

## Atelier Thématique

### Insertion Territoriale N°1

Volet environnemental

### Synthèse

<b>Atelier thématique insertion territoriale N°1</b>	
<b>Date et lieu</b>	Mardi 3 février 2015 Evreux – Halle des expositions 14h30 – 17h30
<b>Invités</b>	Services et organismes techniques de l'Etat Services techniques des Conseils régionaux, Conseils généraux, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Associations, chambres consulaires des sections prioritaires (cf liste des invités dans le diaporama).
<b>Nombre de participants</b>	45 participants
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installer le 1<sup>er</sup> atelier thématique (objectifs et prises de contact)</li> <li>• Présenter le garant de la concertation : Anne-Marie Charvet</li> <li>• Rappeler les événements marquants depuis le débat public</li> <li>• Et les objectifs et avancement de l'étape 1 (études et concertation)</li> <li>• Présenter l'objet et le déroulement des études environnementales</li> </ul>
<b>Principaux sujets abordés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le projet LNPN : ses objectifs, le phasage</li> <li>• Le périmètre des études environnementales d'étape 1 : sujets traités, périmètre géographiques, échelles de travail</li> </ul>
<b>Supports de présentation</b>	Diaporamas: LNPN_2015-02-03_AT1_Final LNPN_2015-02-03_Etude agricole LNPN AT Ins Ter N°1

## Compte-rendu

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

Elle remercie le Maire d'Evreux pour son accueil dans la halle municipale, et précise l'objectif de ces ateliers qui s'adressent aux techniciens et experts du territoire issus de l'Etat, des collectivités territoriales, des associations et des organismes professionnels et consulaires : construire ensemble une vision partagée des enjeux environnementaux.

### Présentation de l'historique du projet depuis le débat public et de son avancement depuis le début de l'étape 1 :

**Emmanuèle Saura, SNCF Réseau :** Après le rappel des grands objectifs du projet, présentation de l'historique du projet depuis le débat public.

L'aire d'étude du projet en sortie de débat public, puis les travaux de la commission CM21, la lettre de mission et enfin le premier COPIL.

Un focus est réalisé sur les grands jalons de l'étape 1 et sur les études et la concertation menées de façon articulée pour atteindre ces jalons.

Le but de l'étape 1 est de remettre un dossier de fin d'étape 1, début 2017 avec une zone de passage préférentielle (1km à 3 km de large) pour chaque section prioritaire, Paris-Mantes ; Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot.

### Questions/Réponses :

**Sylvie Barbier, France Nature Environnement (FNE) :** Quelle est l'articulation du projet LNPN avec le projet EOLE ? Qu'en est-il du fret ? Les études socio-économiques seront-elles seulement réalisées pour l'IDF ?

**SNCF Réseau :** Les études socio-économiques seront bien réalisées sur l'ensemble du projet, bien qu'il existe un volet spécifique pour l'Île-de-France. La ligne nouvelle est dédiée au transport des voyageurs, sa création dégagera de la capacité sur les lignes existantes ce qui permettra de nouvelles opportunités pour le fret, exprimé comme une attente forte des territoires.

La LNPN est prévue à un horizon « avant 2030 », EOLE viendra en référence c'est-à-dire qu'il sera intégré comme un projet antérieur sur lequel la LNPN prendra appui.

\* \* \*  
\*

## **Présentation du dispositif de concertation pour l'étape 1 :**

**Anne-Marie Charvet** : Garante de la concertation nommée par la CNDP le 7 janvier 2015, succède à Monsieur Henri Watissée qui a contribué à la mise au point des modalités de concertation pour l'étape 1. Il est décédé subitement fin 2014.

Madame Charvet présente son rôle :

- s'assurer que la parole est libre,
- s'assurer que le maître d'ouvrage (MOA) et les participants respectent les modalités de concertation exposées dans le Mode d'Emploi de la Concertation validé par le comité de pilotage du projet et la Commission nationale du débat public
- favoriser la participation du public à la concertation, que la population puisse s'exprimer et le cas échéant fasse évoluer le projet
- veiller à la qualité et la sincérité des informations échangées
- veiller à ce que la concertation, avec retour vers les populations, soit faite à toutes les étapes du projet

Elle s'engage à faire respecter 3 grands principes :

- La transparence, notamment l'information doit être accessible et compréhensible ;
- L'équivalence : chacun a le même poids dans l'expression ;
- L'argumentation : chaque intervention du public ou du MOA doit être argumentée, et la réponse du MOA doit être satisfaisante

Elle indique : 'Vous pouvez me joindre et me poser des questions. Je veillerai à ce qu'elles soient prises en compte'.

