

**Atelier Thématique**  
**Atelier N°1 – Vague 2**  
**(Fonctionnalités et Insertion territoriale)**

**Synthèse**

<b>Atelier thématique Fonctionnalités &amp; Insertion territoriale N°1</b>	
<b>Date et lieu</b>	Jeudi 8 octobre 2015 Paris – UIC 16 (75 016) 9h30 – 16h00
<b>Invités</b>	Services et organismes techniques de l'Etat Services techniques des Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération, Associations, chambres consulaires des sections prioritaires. (cf. liste des invités dans l'invitation).
<b>Nombre de participants</b>	42 participants
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présenter le bilan de la concertation réalisée au premier semestre 2015, dans les ateliers Fonctionnalités et Insertion territoriale</li> <li>• Informer des décisions prises au comité de pilotage de juillet 2015</li> <li>• Présenter la démarche des ateliers de la vague 2, et les objectifs du prochain comité de pilotage de février 2016</li> <li>• Informer sur les enjeux de la desserte d'Evreux</li> </ul>
<b>Principaux sujets abordés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compléments apportés à l'analyse environnementale (Diagnostic)</li> <li>• Hiérarchisation des enjeux du territoire (grille consolidée)</li> </ul>
<b>Support de présentation</b>	LNPN_2015-10-08_Atelier T1-T2

## Compte-rendu

### Ouverture de l'atelier par Emmanuèle Saura, SNCF Réseau, chef de mission du projet LNPN

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau, chef de mission du projet LNPN introduit la séance en présentant quelques rappels sur le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie et sur le calendrier d'études et de réalisation. Elle présente la Vague 2 de concertation, en la situant dans le dispositif d'études préalables à la déclaration d'utilité publique, entre début septembre 2015 et le milieu de l'année prochaine. Cette Vague sera sanctionnée par un Comité de Pilotage mi 2016, et a pour objectifs d'orienter les décisions sur les trois grandes dimensions du projet (service / infrastructure / géographie), sur les objets encore à déterminer (les gares nouvelles) et sur les critères permettant de choisir une Zone Préférentielle de Passage (ZPP).

E. Saura précise également qu'à la différence des ateliers qui se sont déroulés au premier semestre 2015, celui-ci regroupe les thématiques relatives à la fois au sujet des fonctionnalités et à celui de l'insertion territoriale, pour permettre à l'ensemble des participants d'avoir un socle de connaissance commun sur les avancées des études.

Elle présente ensuite les personnes assises à la table :

- Anne-Marie Charvet, garante de la concertation
- Cédric Papin, Responsable des études techniques sur la section Paris-Mantes-Evreux pour la mission LNPN
- Christophe Hurisse, SNCF Réseau, Responsable des études générales pour la mission LNPN
- Julien Loiselay, SNCF Réseau, Responsable des études environnementales pour la mission LNPN
- Fabien Paszko, Setec, chef de projet de l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la définition des fonctionnalités du projet
- André Guilsou, Setec, chef de projet du bureau d'études environnementales

E. Saura précise le déroulé de la séance.

La matinée sera consacrée à :

- Un bilan du Comité de Pilotage de juillet 2015, et des ateliers de la Vague 1 sur les aspects Fonctionnalités et les aspects Insertion territoriale
- Les étapes et les méthodes envisagées en Vague 2
- Une introduction aux enjeux de desserte d'Evreux

L'après-midi sera dédiée à la mise à jour du diagnostic environnemental et à la hiérarchisation des enjeux.

\* \* \*  
\*

## **Bilan de la Vague 1 des ateliers Fonctionnalités**

**Christophe Hurisse, SNCF Réseau** présente la démarche de l'étape 1 dont la finalité, sur le sujet des fonctionnalités, est de disposer de scénarios de desserte compatibles avec le choix des ZPP sur les trois sections prioritaires du projet. La vague 1 a permis de revisiter les attentes des territoires pour définir des objectifs de transport et des scénarios d'étude. Il a pour cela été nécessaire de se projeter à un horizon du projet cible, au-delà de 2030, pour identifier les besoins et planifier l'infrastructure à long terme, avant de construire les scénarios prioritaires.

C. Hurisse présente notamment la démarche de travail.

recueil des attentes des acteurs en matière de desserte réalisé à l'aide d'un questionnaire. Un document de synthèse des attentes exprimées dans les questionnaires a été réalisé et va être transmis aux membres des ateliers fonctionnalités, avant d'envisager une diffusion plus large sur le site internet.

La synthèse des attentes exprimées, ont été déterminés les objectifs de transport et un schéma de desserte dit « idéal », qui est le schéma qui répond le mieux possible aux attentes à l'heure de pointe (dimensionnant pour concevoir l'infrastructure). Les principes de construction sont exposés dans le support de concertation, et il peut être observé que :

- Les attentes concernant les liaisons entre les grands pôles ont été confortées pendant la concertation et correspondent aux attentes du débat public.
- Les dessertes intermédiaires ont été précisées par rapport au débat public.

