

Atelier Thématique

Insertion territoriale N°5

Synthèse

Atelier thématique insertion territoriale N°5	
Date et lieu	Jeudi 12 mai 2016 Maison des associations, 254 Boulevard du Maréchal Juin, 78200 Mantes-la-Jolie 14h00 – 17h00
Invités	Services et organismes techniques de l'État Services techniques des Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Associations, chambres consulaires des sections prioritaires ... (listes présentes en fin de compte rendu)
Nombre de participants	39 participants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Définition du projet entre Paris et Mantes • Présentation des zones de passage de la section Paris-Mantes
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur du raccordement côté Nanterre-La Garenne • Gare nouvelle de Confluence • Zones de passage entre Paris et Mantes • Secteur du raccordement à l'Est de Mantes
Support de présentation	Diaporama : LNPN_2016-05-12_Atelier_5_Présentation_Paris-Mantes_VF.pptx

Compte-rendu

Ouverture de l'atelier par Pascal MABIRE, chef de mission du projet LNPN

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

- 14h00-14h15: Accueil
- 14h15-14h30 : Introduction
- 14h30-15h30 : Présentation définition du projet entre Paris et Mantes
- 15h30-16h00 : Appropriation autour de la maquette 3D et des cartes
- 16h00-16h40 : Travail en groupe
- 16h40-16h50 : Restitution des groupes
- 16h50-17h00 : Conclusion

Il expose quels sont les objectifs de l'atelier :

- Définir le projet entre Paris-Mantes (les apports de la section Paris-Mantes, les besoins en infrastructures, la prise en compte des enjeux du territoire, le principe de définition des zones de passage,
- Présenter les zones de passage et autres zooms techniques sur le secteur Paris-Mantes (secteur de Nanterre – La Garenne-Colombes par exemple)

Il présente les personnes qui animeront cet atelier et répondront aux questions des participants, à savoir : Cédric PAPIN (Responsable des études Paris-Mantes-Évreux LNPN), Géraldine BOCHATON (Responsable adjointe des études Paris-Mantes-Évreux LNPN), Julien LOISELAY (Responsable Environnement et Développement Durable LNPN) et Céline CUCHET (Responsable Concertation, Relations Extérieures et Communication LNPN).

Introduction :

Pascal MABIRE, SNCF Réseau : rappelle les grands objectifs du projet en étape 1, parmi lesquels : un saut en régularité, l'amélioration du temps de parcours, de la fréquence, l'amélioration des relations entre les agglomérations normandes, l'objectif de faciliter le développement des dessertes de chaque territoire (notamment le nœud de Rouen, la desserte de Mantes, la relation entre deux grands territoires : la Normandie et l'Ile-de-France), de permettre le développement du fret et de faciliter l'accès au quartier d'affaires de la Défense pour les Normands.

Des indications en termes de temps de parcours sont présentées à titre indicatif.

Rappel du processus d'élaboration des Zones de passages préférentielles (ZPP) et de la méthode des études :

Trois domaines d'interventions pour les études :

- Hiérarchisation et analyse des **enjeux environnementaux**,
- Faisabilité techniques des **éléments d'infrastructure**,
- Grands objectifs de **transport et dessertes**

Ces études sont en interaction et permettent la mise au point des zones de passages sur les trois sections prioritaires que sont : Paris-Mantes, Mantes-Évreux et Rouen-Yvetot. L'objectif fixé est de hiérarchiser ces zones de passage pour permettre un premier choix pour le Comité de Pilotage à l'été 2016. Ces études sont menées parallèlement à une **concertation continue**, comme pour les autres grands projets portés par SNCF Réseau.

Les études de l'étape 1 se poursuivront avec une analyse multicritère des zones de passages au regard des performances des conditions d'insertion et des coûts.

Il est rappelé que la conception est guidée par le Développement Durable : développements sociaux, développements sociétaux, projet au service des territoires, investissements soutenables, infrastructure éco-conçue, ligne nouvelle articulée au réseau existant, service de qualité et accessible. Cela doit, à terme, permettre la décision ministérielle.

Céline CUCHET, SNCF Réseau, explique le calendrier de gouvernance et de concertation :

- **Vague 1** : Tenue des ateliers T2- insertion territoriale (recueil et hiérarchisation des enjeux) et des ateliers T1- fonctionnalités
- **Vague 2** : Tenue des ateliers T2 - insertion territoriale (mise en place de zones de passage présentées sections par sections en cohérence avec l'avancement des études), T1 Fonctionnalités, lancement des ateliers T3-Projet de territoire, poursuite de la concertation institutionnelle avec les élus des collectivités et consultations du grand public via le site internet CARTICIPE.LNPN.