Rappel des coordonnées de la garante [anne-marie-charvet@orange.fr](mailto:anne-marie-charvet@orange.fr)

\* \* \*  
\*

## **Céline CUCHET, présente le dispositif de concertation et la gouvernance du projet LNPN**

Le dispositif de concertation repose sur deux démarches complémentaires :

- L'information et la consultation du Grand Public : site internet avec modules de consultation en 2eme et 3eme vagues de concertation et des réunions publiques à des moments clé du projet.
- Le dialogue avec les acteurs comprend 3 instances qui doivent permettre à chacune de jouer un rôle précis et de participer à l'avancement progressif du projet :
  - Les ateliers thématiques (experts et techniciens) instances de travail sur des sujets spécifiques en vue d'une co-construction
  - Les commissions consultatives : élus des communes, CG, représentants des Régions : suivi des études au plus près du terrain
  - 3 Comités Territoriaux (COTER) : présentation de l'avancement du projet

La Gouvernance du projet est composée d'un comité de pilotage (COPIL) qui se réunit tous les 6 mois, c'est l'instance de prise de décisions stratégiques sur le projet et les décisions de ce COPIL sont préparées par le Comité technique (COTECH) qui regroupe les cofinanceurs.

Ce dispositif traduit la volonté de maximiser l'intérêt du projet et de l'intégrer au mieux dans les territoires

3 vagues de concertation sont prévues, pour les ateliers insertion territoriale, la 1ere vague concerne le volet environnemental et lors des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> vagues seront intégrées progressivement les considérations liées à l'infrastructure pour élaborer les Zones de Passage préférentielles.

En parallèle le sujet des dessertes, des temps de parcours et des fréquences entre les villes seront traités dans les ateliers fonctionnalités programmés début mars 2015.

Un 3<sup>ème</sup> thème, projet de territoire, est prévu afin de permettre aux territoires de se préparer à l'arrivée du projet. Les ateliers de ce thème débuteront lors de la 2eme vague de concertation et seront menés en parallèle.

#### **Questions/Réponses :**

**Tina Modaressi, animatrice syndicat de bassin versant seine Austreberthe** : Comment les syndicats vont être intégrés dans la concertation ? Les sujets seront-ils abordés de manière spécifique ? Est-ce que les ateliers ne vont pas traiter de façon trop superficielle des sujets précis très importants ? Y aura-t-il des comités techniques dédiés ?

**SNCF Réseau** : Les ateliers sont ouverts à tous les techniciens et experts, ils traiteront de tous les sujets. Si les sujets liés à l'eau (ou tout autre sujet particulier) le nécessitent, il pourra y avoir des réunions spécifiques en comité plus restreint, avec compte-rendu des échanges à l'ensemble du groupe.

De même, si des expressions ne sont pas révélées en ateliers ou nécessitent des entretiens en dehors des ateliers, SNCF Réseau se tient à la disposition des acteurs pour venir les rencontrer.

Le niveau de détail dans le traitement des sujets devra rester cohérent avec le niveau d'études : l'aire d'étude est encore grande car il s'agit d'identifier des fuseaux de passage de l'ordre de 1 à 3 km de large. Plus tard, dans les étapes ultérieures du projet, lorsqu'on cherchera un tracé (étape 2) puis lorsque on préparera les travaux (post DUP), on zoomera progressivement sur les composantes du territoire avec une grande précision.

Il est très important à ce stade de travailler de manière cohérente sur l'ensemble du projet.

Plusieurs modalités de concertation coexistent (élus, techniciens et experts, grand public). La liste des personnes invitées sera mise à votre disposition ; cette liste peut évoluer en ajoutant des contributeurs qui n'auraient pas été identifiés.