Pour pouvoir disposer d'éclairages rapides sans attendre les résultats fins des études, et permettre des prises de décision aux Comités de pilotage :

- Des scénarios contrastés ont également été imaginés.
- Des variantes locales en lien avec les gares nouvelles ont été construites.

En conclusion, la vague 1 de concertation a permis de déterminer de grands objectifs de transport, qui ont vocation à être stables, communs et consensuels. Les solutions seront recherchées à l'intérieur de ce spectre.

### **Questions/Réponses :**

**T. Trubert, Communauté d'agglomération havraise** : Parmi les scénarios présentés, quels sont ceux qui sont déjà considérés comme infaisables ou impossibles à réaliser ?

**Christophe Hurisse, SNCF Réseau** répond qu'à ce stade, il n'est pas possible de répondre à cette question. Les scénarios présentés sont ceux qui sont soumis aux études, qui, elles, diront s'il y a infaisabilité (technique, en termes d'insertion territoriale, de coûts, de bénéfices socio-économiques, etc.). Les études ont commencé cet été et leurs résultats sont attendus pendant la vague 2.

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau précise que l'un des enjeux du prochain atelier est de faire part aux participants de ce qui aura déjà été analysé notamment en termes d'infaisabilité.

**Y. Maublanc, Communauté d'agglomération des deux rives de Seine :**

- Sont prévus deux trains intersecteurs à la gare Confluence, de quoi d'agit-il ?
- De la capacité est libérée en Ile de France, ne se situe-t-elle que sur le réseau rive gauche, ou bien également rive droite avec un développement possible pour le Transilien ?

**Christophe Hurisse, SNCF Réseau :**

Sur le premier point :

Le schéma de desserte, qui prévoit deux trains intersecteurs à la gare Confluence, est l'hypothèse donnée au bureau d'études capacité / exploitation et au bureau d'études trafic. Ce sont ces études qui doivent donc confirmer que le besoin existe et qu'il est possible d'insérer ces trains dans les grilles de desserte. L'hypothèse du schéma de desserte est donc : un train Le Havre-Rouen-Mantes-Confluence-Raccordement en Ile de France ; et un train Caen-Cherbourg qui s'insérerait sur la grande ceinture pour continuer au-delà de l'Ile de France.

Sur le deuxième point :

La ligne nouvelle libère de la capacité sur le réseau existant rive gauche par Poissy (groupe V). Mais le secteur est très interconnecté donc cela donne l'opportunité de réfléchir à une évolution des dessertes plus larges, au-delà de la seule rive gauche. Il est toutefois impossible aujourd'hui de dire quelles seront les évolutions permises sur le réseau francilien, puisque celles-ci dépendent d'hypothèses et de projets à préciser par les acteurs franciliens.

**G. Fraudin, Association des Usagers de Transport Eure-Seine :** constate que le schéma présenté représente les lignes actuelles avec des gares nouvelles sur les lignes actuelles.

G. Fraudin remarque également que sont privilégiées les liaisons vers Paris (depuis Val de Reuil et Vernon), ce qui signifie que ce sont les liaisons domicile-travail qui sont favorisées. Or il rappelle que les relations domicile-travail ne représentent que 30% des déplacements.

**Christophe Hurisse, SNCF Réseau :** précise sur le deuxième sujet que le schéma proposé est le résultat d'une expression large et partagée avec les acteurs franciliens et normands. La situation actuelle est améliorée. Il s'agit d'un schéma qui sert aux études et qui représente les heures de pointe, sans rien présager des flancs de pointe.

**Fabien Paszko, Setec :** souhaite lever une ambiguïté. La ligne nouvelle est représentée par l'aplat rouge. Le schéma de desserte propose un développement assez conséquent de l'offre Paris-Rouen et de l'offre locale. Concernant les liaisons spécifiques vers Vernon ou Val de Reuil, elles sont multipliées par deux ou trois, sans drain particulier vers Paris ou Rouen, sans orientation privilégiée. Les relations sont densifiées vers Mantes où un cabotage est possible.

**Emmanuèle Saura, SNCF Réseau** précise que l'une des caractéristiques du projet est justement l'articulation entre une ligne nouvelle et une ligne existante, puisque la LNPN a pour objet : d'une part de permettre de nouvelles dessertes sur ligne nouvelle, d'autre part d'améliorer les dessertes et la capacité sur la ligne existante en permettant une désaturation du réseau actuel. Dans ce cadre, il

est nécessaire de représenter la ligne existante et les gares existantes, pour travailler également sur les services permis sur ces infrastructures.

