

COMMISSION CONSULTATIVE Paris - Mantes

Synthèse

Commission consultative Paris – Mantes	
Date et lieu	Lundi 09 mai 2016 Achères - Salle Boris Vian 18h00 – 20h00
Invités	Communautés d'agglomération et communautés de communes, Maires Présidence : Stéphane Grauvogel Sous-Préfet de Saint Germain en laye
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Informer sur l'avancement du projet • Présenter les zones de passage pour la section Paris-Mantes • Eclairer les étapes à venir
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Commentaires sur l'insertion territoriale et les impacts associés (tunnels / aérien, contraintes locales, agriculture,...) • Gare nouvelle de Confluence et articulation avec le réseau existant
Support de présentation	LNPN_2016-05-09_Commission_consultative_Paris-Mantes VF.pdf

Compte-rendu

Ouverture de la commission consultative par Stéphane Grauvogel

Cette assemblée se retrouve à l'initiative de SNCF Réseau pour cette commission consultative. Une réunion du même type s'est déjà tenue le 30 septembre 2015 et avait vocation à lancer la concertation, présenter le projet et la méthodologie des études. A partir du travail qui a été effectué entre-temps, des zones de passages vous seront présentées. Il ne s'agit que du lancement de la concertation sur ce sujet, c'est un travail qui doit se poursuivre dans les semaines à venir dans un climat le plus serein possible. Aujourd'hui, il s'agit de poser les bases de ce travail collectif.

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

Pascal Mabire précise qu'il est arrivé récemment sur le projet mais que ces collègues connaissent les sujets depuis longtemps. Les membres de l'équipe présents sont : Céline Cuchet (responsable Concertation, Communication et Relations Extérieures), Cédric Papin (responsable des études d'infrastructures ; Julien Loiselay (responsable Environnement) et Géraldine Bochaton (responsable adjointe des études d'Infrastructures sur Paris-Mantes-Evreux).

Cette réunion s'inscrit dans un processus, l'objet étant de présenter un nouveau cycle qui débute sur la restitution des études sur les zones de passage : méthodologie, avantages et inconvénients des différentes zones de passage.

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

Les garants de concertation sont là pour vérifier que tous les publics ont pu s'exprimer.

Elle rappelle son intervention dans le cadre de la commission du projet PSMO. Pour le projet LNPN, il s'agit d'un rôle différent, celui de garant. Le garant est là pour s'assurer que la maîtrise d'ouvrage respecte les clauses de transparence et la permanence dans la continuité de l'information. Le garant ne prend pas part au débat sur le fond. Elle rappelle que ces temps d'échanges et d'interrogation sont précieux et doivent faire l'objet de réponses.

Elle est joignable pour toute question et s'assurera que la maîtrise d'ouvrage y apporte une réponse claire.

Présentation par SNCF Réseau, Pascal Mabire, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

Le déroulé proposé est le suivant :

- Retour sur le contexte du projet
- Définition du projet Paris-Mantes
- Temps d'échanges
- Temps d'appropriation
- Synthèse

Le projet LNPN n'est pas un projet hors-sol, il s'inscrit dans la lignée des grands projets mais surtout de l'évolution de l'axe historique reliant la Normandie à la capitale : à court terme la modernisation du réseau ferroviaire existant pour améliorer les trains du quotidien en Ile-de-France, à horizon 5/6 ans la mise en service d'EOLE, celle de l'itinéraire alternatif du fret sur Serqueux-Gisors et l'acquisition de nouveaux matériels roulants par la région Normandie. Le prochain saut qualitatif est ensuite la ligne nouvelle, afin de répondre aux attentes des voyageurs sur la régularité, la fréquence, les temps de parcours. Il s'agit également de traiter les nœuds que sont notamment Paris-Saint Lazare, Mantes ou encore Rouen.

Le projet LNPN est phasé. La décision ministérielle a demandé à SNCF Réseau de concentrer ses efforts sur le projet prioritaire avec les sections de Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot. La commission consultative sur les zones de passage de la section Mantes-Evreux s'est tenue en mars dernier et celle de Rouen-Yvetot le 17 mai 2016.