**Daniel Marie, CESER Haute-Normandie** demande des précisions sur les comités territoriaux.

**SNCF Réseau** : Les 3 COTER sont organisés par axe :

- Evreux - Rouen – Le Havre,
- Mantes – Evreux - Caen – Cherbourg,
- Paris Mantes

Ils s’adressent aux élus territoriaux et aux parlementaires.

**Mme Lelièvre , élue du SMBVAS** : Faudra-t-il passer par Paris pour aller de Caen à Rouen ? Le projet va-t-il évoluer pour relier Caen à Rouen ?

**SNCF Réseau**: Rouen – Caen fait bien partie du projet et il sera traité dans le cadre du projet cible. Cela répondra notamment à certains enjeux montants de la fusion des deux Normandie.

**Gilles Fraudin HNNE** : Qu’en est-il de Rouen – Evreux ?

**SNCF Réseau**: le projet LNPN, avec le Y de l’Eure, permettra de réaliser Rouen – Evreux par la ligne nouvelle.

La commission Mobilité 21 a donné la priorité aux sections qui apportent le plus de désaturation du réseau que sont Paris-Mantes et Rouen-Yvetot en particulier.

\* \* \*  
\*

### **Corinne Roecklin, Présentation des études environnementale et des ateliers insertion territoriale pour l’étape 1 :**

L’étape 1 se déroulera en 2 temps : d’abord identifier des zones de passage possibles en tenant compte de la faisabilité environnementale et technique, puis les comparer entre elles pour en choisir une, avec un impact raisonnable et maîtrisé sur l’environnement.

Pour rechercher l’inscription territoriale de moindre impact du projet, les études consisteront à :

- Connaître les territoires
- Evaluer la sensibilité de l’environnement vis à vis d’un projet d’infrastructure linéaire
- Définir les ZPP selon le principe Eviter – Réduire – Compenser, en privilégiant l’évitement des enjeux les plus sensibles
- Envisager les impacts et les mesures nécessaires pour les réduire et les compenser

Le démarrage des études environnementales est anticipé de quelques mois sur les études d’infrastructures pour que les enjeux environnementaux deviennent un entrant analysé pour la recherche de l’infrastructure.

Le processus d'études sera le suivant :

- Enjeux : ce qui compose le territoire
- Sensibilité : ce qui caractérise le territoire
- Risques d'impact : ce qui caractérise le projet dans le territoire

Ce processus d'études est étroitement lié à la concertation, et particulièrement aux ateliers sur l'insertion territoriale, qui portent spécifiquement sur le projet dans son environnement. Ils ont pour objectifs de :

- Bâtir un diagnostic environnemental partagé de l'aire d'étude : enrichir la connaissance généraliste de l'aire d'étude par ses particularités et spécificités, définir ensemble des critères d'évaluation de ces données, définir ensemble la hiérarchisation des enjeux en vue d'obtenir une lecture discriminante de l'aire d'étude.
- Comprendre les particularités de l'infrastructure ferroviaire ;
- Mettre au point des méthodes d'évaluation environnementale équilibrées et partagées ;
- Définir une ZPP acceptable du point de vue technique et environnemental.

#### **Questions/Réponses :**

**Hubert Hondier, vice-président de la communauté de communes Caux – Austreberthe, maire d'Emanville** : La ZPP ne peut-elle pas être la ligne existante, sur Rouen – Yvetot ?

**SNCF Réseau**: L'infrastructure va résulter des fonctionnalités recherchées. On ne construit pas de la ligne nouvelle pour de la ligne nouvelle. Elle est une réponse technique à un besoin des territoires (une solution en réponse adaptée aux fonctions attendues). Préalablement au débat public, l'expression des territoires a conduit à formaliser le cahier des fonctionnalités. Des solutions techniques répondant à ces attentes ont été proposées, et l'utilisation de la ligne existante ne pouvant répondre à ces attentes, le choix d'une ligne nouvelle s'est imposé. Sur Rouen – Yvetot, la ligne est chargée en TER et il y a une attente de développement : la ligne nouvelle répond à ce besoin. Idem sur les temps de parcours car la ligne existante est lente. Par exemple, entre Rouen et Yvetot certaines sections permettent des vitesses modérées et la réponse d'une infrastructure nouvelle découle de ces besoins de vitesse plus élevée pour un temps de parcours réduit. L'étape actuelle s'appuiera sur une logique de travail similaire : partir du besoin pour identifier les solutions possibles

**Yves Rochette, CAPE** : Quelle garantie quant à la pérennité et à l'amélioration de la ligne classique dans la vallée de la Seine pour la desserte de Vernon par exemple?

