

COMMISSION CONSULTATIVE Paris - Mantes

Synthèse

Commission consultative Paris – Mantes	
Date et lieu	Lundi 11 juillet 2016 Mantes-la-Jolie - Salle Agora 18h00 – 20h00
Invités	Présidence : Frédéric Viseur, sous-préfet de Mantes-la-Jolie Communautés d'agglomération et communautés de communes, Maires
Nombre de Participants	<ul style="list-style-type: none"> 43 Participants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Informer sur l'avancement du projet Présenter les premiers résultats de l'analyse multicritère pour les zones de passages de la section Mantes-Evreux Recueillir les avis des participants sur les différentes zones de passage
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> Commentaire 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_2016-07-11_Commission_consultative_Paris-Mantes VF.pdf

Compte-rendu

Ouverture de la commission consultative par Frédéric VISEUR, sous-préfet de Mantes-la-Jolie :

Monsieur le sous-préfet remercie les participants pour leur présence et leur intérêt pour cette troisième commission consultative malgré l'approche de la trêve estivale. Il remercie également SNCF Réseau pour cette initiative, pour la régularité des engagements et la présentation de l'avancement des études. Il apprécie la mise en place d'une méthode d'ouverture, de concertation et d'information réciproque, le plus en amont des décisions possible. Ceci est à la fois exigeant pour SNCF Réseau et également un gage de bonne compréhension des dynamiques du projet et des contraintes qui peuvent l'entourer. Il souligne la difficulté de ce type de projet et l'intérêt pour les participants d'être partie prenante des difficultés du maître d'ouvrage afin de l'accompagner et/ou d'être pertinent dans les arguments s'opposant au projet. Il y a la possibilité à ce stade de s'ouvrir sur la totalité des difficultés qui peuvent se poser. Il encourage fortement les participants à profiter du temps d'échange en fin de réunion pour obtenir les informations complémentaires nécessaires.

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

Pascal Mabire précise que cette réunion se situe dans la continuité de la commission consultative du 09 mai 2016. Les membres de l'équipe présents sont : Céline Cuchet (responsable Concertation, Communication et Relations Extérieures), Cédric Papin (responsable des études d'infrastructures) et Julien Loiselay (responsable Environnement et Développement Durable).

Intervention par SNCF Réseau, Céline CUCHET, responsable concertation, communication et relations extérieures :

Mme CUCHET prie les participants d'excuser Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation, pour son absence. Elle rappelle les coordonnées de Mme CHARVET dans le cas où les participants souhaitent lui remonter des éléments sur la qualité des informations délivrées.

SNCF Réseau souhaite être transparent et donne les informations au fur et à mesure que les études avancent. La concertation s'adresse à l'ensemble des publics, au travers de la concertation institutionnelle avec les élus et des modules à destination du grand public.

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

Voir diaporama associé

Le déroulé proposé est le suivant :

- Rappel sur les enjeux du projet et actualités
- Première évaluation des zones de passage
- Temps d'échanges sur la méthode et les premiers résultats

Il est précisé tout de suite qu'il s'agit de premiers résultats d'évaluation et qu'une démarche ultérieure plus complète aura lieu au deuxième semestre 2016.

Le projet LNPN cible a pour objectif de relier les grands pôles normands que sont Evreux- Rouen-Le Havre d'un côté et Evreux-Caen-Cherbourg de l'autre, entre eux et avec la capitale. Il a été rappelé récemment l'importance de ces déplacements dans la région normande réunifiée.

La décision ministérielle de fin 2013 a phasé le projet avec un premier horizon prioritaire comprenant trois sections : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot. Il est rappelé les gains de temps attendus pour chaque section du projet prioritaire et cible. Le projet a pour objectif d'assurer la régularité des trains, ce qui prend encore plus de sens sur la section Paris-Mantes. En effet, il y a le gain de temps brut mais également le fait de tenir le temps théorique. Ainsi, le chef de mission en prenant le train de 16H51 à St Lazare est arrivé avec 8 minutes de retard, avec des voyageurs debout dans les rames. Un autre objectif est la résolution du manque de capacité, que l'on pourrait appeler plus familièrement les « bouchons » ferroviaires. La libération de capacité va permettre de renforcer la desserte du territoire mais aussi le fret ce qui est important pour les ports de Rouen, Le Havre et Paris.