\* \* \*  
\*

## **Bilan de la Vague 1 des ateliers Insertion territoriale**

### **Setec, présentation des avancées en matière d'identification des enjeux de territoire**

L'environnement vecteur de la recherche d'une inscription territoriale de moindre impact.

Les études environnementales : 4 objectifs :

- Connaître le territoire
- Hiérarchiser les enjeux du territoire
- Appliquer la démarche Éviter-Réduire-Compenser
- Identifier les risques d'impacts et proposer les mesures.

### **Diagnostic du territoire : Méthodologie et premiers résultats**

Les grands principes d'analyse du territoire sont les suivants :

- Affiner la lecture du territoire à l'état brut : l'occupation du sol et les enjeux thématiques
- Identifier et valoriser tous les outils mis en place par la puissance publique pour valoriser des enjeux particuliers
- Se projeter et prendre en compte l'évolutivité du territoire : les projets futurs (projets connus, SCOT, Schémas régionaux et autres)
- Hiérarchiser les enjeux identifiés

2 aires d'études/échelles de travail : La zone d'étude élargie et au sein de la zone élargie, la zone d'étude rapprochée avec les zones prioritaires.

*Présentation des cartographies représentant les données collectées sur le territoire par grande thématique.*

### **Hiérarchisation des enjeux**

Un rappel des objectifs principaux de la hiérarchisation des enjeux est fait :

- Participer à la définition des Zones de passage en privilégiant l'évitement des enjeux les plus forts
- Contribuer à l'outil d'aide à la décision pour définir un projet de moindre impact.

L'analyse doit donc permettre une lecture discriminée du territoire

3 niveaux d'enjeux sont considérés :

- Très fort : Élément très rare ou dont l'intérêt stratégique en fait un point dur du fait de risque de perte irréversible et qui peut remettre en cause la faisabilité du projet.
- Fort : Élément reconnu comme rare sur la zone d'étude ou dont la vulnérabilité peut être importante vis-à-vis d'un projet d'infrastructure linéaire
- Modéré : Élément d'intérêt pour le territoire et qui nécessitera la mise en place de mesures courantes dans l'hypothèse de la réalisation du projet

Ces niveaux sont retenus sur la base du retour d'expérience des grands projets, des spécificités du territoire et du travail en atelier

*Visualisation des cartographies des enjeux hiérarchisés, présentées lors de l'atelier 3 des zones d'étude rapprochées, à l'échelle 1/400 000*

### **Questions / Réponses**

**Gilles Fraudin, Haute-Normandie Nature Environnement** : La ligne de chemin de fer entre Rouen et Evreux a-t-elle été prise en compte ?

**SNCF Réseau** : Oui, elle est incluse dans le réseau ferré qui est valorisé au sein des études.

**Thierry Dussautoir, CD 92** : Pourquoi la forêt de Saint-Germain-en-Laye est-elle valorisée dans le milieu humain ?

**Setec** : La forêt de Saint-Germain-en-Laye apparaissait dans la thématique milieu humain, lors de l'atelier 3 en juin dernier, pour son aspect « forêt en cours de protection » et ses usages (activités, loisirs...).

Aujourd'hui, au vu des remarques faites lors du dernier atelier et des aspects écologiques de cette forêt, elle est valorisée en tant que forêt en cours de protection, au sein de la thématique milieu naturel uniquement, et ceci pour la hiérarchisation des enjeux.

Cependant, mettant en avant des enjeux naturels et humains à la fois, elle est abordée au sein du diagnostic dans les deux thématiques.

**Jean-Claude Parisot, cadeb 78** : Si la cartographie finale de hiérarchisation présente des zones rouges (enjeux très forts) sur une superficie de plusieurs km<sup>2</sup>, comment cela se passe-t-il ?

SNCF Réseau et Setec : Soit on évite géographiquement ces zones à enjeux très forts ou cumuls d'enjeux très forts, soit on trouve des solutions techniques, comme par exemple, un passage en tunnel sous la forêt de Saint-Germain en Laye, qui forme un point dur transversal à la zone d'étude.

Un projet d'infrastructure comme celui de LNPN, répond à plusieurs préoccupations, qu'elles soient environnementales, techniques fonctionnelles, économiques...

Ainsi, il y a un dialogue entre les bureaux d'études des différents domaines, pour pouvoir répondre à ce type de problématiques.

\* \* \*  
\*

### **Pause**

\* \* \*  
\*

#### **Introduction par Emmanuèle Saura, SNCF Réseau, chef de mission du projet LNPN**

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau introduit ce deuxième temps de la matinée. Courant 2016, l'ambition de SNCF Réseau est de disposer de scénarios de projet contrastés avec une première analyse multicritères et une ZPP. La première phase, qui est initiée aujourd'hui, se déroule jusqu'à février 2016, et doit permettre d'avoir des orientations sur les trois grandes thématiques du projet et l'analyse multicritère. La deuxième phase se déroulera jusqu'à juillet 2016 et permettra de constituer des scénarios de projet.

