

Atelier Thématique

Fonctionnalités N°1

Synthèse

| Atelier thématique fonctionnalités N°1 | |
|---|---|
| Date et lieu | Lundi 9 mars 2015 Paris – Siège de SNCF Réseau 14h00 – 17h30 |
| Invités | Services et organismes techniques de l'Etat Services techniques des Conseils régionaux, Conseils généraux, Communautés d'agglomération et communautés de communes, (cf. liste des invités dans le dossier d'invitation). |
| Nombre de participants | 28 participants |
| Objectifs | <ul style="list-style-type: none"> • Rappeler les évolutions du projet depuis le débat public • Présenter le dispositif de gouvernance et de concertation sur le projet • Proposer une première approche sur le thème des fonctionnalités • Présenter la démarche des ateliers fonctionnalités • Introduire les groupes de travail |
| Principaux sujets abordés | <ul style="list-style-type: none"> • Le projet LNPN : ses objectifs, le phasage • Le dispositif de gouvernance et de concertation • Le déroulement des ateliers fonctionnalités |
| Supports de présentation | Diaporama: LNPN_2015-03-09_AT-Fonctionnalités N°1 Vague 1 |

Compte-rendu

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

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau remercie l'ensemble des participants et précise que ce premier atelier fonctionnalités permettra de partager la méthode de remise à jour de l'ensemble des objectifs fonctionnels du projet.

Elle s'adresse aux experts, aux techniciens, aux spécialistes, aux représentants des membres du COPIL, aux représentants des ports et aux représentants des établissements publics d'aménagement de la zone d'étude qui participeront aux ateliers.

Elle présente ensuite les personnes assises au pupitre :

- Anne-Marie Charvet, garante de la concertation
- Fabien Pasko, Setec, chef de projet de l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la définition des fonctionnalités du projet
- Christophe Hurisse, SNCF Réseau, Responsable des études générales pour la mission LNPN
- Céline Cuchet, SNCF Réseau, Responsable de la concertation pour le projet LNPN
- Emmanuèle Saura, SNCF Réseau, chef de mission de la LNPN

Présentation des évolutions du projet :

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau : Après le rappel des grands objectifs du projet, des repères en termes de temporalité sur les étapes d'avancement des études, intervient une présentation graphique de l'historique du projet depuis le débat public.

L'évolution du projet depuis le débat public est ensuite présentée par étape : après les travaux de la commission CM21, les conséquences de la lettre de cadrage ministériel puis des décisions des COPIL de janvier 2014 et de juillet 2014.

Finalement, le projet étudié à ce stade est composé de deux aires d'études principales qui sont les scénarios B et AB. Il est phasé selon deux temporalités : un horizon prioritaire (avant 2030) pour les sections Paris-Mantes, Mantes-Evreux ainsi que Rouen Yvetot, un horizon cible (après 2030) pour la réalisation du Y de l'Eure et du contournement de Mantes.

Questions/Réponses :

T. Trubert, Communauté d'agglomération havraise : Dans quelle temporalité est traitée la section Yvetot-Le Havre ? Et la zone du Y de l'Eure ? (slide 14)

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau précise que la slide 14 représente le cadre d'étude menée en étape 1 et qui sera porté en DUP. L'enveloppe cible du projet ne comprend pas de section au-delà d'Yvetot.

La zone du Y de l'Eure est quant à elle étudiée dans le cadre du projet cible et sera donc portée en DUP.

T. Trubert, Communauté d'agglomération havraise : (slide 2) Pendant le débat public, a été évoquée la question du fret, par les grands ports notamment. Au-delà d'Argenteuil, le contournement de la région parisienne par le nord est-il prévu en étude dans le cadre de la LNPN ?

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau : Le projet comporte un volet capacité pour le fret qui apporte de la désaturation au niveau du nœud de Rouen, sur la section Rouen-Yvetot et de la section Paris-Mantes. En termes de phasage, le projet est postérieur au projet Serqueux-Gisors (horizon 2019). L'ensemble SQG-LNPN représente un tout sur l'axe Seine avec une séquence longue sur un horizon 2030.