**SNCF Réseau**: La LNPN est un projet de nouvelle génération conçu pour la desserte des territoires : il est connecté au réseau existant, il est pensé pour des distances courtes et des arrêts fréquents

En ce qui concerne les dessertes de la vallée de la Seine, elles sont portées par le projet, avec des trains sur la ligne nouvelle jusqu'à Mantes puis sur la ligne existante jusqu'à Vernon.

**Sylvie Barbier, FNE** : Les attentes sont celles des grands élus, en décalage avec les besoins. Je suis gênée de devoir affiner quelque chose qui n'est pas forcément la solution la meilleure. On voit les nuisances de l'hypermétropolisation, on a trop focalisé sur les passagers et la desserte des ports est laissée de côté. En PACA et en Languedoc Roussillon on a imposé la mixité Fret/Voyageurs. Nous sommes soucieux de travailler sur les aspects environnementaux, mais le projet est-il sur les bonnes bases au départ. Il est intéressant de noter que dans la présentation des enjeux, la vitesse est en 3<sup>ème</sup> et les autres attentes sont passées en premier. Mais il est nécessaire d'aborder des alternatives pour revoir des parties fortes des choix et pas simplement les affiner.

**SNCF Réseau** Il y a eu un débat public avec une participation très large, plus de 6 000 personnes ont participé aux réunions publiques. Le débat a conclu à l'opportunité de la ligne nouvelle, alors même qu'une solution d'utilisation de la ligne existante avait été présentée à la demande d'Europe-Ecologie-Les Verts. La commission Mobilité 21 a également confirmé l'opportunité du projet et en a proposé un phasage. Le comité de pilotage a validé le découpage du projet tel que présenté. Pour le fret, la LNPN ne sera pas le seul projet apportant des solutions : il y a la modernisation de la ligne Serqueux – Gisors qui permettra d'offrir un second itinéraire au fret depuis le port du Havre. Le projet LNPN porte la désaturation des nœuds principaux (Mantes, Rouen), les sections prioritaires donnent le plus grand apport en capacités.

**Stéphane Jeanne Maire de Oinville sur Montcient, élu CA Seine&Vexin, agent SNCF** : La LNPN rentre dans le cadre du Grand Paris. Le Port du Havre va accueillir de plus en plus de conteneurs. Je suis d'accord avec les inquiétudes environnementales, mais si on ne fait pas ce projet, les conteneurs seront dispatchés surtout par les camions. La priorité majeure est une réduction de la pollution atmosphérique.

**Annie Leroy, Evreux Nature Environnement** : Un tunnel sous la Seine pose un problème pour le transport de matière dangereuse. Quelle est l'échéance pour Serqueux-Gisors qui est une alternative au tunnel ?

**SNCF Réseau** : A cette étape, nous ne travaillons pas sur un tracé, et la zone de passage préférentielle fera entre 1 à 3 km de large. Cependant il y a des secteurs où les marges de manœuvres sont très faibles, et le nord de Rouen en est un. C'est pourquoi un tunnel sous fluvial a déjà été évoqué au débat public.

Le projet Serqueux-Gisors est envisagé à l'horizon 2020-2025.

**Sébastien Levasseur chambre d'agriculture 76** : Le foncier est une cause nationale dans un souci de gestion économe du foncier. Comment le projet est-il appréhendé pour limiter les prélèvements ? Le

principe Eviter-Réduire-Compenser ne doit pas seulement s'appliquer à l'environnement, mais aussi à l'agriculture, d'autant plus que les prélèvements pour la compensation viennent s'ajouter à ceux du projet. Il faut que les pertes foncières soient compensées pour que l'agriculture ne soit pas mise à mal. En Seine-Maritime, le projet de l'A 150a bloqué les projets agricoles pendant 30-40 ans. C'est très inquiétant pour les zones rurales. Ne peut-on pas accoler la ligne nouvelle à la ligne classique ?

