions sont orientés par les passages à l'est ou à l'ouest de la base. Il s'agit ici de garder en mémoire l'articulation avec le projet cible devant permettre les itinéraires vers Caen / Cherbourg et Rouen / Le Havre. Ces trois schémas sont englobés en deux zones de passages.

Trois enjeux principaux sont communs à toutes les zones de passage du secteur C2 : Les terrains à vocation agricole, le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et un secteur à enjeu patrimonial important (l'archéologie).

La zone de passage **C2-Nord** évite la base aérienne puis englobe des zones habitées avec un passage possible au nord ou au sud. Elle est limitée au sud par la ligne existante. Au nord, un rapprochement avec la RN13 est envisageable.

La zone de passage **C2-Sud** se base sur un raccordement au sud de la ligne existante, avec à nouveau un passage possible de part et d'autres des zones habitées. La zone concernée est contrainte au niveau de l'infrastructure par une topographie très vallonnée dans ce secteur.

Concernant le sujet de la desserte d'Evreux, à l'horizon prioritaire la gare actuelle d'Evreux accueillera bien les trains circulant sur la ligne nouvelle ainsi que ceux venant de la ligne existante. Si les perspectives de la desserte de la gare d'Evreux actuelle à l'horizon cible sont jugées suffisante, la création d'une gare nouvelle ne sera pas considérée comme pertinente. Si au contraire, cela s'avère intéressant de desservir Evreux par un système de deux gares, la gare nouvelle permettra potentiellement d'intercepter des flux longue distance circulant sur la ligne nouvelle. La localisation potentielle d'une gare influe sur les zones de passage et son opportunité ou non pourra influencer sur le choix de la zone de passage préférentielle. C'est la raison pour laquelle, SNCF Réseau souhaite porter à connaissance des acteurs l'ensemble des éléments d'appréciation leur permettant de se positionner.

Les schémas d'infrastructures donnent les recherches d'emplacements suivants :

- L'option de passage à l'ouest de la base, présentée lors du débat public, permet deux emplacements, assez éloignés de l'agglomération d'Evreux
- A l'ouest de la base aérienne, des possibilités sont identifiées au nord et au sud. On note une particularité pour le schématique sud qui permettrait une connexion avec la ligne existante.

\* \* \*  
\*

### **Questions - Réponses**

**Thomas BREBION, Conseiller municipal de la ville de Jeufosse**, se demande quelle est la distance exacte, entre tous les scénarios possibles, entre Mantes et Evreux, pour notamment comparer à ligne actuelle.

**SNCF Réseau** annonce environ 40 km et précise qu'il est difficile d'être exact car le stade des études est au niveau de zones de passage et non de tracés. Il serait possible de donner une longueur pour chaque borne nord / sud pour chaque zone de passage, mais cela ne serait pas très pertinent. Par rapport à la ligne historique, les possibilités techniques de l'époque ont fait choisir un cheminement par les vallées ce qui a induit un itinéraire allongé. Avec les connaissances techniques actuelles, il est possible d'avoir des lignes plus directes, ce qui au final signifie moins d'emprise. La distance entre Mantes-Evreux sur la ligne nouvelle sera donc moins importante qu'aujourd'hui.

**Marc PERRIN, maire du Vieil Evreux**, étudie les deux zones de passage C2-Nord et C2-Sud. Il souligne que la zone C2-Nord traverse en plein les zones urbanisées et coupe le polygone du site archéologique du Vieil Evreux. Il précise également qu'il y a déjà un emplacement réservé d'une trentaine de mètres le long de la RN pour un projet de doublement de la route. Au niveau du C2-Nord, avec un train qui arrive rapidement, il ne voit pas où pourrait être situé le raccordement avec la ligne existante. Le raccordement C2-Sud lui paraît plus confortable.

Concernant la vision à très long terme, il y avait autrefois une gare à Saint-Aubin-du-Vieil-Evreux et une gare à cet emplacement-là semble moins favorable pour la gare d'Evreux. Il s'agit d'un secteur très enclavé avec la RN 154, la RN 13 et la RN 1013.

**SNCF Réseau** prend en compte les éléments transmis et précise que sur la zone de passage C2-Sud, le projet cible conduit à un passage à l'ouest de la base aérienne 105.

**Marc PEREZ, AMO pour le département de l'Eure**, souhaiterait connaître le gain de temps entre une ligne nouvelle à 250 km/h par rapport à 200 km/h et si, avec la ligne nouvelle prévue à ce jour, tous les trains pourront emprunter la ligne nouvelle.