Pour ceux qui attendent le projet, le délai est toujours trop long, et pour les autres, trop rapide. Aujourd'hui l'objectif est de tenir une enquête d'utilité publique à horizon 2020. Préalablement à cela, l'étape 1 des études préalables à l'enquête publique doit permettre de définir une zone de passage préférentielle de 1 à 3 kilomètres de large. Cette étape, qui est en cours, se déroule jusqu'à la fin de l'année.

Les commissions consultatives de la vague 2 de concertation se terminent aujourd'hui. Un comité de pilotage présidé par le préfet François Philizot, de la délégation au développement de la Vallée de la Seine, est prévu fin septembre 2016.

Sur 2015-2016, ont eu lieu les phases de recueil des enjeux du territoire, de définition des scénarios fonctionnels et d'élaboration des zones de passage. Il est rappelé en séance le processus de définition des zones de passage.

La demande faite à SNCF Réseau est, pour le COPIL de fin septembre, de conserver idéalement trois zones de passage par section prioritaire sur la base de la première analyse multicritère. Une analyse

exhaustive sera réalisée sur le deuxième semestre 2016 avec pour objectif un comité de pilotage début 2017 sélectionnant une zone de passage par section.

Pour ce faire, suite à la présentation des zones de passage, se sont tenues des rencontres en bilatérales avec les différents établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). L'idée à ce stade n'est pas de choisir une zone de passage mais d'identifier les zones les moins attrayantes. Les zones discriminantes sont conservées, il ne sera pas écarté les zones décisionnelles avant l'analyse complète. En septembre, se tiendront un atelier thématique et des comités territoriaux débouchant sur le comité de pilotage en fin de mois.

Parallèlement aux zones de passage, il faut prendre en compte les enjeux d'infrastructures avec notamment les débouchés de tunnels. La ligne quitte Paris en tunnel et il faut savoir à un niveau macro comment elle émerge à Nanterre, comment on passe sur certains points durs. Il existe différentes possibilités telles qu'un rapprochement avec l'A13 ou le réseau existant.

Il est synthétisé les éléments partagés lors de la dernière réunion sur le sujet de la gare nouvelle de Confluence. Deux sites ont été identifiés : l'un à Achères Ville et l'autre à Achères Grand-Cormier. Dans les deux cas des difficultés d'insertion se présentent, soit avec des sujets de bassins versants, ZAC, de liaison routière, soit d'insertion dans la forêt de Saint Germain. Ces difficultés entraînent des coûts.

Présentation de la méthodologie de la démarche d'analyse multicritère et du calendrier associé par Julien Loiselay, responsable des études environnementales

L'analyse multicritère est l'un des résultats de la politique de développement durable sur le projet. Elle est là pour éclairer les choix réalisés au regard du développement durable. Cette analyse est basée sur un référentiel appelé « CLOUDD », co-construit lors des différents ateliers avec des prestataires, des experts indépendants et les territoires. Le CLOUDD va donner un cap avec des objectifs que l'on cherche à suivre et se décline selon quatre axes. Ce référentiel contient différents critères qui sont évalués par des indicateurs associés.

Les quatre axes sont les suivants :

- **L'axe « Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité et du bien-être de tous »** concerne plus particulièrement le service ferroviaire, les dessertes, la fréquence mais aussi les nuisances ainsi que les risques technologiques et naturels.
- **L'axe « Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial »** est orienté sur la concertation, les retours du territoire ainsi que la cohérence avec les projets du territoire actuels ou à venir.
- **L'axe « Une infrastructure éco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les plus exceptionnels et ménage les activités humaines »** prend en compte l'environnement au sens large : enjeux naturels, agriculture, milieu physique,...
- **L'axe « Un investissement soutenable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance verte nationale »** s'intéresse aux coûts d'investissement et à terme aux équilibres socio-économiques.

Le premier jeu d'indicateur présenté en séance n'est pas complet. L'analyse multicritère exhaustive sera faite lors du deuxième semestre 2016. C'est pourquoi, lors du comité de pilotage de septembre 2016, les choix faits ne seront pas structurants mais serviront à écarter les zones de passage les moins performantes. Pour le choix final de la zone de passage, l'ensemble des indicateurs auront été évalués et notamment le bilan socio-économique. La liste du premier jeu d'indicateurs est présentée en séance.

Il est précisé que pour les indicateurs dit « environnementaux » n'ont été pris en compte que les enjeux des plus forts de la hiérarchisation des enjeux du territoire, et ce afin de se concentrer sur les points majeurs.