Dans les bénéfices attendus du projet, on retrouve la régularité, la résolution du manque de capacité (arrivées à Mantes et à Saint Lazare). Ce projet est aussi un outil de maillage du territoire avec pour objectif un report modal de la route vers le ferroviaire. Les liaisons au niveau de la Normandie sont soulignées notamment dans le cadre de la fusion récente des anciennes régions Haute et Basse Normandie. Il est rappelé les objectifs de transports validés en COPIL de juillet 2015, que le projet en est actuellement en étape 1, préalable à l'enquête d'utilité publique, qui doit aboutir fin d'année à une zone de passage préférentielle sur chacune des 3 sections prioritaires.

Ces zones ont été identifiées par SNCF Réseau à partir d'une hiérarchisation des enjeux du territoire en prenant en compte la faisabilité technique et les objectifs transports validés. L'objectif est d'avoir un comité de pilotage début septembre sur ces zones de passage. Fin d'année, il s'agira d'obtenir une zone de passage préférentielle. Le meilleur moyen d'avancer sur le projet est de prendre ces décisions en temps et en heure.

Il est également rappelé l'importance d'atteindre cette conception de ligne au travers d'une ligne durable au service du social et sociétal, de l'environnement, du développement économique tout en ayant une soutenabilité de l'investissement. Le projet est financé par l'argent public et il faut donc mettre en balance les bénéfices et impacts pour la société. L'ambition du projet est de faire converger les différents projets locaux des territoires et le projet LNPN.

Présentation par SNCF Réseau, Céline Cuchet, responsable Communication, Concertation et Relations extérieures

La concertation répond à une logique de continuité et s'articule avec les grands objectifs d'études. La concertation se compose de deux types de concertation complémentaires : un dialogue avec les acteurs institutionnels et avec le grand public. Le comité de pilotage est en charge de la prise des orientations pour le projet avec un dernier COPIL qui s'est tenu le 4 mai 2016.

Les ateliers thématiques se regroupent de la manière suivante :

- En vague 1 : les ateliers « Fonctionnalités » pour valider les grands objectifs transports et les ateliers « Insertion territoriale » pour consolider le recueil et la hiérarchisation des enjeux du territoire.
- En vague 2, ces deux types d'ateliers convergent avec la présentation des zones de passage. S'y ajoute une autre thématique au travers des ateliers projet de territoire qui doivent permettre au territoire de proposer leur stratégie de développement en lien avec le projet de ligne nouvelle

Ces ateliers sont destinés aux services des collectivités et aux associations. Les commissions de consultatives touchent, elles, les élus les plus proches du territoire que sont les maires et directeurs d'EPCI. Les comités territoriaux quant à eux relèvent plutôt d'un niveau régional.

Le grand public a été amené à s'exprimer au travers de l'outil CARTICIPE du 15 septembre 2015 au 15 janvier 2016. La 2^e phase de consultation en vague 3 de concertation doit permettre de récolter des retours sur les trois scénarios de projet proposés. Cet outil a reçu récemment un prix de l'innovation à la mairie de Paris.

Le prochain comité de pilotage est prévu en septembre 2016 avec pour objectif final une zone de passage associée d'un scénario de desserte à proposer au comité de pilotage de fin 2016 début 2017. La transmission du rapport au ministère est prévue aux environs de février 2017.

Animation vidéo : La séparation des flux entre Paris et Mantes avec EOLE et LNPN

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

La section entre Paris et Mantes se compose de trois éléments principaux d'infrastructures : une ligne nouvelle avec des raccordements dans le secteur de La Garenne-Colombes, à l'ouest et à l'est de Mantes, tout en s'articulant avec le projet cible (idée du contournement de Mantes).

Quatre axes de réflexion ont été identifiés, au travers de quatre schémas d'infrastructures qui ont permis d'aboutir aux quatre zones de passage. Ils prennent notamment en compte la possibilité d'une desserte du secteur de Confluence, mais également les différentes options de raccordement à l'est de Mantes. Au-delà du raccordement à l'est de Mantes se situe une mise à 4 voies anticipée dans le cadre des travaux d'EOLE qui va permettre de séparer les flux franciliens des flux normands.