Définition du projet entre Paris et Mantes : (Voir diaporama associé)

Céline CUCHET, SNCF Réseau : Présentation des apports de la section prioritaire Paris-Mantes

Les apports principaux sont :

- La séparation des trains normands et trains franciliens,
- Au sein du réseau francilien, le dégagement des capacités sur la ligne existante

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau : Présentation des besoins d'infrastructure

Trois éléments distincts sont considérés : le raccordement de la Ligne Nouvelle à la ligne existante au niveau de Nanterre, la ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes et le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante à l'est de Mantes.

Les quatre scénarios qui se dégagent à ce jour sont représentés sous forme de schéma au niveau macroscopique. En tenant compte des enjeux du territoire et de l'horizon cible, un travail associant la technique à la considération des enjeux environnementaux a permis l'élaboration des zones de passage.

Julien LOISELAY, SNCF Réseau : Prise en compte des enjeux du territoire

Les enjeux environnementaux sont bien pris en compte dans le travail d'élaboration des zones de passages. Ce travail est guidé par le temps de parcours, par la priorisation du principe d'évitement, par la faisabilité technique d'insertion, par la considération d'un projet phasé et compatible/cohérent sur ces deux horizons (prioritaire puis cible).

Les quatre zones de passage entre Paris et Mantes sont représentées sur fond de cartes d'enjeux environnementaux : PM-Nord ; PM-Centre-A ; PM-Centre-B et PM-Sud.

Présentation des zones de passage entre Paris et Mantes :

Cédric PAPIN, SNCF Réseau : Zoom sur le secteur de Nanterre La Garenne-Colombes

Il est exposé les fonctionnalités et enjeux du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante dans ce territoire très contraint (projets connexes nombreux : EOLE, projets de l'EPADESA, prolongement du T1, réseaux existants, ...). L'objectif fonctionnel est de se raccorder avant l'interconnexion entre le projet EOLE et la ligne existante.

Cédric PAPIN présente les quatre options de raccordement avec deux types de raccordement : côté Nanterre ou côté La Garenne.

Julien LOISELAY, SNCF Réseau : Détail des zones de passages PM-Nord et PM-Centre-A

Les principaux éléments de diagnostic sont montrés avec des zooms sur certains secteurs (notamment sur les éléments raccordements).

Ces deux zones de passage sont identiques côté Nanterre et permettent une implantation de gare nouvelle à Confluence. Elles diffèrent ensuite dans le secteur de la traversée de la Seine avec la zone de passage PM-Nord qui se rapproche du réseau existant le plus rapidement possible après le franchissement de la Seine vers Vernouillet, alors que la zone de passage PM-Centre-A continue plein ouest vers Mantes, et donc un peu plus au sud au niveau de Medan.

Elles sont compatibles avec deux options de raccordement de ligne nouvelle à la ligne existante à l'est de Mantes (options envisageables si les études d'insertion territoriale et d'insertion infrastructurelle les confirment).

Cédric PAPIN, SNCF Réseau : Zoom sur la possibilité de gare nouvelle à Confluence

L'objet gare nouvelle est prévu pour l'horizon cible du projet mais des mesures conservatoires sont à mettre en place dès l'horizon prioritaire. Cette gare oriente la conception des zones de passage. Elle permettra l'arrêt de certains trains. Il est possible d'y arrêter des trains intersecteurs avec la mise en place d'un raccordement au groupe V du réseau existant (trains province-province).

Deux sites d'implantation pour la gare sont actuellement étudiés :

- **Achères-Ville** : A proximité de la gare du RER A d'Achères-Ville ainsi que du tracé de la Tangentielle Ouest. Ce site est compatible avec les zones de passage PM-Nord et PM-Centre-A ;
- **Achères Grand-Cormier** : A proximité du complexe ferroviaire, de la gare du RER A d'Achères Grand-Cormier. Ce site est compatible avec les zones de passage PM-Nord, PM-Centre-A et PM-Centre-B.