**SNCF Réseau** Les études environnementales prennent en compte le milieu naturel, le milieu humain dont le milieu agricole, et le milieu physique. Et le principe Eviter-Réduire-Compenser est appliqué à tous les types d'enjeux. La dimension agricole est prise en compte dès cette phase d'études très en amont de la réalisation du projet. L'aire d'étude entre Rouen et Yvetot a été élargie pour tenir compte de la perturbation créée par la construction de l'A150 et pour envisager toutes les solutions possibles, qu'elles soient proches ou éloignées de l'A150.

**G Fraudin, HNNE :** Vous dites que la technique sera traitée en dernier, mais sur Rouen – Yvetot, la technique doit passer en premier à cause de la forte dénivellation. Pour le Fret, il dépend de la politique que l'on souhaite mener, une politique idéale ou continuer l'actuelle, fret SNCF Geodis ?

**SNCF Réseau :** Effectivement, de Rouen jusqu'au plateau de Caux, les possibilités d'inscription du projet sont peu nombreuses. Le champ des possibles s'ouvre dès que l'on atteint le plateau.

**SNCF Réseau :** La désaturation des lignes actuelles augmentera les possibilités de développer le fret. Les modifications ne sont possibles aujourd'hui qu'à la marge car faire cohabiter sur une même ligne des trains rapides et lents est très consommateur de capacité, et sur les nœuds de Mantes et Rouen, séparer ces trains est devenu nécessaire.

**Sylvie Barbier, FNE :** mieux vaut réaliser des investissements pour augmenter la capacité des lignes classiques que sur une ligne nouvelle. Serqueux – Gisors libère de la capacité pour le port du Havre, mais qu'en est-il pour le port de Rouen. La globalité du projet ne nous semble pas aller dans le sens d'une meilleure efficacité énergétique.

**SNCF Réseau :** Nous sommes d'accord sur l'enjeu de dégager de la capacité pour le fret. Et c'est bien ce que permet le projet LNPN, en désaturant les nœuds de Mantes et de Rouen.

\* \* \*

\*

**Pause**

\* \* \*

\*

## Setec, Présentation des études environnementales:

L'environnement « au premier rang », mais des itérations seront réalisées avec le bureau d'études infrastructures.

Le bureau d'études Environnement définit des prescriptions et favorise l'évitement

Au débat public, l'appréciation des enjeux a été réalisé à une échelle large (1/500000<sup>ème</sup>). Repérage des grands enjeux. On arrive après cette phase, avec un besoin de plus grande précision (1/100000<sup>ème</sup> à 1/50000<sup>ème</sup>)

Deux aires d'études :

- Au sein de la zone cible, 3 zones prioritaires. Les zones de limite doivent être bien traitées
- 4 secteurs spécifiques de contraintes sont repérés : Paris, Rouen avec les transitions souterrain / aérien, et les raccordements aux lignes classiques pour les nœuds de Mantes et d'Evreux. Une finesse plus grande dans l'analyse des enjeux y est nécessaire.

Une première série d'indicateurs vous seront donnés ; cette liste n'est pas fermée, il s'agit justement de s'assurer que vos enjeux sont pris en compte, pour bien identifier les enjeux forts, et les types d'indicateurs et de données complémentaires.

Par ailleurs, il y a un besoin d'homogénéité sur tout le territoire, on ne pourra cartographier que des enjeux pour lesquels on dispose des données partout. Les autres données interviendront en complément.

## Chambre d'agriculture de l'Eure Sandrine Vandabeele

Répartition du travail avec les chambres d'agricultures : Eure, Seine-Maritime, IDF et Normandie.

La chambre d'agriculture Normandie : enjeux macro-économiques, et complément plus précis (localisation) par autres chambres d'agricultures, coordination globale par la chambre d'agriculture de l'Eure

## Questions/Réponses :

**Anne-Gabrielle Grenet CG78** : l'environnement est abordé par la collecte de données, quid des éléments sans données ou plus sensible comme le paysage. Comment compter vous compléter ?