En parallèle de ce travail sur les besoins en infrastructures, des études ont permis d'identifier et de hiérarchiser les enjeux du territoire. Les principes de travail sont rappelés en séance.

Zoom : Raccordement Nanterre – La Garenne Colombes

Il est proposé des « zooms » sur les secteurs avec les enjeux techniques les plus intenses, notamment les raccordements aux lignes existantes. Le secteur du raccordement de Nanterre – La Garenne Colombes est très contraint, au niveau ferroviaire (RER E, prolongement du T1,...) et urbain (ZAC des Groues, ...). Plusieurs possibilités de raccordement ont été identifiées et sont incluses dans les zones de passage, afin de préserver cette recherche lors de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Ces options doivent être réfléchies avec les contraintes identifiées.

Détail des zones de passage PM-Nord et PM-Centre-A :

La difficulté principale est l'insertion en milieu urbain contraint. La zone de passage **PM-Nord** se dirige vers le nord et permet une possibilité d'implantation d'une gare nouvelle sur deux sites différents à Achères ville et Achères Grand Cormier. Elle cherche ensuite à se jumeler au plus vite avec la ligne ferroviaire existante, en s'affinant pour s'élargir ensuite afin d'englober deux types de raccordement possibles. La zone de passage se resserre à nouveau pour la mise à 4 voies en articulation avec le projet EOLE.

La zone de passage **PM-Centre-A**, en plus de l'insertion en milieu urbain, concerne des terres agricoles, contrainte absente du secteur PM-Nord. L'objectif était de partir comme la précédente vers le nord, avec une possibilité d'implantation des deux sites d'une gare nouvelle dans le secteur de Confluence. Elle se dirige ensuite plein ouest vers Mantes pour récupérer le réseau existant au niveau d'Épône.

Dans ces deux zones de passage, avec des enjeux très forts, la première partie est envisagée en souterrain.

Zoom : Gare nouvelle de Confluence

Ces deux zones ont comme particularité de rendre possible les implantations de gares nouvelles dans le secteur de Confluence. La réalisation de cette gare n'est pas envisagée à l'horizon prioritaire, mais au niveau du projet cible. Deux sites sont envisagés, dans la continuité des éléments du débat public.

Dans le secteur **d'Achères Ville**, il s'agit d'avoir une connexion avec le RER A, branche de Cergy. Cette localisation est compatible avec les zones de passage PM-Nord et PM-Centre-A.

La gare dite d' « **Achères Grand Cormier** » (nom de la station RER actuelle), est située sur le site de Grand Cormier à côté de la gare RER A de la branche de Poissy. Cette gare serait compatible avec les zones PM-Nord et PM-Centre-A / PM-Centre-B.

Aujourd'hui, il s'agirait d'une gare non pour aller à Paris mais pour une desserte à connecter avec le réseau existant et notamment avec des TGV Intersecteurs (province – province).

Il est ensuite présenté les options et points de contraintes majeurs par site :

- Site d'Achères-Ville : Forêt de Saint-Germain en Laye, Projet de Paris Seine Métropole Ouest (PSMO), la Seine et les contraintes d'inondations, les surfaces agricoles, l'urbanisation. Deux orientations de travail sont proposées : une première est-ouest et une seconde plus oblique permettant peut-être de mieux éviter le lit de la Seine
- Site d'Achères Grand Cormier : Recherche d'implantation au sein des emprises ferroviaires avec une orientation de la ligne en souterrain.

Détail des zones de passage PM-Centre-B et PM-Sud :

Ces deux zones de passage ont comme enjeux principaux étendus l'insertion en milieu urbain et les terres agricoles.