**SNCF Réseau** confirme que l'écart de temps de parcours sur cette zone entre 200 et 250 km/h est limité, de l'ordre de quelques minutes.

Il est rappelé que la ligne nouvelle est conçue pour des trains de voyageurs et ne peut donc accueillir de trains de fret. Ce point est important car la conception pour les trains de fret apporte des contraintes supplémentaires, notamment en termes de pente maximum admise.

Sur le type de train, jusqu'à 220 km/h, une signalisation latérale est possible, et actuellement de mise sur les lignes actuelles, tandis qu'au-delà de cette vitesse, il est nécessaire d'avoir des trains équipés d'une signalisation en cabine (type Ligne Grande Vitesse). Actuellement, un programme de modernisation de la signalisation est engagé et il est envisagé d'équiper de balises permettant la signalisation en cabine également les lignes classiques car les signalisations latérales demandent un entretien plus coûteux.

**Céline ANTOINE, Département de l'Eure,** demande la confirmation qu'une gare nouvelle serait le seul moyen de capter les trains rapides à destination des autres agglomérations normandes. Par ailleurs, elle précise que sur les scénarios hauts présentés en ateliers thématiques, il n'est pas prévu à sa connaissance que les trains rapides Paris-Rouen marquent l'arrêt à Evreux. Elle s'interroge donc sur la cohérence entre ces deux points.

**SNCF Réseau** entend qu'il est ici fait référence aux scénarios hauts présentés dans les ateliers T1-Fonctionnalités. Effectivement, sur les schémas actuels, les trains rapides à l'horizon cible s'arrêtant à la gare nouvelle d'Evreux sont les trains à destination de Caen / Cherbourg et non ceux de Rouen.

Il est souligné que SNCF Réseau dimensionne une infrastructure, et que le dialogue avec les autorités de transports pour la mise en place des dessertes associées se poursuit. Il n'est donc pas exclu que lors de la poursuite des études ce schéma puisse évoluer. L'enjeu paraît cependant moindre car à cet horizon cible des trains directs Evreux – Rouen pourront être mis en œuvre.

**Didier LANDAIS, Adjoint au maire de Villiers-en-Désœuvre,** voudrait savoir si SNCF Réseau a un scénario « chouchou ».

**SNCF Réseau** répond qu'il n'y a pas à ce jour de scénario privilégié. Ont été tracés les zones de passages envisageables au regard des objectifs de conception du projet. Les premiers éléments d'analyse sont en cours d'élaboration et arriveront au fur et à mesure.

Désormais, le principe de conception des projets d'infrastructure est de mener de front les études et la concertation. Cela permet une construction progressive en prenant en compte la concertation à chaque étape. Effectivement, tous les éléments des études ne sont pas disponibles lors des points de concertation. Ces échanges viennent alimenter les études.

**Pascal LEHONGRE, Conseiller départemental du canton de Pacy-sur-Eure et Maire de Pacy-sur-Eure,** signale qu'a priori aucun scénario ne lui convient car sur chaque scénario au moins 80% des communes du canton sont touchées. Il remarque que dans beaucoup de cas, on a plutôt préservé les forêts, les zones Natura 2000 que des habitants. Il déplore cet état de fait et est au regret de dire qu'il s'opposera à tous ces projets.

**SNCF Réseau** prend acte et précise qu'être dans la zone de passage ne veut pas forcément dire qu'il y aura un impact. Des zones urbanisées ont été laissées dans les zones de passage pour préserver les passages au nord et au sud de ces enjeux qui sont bien pris en compte.

**Yves ROCHETTE, maire de Ménilles et représentant de la CAPE,** regrette, dans une période de demande forte d'économie de consommation de terrain dans les SCOT, les lignes nouvelles ne s'approchent pas des lignes existantes et consomment des terres agricoles.

Il en est surpris, au vue de l'apologie de l'environnement et du développement durable faite lors de la présentation et invite SNCF Réseau à venir visiter la zone entre Pacy et Ménilles, identifiée comme franchissement possible de l'Eure, où habitent 7000 habitants. Le passage d'un train à 250 km/h à cet endroit-là entraînerait des nuisances fortes pour les habitants sur cette zone sensible, accentué notamment par les vents dominants.

Il y a également des infrastructures à déplacer, tel qu'une usine Boursin et des installations sportives, avec le coût associé.