**SETEC** : Approche avec un paysagiste qui va faire des entretiens, et une restitution pour prendre en compte le ressenti, puis retranscription de manière cartographique et littéraire.

**Anne-Gabrielle Grenet CG78** : Mais la connaissance locale est-elle suffisamment développée ?

**SETEC** : Nous allons rencontrer quelques acteurs, mais nous allons aller au-delà de l'atlas des paysages en faisant préciser ce qui est important. Approche sensible du paysage.

**Mme Lelièvre, syndicat mixte du bassin versant Austreberthe (SMBVAS)** ; De nombreuses études paysagères ont été réalisées dans le cadre de l'A150, elles peuvent être réutilisées.

**SETEC** ; oui, nous allons les consulter, mais nous avons la nécessité d'éléments cohérents sur l'ensemble du périmètre. On ne s'affranchira pas de compiler les résultats même sur ces territoires. Par ailleurs, les éléments évoluent et on se doit d'être à jour.

Les syndicats de bassins versants peuvent apporter beaucoup d'éléments.

**Anne-Gabrielle Grenet CG78**: étudiez-vous aussi les impacts sur les voies existantes : développements induits sur les lignes classiques par l'arrivée de la ligne nouvelle. Ex fret supplémentaire sur la ligne classique.

**SNCF Réseau** : oui, les impacts indirects seront regardés comme les impacts acoustiques indirects, mais pas tout ne va pas être étudié en étape 1.

**Yves Rochette VP CAPE** : Les SCoT ont souvent des chartes paysagères, elles doivent être prises en compte.

**SETEC** Oui, mais c'est encore une fois important d'avoir la complétude des données, car ces chartes n'existent pas partout.

**Gilles Fraudin, HNNE** : et l'archéologie préventive ?

**SNCF Réseau** : en étape 1, nous prenons en compte les bases de données de la DRACC. Il n'y a pas de diagnostic archéologique préventif à cette étape 1. Mais Après l'enquête publique.

**Anne-Gabrielle Grenet, CG78**: toutes les communes en Rive droite (Vexin) ont une charte paysagère, avec notamment les points de vue sur la Vallée de la Seine.

Quelle vitesse d'exploitation est prévue pour la ligne ? Car il n'y a pas de référentiel pour 250km/h.

**SNCF Réseau** : Il faut des signatures acoustiques du matériel roulant, la méthode est à développer pour une vitesse de 250km/h ou il faut prendre en référence une vitesse à 300 km/h.

Le bureau d'étude infrastructures amènera des éléments, la vitesse de 250km/h permet une insertion facilitée.

**Jean-Claude Parisot, CADEB, IDF environnement** : En phase 1, impact du passage en surface ou en souterrain ?

**SNCF Réseau :** Nous identifions des zones potentielles. Nous n’aurons pas de tracé à cette phase, mais des couloirs : « à cet endroit, il vaut mieux favoriser le souterrain, ou en aérien ». Les tracés seront proposés en étape 2.

\* \* \*  
\*

### **Conclusion de l’atelier**

**Emmanuèle Saura SNCF R :** Cette première séance de travail a permis de s’accorder sur la méthode de travail des ateliers environnementaux, et de partager le chemin déjà parcouru ensemble sur le projet LNPN. Nous vous donnons rendez-vous mi- avril pour le deuxième atelier.