La zone de passage **PM-Centre-B** est compatible avec une gare Confluence sur le site d'Achères Grand Cormier. La première partie est commune avec les zones de passage PM-Nord et PM-Centre-A en se dirigeant vers le site d'Achères Grand Cormier. Elle se sépare ensuite en se décalant vers le sud pour éviter un double passage et réaliser un jumelage avec l'autoroute A13. Il y a une forte contrainte de bâti au niveau d'Épône. La zone de raccordement est commune à l'ensemble des zones avec un raccordement à Épône puis une mise à 4 voies en lien avec le projet EOLE.

La zone de passage **PM-Sud** est jointe pour une grande partie avec la PM-Centre-B. Elle diffère au début avec un départ vers Mantes en direct vers l'ouest pour rechercher un jumelage vers l'A13. Elle est rejointe par la PM-Centre-B avec laquelle elle est commune jusqu'à Mantes.

Zoom : Raccordement à l'est de Mantes :

De nombreuses contraintes techniques ont été identifiées : réseau ferroviaire, urbanisation dense, réseau électrique... Ces contraintes denses ont conduit à rechercher plusieurs options de raccordement.

- **Le secteur de Verneuil / Vernouillet** : Raccordement avant la ville des Mureaux suivi d'un rapprochement avec le réseau existant et la mise à 4 voies anticipée par EOLE. Cette solution est uniquement possible pour la zone de passage PM-Nord. D'autres options sont envisagées pour passer les points d'Aubergenville / Elisabethville ou d'Epône d'où l'élargissement de la zone PM-Nord à ces points. Il y a un linéaire important le long de la ligne existante.
- Le rapprochement vers la ligne nouvelle dans le **secteur de Flins** a pour idée de se rapprocher juste avant la gare d'Aubergenville-Elisabethville. Cette option est possible avec les trois autres zones de passages. Des recherches d'alternatives sont également en cours.
- Celui dans la **zone d'Epône-Mezières**, au plus proche de Mantes-la-Jolie, avant ou après la gare d'Epône, avec une ligne nouvelle longue et un linéaire en jumelage le plus court.

* * *
*

Questions / Réponses :

Marc HONORE, Maire d'Achères, note que s'il a bien compris les zones de passage, il s'agit de dessertes des trains normands avec une gare soit à Achères Ville soit à Achères Grand Cormier. Il souhaite attirer l'attention sur la plaine d'Achères qui fait l'objet de plusieurs projets importants dont le port, le pont du département, la ZAC petite Arche actuellement en urbanisation. Il s'agit également d'une plaine d'expansion des crues, dans le cadre d'une facilité d'écoulement des eaux. Est actuellement en cours une étude Plan Général d'Aménagement (PGA), en collaboration avec la préfecture, Ports de Paris, le département, afin de trouver des compensations. Il rappelle également l'existence du projet d'extension de l'A104 actuellement en suspens. Entre Ports de Paris et l'urbanisation d'Achères, il y a peu de marge.

Concernant la connexion avec le RER A, il attire également l'attention de SNCF Réseau sur la saturation de cette ligne aux heures de bureaux. Pour Grand Cormier, il n'est pas certain que la branche du RER A perdure après l'arrivée d'EOLE. Or, sur le site d'Achères Grand Cormier, il n'y a pas de gare EOLE. Ce point serait dommageable pour Achères qui perdrait cette connexion au RER A sans récupérer celle à EOLE. L'interconnexion serait donc limitée pour la LNPN.

Il est important d'aller plus loin et de travailler sur l'articulation avant de définir des options de passage.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy, s'interroge sur l'étendue des lignes en souterrain ou en aérien, s'il est trop tôt pour le savoir ou si des premiers éléments peuvent être apportés.

SNCF Réseau confirme que des premières hypothèses ont été prises, sachant qu'elles ne sont pas définitives.

D'après le diagnostic des enjeux du territoire, il ressort que toute la première partie du projet, sous la zone agglomérée la plus dense de la région parisienne et la forêt de Saint-Germain n'est pas envisagée en aérien. Le tunnel part de la zone présentée du raccordement à Nanterre - La Garenne-Colombes pour émerger à différents endroits suivant les zones de passage.