Julien LOISELAY, SNCF Réseau : **Détail des zones de passage PM-Centre-B et PM-Sud**

À partir de Confluence, la **zone de passage PM-Centre-B** se dirige vers Poissy et s'affranchit des deux passages sous-fluviaux des zones de passage PM-Nord et PM-Centre-A. Cette zone de passage s'oriente le long de l'A13 avec les contraintes agricoles de cette zone.

La **zone de passage PM-Sud** n'est pas compatible avec une gare nouvelle à Confluence, elle shunte la forêt de Saint-Germain-en-Laye et longe l'autoroute A13.

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau : **Zoom sur le secteur Est de Mantes**

Il est présenté une carte schématique avec les principales contraintes techniques d'un raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante à l'est de Mantes. A ceci est associé un schéma d'Infrastructures Ferroviaires entre Villennes-sur-Seine et Mantes avec l'explication sur la nécessité de mise à 4 voies de cette section. Trois zooms sont proposés sur ce secteur, à savoir : Verneuil-Vernouillet, Flins et Épône-Mézières.

Questions / Réponses :

Gilles FRAUDIN, AUTES, demande des explications sur la gare nouvelle de Nanterre La Défense et son éventuel abandon.

SNCF Réseau, rappelle que suite au COPIL de juillet 2015, SNCF Réseau et l'ÉPADESA (aménageur du secteur de La Défense) ont commencé un travail d'étude sur les solutions et les contraintes des aménagements dans ce secteur très contraint. Toutes les solutions techniques existantes ont un impact (tunnel ou tranchée couverte), le maire de Nanterre a donc exprimé une réticence assez forte. Les acteurs normands ont pu identifier les potentialités pour les Normands d'une arrivée sur le secteur de La Défense ("rêve normand" de pouvoir se retrouver directement dans le quartier d'affaires de La Défense). Par ailleurs, le coût de cette gare nouvelle est un critère de décision en notant que l'évolution du complexe de Paris-Saint-Lazare est un sujet mis en évidence lors du dernier COPIL.

Jean-Claude PARISOT, FNE Île-de-France et CADEB : A propos des franchissements de la Seine et des sections de LN en tunnel ou en aérien. À Nanterre la LN est en aérien, dès lors elle franchit la Seine puis les boucles suivantes en aérien ou en tunnel ? Par ailleurs, dans le tracé Sud, y-a-il un risque d'impact de la plaine maraîchère de Montesson ?

SNCF Réseau, précise que la ligne nouvelle est dite "aérienne" à Nanterre car elle se raccorde à l'existant qui lui est en "aérien". Néanmoins, dans cette zone très contrainte, l'objectif est de plonger le plus rapidement possible en intégrant le fait qu'il y a des zones à anticiper pour l'insertion de tunnelier.

Dans la boucle de Montesson, la ligne nouvelle est en tunnel. Il s'agit d'un tunnel de grande longueur avec des normes de sécurité en cas de sinistre qui nécessitent la création d'émergences pour les accès secours et l'évacuation des voyageurs (avec un pas d'environ 5km).

Gilles FRAUDIN, AUTES, souhaite des éclaircissements sur la gare nouvelle de Confluence.

En effet, pour la gare nouvelle de Confluence, il y a trois possibilités :

- Achères-Ville qui impacte de manière non négligeable la forêt
- Achères Grand-Cormier qui impacte la gare de triage
- Pas de gare (dans le cas d'un choix pour la ZP Sud)

Le préfet ne semble pas favorable à une gare nouvelle à Confluence. Attention à ne pas contraindre une remise en service un jour du faisceau fret d'Achères Grand-Cormier.

SNCF Réseau, confirme qu'il s'agit là des trois options possibles. Fin 2016, les études menées par SNCF Réseau permettront de définir une unique zone de passage. La question et l'objectif est de savoir si oui ou non une option de gare nouvelle dans le secteur de Confluence sera retenue.

Par rapport à l'opinion du préfet, SNCF Réseau précise apprendre cette information aujourd'hui.

Jacqueline MICHARD, Présidente Association d'Environnement du Val de Seine (AEVS), se demande quelles sont les références prises en compte pour les risques d'inondations par infiltration (par exemple la carte aléas du ministère des zones inondables de 1910 ou juste la Seine avec un périmètre de sécurisation). Les risques d'inondations sont très importants notamment dans le secteur de Verneuil où la gare est régulièrement inondée bien que le PPRI l'ait placée "hors d'eau".