## Liste des participants à l'atelier insertion territoriale N°1

3 février 2015

NOM	Prénom	Institution
LAFFARGUE	Camille	DGITM-Ministère du DD
MOULIN	Alice	CGDD-Ministère du DD
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Basse-Normandie
DUREL	Stéphane	DREAL Haute-Normandie
HOVART	Laetitia	DREAL Haute-Normandie – Evaluation environnementale
ROBERT	Vincent	DREAL Haute-Normandie – Responsable du pole ferroviaire
ROBIN	Sophie	CGDD-Ministère du DD
KIENE	Benoît	Région Ile-de-France
GALLEZ	Christophe	CG27
ANTOINE	Céline	CG27
DEWULF	Mathieu	Chambre d'agriculture de l'Eure
VANDENABEELE	Sandrine	Chambre d'agriculture de l'Eure
DUVAL	Dominique	Ile-de-France Environnement
MASSON	Bertrand	Métropole Rouen Normandie
CROIXMARIE	Lionel	CG95
DE LA RIVIERE	Emmanuel	SAPN/SANEF
PARISOT	Jean-Claude	CADEB
FRAUDIN	Gilles	Haute Normandie Nature Environnement (HNNE)
BARBIER	Sylvie	France Nature Environnement (FNE)
LEROY	Annie	Evreux Nature Environnement
MAUBLANC	Yann	CA des deux rives de la Seine (CA2RS)
BAUDOUX	Sylvaine	CA des deux rives de la Seine (CA2RS)
VAGNER	Serge	CG78
GRENET	Anne-Gabrielle	CG78
BIRON	Christelle	CG92
JEAN	Thierry	Chambre d'agriculture d'IDF
LELIEVRE	Mme X	SMBVAS
GRESSENT	M X	SMBVAS
MODARESSI	Tina	SMBVAS
SCHWAB	Thomas	ONEMA
HINCELIN	Eric	Centre régional de la propriété forestière Haute-Normandie
MARIE	Daniel	Association pour la promotion de la ligne nouvelle – CESER Haute-Normandie
LAMARAUD	Laurence	Région Haute-Normandie
DERIEUX	Antoine	ONCFS
HONEDIER	Hubert	CC Caux-Austreberthe
MACOIN	Line	CAMY
LEVASSEUR	Sébastien	Chambre d'agriculture Seine-Maritime

METEL	Jérôme	Chambre d'agriculture Seine-Maritime
PEZZACI	Alain	CC Plateau Lommoye
LEKEUX	Jean-Luc	CC Plateau Lommoye
FANGET	Frank	Région Basse-Normandie
ROCHETTE	Yves	CAPE
WIERCZYNSKI	Nicolas	CAPE
JEANNE	Stéphane	CA Seine et Vexin
BARRAS	Jean-Christophe	CA Seine et Vexin

### Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

SAURA	Emmanuèle	Chef de mission	SNCF Réseau
ROECKLIN	Corinne	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
ADAM	Philippe	Responsable Rouen-Yvetot	SNCF Réseau
BIGARD	Peggy	Chargée de projets d'Investissement	SNCF Réseau

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

### Bureau d'étude SETEC international

GUILSOU	André	Chef de Projet environnement et paysage	SETEC international
PHILIPSON	Loïc	Chargé d'étude environnement et paysage	SETEC international

Si vous avez des informations relatives au recueil de données vous pouvez contacter messieurs Guilsou et Philipson aux adresses mails suivantes :

[a.guilsou@inter.setec.fr](mailto:a.guilsou@inter.setec.fr)

[l.philipson@inter.setec.fr](mailto:l.philipson@inter.setec.fr)

### 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 insertion territoriale N°1

### Volet environnemental

Institutions invitées
CGDD
DGITM
Région de Haute-Normandie
Région de Basse-Normandie
Région d'Ile-de-France
DREAL Haute-Normandie
DREAL Basse-Normandie
DRIEA / DRIEE Ile-de-France
Département des Yvelines
Département des Hauts-de-Seine
Département du Val-d'Oise
Département de l'Eure
Département de la Seine-Maritime
Communauté d'agglomération du Mont Valérien
Communauté 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'Ile de France
Communauté d'agglomération Seine Eure
Communauté d'agglomération des Portes de l'Eure
Communauté de Communes Eure Madrie Seine
Métropole Rouen Normandie
Grand Evreux Agglomération (GEA)
Communauté de Communes des portes Nord-Ouest de Rouen
Communauté de Communes Caux-Austreberthe
Communauté de Communes du Plateau Vert
Communauté de Communes d'Yerville-Plateau de Caux
Communauté de Communes de la région d'Yvetot
Association Confluence Seine-Oise
EPADESA
EPAMSA
Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)
Office national des forêts (ONF)
Office national de la chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS)

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