La zone de passage PM-Nord est imaginée avec une émergence une fois la Seine franchie pour rejoindre la section de la ligne existante. Pour la zone PM-Centre-A, là aussi une émergence après le franchissement de la Seine et au-delà des zones urbaines est prise comme hypothèse. L'émergence de la zone de passage PM-Centre-A se situerait potentiellement, après le passage souterrain de Poissy, lors du rapprochement avec l'A13 / A14, à l'identique de la PM-Sud. Le reste est globalement étudié en aérien.

Ces éléments sont plutôt connus, il n'y a pas de changement dans l'esprit par rapport aux études de débat public. Il s'agit de tunnels extrêmement longs pesant fortement sur le coût et la conception du projet. De plus, la longueur supérieure à 5 km entraîne des contraintes réglementaires d'urgences intermédiaires de secours. Dans les phases ultérieures d'études, sur la base de tracés, des localisations précises des émergences et têtes de tunnels pourront être recherchées.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy, souhaiterait savoir si les coûts des zones de passage sont connus.

SNCF Réseau Le coût est l'un des enjeux présentés dans la méthode d'évaluation des zones de passage. L'objectif est cependant d'identifier des scénarios de projet c'est-à-dire des combinaisons de zones de passage et de leurs impacts, du type d'infrastructure et des performances en termes de transports. L'équilibre économique global de chaque scénario de projet devra être éclairé. Il est difficile de donner un coût par zone de passage sans mettre en regard les performances associées. Ce travail devra être mené dans le cadre du second semestre.

Anne PIERQUIN représentant Dominique LEFEBVRE, Président de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise et député du Val d'Oise. Ce dernier prie l'assemblée de l'excuser de n'avoir pu se libérer et voulait rappeler que la gare nouvelle de la Confluence représente un potentiel important et un atout à la fois pour Cergy-Pontoise mais également pour les franciliens et les normands. Dès le débat public de 2011, l'agglomération de Cergy-Pontoise s'est déclarée en faveur de la création de la gare nouvelle de la Confluence et cela pour deux raisons. La première raison est qu'une gare Confluence en interconnexion comme présentée pourra desservir un bassin d'emploi et un bassin de vie important et structurer l'offre de transports de l'ouest francilien. Le deuxième point est que la gare nouvelle est un facteur de cohésion de la vallée de la Seine. Cette gare permettra de faciliter les échanges de Cergy-Pontoise et du secteur qui l'environne avec la vallée de la Seine. Elle permettra également des échanges d'habitants, universitaires, de développement économique avec les grandes villes Rouen, Caen, Le Havre etc...

Monique POCCARD-CHAPUIS, Adjointe au maire de Mézy-sur-Seine, voulait attirer l'attention sur Flins présentant une zone importante de terres agricoles, avec des forages, des puits artésiens. Ces terrains alimentent toute la ville de Paris. Un passage dans cette zone risque de prendre beaucoup de temps et ne semble pas être la plus favorable, malgré une proximité avec l'autoroute A13. Le projet de F1 avait été refusé pour ces raisons-là.

SNCF Réseau confirme que ce sujet a bien été identifié. Il souligne que c'est tout l'intérêt de ces réunions de concertation, d'identifier les zones sensibles. Très récemment, SNCF Réseau vient de signer au niveau national une charte avec la profession agricole. Ces sujets feront partie des points à prendre en compte.

Thomas ROBIN, FDSEA et chambre d'agriculture Ile-de-France, souligne que la consommation de terres agricoles sur Flins-Aubergenville et dans d'autres zones est une forte crainte pour le développement des exploitations. Amputer des exploitations de leurs terres s'est clairement les sacrifier. La position tranchée prise est donc d'être contre ce projet, contre ce tronçon Paris-Mantes et celui de Normandie qui sera d'autant plus consommateur de terres agricoles. L'impact est considéré comme trop important.

Marc HONORE, Maire d'Achères, rappelle qu'il est également prévu une correspondance avec la TGO (Tangentielle Ouest) à Achères Ville. Une correspondance à Poissy est envisagée avec EOLE. Ce projet doit également desservir tout le sud de Paris avec des correspondances sur Saint-Quentin en Yvelines et autres.