* * *
*

Présentation du dispositif de gouvernance et de concertation :

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 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 transparence dans les informations échangées qui doivent être accessibles et compréhensibles,
- s'assurer que les positions et opinions de chacun soient argumentées,
- veiller à l'égalité de traitement et à ce que la parole soit libre,
- conserver son indépendance vis-à-vis de la MOA,
- conserver sa neutralité et son impartialité et ne pas prendre parti au cours du débat.

Rappel des coordonnées de la garante anne-marie-charvet@orange.fr

* * *
*

Céline CUCHET, SNCF Réseau, 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 : le site internet ouvert depuis le 26 février 2014 avec modules de consultation du public qui seront ajoutés en 2eme et 3eme vagues de concertation et des réunions publiques à des moments clé du projet.
- Le dialogue avec les acteurs repose sur 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 suivant différents thèmes.
 - Les commissions consultatives qui permettent de recueillir la connaissance fine du territoire et des enjeux locaux, composées des élus des communes, CG, représentants des Régions.
 - 3 Comités Territoriaux (COTER), instance d'information et d'expression lors de la laquelle l'avancement du projet est présentée.

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. Les décisions de ce COPIL sont préparées par le Comité technique (COTECH) qui regroupe les cofinanceurs.

Le calendrier du dispositif de concertation et de gouvernance qui répond à une logique de continuité durant l'étape 1 et d'articulation entre les études et la concertation. L'objectif de cette étape 1 étant d'aboutir à la définition d'une Zone de Passage Préférentielle par section prioritaire pour le début 2017.

Les ateliers thématiques vont se dérouler en 3 vagues selon plusieurs thèmes : fonctionnalités, insertion territoriale et projet de territoire :

- Le volet fonctionnalités, objet du présent atelier sera présenté plus en détail ultérieurement,
- Le volet insertion territoriale, concerne le volet environnemental qui permettra de concevoir les zones de passages du projet,
- Le volet projet de territoire, est prévu afin de permettre aux territoires de se préparer à l'arrivée du projet et au projet LNPN de s'enrichir des projets des territoires.

Christophe Hurisse, SNCF Réseau, Responsable des études générales de la LNPN, présente plus précisément les ateliers du thème fonctionnalités.

Ils vont permettre de réfléchir aux fondamentaux du projet de transport, c'est-à-dire les besoins qui seront traduits en termes de circulations ferroviaires : des trains pour relier et desservir quels territoires, avec quelles performances ? Ce travail s'inscrit au début d'une démarche qui commence par une réflexion sur les objectifs de desserte, se poursuit par la définition de scénarios de desserte et permet ensuite de définir progressivement des infrastructures sur un plan fonctionnel, puis technique.

L'objectif de la fin de l'étape 1 est la définition de scénarios de desserte, cible et prioritaire, compatibles avec une ZPP sur chacune des sections prioritaires étudiées.

Le cahier des charges des fonctionnalités attendues, le cadrage de la Commission Mobilité 21 et la lettre de cadrage ministériel serviront de base de travail.

La remise à jour de ces fonctionnalités sera réalisée lors de la première vague de concertation, jusqu'à mi 2015 permettant la définition des scénarios de desserte qui seront étudiés par la suite.

Questions/Réponses :

J.L Merlot, Communauté d'agglomération de Caen-la-mer : Quelle est l'articulation prévue entre les fonctionnalités des projets cible et prioritaire ?

Christophe Hurisse, SNCF Réseau : Le projet est défini dans sa forme finale avant de réfléchir à la séquence de réalisation. Les fonctionnalités sont donc définies dans un premier temps à l'horizon cible avant de réfléchir à leur déclinaison / adaptation dans le cadre de la réalisation des sections prioritaires.