SNCF Réseau : Dans les phases d'études ultérieures et notamment constructives, SNCF Réseau se focalisera sur la géologie, la modélisation hydraulique et les éventuels risques d'infiltrations et en tiendra compte, que ce soit pour la réalisation des travaux, pour la durée de vie de l'ouvrage mais aussi son impact.

Jacqueline MICHARD, Présidente Association d'Environnement du Val de Seine (AEVS) : Les champs captants, notamment à Verneuil, ont-ils été intégrés à l'étude d'insertion environnementale ?

SNCF Réseau confirme qu'ils ont été bien intégrés à l'étude (points de captage et périmètre associés lorsqu'il y en a).

* * *

*

Temps d'appropriation

*

* * *

Travail en groupes distincts sur trois thèmes :

- Raccordement de Nanterre – La Garenne et Gare Nouvelle de Confluence
- Insertion territoriale globale
- Raccordement d'Épône et mise à 4 voies

Questions / Réponses (pendant les travaux de groupes) :

Gilles DAVID, DIDVS - Chargé de mission « Transports et Aménagement de l'Espace »: Quelles sont les sections en tunnel ? Quelle est la proportion tunnel / "surface" ?

SNCF Réseau : Les études techniques d'insertion sont en cours. À ce jour, il est prévu de partir en tunnel dans le secteur de La Garenne-Nanterre-Houilles et de ressortir après avoir traversé la forêt de Saint-Germain.

Christophe DENIAU, Adjoint chef direction de projets ferroviaires STIF : Comment se gère l'interface avec EOLE ? Dans un horizon moyen-terme avec des sections à trois voies comment garantir que le fonctionnement sera aussi robuste avec deux voies pour EOLE et deux voies de lignes nouvelles (notamment sur la section Épône – Mantes) ? Si EOLE s'exploite sur deux voies comment les dépassements seront faits entre trains omnibus et semi-directs ?

SNCF Réseau : L'objectif fonctionnel est de garantir une séparation entre les circulations EOLE du RER E et celles de la ligne nouvelle ou des trains normands. À l'horizon moyen-terme, EOLE fonctionnera sur trois voies car il y aura mixité des circulations normandes et EOLE et donc un partage du groupe V. À long-terme, cette mixité pourra disparaître et les flux seront séparés entre EOLE et les trains normands.

Bertrand CHOQUET, Région Normandie - DAE des transports Normandie, note que la zone de passage PM-Sud semble mettre en évidence un linéaire moins important que les trois autres zones de passage et donc un temps de parcours plus avantageux, cependant elle n'est pas compatible avec la gare nouvelle de Confluence ? Le cas échéant, est-ce que les décideurs seront bien informés de cet état de fait ?

SNCF Réseau : Pas de discrimination notoire entre les zones de passage à ce niveau-là pour le moment.

Nicolas BOICHON, IAU Île-de-France, s'interroge sur le rôle de la gare nouvelle à Confluence.

SNCF Réseau précise qu'il y a là d'une volonté de desservir un territoire. L'objectif également est de permettre un raccordement à partir de cette gare vers les intersecteurs. Il est à noter que les missions dites "intersecteurs" sont hors cadre du programme de projet LNPN. Deux options d'itinéraires intersecteurs sont envisagées à ce jour :

- Par la Grande Ceinture à Sartrouville avec la mise en place d'un raccordement vers la ligne nouvelle existante à hauteur de Pierrefitte en Seine-Saint-Denis ;
- Par la Petite Ceinture aux Batignolles avec la mise en place d'un raccordement vers la ligne nouvelle existante à hauteur de La Chapelle.

Jean-Christophe RIGAL, Communauté d'agglomération GPSO, not que le franchissement de la vallée de la Mauldre est pénalisant car il s'agit d'une des dernières zones protégées du secteur.

SNCF Réseau prend acte de cette information.

Tifenn PICHOT, Sous-Direction de la Maîtrise d'Ouvrage (DMo /SDMO) au Conseil départemental des Yvelines précise qu'un nouvel ouvrage pour un franchissement routier de la Seine va être construit à hauteur d'Épône A13 – RD28.

SNCF Réseau prend acte de cette information.

Tifenn PICHOT, Sous-Direction de la Maîtrise d'Ouvrage (DMo /SDMO) au Conseil départemental des Yvelines demande quelques éclaircissements sur le calendrier de COPIL.

SNCF Réseau : Les objectifs portent sur l'approfondissement des données techniques sur les coûts, la faisabilité technique, les gains de temps, l'impact environnemental afin de pouvoir établir la hiérarchisation et le choix des zones de passage pour le COPIL (été 2016). Les premiers éléments seront présentés dès l'atelier de juin 2016.