Présentation du premier niveau d'analyse pour le secteur Paris-Mantes :

Voir diaporama associé

On retrouve les indicateurs présentés préalablement avec pour chacun d'eux un axe associé à un pourcentage. Le pourcentage affilié à une zone de passage représente le pourcentage de la zone occupée par la problématique. Chaque point est de la couleur de la zone correspondante. Plus le pourcentage de la zone de passage est important, moins cette zone est intéressante.

Sur les problématiques « **Biodiversité protégée** », « **Biodiversité d'intérêt** » et « **Paysages et Patrimoine** », les zones de passage sont assez proches et les indicateurs ne sont pas discriminants. Toutefois, la zone de passage **PM-Centre-B** semble être un peu meilleure sur ces indicateurs du fait d'un passage proche du réseau existant dans un premier temps puis le long de l'infrastructure routière.

Concernant les **captages en eau potable**, ce caractère n'est pas discriminant. Sont compris dans cette thématique uniquement les périmètres immédiats ou rapprochés des captages. Les périmètres éloignés seront pris en compte dans la suite des études.

L'indicateur « **Terres agricoles** » fournit des résultats assez proches. La zone de passage **PM-Sud** est un peu plus impactante et la zone PM-Nord semble meilleure.

Pour le deuxième axe, l'indicateur « **Territoire & économie** » est très présent sur l'ensemble des zones de passage et n'est pas discriminant pour cette section. Chaque zone de passage a au moins quelques secteurs à enjeu par rapport au développement des différents territoires rencontrés. Les zones croisent potentiellement des zones économiques actuelles ou en développement.

Suite à la présentation des zones de passage, SNCF Réseau est revenu vers les EPCI de chaque section. L'indicateur « **Acceptabilité locale** » représente la compréhension du maître d'ouvrage suite aux différentes rencontres avec le territoire de cette section. Il s'agit de la situation à ce jour. Il est rappelé que la commission consultative de ce jour est là pour apporter des informations mais également pour faire remonter les questionnements et prises de positions du territoire. A ce jour, la zone de passage la moins privilégiée est la **PM-Sud** qui ne permet pas la possibilité d'une gare de la Confluence Seine et Oise.

Sur l'axe « service ferroviaire de qualité », l'aspect « **Nuisances** » est un critère prépondérant sur l'ensemble des zones de passage avec énormément de zones habitées, comme il était prévisible. La gradation va de la zone **PM-Centre-B** qui semble la moins bonne à la **PM-Sud** qui contient un peu moins de zones habitées.

Pour ce qui est des « **Risques** », deux groupes se dégagent. Les zones de passage au nord sont un peu moins bonnes, les zones **PM-Centre-B** et **PM-Sud** sont légèrement meilleures. La moindre performance des zones au nord est due au passage dans la boucle d'Achères où le champ d'inondation entraîne un risque naturel très important. Il y a également de gros équipements dans le secteur d'Achères avec les canalisations du SIAAP.

Avec l'indicateur suivant, sont évalués les gains en **temps de parcours**. Attention, les chiffres présentés sur la règle ne correspondent pas au gain de temps de parcours brut de la ligne nouvelle mais aux différences relatives de gains de temps de parcours entre zones de passage. La zone **PM-Sud** est ainsi la plus performante et donc pour toutes les autres c'est du manque à gagner. Il y a un groupe relativement plus performant avec les zones **PM-Sud** et **PM-Centre-A**. La **PM-Sud** est plus rapide car elle est plus rectiligne. Le faisceau **PM-Centre-A** (bleu clair) est ensuite le plus performant. La zone **PM-Nord** est un peu moins performante car elle cherche par construction à se rapprocher du réseau existant. La zone **PM-Centre-B** a quant à elle un caractère plus sinueux donc un temps de parcours plus long.

Du point de vue de l'infrastructure, il a été estimé de manière relative les **coûts d'investissements** des différentes zones de passage. Cette fois-ci, il y a une différenciation relativement forte entre les zones, tout en observant des similitudes avec les indicateurs de performances. Ainsi, la zone de passage **PM-Sud**, la plus directe et qui a par conséquent un linéaire un peu moindre, est la mieux classée. On retrouve également ensuite la zone **PM-Centre-A** qui est relativement rectiligne. Le caractère plus sinueux du faisceau **PM-Centre-B** se traduit par des investissements supplémentaires. Il y a une différence nette pour la zone de passage **PM-Nord**. Celle-ci cherche à se rapprocher du réseau existant un peu plus tôt, dans le secteur de Verneuil / Vernouillet et implique un aménagement dans le secteur du réseau existant. Il a été considéré qu'un tel aménagement est très coûteux à réaliser.