**SNCF Réseau** confirme que le franchissement de l'Eure sur cette zone de passage sera fortement péjorant car impactant des zones urbanisées et l'évaluation de la zone en tiendra compte. Cependant, l'analyse se fait sur l'ensemble d'une zone de passage et il y a moins d'impact sur le reste du parcours.

**Xavier HUBERT, vice-président de Grand Evreux Agglomération et conseiller départemental des communes du sud d'Evreux,** partage son inquiétude ou effroi quand il voit comment le tracé pourrait défigurer une grande partie des communes de l'est d'Evreux. Concernant la zone C2-Sud, il se demande s'il serait possible, au lieu de couper la ligne actuelle à 15 km d'Evreux puis de se raccorder plus loin, de se raccorder à la ligne existante lors de cette première coupure.

**SNCF Réseau** précise que cette question s'est posée lors des études. Cependant, cette option ne permet pas d'atteindre les temps de parcours visés. La ligne nouvelle, malgré sa forme qui semble en « coude », reste plus performante que la ligne actuelle. Actuellement il est visé un raccordement au plus près d'Evreux afin que le projet apporte aussi le maximum aux usagers et aux territoires desservis, en particulier l'agglomération d'Evreux.

**Jacques POUCHIN, maire de Fontaine sous Jouy,** voudrait connaître le calendrier de définition des faisceaux cibles vers Rouen, car l'arrivée actuelle à Evreux ne lui semble pas optimum. Un départ rapide à l'est ou à l'ouest de la base vers les grandes agglomérations semble important. De plus, il



s'interroge sur le positionnement des branches Evreux / Bernay / Caen. Il se demande si c'est fonction des financements.

**SNCF Réseau** indique que la zone de passage C2-Nord a la caractéristique de laisser ouvert un passage est et ouest base. Dans une logique de diminuer les temps de parcours, le passage est base semble plus logique.

Aujourd'hui la commande du ministre du transport est de travailler sur les sections prioritaires, cependant une réflexion à l'horizon cible est obligatoire pour apprécier la pertinence des zones de passage de la section Mantes-Evreux.

**Raphaël Norblin, adjoint au maire de Fontaine sous Jouy,** s'étonne que suite à la dernière réunion, SNCF Réseau ne prennent toujours pas en compte la modification des infrastructures routières qui vont avoir elle aussi un impact sur l'environnement. La prise en compte de ces éléments ne peut pas être que du ressort des collectivités territoriales au moment des études.

**SNCF Réseau** s'attache par une connaissance fine du territoire à intégrer ces évolutions dans la mesure du possible. Il est rappelé que lors de l'enquête publique, l'étude d'impact contient une analyse de l'articulation avec les autres projets et des impacts cumulés. Cependant, à ce stade d'étude, on n'est pas encore au niveau du tracé et cette analyse fine aura lieu ultérieurement.

**Daniel LECRUBIER, adjoint au maire de Jouy-Mauvoisin,** interpelle SNCF Réseau sur la traversée de Mantes-la-Jolie qui est très difficile pour la SNCF et un projet de déviation au niveau d'Epône prévu en 2030. Au vue des zones de passage, ce projet ne semble compatible qu'avec les zones de passage sud.

**SNCF Réseau** revient sur la présentation faite avec les schémas présentant les horizons prioritaire et cible qui montrait le projet de contournement de Mantes-la-Jolie. Ce contournement est un objet plus lointain et son articulation avec le projet prioritaire est interrogée lors de la conception des zones de passage. Il est rappelé qu'à ce jour la pertinence de ce contournement reste à l'étude.

La faisabilité d'une articulation avec le contournement de Mantes-la-Jolie a été confirmée pour les zones sud et nord. Cependant, historiquement, lors du débat public, le contournement était plutôt imaginé avec un raccordement sur la ligne d'Evreux / Caen, correspondant aux zones de passage sud présentées. Comme pour Evreux, l'évaluation des zones de passage prendra en compte la pertinence vis-à-vis des phases suivantes du projet. Le travail se poursuit pour élaborer cette analyse.

**Henri RODA, élu du Tertre St Denis,** est surpris par le fait que les études et la concertation soient menées de front car il a l'impression d'être mis devant le fait accompli. Concernant le contournement de Mantes, il souhaite des précisions sur les apports d'un tel contournement à

l'horizon cible : quelques minutes contre une déstructuration des paysages. L'horizon prioritaire ne permettrait-il pas un transport suffisamment rapide ?