SNCF Réseau appuie l'importance de la prise en compte de cette interconnexion. L'avantage de ce projet est notamment de réutiliser une partie de la grande ceinture et d'être moins consommateur en foncier.

Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy, avant de parler des choix entre les quatre solutions, ce qui lui paraît important, c'est la gare nouvelle de Confluence et la possibilité qu'elle soit un vrai nœud de communication. Il manque des précisions sur les avantages / inconvénients de chaque localisation et un schéma global associé.

Il s'interroge sur l'avenir de la ligne J6 Rive droite par Conflans, sur les intérêts de la ligne Paris-Normandie vis-à-vis de cette ligne, si elle va notamment permettre de la dégager ou si la ligne J va rester une ligne « obsolète ».

SNCF Réseau confirme que l'enjeu de l'arrivée de la LNPN sur l'axe historique est de libérer de la capacité sur la ligne J5 et par effet de bord peut-être sur la ligne J6. Concernant l'évolution de l'offre, comme l'impact n'est pas direct, ce sujet est à voir le moment venu avec l'autorité organisatrice qu'est le STIF et qui décide de l'évolution de l'offre dès lors qu'elle est francilienne. A la connaissance du chef de mission, ce qui reste à confirmer, il n'y a pas eu d'évolution majeure de l'offre identifiée sur la ligne J6, notamment via les schémas directeurs élaborés par SNCF Réseau pour répondre aux évolutions prévues.

Sur ce sujet particulier, il y aura une discussion le moment venu sur ce qu'apporte la LNPN mais aussi EOLE en termes d'évolutions de capacité et la répartition qui en découlera entre les flux normands et franciliens. Ce sujet a été proposé au comité de pilotage pour un travail sur le « complexe Saint Lazare ». Pour la ligne J6, il faudra se rapprocher du STIF le moment venu.

Simone BARBIER, Conseillère municipale déléguée à la mobilité et au handicap à MEULAN-EN-YVELINES et membre du Comité Des Usagers - Rive Droite de la Seine, rappelle que des contacts ont déjà été pris auprès du STIF, de manière récurrente. Une étude est en cours depuis un certain temps. Le STIF avait annoncé des résultats pour fin 2015. La réunion tenue en fin 2015 ne s'est pas bien passée et à ce jour le STIF n'a toujours pas transmis de résultats.

Il serait dommage de laisser de côté cette ligne car c'est une chance d'avoir une ligne de chaque côté de la Seine. Effectivement cette ligne ne peut être agrandie avec un tunnel et un passage en hauteur. Ce point a été remonté à toutes les réunions EOLE, à celle sur la nouvelle ligne normande, avec M. Bonnepart. Avec la libération de six sillons par EOLE, un sillon récupéré pour la ligne J6 en heure de pointe le matin et le soir serait important pour le développement des territoires. Il va falloir finir par construire un téléphérique. Les demandes sont bien remontées au STIF, de manière continues mais sans réponse pour une ligne dont les gens ont besoin pour aller travailler.

Conclusion de SNCF Réseau, Pascal Mabire, chef de mission LNPN :

SNCF Réseau revient sur les points majeurs relevés en séance :

- Le sujet de la plaine d’Achères avec des spécificités locales topographiques, hydrauliques et autres,
- Une importance partagée sur la gare nouvelle de Confluence mais également un point d’alerte sur les conséquences que cela peut avoir sur les interconnexions notamment le RER A qui est déjà saturé, le lien avec le futur TGO,
- Des questionnements sur la différenciation des parties en tunnel et en surface qui ont des impacts très différents (attention aux sorties de secours),
- L’opposition des agriculteurs par rapport à l’impact majeur du projet,
- Des attentes sur la ligne côté rive droite, mais qui est un peu en marge du projet.

De plus, il est proposé sur cette période de juin de réaliser des réunions entre SNCF Réseau et les intercommunalités pour échanger sur les possibilités présentées, affiner les problématiques.