Dans un second temps, il est étudié les **coûts d'investissements** en prenant en compte la potentialité d'une gare nouvelle de Confluence ce qui crée une autre différenciation. Cette gare ne concerne que les zones les plus au nord, la **PM-Sud** ne permet pas la réalisation d'une gare. Dans les calculs, il n'a pas été pris en compte le coût de la gare complètement réalisée, puisque celle-ci est prévu à l'horizon cible. Néanmoins, comme cette installations serait mise en place sur la ligne réalisée à l'horizon prioritaire, il y a forcément nécessité de mesures conservatoires. Techniquement cela signifie des travaux potentiellement assez lourds pour permettre la réalisation ultérieure d'une gare qui serait d'une taille assez importante, en longueur du moins et en profondeur possiblement. Cela alourdit le coût des trois zones de passage.

Sont ensuite présentées les synthèses par zone de passage. Sont reliés les points correspondants aux différents indicateurs qui viennent d'être présentés. Plus la surface colorée est importante, meilleure est potentiellement la zone de passage.

Il est rappelé pour finir qu'il s'agit d'un premier jeu d'indicateur.

* * *
*

Questions / Réponses :

Pierre NOUGAREDE, Direction des mobilités du département des Yvelines, souhaiterait savoir quels secteurs de chaque zone, de manière approximative ou précise, sont prévus en souterrains. Dans les grilles de lectures ce n'est pas quelque chose qui apparaît.

SNCF Réseau confirme qu'à ce stade il s'agit de grands principes et que les émergences précises seront étudiées en étape 2.

L'objectif en termes de solutions techniques est d'éviter les enjeux les plus importants, qui résultent de la hiérarchisation effectuée. Bien évidemment les zones très urbanisées auxquelles peuvent être ajoutées la forêt de Saint-Germain-en-Laye constituent un bloc d'enjeux extrêmement forts. Historiquement, cela a conduit le projet à prévoir une solution souterraine. La ligne nouvelle vient se greffer au réseau existant dans le secteur de Nanterre avec un territoire d'émergence relativement restreint. Il est ensuite prévu dans la plupart des variantes un passage en souterrain de la Seine. La ligne reste en souterrain globalement sur toute cette première section.

Plus loin, il faut détailler par zone de passage. La zone de passage **PM-Nord**, avec un raccordement au réseau existant, a un deuxième passage sous-fluvial de la Seine, jusqu'à trouver une zone d'émergence favorable dans le secteur de Verneuil / Vernouillet.

Le faisceau **PM-Centre-A** est également prévu avec un deuxième passage sous-fluvial de la Seine, son émergence étant à rechercher après la zone urbanisée de Vernouillet, plutôt à l'ouest. Dans le secteur il est à noter l'enjeu très fort lié à la zone agricole protégée.

La zone **PM-Centre-B** est plus sinueuse et reste en rive gauche de la Seine, il n'y a donc pas de deuxième franchissement à réaliser. Il est à noter toute la zone urbanisée de l'agglomération de Poissy, jusqu'à Orgeval, Chambourcy inclus. L'objectif est approximativement de réussir à trouver un terrain favorable d'émergence à l'ouest de la convergence entre l'A13 et l'A14.

La **PM-Sud** suit le même principe que la zone PM-Centre-B. Le parti d'aménagement est de se rapprocher de l'A13. Une fois franchi la zone à fort enjeu du sud de Poissy, de la forêt et de la bifurcation A13-A14, on aboutit dans le même secteur.

Patrick MEUNIER, Adjoint au Maire de Poissy et conseiller GPS&O, rebondit sur les propos de SNCF Réseau. Il a pris note avec intérêt que l'émergence se situerait, y compris pour la zone PM-Centre-B, à l'ouest de l'échangeur et du raccordement A13/A14. Par ailleurs, il avait cru comprendre qu'il était envisagé d'utiliser une partie de la grande ceinture qui elle traverse des zones très urbanisées. Autant les propos précédent l'intéresse positivement autant il a une inquiétude sur la réutilisation de la grande ceinture, qui par ailleurs peut prendre le nom de tangentielle.