**SNCF Réseau** confirme que ce contournement reste à éclairer et que sa pertinence doit être évaluée au regard des besoins de capacité et des enjeux de performance (temps de parcours). Pour ce point, ce sont les études de capacité qui vont permettre d'apporter des éléments via des modèles : combien de trains peuvent passer par le nœud de Mantes, ou emprunter la ligne nouvelle, avec quelles dessertes,... ? Ces modèles se basent sur des hypothèses et il est plutôt prudent d'avoir des zones de passage compatibles à long terme avec un contournement.

**Arnaud LEPOIL, conseiller municipal de la commune de Perdreauville,** note que l'on est en train d'épiloguer sur plusieurs tracés de ligne nouvelle, et s'interroge sur l'utilisation de la ligne existante, d'une part à la place d'une ligne nouvelle et d'autre part de son futur avec une ligne nouvelle.

**SNCF Réseau** rappelle que la question de l'aménagement de la ligne existante a été posé lors du débat public et que la décision a été prise de réaliser une ligne nouvelle, seule à même d'atteindre les objectifs visés notamment au niveau des gains de temps et d'augmentation de fréquence. Ce point a été tranché avec le débat public.

Concernant l'utilisation de la ligne actuelle après l'ouverture de la ligne nouvelle, celle-ci restera en activité. Elle permettra d'assurer les dessertes entre Mantes et Evreux qui comprend les gares de Bréval et Bueil avec des trafics significatifs. Les schémas de dessertes, présentés dans d'autres instances de concertation, montrent bien des trains qui passeront par la ligne classique et par la ligne nouvelle. Les deux lignes seront donc en activité et associées à des besoins de déplacement différents.

**Anna GRANIER, Adjointe au maire de Villiers-en-Désœuvre,** souligne que concernant le gain de temps apporté par la ligne nouvelle, il y a des territoires qui y gagnent plus que d'autres. Elle pointe la nécessité de mettre en balance le gain de temps pour certains territoires et les impacts sur la population où passe la ligne nouvelle. Quel serait le gain de temps avec des aménagements sur ligne existante par rapport à une ligne nouvelle ?

**SNCF Réseau** précise que des études socio-économiques sont menées sur le projet. Ces études visent notamment à réaliser ce bilan économique entre les bénéfices et les coûts d'un projet pour la collectivité. Parmi les bénéfices, sont valorisés les gains de temps, le report du routier vers le ferroviaire,...

De plus, légalement, le maître d'ouvrage est tenu de compenser intégralement les préjudices subis par les exploitations agricoles du fait du projet. Ces points seront discutés ultérieurement en préparation de l'enquête d'utilité publique et au-delà.

\* \* \*  
\*

***Temps d'appropriation des zones de passage autour de la maquette numérique et des cartes***

\* \* \*  
\*

**Conclusion de SNCF Réseau, Pierre-Yves Biet, chef de mission LNPN :**

SNCF Réseau remercie les participants pour leurs retours qui permettent d'orienter l'évaluation des possibilités. Pour la suite, la prochaine commission consultative est prévue en juin 2016, avec la restitution d'un premier niveau d'évaluation des zones de passage dans l'objectif d'écarter les possibilités les moins pertinentes.

D'ici là, il est proposé aux élus, sur cette période d'avril à début juin, d'organiser des réunions entre SNCF Réseau et les intercommunalités pour échanger sur les zones de passage présentées et recueillir l'avis des collectivités. SNCF Réseau prendra contact avec les EPCI.

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

Si besoin Anne-Marie Charvet se tient à la disposition des élus, pour les rencontrer. Les réunions pourront notamment se tenir au siège de la CNDP à Paris.

**Conclusion de la commission consultative par Anne Laparre-Lacassagne, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure :**

La secrétaire générale remercie les maires pour leurs expressions fortes lors de cette commission. Elle rappelle également la nécessité pour le maître d'ouvrage SNCF Réseau de répondre à la commande faite par le ministre des transports. Il est nécessaire d'échanger sur ces différentes hypothèses pour aboutir au plus grand dénominateur commun.