Il est prévu de réorganiser une réunion dans cette configuration à l’été suite à ces échanges. L’objectif est d’arriver sur trois scénarios de projet au COPIL de septembre 2016, se composant chacun de la combinatoire des enjeux, de la performance globale du système de transport et de l’économie du projet. L’idée est ensuite de pouvoir travailler sur la base de cette analyse multicritères pour viser une zone de passage unique en fin d’année.

Conclusion de la commission consultative par Stéphane Grauvogel :

Il souligne l’importance de cette réunion qui a le mérite de montrer l’importance du travail qui reste à faire notamment en termes de concertation. Le matériel existe pour cette discussion qui va être important et très dense dans les mois qui viennent.

* * *
*

Liste des participants à la commission consultative

de Paris-Mantes

09 mai 2016

VILLE	NOM	Prénom	Institution
ACHERES	HONORE	Marc	Maire
ACHERES	PERRONET	Jérôme	Directeur Général des Services
ANDRESY	RIBAUT	Hugues	Maire
CARRIERES-SOUS-POISSY	CHARMEL	Lucas	Maire adjoint délégué Urbanisme et Transports
CARRIERES-SUR-SEINE	VALENTIN	Jean-Pierre	Maire-adjoint, délégué aux transports et aux systèmes d'information
CHAPET	FRANCART	Jean-Louis	Maire
CHAPET	THIAULT	Rosine	1ere adjointe au maire Vice-Présidente de la CA2RS - Communauté d'agglomération des 2 Rives de Seine
EPONE	MARTIN	Isabelle	2e adjointe au maire
MESNIL-LE-ROI	DUGARD	Philippe	Adjoint au maire
MEULAN-EN-YVELINES	BARBIER	Simone	Conseillère municipale déléguée à la mobilité et au handicap Membre du Comité Des Usagers - Rive Droite de la Seine
MEZY-SUR-SEINE	POCCARD-CHAPUIS	Monique	Adjointe au maire Membre de l'axe inter-gare de la ligne J
POISSY	CARCASSES	Françoise	Adjointe DGST
PORCHEVILLE	LARCHEVEQUE	Michel	Conseiller municipal délégué
SARTROUVILLE	DUBLANCHE	Alexandra	Maire-adjointe aux Transports et Politique de la Ville
ST-GERMAIN EN LAYE	BOEHM	Elodie	Responsable de projets Mobilités et Déplacements
VERNEUIL-SUR-SEINE	TAUTOU	Philippe	Maire GPSO - Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise, Président
VERNOUILLET	COLLADO	Pascal	Maire
VILLENES-SUR-SEINE	PONS	Michel	Maire

NOM	Prénom	Organisme et fonction
ALPHAND	Frédéric	Département des Yvelines - Directeur des Mobilités
BEHOT	Antoine	FDSEA Ile de France
BERMONT	Eliane	Présidente du Comité Des Usagers - Rive Droite de la Seine
DE MIRIBEL	Ludovic	Chambre d'agriculture d'Ile-de-France
DESCAMPS-CROSNIER	Françoise	Députée des Yvelines (8e circonscription)
LAFFARGUE	Camille	DGITM DIT - Chargée de projet
LEPOIL	Arnaud	Président des Jeunes Agriculteurs d'Ile-de-France du canton de Mantes
MAURICE	Philippe	Chambre d'agriculture d'Ile-de-France
PIERQUIN	Anne	CA Cergy Pontoise - Adjointe DGA Aménagement/Transport
RAYNAL	Jean-François	Conseiller départemental du Canton de Verneuil-sur-Seine
RIGAL	Jean-Christophe	GPSO - Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise, Adjoint DGA
ROBIN	Thomas	Président de la commission Action syndicale de la FDSEA Ile-de-France
PIERQUIN	Anne	Représentant Dominique LEFEBVRE, Président de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise de la et député du Val d'Oise

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
BOUZEMAME	Marine	Chargée d'études SIG	SNCF Réseau
KAEMMERLEN	Cindy	AMO Général & Technique	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