SNCF Réseau indique que la ligne nouvelle n'emprunte pas la grande ceinture ouest qui reste une infrastructure portant le projet de TGO. Techniquement, on ne situe pas du tout dans le même type d'infrastructure, de vitesses, de performances requises. Par exemple pour la zone de passage **PM-Nord**, le simple fait d'essayer de se rapprocher du réseau existant réduit les performances. Si le

scénario PM-Sud devait emprunter la grande ceinture, il y aurait dans le jargon ferroviaire un « puit de vitesse » considérable. De plus, c'est une infrastructure extrêmement proche de zones urbanisées. Il n'a jamais été envisagé à cet endroit-là de réutiliser la plateforme de la grande ceinture pour implanter des doubles voies à 200 km/h. La tangentielle est un projet de transport important et vital mais ne concerne pas le même type de transport.

Thomas ROBIN, Chambre d'agriculture d'Ile-de-France, a une remarque et une question. Lors de la consultation publique de cet hiver, les agriculteurs se sont mobilisés pour alerter un maximum sur les enjeux agricoles. Il note que les enjeux agricoles sont en bas de tableau et estime qu'ils sont rabaissés au second plan. Par ailleurs, la chambre d'agriculture a demandé une étude pour coller la zone de passage à l'existant et il souhaiterait savoir où en est ce dossier.

SNCF Réseau indique que le critère est en bas à la slide 27 mais en haut dans la suite de la présentation. Sur la partie des terres agricoles, ces zones sont moins impactantes que sur d'autres critères. SNCF Réseau entend que c'est toujours trop lorsqu'il s'agit de son exploitation. Les zones sont toutes touchées de manière équivalente par cet indicateur. De plus, SNCF Réseau a recherché le jumelage avec l'existant avec trois zones de passages qui se rapprochent des infrastructures actuelles : la zone **PM-Nord** se rapproche du réseau existant et les zones **PM-Sud** et **PM-Centre-B** se rapprochent elles de l'A13.

Thomas ROBIN, Chambre d'agriculture d'Ile-de-France, précise qu'en agriculture, il est fait état d'hectares de terres consommés. Il insiste sur le fait qu'une fois que ces terres sortent de cette catégorie, elles n'y reviennent plus.

SNCF Réseau précise que l'indicateur est en pourcentage de zone de passage, ce qui est également une surface. Il est explicité que les zones prises en compte sont celles à forts enjeux et que donc ce n'est pas l'ensemble des terres agricoles qui sont intégrées. L'indicateur inclut les cultures à fortes valeurs ajoutées comme le maraichage et également les terres à fort potentiels agricoles. Il y a des points durs identifiés tel que l'émergence de la zone de passage **PM-Centre-A** qui pourrait émerger vers la zone agricole protégée. Les zones **PM-Sud** et **PM-Centre-B** recherchent un rapprochement avec l'A13, sachant qu'à côté il y a des terres cultivées. Il semble intéressant d'étudier cette hypothèse pour éviter de refragmenter une nouvelle fois le territoire, ceci ayant été évoqué par les participants des ateliers de concertation.

Pierre-Yves DUMOULIN, Vice-Président Déplacements, Mobilités et Accessibilité de la Communauté Urbaine GPS&O, a juste une réflexion pour informer les personnes qui ne connaissent pas la position de GPS&O sur la ligne Paris-Normandie. GPS&O est contre le principe d'une ligne nouvelle et à grande vitesse qui ne ferait que traverser le territoire en y apportant des nuisances, que ce soit des nuisances sonores, des pertes de fonciers d'habitation ou agricoles. GPS&O est conscient que la ligne Paris-Normandie est une chance pour le territoire en termes de faisceau et notamment du développement

d'EOLE. En effet, cela va libérer un certain nombre de faisceau et donc la montée en charge d'EOLE. Ceci pondère la position de principe énoncée précédemment.

Par ailleurs, il a été demandé par SNCF Réseau de se positionner sur ces zones de passage. GPS&O s'est prononcé en bureau pour la disparition de la zone de passage **PM-Sud** car quitte à avoir une ligne nouvelle, autant que celle-ci apporte au niveau du développement économique et des habitants un certain nombre d'avantages. Quitte à avoir les nuisances, autant qu'il soit possible pour le territoire d'en profiter pour le transport de voyageurs mais également pour le fret avec le développement du port de Confluence. GPS&O se bat donc pour la réalisation d'une gare nouvelle à Confluence et se positionne contre une ligne nouvelle qui ne ferait que traverser le territoire en y apportant uniquement des nuisances. Il y a une certaine pointe de vigilance et d'espoir que cette ligne apporte à la fois une augmentation du trafic d'EOLE et éventuellement un développement au travers d'une nouvelle gare.