\* \* \*  
\*

#### **Vague 2 – Démarche proposée pour les ateliers Fonctionnalités**

Christophe Hurisse, SNCF Réseau : présente la démarche envisagée pour les trois ateliers Fonctionnalités, prévus jusqu'à janvier 2016.

Au dernier atelier, l'objectif est de pouvoir présenter des schémas de desserte (avec des variantes), complètement évalués, en ayant précisé quels sont les besoins en infrastructures, et quelles sont les implications du projet cible sur le projet prioritaire.

L'atelier intermédiaire devra permettre de mettre en avant, à partir du scénario idéal, les premières analyses de capacité et les éventuelles orientations à prendre pour résoudre les problèmes de capacité et d'exploitation. Un travail sur des variantes fonctionnelles pour cadrer les études de

capacité/exploitation pourrait également être présenté à la concertation, notamment sur le cas d'Evreux (anticipé aujourd'hui).

### **Questions/Réponses :**

**J.C. Parisot, Cadeb Montesson** : Où auront lieu les ateliers ?

**Christophe Hurisse, SNCF Réseau** : Il est probable que celui de novembre ait lieu à Evreux. L'atelier de janvier sera à nouveau commun entre les thématiques Insertion territoriale et Fonctionnalités. Nous évoquerons notamment l'analyse multicritère, qui par nature, couvre différents domaines.

**M. Cullin, Adiv Environnement** : Ne devait-on pas démarrer la vague 2 sur des bases plus rétrécies que ce qui a été présenté avant, avec notamment des faisceaux de 3 km ?

**Emmanuèle Saura, SNCF Réseau** : Les ZPP avec les faisceaux de 3 km sont le produit de sortie de l'étape 1, qui se terminera début 2017.

\* \* \*  
\*

### **Vague 2 – Démarche proposée pour les ateliers Insertion territoriale**

**Cédric Papin, SNCF Réseau**, rappelle la méthode de définition progressive des scénarios et situe, dans ce processus, les contributions de la première vague de concertation.

Aujourd'hui, les résultats d'études du projet se matérialisent sous trois formes : pour la composante « services », le schéma de desserte, pour la composante « infrastructures », le périmètre fonctionnel et la liste des éléments d'infrastructures, pour la composante « géographique », l'aire d'étude.

C'est sur cette base que se poursuit l'élaboration du projet en vague 2. Le cœur du travail consiste alors à faire interagir les composantes « géographique » et « infrastructures ». Il s'agit de commencer à inscrire les scénarios d'infrastructures dans les territoires, ceux-ci étant caractérisés par leurs enjeux environnementaux hiérarchisés. Ce travail est complété par des avancées sur un certain nombre de focus fonctionnels, tandis que les bases sont posées pour initier le modèle horaire grâce à l'établissement de premières hypothèses de longueurs.

Les études environnementales et techniques effectuent des itérations dont le résultat final consiste en un ensemble de zones de passage qu'il s'agit par la suite de qualifier et d'évaluer.

\* \* \*  
\*



## Introduction aux enjeux de desserte d'Evreux

Christophe Hurisse, SNCF Réseau présente les enjeux de la desserte ferroviaire d'Evreux. En effet, de nouveaux flux peuvent être développés grâce à la LNPN, et ces nouveaux flux peuvent concerner la desserte d'Evreux par la ligne nouvelle mais également par la ligne existante. Les flux permis en situation existante et à l'horizon cible sont illustrés sur le support de présentation.

C. Hurisse rappelle les principales fonctionnalités de transport exprimées en vague 1 dans les questionnaires concernant la desserte ferroviaire d'Evreux.

Il présente ensuite les différentes variantes fonctionnelles, qui peuvent être classifiées en deux grandes options : raccordement de la LN à l'Est d'Evreux, ou raccordement de la LN à l'Est et à l'Ouest d'Evreux. Pour chaque grande option, la desserte est strictement identique, que les raccordements soient situés au nord ou au sud. En revanche, ceux-ci ont bien évidemment un impact environnemental différent. A noter, l'option avec raccordement de la LN à l'Est et à l'Ouest d'Evreux n'est aujourd'hui pas étudiée de façon exhaustive, puisque l'aire d'études n'est pas assez large.