P. Duny, Communauté d'agglomération de Caen-la-mer : Quel est le lien avec les fonctionnalités issues du débat public ? Cet atelier constitue-t-il une remise à plat de ce qui a été fait précédemment ? Notamment sur les questions de temps de parcours.

Christophe Hurisse, SNCF Réseau : L'atelier est bien réalisé dans le cadre fonctionnel issu du débat public. La suite de la présentation précisera les modalités de mise à jour des fonctionnalités à partir de ce cadre.

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau : L'objectif est bien de cranter en s'appuyant sur les sortants de l'étape précédente pour construire celle-ci.

* * *
*

Christophe Hurisse, SNCF Réseau, propose une première approche sur le thème des fonctionnalités :

Les fonctionnalités regroupent tous les paramètres qui vont constituer le cahier des charges du projet de transport : desserte (typologie de missions, politique d'arrêt), fréquence, capacité (fret, voyageur), temps de parcours, qualité du plan de transport (correspondances, lisibilité des horaires, multimodalité) et qualité de service (confort, régularité).

Ces objectifs sont interdépendants, notamment les objectifs de fréquence, de desserte et de performance, il faudra donc déterminer des familles d'objectifs. Ces familles d'objectifs seront déterminant pour la capacité totale de l'infrastructure et donc du coût d'ouvrage.

La définition de ces objectifs, complétée d'un cadrage géographique de l'aire d'étude et d'un cadrage du périmètre fonctionnel (c'est-à-dire des aménagements du réseau envisageables) constitue la matière à partir de laquelle vont être construits les scénarios.

La démarche de définition progressive des scénarios en trois temps est présentée :

- un premier temps de définition des scénarios d'étude (scénarios fonctionnels) ;
- un deuxième et un troisième temps d'études (scénarios détaillés puis scénarios optimisés), comprenant notamment les études de capacité et d'exploitation puis les études techniques d'infrastructures, permettant de sélectionner les scénarios (réduire le nombre) à mesure que les études seront approfondies.

Fabien Paszko, SETEC, illustre la démarche de définition progressive de scénarios à partir d'exemples d'études réalisées sur le projet PACA.

Dans un premier temps, les grands objectifs de desserte sont définis et schématisés sur un schéma de desserte sommaire. Ce dernier esquisse les grandes relations entre les principaux pôles de transport, sans indiquer les arrêts intermédiaires. Sur le projet LNPN, l'objectif est de finaliser un schéma de desserte sommaire au mois de juin 2015.

La concertation permet également d'identifier les grandes options de passage géographiques dans l'aire d'étude. Les partis d'aménagement sont quant à eux l'esquisse des grands principes techniques utilisés pour définir l'infrastructure future.

Les études d'exploitation définissent sur cette base un schéma de desserte détaillé. Celui-ci propose une définition plus fine du premier schéma de desserte sommaire et présente toutes les gares intermédiaires de passage. L'infrastructure correspondante sera alors définie et la zone de passage préférentielle déterminée (fin des études préliminaires).

Un cadrage des performances (temps de parcours) et des capacités (fréquence) du réseau projeté cohérent avec les dernières évolutions du projet est ensuite présenté.

- Au niveau des temps de parcours, une carte montre les meilleures performances possibles envisageables par l'infrastructure, sans arrêt entre les deux points considérés.

Les temps de parcours réels dépendront essentiellement d'objectifs discutés en ateliers : typologie de mission, politique d'arrêt, fréquence et de qualité du plan de transport.

Un ordre de grandeur du « coût » d'un arrêt sur le temps de parcours, lié au freinage et à la ré-accelération du train est ensuite présenté. La prise en compte des objectifs du débat public et ses conséquences en termes de temps de parcours est rappelée sur une carte.

- Les fréquences seront également interrogées lors des ateliers fonctionnalités. Un ordre de grandeur des capacités permises par l'infrastructure est indiqué. Comme pour les temps de parcours, un rappel des objectifs issus du débat public est rappelé sur une carte.