\* \* \*  
\*

## Liste des participants à la commission consultative

### de Mantes-Evreux

22 mars 2016

VILLE	NOM	Prénom	Institution
Préfecture de l'Eure	LAPARRE-LACASSAGNE	Anne	Secrétaire générale de la préfecture de l'Eure
Préfecture de l'Eure	MOREL	Claire	Chargée de mission
AIGLEVILLE	MENARD	Patrick	Maire
AIGLEVILLE	BESSAC	Isabelle	Adjointe
BOISSY MAUVOISIN	GAGNE	Alain	Maire
BOISSY MAUVOISIN	MEREAUX	Michel	Conseiller municipal
CHAIGNES	GRIMM	Guillaume	Maire
CHAIGNES	CHARPENTIER	Jérôme	Conseiller municipal
TERTRE ST DENIS	RODA	Henri	Maire
CROISY-SUR-EURE	DE MONICAULT	Jean-Michel	Maire
DOUAINS	UGUEN	Bernard	1 <sup>er</sup> adjoint au maire
FONTAINE-SOUS-JOUY	POUCHIN	Jacques	Maire
FONTAINE-SOUS-JOUY	NORBLIN	Raphaël	Adjoint au maire
HUEST / GEA	MOLINA	Michel	Maire et vice-président du GEA
JEUFOSSE	BREBION	Thomas	Conseiller municipal
JOUY-MAUVOISIN	BERTRAND	Alain	Maire
JOUY-MAUVOISIN	LECRUBIER	Daniel	Adjoint au maire
JOUY-SUR-EURE	AUBRY	Geneviève	1 <sup>ere</sup> adjointe au maire
LA VILLENEUVE-EN-CHEVRIE	LEKEUX	Jean-Luc	1 <sup>er</sup> adjoint au maire
LA VILLENEUVE-EN-CHEVRIE	SIGNOL	Gabriel	Conseiller municipal
LE CORMIER	BIGNON	Sylvain	Maire
LE PLESSIS-HEBERT	NUSBAUM	Nathalie	Adjointe au maire
LE PLESSIS-HEBERT	LAMY	Laurence	Conseillère municipale
LE VIEIL-EVREUX	PERRIN	Marc	Maire
MENILLES	ROCHETTE	Yves	Maire
PACY-SUR-EURE	LEHONGRE	Pascal	Maire
PERDREAUVILLE	POYER	Pascal	Maire
PERDREAUVILLE	LEPOIL	Arnaud	Conseiller municipal
SAINT-ILLIERS-LA-VILLE	FOURNIER	Jean-Louis	Maire
SAINT-ILLIERS-LE-BOIS	NOEL	Claude	Maire
SASSEY	COUTARD	Joël	Adjoint au maire
SASSEY	SIMON	Christophe	Conseiller municipal
TERTRE ST DENIS	RODA	Henri	Maire
VAUX-SUR-EURE	POISSON	Pascal	Maire
VILLIERS-EN-DESOEUVRE	GRANIER	Anne	Adjointe au maire
VILLIERS-EN-DESOEUVRE	LANDAIS	Didier	Adjoint au maire

ORGANISME	NOM	Prénom	Fonction
PERDREAUVILLE	SCEMAMA	Danielle	
Département de l'Eure	SARRAIL	Bastien	Directeur Adjoint des Routes et des Transports
Département de l'Eure	ANTOINE	Céline	Responsable AT
	PEREZ	Marc	AMO Département de l'Eure
Département des Yvelines	GENINASCA	Hervé	Sous-directeur de la politique des transports et des mobilités
DREAL - ROUEN	PEIGNE	Jean-Yves	Chef de service DREAL
DREAL Normandie	JOUVET	Jean-Louis	
GEA - Grand Evreux agglomération	HUBERT	Xavier	Maire de Les Baux Sainte Croix et VP Aménagement du territoire et Energies du GEA
GEA - Grand Evreux agglomération	HELLEU	François	Directeur de l'Aménagement du GEA
Préfecture de l'Eure	LAPARRE-LACASSAGNE	Anne	Secrétaire générale de la préfecture de l'Eure
Préfecture de l'Eure	MOREL	Claire	Chargée de mission
	KERTUDO	Camille	CODRA, Société de conseil en aménagement du territoire

### Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

BIET	Pierre-Yves	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
BOCHATON	Géraldine	Responsable adj Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
BOUZEMAME	Marine	Chargée SIG	SNCF Réseau
KAEMMERLEN		AMO G&T	I.M. Projet

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

### Bureau d'étude SETEC international

GUILSOU	André	Chef de Projet environnement et paysage	SETEC inter
---------	-------	---	-------------

### Garante de la concertation

CHARVET	Anne-Marie	Commission nationale du débat public (CNDP)
---------	------------	---

Madame Charvet est joignable à l'adresse suivante [anne-marie-charvet@orange.fr](mailto:anne-marie-charvet@orange.fr)