C. Hurisse illustre les dessertes intervilles permises pour la gare centre d'Evreux, en fonction de la nature du raccordement de la LN (par l'Est ou par l'Est et par l'Ouest). Il présente par la suite les différentes options fonctionnelles concernant le positionnement de la gare nouvelle, et ainsi les dessertes permises selon la branche sur laquelle est située la gare. Il est bien précisé qu'il s'agit ici de schémas qui ne sont pas inscrits sur le territoire, sans localisation géographique précise.

En conclusion, la question discriminante (du point de vue des fonctionnalités uniquement) pour choisir la variante fonctionnelle de la desserte d'Evreux concerne les dessertes Paris-Caen rapide et Paris-Le Havre : est-il souhaité de les arrêter ou non à Evreux ?

Ce sujet sera abordé à nouveau au deuxième atelier, pour permettre aux acteurs de réfléchir à ce sujet. D'autres réflexions connexes sont également nécessaires pour pouvoir réaliser une analyse multicritère des variantes fonctionnelles de la desserte d'Evreux et concernent l'accessibilité, la localisation et la faisabilité d'une gare nouvelle (en termes d'insertion territoriale), les impacts sur le plan de desserte global, et la fréquentation et l'intérêt socio-économique.

### Questions/Réponses :

D. Marie, CESER Haute Normandie : Le matériel roulant n'a pas été abordé. Or la capacité future du matériel roulant pourra changer les abords des gares et l'insertion des trains sur la ligne nouvelle, et pose des questions sur les éventuels conflits de sécurité si différents flux circulent sur un même tronçon.

**Christophe Hurisse, SNCF Réseau** : Cette dernière question va être abordée dans les études de capacité / exploitation, et les résultats seront disponibles en janvier. Par ailleurs, une réflexion sur le matériel roulant est en cours.

**G. Fraudin, Association des Usagers de Transport Eure-Seine :**

- M. Fraudin s'étonne qu'une gare nouvelle soit encore envisagée, et ne souhaite pas une gare dite « des betteraves ». Il lui semblait que ce type d'aménagements n'était plus réalisé.
- SNCF Réseau présente des schémas de desserte et bientôt des horaires. Mais qui parle au nom de SNCF Mobilités ?
- Y a-t-il une ou plusieurs AOT ?

**Emmanuèle Saura, SNCF Réseau** : répond que les gares nouvelles sont stratégiques pour la ligne nouvelle. L'appellation « gares des betteraves » renvoie à un point d'arrêt sur un territoire qui n'en a pas d'autres. Or la fonction de la gare nouvelle d'Evreux va justement au-delà, puisqu'elle permet de mutualiser un certain nombre de trafics. Il ne s'agit pas juste d'un point d'arrêt sur un territoire mais fait justement l'objet d'optimisations pour répondre aux attentes du territoire en termes de temps de parcours notamment. Cela étant dit, le sujet d'Evreux dépasse l'enjeu de la desserte d'un territoire ; c'est pourquoi il a été présenté aujourd'hui.

Enfin, tous les acteurs font partie de la gouvernance du projet, y compris les AOT et SNCF Mobilités.

**J. Fihey, Evreux Nature Environnement** : Il est très important pour nous de connaître les pistes de réflexions car il y a des enjeux environnementaux très forts liés à une gare nouvelle. Le territoire est déjà malmené par un projet routier, il faudra regarder de très près ce point. Le support sera-t-il mis en ligne ?

**Emmanuèle Saura, SNCF Réseau** : répond que la présentation sera disponible sur le site internet du projet LNPN.

\* \* \*  
\*

**Pause repas**

\* \* \*  
\*

**Mise à jour du diagnostic environnemental :**

**Compléments apportés à l'analyse depuis l'atelier n°3**

**Mise à jour du diagnostic environnemental :**

Milieu physique

Dans la thématique milieu physique, le risque de ruissellement avait fait l'objet de plusieurs remarques lors de l'atelier n°3. Les données concernant les axes de ruissellement sur les bassins versants de l'Austreberthe et du Cailly ont été intégrées dans l'analyse environnementale.

Les territoires à risque important d'inondation en région Haute-Normandie, viennent compléter l'analyse sur les risques de surface.

L'information sur les gisements de carrières d'intérêt régional a été récupérée dans les schémas départementaux des carrières en Ile-de-France.

### Milieu nature

Dans cette thématique, les compléments apportés font suite aux prises de contact avec des organismes tels que des associations naturalistes.

- Environ 80 organismes contactés
- Données fournies : données brutes, à la maille ou à la commune
- Données cartographiées = données brutes + données interprétées (maille ou commune) + données « floutées » à la demande du fournisseur
- Difficultés rencontrées : données non exploitables, données non interprétables cartographiquement.

Des reconnaissances de terrain (différent d'inventaires terrains !) , fin juillet 2015, ont également eu lieu. Elles ont permis de confirmer les informations récupérées par les organismes, sur l'ensemble des 2 zones rapprochées et sur certains secteurs (secteurs mal connus, vallée de l'Eure ...).