Questions/Réponses :

T. Trubert, Communauté d'agglomération havraise : Concernant l'organisation territoriale, une implication des acteurs, territoire par territoire est-elle nécessaire ? Comment cette mobilisation est-elle organisée ?

Christophe Hurisse, SNCF Réseau : Les territoires représentés au comité de pilotage sont tous invités à s'exprimer dans les ateliers. La liste détaillée a été communiquée avec les invitations aux ateliers dans le document intitulé « Introduction aux ateliers » (NB : la liste est également intégrée au présent compte rendu)

Un dispositif est à l'étude pour élargir la concertation sur les fonctionnalités à des acteurs ne participant pas aux ateliers.

Fabien Paszko, Setec : Depuis le débat public, le périmètre et le contexte du projet ont changé. L'objectif de ces ateliers est de démarrer les études sur les bonnes hypothèses. Cela conduit donc à faire évoluer et à préciser ce qui a été réalisé lors du débat public.

P. Duny, Communauté d'agglomération de Caen-la-mer : Qu'est ce qui a changé côté SNCF Réseau et qu'est ce qui est figé ? Dans quelle mesure les possibilités d'évolution sont-elles possibles ? Est-il envisageable de faire émerger de nouvelles idées ou de nouvelles propositions ?

Emmanuèle Saura, SNCF Réseau : La suite de la présentation précisera ces éléments. Certains temps de parcours sont par exemple plafonnés par les possibilités des infrastructures à l'étude, des éléments de cadrage sur les fréquences issus des études précédentes sont également présentés. La présentation précise le socle de référence qui sera utilisé ainsi que les éléments pour lesquels il existe un questionnement.

* * *
*

Gabriel Sanchez, Setec, présente la démarche des ateliers fonctionnalités :

L'objectif final de la première vague d'atelier est de présenter au COPIL du mois de juin des scénarios fonctionnels. Pour cela, quatre ateliers fonctionnalités sont prévus à des échéances mensuelles, répartis sur l'ensemble du territoire concerné.

Le premier atelier a un premier objectif d'information et de recadrage des évolutions du projet depuis le débat public. Dans un second temps, un travail en groupe permettra de partager le périmètre des groupes de travail prévu et d'évaluer la pertinence de la grille de questions qui sera proposée fin mars aux institutions présentes.

Le second atelier vise à recueillir les expressions de besoin des participants.

Le troisième atelier sera réalisé après un travail en chambre de mise en cohérence des attentes. C'est cette mise en cohérence qui sera soumise à l'atelier n°3.

Enfin, l'atelier 4 permettra d'apprécier des premiers scénarios fonctionnels contrastés définis à partir des attentes mises en cohérence.

Afin de permettre un travail efficace, plusieurs groupes de travail seront réalisés lors des ateliers. Trois groupes régionaux (Haute-Normandie, Basse-Normandie, Ile-de-France) et deux groupes transversaux (Interrégional, Transversal).

A partir de l'atelier n°2 la séance plénière servira pour réaliser la restitution de l'atelier précédent. Chaque participant pourra participer à un groupe de travail régional et un groupe de travail transversal.

Une grille de questionnement sera par ailleurs adressée à l'ensemble des participants de manière à recueillir leurs attentes sur l'ensemble des thématiques étudiées en groupe de travail.

* * *

*

Pause

* * *

*

Les participants ont été répartis en trois groupes de travail distincts, afin de recueillir leurs avis d'une part sur les évolutions du projet et la démarche d'études et de concertation, d'autre part sur les outils (cartes et extrait de questionnaire) servant de base à la concertation.

Les trois groupes de travail ont été formés :

- Desserte « Ile de France »
- Desserte « Haute et Basse Normandie »
- Desserte « interrégionale » et sujets transversaux

Les paragraphes suivants présentent une synthèse des échanges par groupe et des principaux thèmes abordés lors des discussions.