SNCF Réseau note que cette prise de position ressort dans l'indicateur concertation.

* * *
*

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

SNCF Réseau rappelle les coordonnées du contact de la mission LNPN afin de réaliser un retour sur les zones de passage à écarter : celine.cuchet@reseau.sncf.fr.

* * *
*

Liste des participants à la commission consultative de Paris-Mantes

11 juillet 2016

VILLE	NOM	Prénom	Institution
ACHERES	Perronet	Jérôme	Directeur Général des Services
ACHERES	GIRAUD	Daniel	Adjoint au maire, Travaux, Voirie, DSP, Transports, Commissions d'appel d'offres
BOUAFLE	GARCIA	Dany	Adjointe au maire
BOUAFLE	LALLART	Laurent	Adjoint au maire
BOUAFLE	MUTEL	Anne Claire	Adjointe au maire
CARRIERE SOUS POISSY	AUISSE	Pauline	DST - Direction des Services Techniques
CHAMBOURCY	CASELLAS	Cyril	Responsable service urbanisme
CHAPET	THIAULT	Rosine	1ere adjointe au maire Vice-Présidente de la CA2RS - Communauté d'agglomération des 2 Rives de Seine"
EPONE	MULLER	Guy	Maire
FONTENAY MAUVOISIN	JOSSEAUME	Dominique	Maire
GARGENVILLE	BERTHET-BONDET	Pascal	Adjoint au maire
GUERVILLE	BURST	Daniel	Conseiller délégué aux transports, sécurité routière et salles communales
ISSOU	PERRAULT	Patrick	1er Adjoint au maire
JEUFOSSE	BREBION	Thomas	Conseiller municipal
JOUY MAUVOISIN	BERTRAND	Alain	Maire
JUZIERS	FERRAND	Philippe	Maire
LE PECQ	MARUSZACK	Kevin	Chef de cabinet
LES MUREAUX	LE GUILLOU	Bruno	Adjoint au maire chargé de l'Urbanisme et de l'aménagement de la ville
MANTES LA JOLIE	LEFAUCHEUR	Sylvie	
MANTES LA JOLIE	SOTTY	Alexandre	Conseiller municipal délégué
MEDAN	OLAGNIER	Gérard	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
OINVILLE	MAURICE	Philippe	Conseiller municipal FDSEA
POISSY	CARCASSES	Françoise	Adjointe DGST
POISSY	MEUNIER	Patrick	1er Adjoint au Maire de Poissy Conseiller GPS&O
PORCHEVILLE	LARCHEVEQUE	Michel	Conseiller municipal délégué
ROSNY-SUR-SEINE	GUILLAMAUD	Michel	Maire
TRIEL SUR SEINE	DEBAISIEUX-DENE	Hélène	1ere adjointe au maire

ORGANISME	NOM	Prénom	Fonction
	DESCAMPS-CROSNIER	Françoise	Députée de la 8e circonscription des Yvelines
APA	BEGUIN	Jean-David	Président de l'APA - Association des propriétaires et agriculteurs de la région de Mantes
CA IDF FDSEA IDF	ROBIN	Thomas	Chambre d'agriculture d'Ile-de-France Secrétaire général adjoint de la FDSEA
CA SAINT GERMAIN BOUCLE DE SEINE	SIROT		Représentant
Département des Yvelines	ALPHAND	Frédéric	Directeur des Mobilités
Département des Yvelines	MONMOUSSEAU	Isabelle	DDTM - Chargée de mission territoriale
Département des Yvelines	NOUGAREDE	Pierre	Direction des mobilités
Département des Yvelines	TABART	Didier	MDO / Chargé de mission
DGITM	LAFFARGUE	Camille	Chargée de projet
FDSEA IDF	LERISSON	Bernard	Directeur
FDSEA IDF	VAN DER HEYDEN	Denis	Membre
GPS&O	DUMAS	Sophie	DGA Stratégie & Grands Projets
GPS&O	DUMOULIN	Pierre-Yves	Vice-Président Déplacements, Mobilités et Accessibilité
GPS&O	RIGAL	Jean-Christophe	Coordinateur/ DGA CU GPS&O

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 et DD	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable Concertation, communication et relations extérieures	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Infrastructures Paris-Mantes-Evreux	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