Tifenn PICHOT, Sous-Direction de la Maîtrise d'Ouvrage (DMo /SDMO) au Conseil départemental des Yvelines souhaite savoir si les résultats et données de la concertation via CARTICIPE seront publiés.

SNCF Réseau confirme que ces données seront disponibles sur le site internet LNPN très prochainement.

Restitution et bilan des groupes

Raccordement de Nanterre et Gare Nouvelle de Confluence (groupe animé par Cédric PAPIN):

Les échanges ont porté sur l'identification des sections en souterrains, l'articulation technique avec la gare nouvelle de Confluence.

La gare de Confluence semble être un objet complexe et coûteux avec des fonctions apportées à cette gare vers des itinéraires intersecteurs à confirmer. Ce point est important dans la hiérarchisation et pour la décision vers une zone de passage.

Monsieur Saint Elliez rappelle l'intérêt de cette gare de Confluence aux yeux des franciliens et s'interroge sur le besoin de mener une étude complémentaire sur ce point.

Le STIF s'interroge sur les modalités d'accès des voyageurs à la gare et émet un point d'attention concernant le principe de rapprochement avec le ferroviaire existant qui ne doit pas se faire au détriment du nombre de voies pour le système francilien.

En cas d'abandon de cette gare, l'IAU souligne l'intérêt de la PM-Sud tandis que la DGITM interroge la possibilité d'alors positionner le tunnel dans une couche plus favorable.

Concernant Nanterre, le STIF se demande quelle est la configuration actuelle à Nanterre-Houilles sur le pont existant, la préoccupation étant de bien séparer les flux, RER E et LNPN. SNCF Réseaux démontre que ces flux seront bien séparés.

Insertion territoriale globale (groupe animé par Julien LOISELAY)

Les éléments suivants ont été soulevés lors de la session de travail :

- Échanges sur les principaux impacts environnementaux : continuités écologiques, (cohérence SRCE), d'intégration des champs captant et des risques d'inondations,
- Importance de lister les aménagements pour que les décideurs soient informés des différents projets d'urbanisation,
- Point d'attention sur les impacts des émergences de sécurité du tunnel tous les 5km qui nécessitent puits et accès. Plus généralement des remarques sur les aspects de constructions du tunnel dans ce terrain contraignant (voussoirs, émergences, ...),
- Impacts sur le site d'Achères Grand-Cormier avec l'idée de ne pas hypothéquer le devenir et l'utilisation de ce faisceau fret,
- Impact environnement lors de la phase travaux : le tracé doit être orienté pour favoriser les accès et les évacuations des matériaux
- Détermination à garder une option en tunnel pour les zones urbanisées ou de protection

Raccordement d'Épône et mise à 4 voies (groupe animé par Géraldine BOCHATON)

En synthèse, il y a eu consensus sur le rapprochement le plus rapide possible au réseau existant (et l'option ligne nouvelle la moins longue), mais il faut s'assurer de la faisabilité technique d'augmenter le nombre de voies (si nécessaire) au droit du réseau existant (notamment en lien avec les contraintes urbaines). Les enjeux agricoles très forts du secteur de Flins sont soulignés.

L'alternative de contournement de Mézières par le Sud est jugée très impactante (enjeux urbains et paysagers dans la vallée de la Mauldre) ; Les acteurs précisent la nécessité de prendre en compte les projets urbains (notamment A13/RD28, projet routier de franchissement supplémentaire de la Seine et projets urbains autour de la gare d'Épône-Mézières pour l'arrivée d'EOLE, dont la ZA des Ardilles).

Beaucoup de demandes de précision sur la méthode, les outils, le calendrier.

Secteur de Vernouillet / Verneuil (zone de passage PM-Sud) :

- **Avantages :**
 - OPTIFER-PN : Existant 4 voies à Verneuil. C'est la moins nuisible à l'environnement, qui utilise le plus l'existant et maximise les tunnels.
 - GPSO : Un trajet plus direct et rapide vers les lignes historiques.
- **Inconvénients :**
 - OPTIFER-PN : Secteur très construit, attention à l'existant. Orgeval est à éviter (passage PM-Sud et PM-Centre-B)
 - GPSO : Un tracé plus urbain et qui pose les difficultés techniques de passage de voies supplémentaires.