Les compléments apportés suite aux remarques de l'atelier 3 concernent les corridors écologiques pris en compte de la même façon dans les 2 régions concernées.

Il n'y a pas de réserves naturelles au sein du périmètre d'étude.

Les cours d'eau réservoir biologique sont inclus dans les cours d'eau soumis au décret « frayère » et/ou « continuité écologique ».

### Milieu humain

Les compléments apportés à cette thématique concernent dans un premier temps, l'urbanisation et l'équipement avec la mise à jour des réseaux de transport et les grands projets d'infrastructure de transport, ainsi que la prise en compte des projets d'aménagement.

Les loisirs sont davantage valorisés via les bases de loisir d'intérêt régional et la prise en compte des véloroutes et des voies vertes.

L'information sur les forêts de particulier soumises à un Plan Simple de Gestion et les forêts publiques certifiées PEFC a été intégrée au diagnostic.

La problématique des zones bruyantes a été mise en avant par les données issues des cartes stratégiques du bruit des DDT concernée par le projet ainsi que des organismes tels que Bruitparif ou encore Métropole Rouen Normandie.

Les zones de calme définies par Bruitparif comme l'inverse des zones bruyantes (bruit émis par les infrastructure de transport) et des zones d'habitat, n'ont pas été retenue pour les études environnementale, à cause d'une analyse peu fine.

Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement des différents départements n'ont, à l'heure actuelle, pas défini des zones de calmes vis-à-vis de ces axes de transport.

Dans la thématique agricole, le périmètre remembré de l'A150 est intégré dans les études.

### Patrimoine

L'information sur les sites archéologiques n'a pas été diffusée par le Service Régionale de l'Archéologie (SRA) du fait de l'étendue de la zone d'étude.

Les données sur les sites touristiques les plus fréquentés au niveau régional et départemental ont été récupérés auprès des comités régionaux et départementaux du Tourisme ;

### Paysage

La méthodologie employée pour l'étude paysagère pour le projet LNPN, suit les étapes suivantes :

- Recueil des données documentaires (chartes paysagères, atlas, études CAUE, Cartographies IAU)
- Entretiens en présentiel (services SDAP, DDT, PNR, CAUE)
- Analyse croisée et identification des grands éléments sensibles du paysage
- Élaboration de fiches analytique de synthèse
- Consolidation des fiches et cartographies après entretiens complémentaires avec acteurs associatifs

Ainsi, des entretiens ont été réalisés pour collecter et inventorier des données à prendre en compte qui sont les suivantes :

- Points de vue et co-visibilités
- Franchissement des vallées
- Patrimoine à enjeux paysagers
- Continuités paysagères majeures
- Paysages « ouverts » et de respiration

Ensuite une synthèse des données collectées est réalisée après analyse pour définir les grands éléments paysagers sensibles :

- Grand ensemble remarquable (Site emblématique et cohérent à grande échelle articulant les dimensions naturelles et patrimoniales)
- Paysage identitaire de la vallée (Lieux qui véhiculent une valeur symbolique, identitaire et/ou touristique)
- Paysage agricole majeur (Zone agricole jouant un rôle important du point de vue des ouvertures visuelles et perspectives)
- Paysage industriel, friche et délaissé (Secteurs ou grands équipements industriels particulièrement significatif dans le paysage local)

### **Mise à jour de la hiérarchisation des enjeux :**

#### Milieu physique

Les bêttoires ont été valorisées en enjeu modéré au même titre que les autres cavités présentes sur le territoire.

Les gisements d'intérêt régional sont valorisés en enjeu fort.

Concernant les risques de surface, le risque inondation par remontée de nappe a été ajouté en enjeu modéré et le risque de ruissellement en enjeu fort.

#### Milieu naturel

Les forêts de protection, validée ou en projet, initialement valorisées dans la thématique milieu humain, sont désormais intégrées dans l'analyse milieu naturel.

Dans la hiérarchisation des enjeux, les zones humide d'intérêt environnemental particulier (validée ou projet) sont valorisées en enjeu très fort et les autres zones humides en enjeu fort.

Les sites du Conservatoire d'Espaces Naturels de Haute-Normandie au même titre que les sites de l'agence des espaces verts (Ile-de-France) et les espaces naturels sensibles (ENS), sont désormais valorisés en enjeux fort.

#### Milieu humain

Les projets d'aménagement en fonction de leur état d'avancement sont valorisés en enjeu fort pour ceux programmés et en enjeu modéré pour ceux encore à l'étude.

Les projets d'infrastructure de transport, au même titre que les infrastructures de transport elles-mêmes, sont valorisés en enjeu modéré.

Une zone de tampon sensible au bruit a été établie autour des zones à vocation d'habitat (buffer de 250m) pour être valorisée en enjeu fort.

Les sites et sols pollués ont été ajoutés en enjeu modéré.

Il en va de même pour les véloroutes et les voies vertes dans la partie loisirs.

En agriculture, les deux types de prairie sont distinguées; les prairies temporaires sont valorisées en enjeu modéré, tandis que les prairies permanentes sont en enjeu fort car mettent en avant l'élevage notamment en région Haute-Normandie.

La zone remembrée de l'A150 est valorisée en enjeu fort.

### Patrimoine et Paysage

Les sites touristiques les plus fréquentés au niveau départemental sont valorisés en enjeu fort tandis que ceux qui sont les plus fréquentés à l'échelle de la région sont valorisés en enjeu très fort.

Concernant le paysage, en fonction des grands éléments sensibles du paysage présents au sein de la zone d'étude, certains sites sont identifiés d'intérêt modéré, fort ou très fort, suivant ainsi les 3 niveaux d'enjeu.

### Questions / Réponses

**Michel Culin, Adiv Environnement :** Les zones humides abritant des espèces protégées sont-elles valorisées au sein de vos études ?

**Ecosphère :** Une carte spécifique sur les zones humides a été réalisée. Les données valorisées sur ces cartes ont été récupérées auprès de différents organismes tels que la DRIEE, la DREAL, le conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie (CENHN) ou encore tirées des différents Schémas d'Aménagement et de la Gestion en Eau (SAGE).

**Michel Culin, Adiv Environnement :** Les zones agricoles à protéger (ZAP) n'apparaissent pas dans votre présentation...

**Setec :** Les ZAP sont bien prises en compte dans nos études et avaient été présentées lors du dernier atelier. Il n'est présenté cet après-midi que les éléments nouveaux apportés à l'analyse environnementale depuis l'atelier n°3.

**Daniel Marie, CESER HN** : Vous avez évoqué des PPRI à l'échelle de la commune sur le région Ile-de-France. Il me semble pourtant avoir déjà pris connaissance de PPRI délimité par des zonages autour de la Seine notamment.

**Setec** : Pour présenter les éléments complémentaires apportés dans la thématique milieu physique, nous avons abordé la notion de TRI, signifiant Territoire à Risque important d'Inondation ; et cette donnée, en région Ile-de-France, n'existe qu'à l'échelle communale.

Par ailleurs, PPRI signifie Plan de Prévention des Risques Inondation. C'est un autre type d'information définissant un zonage relativement fin du risque inondation associé à un cours d'eau. Cette donnée existe effectivement en région Ile-de-France et nous l'avons valorisé au sein des études du projet.

**Bernard Brunet, maire de la commune de La Vaupalière** : Les axes de ruissellement sur la commune de la Vaupalière n'apparaissent sur la cartographie présentée. Or il y a déjà eu 3 morts lors des inondations de 1997. La commune fait partie du bassin versant de Saint-Martin de Boscherville La Fontaine et La Caboterie.

**Setec** : Les informations sur les axes de ruissellement ont été récupérées auprès du Syndicat Mixte du bassin versant de l'Austreberthe, ainsi que dans les documents du SAGE du Cailly.

Le Syndicat intercommunal du bassin versant de Saint Martin de Boscherville La Fontaine et La Caboterie sera donc contacté prochainement pour récupérer également la donnée sur la commune de La Vaupalière et les communes avoisinantes présentes au sein de la zone d'étude.

**Aurélié Bonafos, SMBVAS** : Aujourd'hui, il existe 45 ouvrages hydrauliques au niveau du bassin versant de l'Austreberthe. Sachant que la donnée vous a été envoyée, comment va-t-elle être prise en compte ?

**Setec** : A ce stade des études et à l'échelle de représentation associée, ce type de données ponctuelles ne peut pas être discriminant pour le choix d'une zone de passage.

Elles pourront cependant être valorisées à une échelle plus restreinte dans la suite des études.

**Gilles Fraudin, Haute-Normandie Nature Environnement** : Les études paysagères sont-elles obligatoires ?

**Setec** : Il n'existe pas de cadre légal dans la méthodologie à employer, mais le paysage reste une thématique importante à prendre en compte dans l'analyse.

**Arènes** : En effet, le paysage ne fait pas l'objet de description précise dans un cadre législatif. À ce stade, les études paysagères ne sont donc pas obligatoires.

**Bruno Drevon, CD 78** : Les plans de préventions du bruit dans l'environnement (PPBE) concernent-elles les infrastructures de transport uniquement ? Existence-ils des PPBE des communes ?

**Setec** : Les PPBE ont été récupérés auprès des préfetures des départements concernés par le projet. Ils mettent en avant le bruit émis par les axes de transport au sein des départements.