Secteur de Flins (zones de passage PM-Centra-A / Centre-B / Sud) :

- **Avantages :**
 - APSMVM : Utiliser les voies parallèles du site Renault et du faisceau Colas.
- **Inconvénients :**
 - OPTIFER-PN : Terres agricoles. Inondations
 - GPSO : Impact sur les espaces agricoles plus important (ref. ZAP de Vernouillet)

Secteur Épône-Mézières (zones de passage PM-Centra-A / Centre-B / Sud) :

- **Avantages :**
 - OPTIFER-PN : Cette zone permet de passer plus vite et plus facilement vers les passages sud Mantes-Evreux.
- **Inconvénients :**
 - GPSO : Un contournement d'Épône Mézières avec des impacts urbains et paysages très (trop ?) conséquents.
 - APSMVM : Un contournement d'Épône Mézières impactant la vallée de la Mauldre.

* * *
*

Liste des participants à l'atelier insertion territoriale N°5

12 mai 2016

NOM	Prénom	Institution
ALLIGAND	Gurvan	CGDD - Chargé de mission évaluation environnementale
AUBREE	Claire	RIF - Chargée de mission
AUGUEUX	Cyril	DRIEA - Chargé d'études
BOICHON	Nicolas	IAU-Idf – Chargé d'études
BORGET	François	HAROPA - Ports de Paris
CANIVET	Bruno	AUTES - Association des Usagers de Transport Eure-Seine
CARCASSES	Françoise	Ville de Poissy – Adjointe DGST
CHAUVIN	Jean-Pierre	APSMVM – Association de Protection des Sites de Maule et de la Vallée de la Mauldre
CHIFFRE	Pierre	GPSO – Chargé de mission
CHOUET	Bertrand	Region Normandie - DAE des transports Normandie
CONTES	Michel	Président de l'association de Protection des Sites de Maule et de la Vallée de la Mauldre (APSMVM)
DAVID	Gilles	DIDVS - Chargé de mission « Transports et Aménagement de l'Espace »
DENIAU	Christophe	STIF - Syndicat des transports d'Ile de France
DIGUET	Cécile	IAU-Idf – Chef de projet
FRANCHET	Georgette	
FRAUDIN	Gilles	AUTES
GONNEAU	Catherine	OPTIFER-PN
GUERVIL	Leslie	Chargée de mission déplacements - Direction de Projets Grand Paris Ouest - Conseil départemental du Val d'Oise
JACOB	Guy	Chambre d'agriculture de l'Eure

LAFFARGUE	Camille	DGITM-DIT – Chargée de projet
MICHARD	Jacqueline	AEVS - Association d'Environnement du Val de Seine.
MOLHO	Alain	Maire adjoint Verneuil sur Seine
MONMOUSSEAU	Isabelle	Chargée de Mission Territoriale Seine DDT78
MORIZOT	Jean-Christophe	DRIEA – Chef de projet
MOULIN	Gérard	CADEB – Collectif d'associations de défense de l'environnement de la boucle de Montesson, secrétaire adjoint
PARISOT	Jean-Claude	FNE – France Nature Environnement Ile-de-France CADEB – Collectif d'associations de défense de l'environnement de la boucle de Montesson
PERDEREAU	Jacques	CADEB – Collectif d'associations de défense de l'environnement de la boucle de Montesson
PICHOT	Tifenn	Conseil Départemental des Yvelines - Sous-Direction de la Maîtrise d'Ouvrage (DMo /SDMO)
RAMOND	Pierre	Directeur – CA Cergy Pontoise
RIGAL	Jean-Christophe	Coordinateur CU GPSO
ROBIN	Sophie	CGDD – Chargée de mission
SAINT ELLIER	Francis	CESER – Association LNPN
SAULE	Antoinette	Maire de Lommoye
SCEMAMA	Dany	Mantes-la-Jolie
SERVANT	Véronique	OPTIFER-PN
TABART	Didier	CD 78 / Dmo / SDPTM
VAUGELADE	Daniel	UPBMH – Union pour la Protection de la Boucle de Moisson et de ses Habitants

Absences excusées : Sylvie TROUDE de la CCI Seine Mer Normandie, aucun présent pour la CCPNOR

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
LOISELAY	Julien	Responsable Environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable Concertation, communication et relations extérieures	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Infrastructures Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
BOCHATON	Géraldine	Responsable adjointe Infrastructures Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
KHENMINGMONGKHON	Thippaphone	Chargée des études socio-économiques	

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

Bureau d'études Setec International

GUILSOU	André	Chef de projet Etudes environnementales	SETEC Inter.
RAMOELINTSALAMA	Léa	Ingénieur d'études environnementales	SETEC Inter.