## Liste des participants à l'atelier fonctionnalités & insertion territoriale N°1 – Vague 2

8 octobre 2015

NOM	Prénom	Institution
DURIEUX	Jonathan	SNCF (Etablissement de tête / Stratégie)
LAFFARGUE	Camille	DGITM-Ministère du DD
ALLIGAND		CGDD
HOUAZT	Laetitia	DREAL Haute-Normandie
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Basse-Normandie
MORIZOT	Jean-Christophe	DRIEA IDF
CHOUET	Bertrand	Région Haute-Normandie
KIENE	Benoît	Région Ile de France
MAILLET	Stéphane	STIF
NEBACH	Nesrine	Département des Yvelines
DREVON	Bruno	Département des Yvelines (environnement)
DUSSAUTOIR	Thierry	Département des Hauts de Seine
DENAUX	Angèle	Département du Val d'Oise
CROIXMARIE	Lionel	Département du Val d'Oise
ANDRIEU BADJI	Sindy	Département de l'Eure
GALLEZ	Christophe	Département de l'Eure
DEWEVRE	Bruno	Département de Seine Maritime
JOULIER	Sabine	Département de la Manche
CASTEL	Julie	Métropole de Rouen
MILLET	Julien	Communauté d'agglomération Caen-la-mer
BOUREAU	Thomas	Communauté d'agglomération Caen-La Mer
TRUBERT	Théodore	Communauté d'agglomération havraise
LOCHARD	Thierry	Communauté d'agglomération havraise
MAUBLANC	Yann	Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine
CARCASSET	Françoise	Ville de Poissy
BRUNET	Bernard	Communauté de Communes Portes Nord-Ouest Rouen
CLEMENT	Gérard	Communauté de Communes du plateau de Lommoye
BOICHON	Nicolas	IAU Ile de France
DIGUET	Cécile	IAU Ile de France
ROBERT	Pierric	HAROPA – GPM du Havre
MARIE	Daniel	CESER Haute Normandie
SAINT-ELLIER	Francis	CESER Ile de France
DEWOLF	Mathieu	Chambre d'agriculture de l'Eure
FIHEY	Jacqueline	Evreux Nature Environnement
DUBOIS	Emilie	ONEMA - Délégation Nord-Ouest
FRAUDIN	Gilles	AUTES
PARISOT	Jean Claude	CADEB / FNE
CONTET	Michel	APSMVM / FNE

BEKKOUCHE	Mohammed	
LELIEVRE		Syndicat des bassins versants de l'Austreberthe
BONATOS	Amélie	SABVAS
PROVOST	Jean Pierre	ADAMAVE / ADIV

### Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

BOCHATON	Géraldine	Responsable adjointe des études techniques Paris Mantes et Mantes Evreux	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable des études générales	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable des études environnementales	SNCF Réseau
MATHIEU	Pierre-Antoine	Responsable des études techniques Rouen Yvetot	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
SAURA	Emmanuèle	Chef de mission	SNCF Réseau

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)

### Bureaux d'étude SETEC, AMO Fonctionnel & BE Environnement

FARGIER	Hélène	Adjointe au chef de projet AMOF	SETEC
FERNON	Lucille	Adjointe au chef de projet AMOF	SETEC
GALTIER	Anne Laure	Adjointe au chef de projet BE Enviro	SETEC
GUILSOU	André	Chef de projet BE Environnement	SETEC
MARTINS	Alice	Adjointe au chef de projet AMOF	SETEC
PASZKO	Fabien	Chef de Projet AMOF	SETEC
RAMOELINTSALAMA	Léa	Adjointe au chef de projet BE Enviro	SETEC

### 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)

## Liste des institutions invitées à l'atelier

Institutions invitées
SNCF Réseau (Réseau ferré de France)
SNCF Mobilité
Région Basse-Normandie
Région Haute-Normandie
Région Ile-de-France
Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)
Direction des services de transport (DST)
DREAL Haute-Normandie
DREAL Basse-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
Métropole Rouen Normandie
Communauté d'agglomération Caen-la-mer
Communauté d'agglomération Havraise (CODAH)
Métropole Rouen Normandie (MRN)
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 Haute-Normandie
CESER Basse-Normandie
CESER Ile-de-France
Commissariat général au développement durable (CGDD)

Communauté d'agglomération du Mont Valérien
Communauté de Communes de la boucle de la Seine
Communauté de Communes de Maisons-Mesnil
Communauté de Communes de Saint-Germain Seine et Forêts
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'Île de France
Communauté de Communes Eure Madrie Seine
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
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'Île-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) Île-de-France
Chambre régionale d'agriculture de Normandie
Chambre Interdépartementale d'agriculture d'Île-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)
Île-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)
--