Bureau d'études Adage Environnement

BERLIN	Natacha	AMO Développement Durable	Adage environnement
--------	---------	---------------------------	---------------------

Bureau d'études BG Ingénieurs Conseils

ROCHE	Victor	Ingénieur d'études techniques	BG Ingénieurs Conseils
-------	--------	-------------------------------	------------------------

Liste des institutions invitées à l'atelier insertion territoriale N°5

SNCF Réseau
SNCF Mobilité
Région Normandie
Région Ile-de-France
Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)
Direction des services de transport (DST)
DREAL Normandie
DRIEA Ile-de-France
Département des Yvelines
Département des Hauts de Seine
Département du Val d'Oise
Département de l'Eure
Département de Seine Maritime
Département du Calvados
Département de la Manche
Association Confluence Seine-Oise
Ville de Paris
Communauté d'agglomération Caen-la-mer
Communauté d'agglomération Havraise (CODAH)
Métropole Rouen Normandie
Communauté urbaine de Cherbourg (CUC)
Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines (CAMY)
Grand Evreux Agglomération (GEA)
Communauté d'agglomération Seine-Eure (CASE)
Communauté d'agglomération des Portes de l'Eure (CAPE)
STIF
EPADESA
EPAMSA
GPM de Rouen
GPM du Havre
Ports de Paris
HAROPA
Port Seine Métropole
Ports normands associés (Cherbourg, Caen-Ouistreham)
CESER Normandie
CESER Ile-de-France

CGDD
DGITM
Région Normandie
Région d'Ile-de-France
DREAL Normandie
DRIEA / DRIEE Ile-de-France
Département des Yvelines
Département des Hauts-de-Seine
Département du Val-d'Oise
Département de l'Eure
Département de la Seine-Maritime
Communauté d'agglomération du Mont Valérien
Communauté d'agglomération Saint-Germain Boucle de la Seine
Communauté de Communes de Maisons-Mesnil
Communauté de Communes de Poissy-Achères-Conflans
Communauté de Communes des Deux Rives de Seine
Communauté d'agglomération de Seine et Vexin
Communauté de Communes de Seine Mauldre
Communauté de Communes du plateau Lommoye
Communauté de Communes des portes de l'Ile de France
Communauté d'agglomération Seine Eure
Communauté d'agglomération des Portes de l'Eure
Communauté de Communes Eure Madrie Seine
Métropole Rouen Normandie
Grand Evreux Agglomération (GEA)
Communauté de Communes des portes Nord-Ouest de Rouen
Communauté de Communes Caux-Austreberthe
Communauté de Communes du Plateau Vert
Communauté de Communes d'Yerville-Plateau de Caux
Communauté de Communes de la région d'Yvetot
Association Confluence Seine-Oise
EPADESA
EPAMSA
Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)
Office national des forêts (ONF)
Office national de la chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS)
Agence des espaces verts (AEV) d'Ile-de-France
Agence de l'eau Seine Normandie (AESN)
Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) Haute-Normandie
Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) Basse-Normandie
Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) Ile-de-France
Chambre régionale d'agriculture de Normandie
Chambre Interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France

Chambre d'agriculture de l'Eure (27)
Chambre d'agriculture de la Seine-Maritime (76)
Centre Régional de la Propriété forestières (CRPF) IDF et centre
Centre Régional de la Propriété forestières (CRPF) de Normandie
Institut d'aménagement et d'urbanisme du CR IDF (IAU-IDF)
Agence d'urbanisme et de développement de la Seine aval (AUDAS)
Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)
Association Réseau Vert de Basse-Normandie (Défense et promotion des modes de transports alternatifs à la route)
Collectif d'associations de défense de l'environnement de la boucle de Montesson (CADEB)
Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE)
Ile-de-France NATURE Environnement
Groupe mammalogique normand
Val de Seine Vert (Haut-de-Seine)
Association Eure Normandie
Association pour la promotion de la Ligne Nouvelle
OPTIFER-PN
Association APACHE
SANEF / SAPN
ALBEA
FNE national
Syndicat Mixte du bassin versant de l'Austreberthe & Saffimbec (SMVAS)