* * *

*

Groupe de travail « Desserte Ile de France » - Synthèse des échanges

Les sujets principaux qui ont été abordés dans ce groupe de travail sont les suivants :

- La prise en considération des potentiels ouverts par la LNPN sur le réseau Ouest francilien, et la volonté des participants d'intégrer au périmètre de discussion les lignes (existantes ou à venir) qui bénéficient du projet.

Il est demandé d'éclairer le potentiel créé par LNPN tout en garantissant une cohérence avec les études et réflexions de long terme menées par ailleurs (Schéma de principe RER A, Eole...). Les éléments validés et publics des projets connexes ou des projets en interface seront intégrés aux réflexions en tant que données d'entrées ;

- La desserte des gares en limite de périmètre francilien (de Bonnières à Bréval) qui sont aujourd'hui très attractives notamment pour des questions tarifaires ;
- Les fonctionnalités de maillage et d'intermodalité vers les réseaux franciliens (GPE, lignes 14 prolongée, 15, 18...) ;
- Les fonctionnalités de la gare Saint Lazare et celles des gares nouvelles, notamment les motifs conduisant à proposer une nouvelle desserte.

* * *
*

Groupe de travail « Haute et Basse Normandie » - Synthèse des échanges

Les sujets principaux qui ont été abordés dans ce groupe de travail sont les suivants :

- La fusion des deux régions Haute et Basse Normandie et la nécessité de mener dès à présent une réflexion sur les fonctionnalités de la région Normande dans sa globalité.
La desserte de la future capitale régionale (non déterminée) et la liaison Rouen-Caen en premier lieu sont perçus comme des enjeux importants ;
- Le souhait de pouvoir s'exprimer sur des besoins à différentes échelles, des besoins locaux à l'échelle de territoires et des besoins d'échange entre territoires ;
- Le souhait de pouvoir s'exprimer sur les relations origine – destination (gare à gare) en complément de l'approche agrégée par itinéraire ;

* * *
*

Groupe de travail « Desserte interrégionale et sujets généraux » - Synthèse des échanges

Les sujets principaux qui ont été abordés dans ce groupe de travail sont les suivants :

- Les besoins de connexion du réseau normand au réseau national au moyen de liaisons intersecteurs. La nécessité d'éclairages sur la faisabilité technique et les coûts des aménagements associés aux fonctionnalités intersecteurs, même si les aménagements ne font pas partie des priorités (Gare de confluence, raccordement sur la Grande ceinture, voire la Petite ceinture) ;
- Les fonctionnalités attendues associées aux gares nouvelles éventuelles en Ile-de-France (Nanterre La Défense et Confluence)

- Les problématiques de la desserte fret de Rouen, et plus globalement, l'accès de la Normandie à l'Île-de-France et aux corridors nationaux et européens.
- Des interrogations concernant la cohérence entre la démarche de prospective du projet LNPN et les travaux de la commission Duron sur le devenir des lignes d'équilibre du territoire.
- Sur la forme du questionnaire, le besoin d'exprimer ses attentes sur un mode d'expression libre et qualitatif

* * *

*

Liste des participants à l'atelier fonctionnalités N°1

9 mars 2015

| NOM | Prénom | Institution |
|---------------|-----------------|---|
| DURIEUX | Jonathan | SNCF (Etablissement de tête / Stratégie) |
| BONY | Mathieu | SNCF Réseau (DT IdF) |
| HEITZ | Marie | SNCF Réseau (DT HBN) |
| FANGET | Franck | Région Basse-Normandie |
| KIENE | Benoit | Région Ile de France |
| LAFFARGUE | Camille | DGITM-Ministère du DD |
| ROBERT | Vincent | DREAL Haute-Normandie |
| JOUVET | Jean-Louis | DREAL Basse-Normandie |
| MORIZOT | Jean-Christophe | DRIEA IDF |
| NEBACH | Nesrine | Département des Yvelines |
| VAGNER | Serge | Département des Yvelines |
| DUSSAUTOIR | Thierry | Département des Hauts de Seine |
| GUERVIL | Leslie | 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 |
| RANC | Yvette | Ville de Paris |
| DUNY | Patrice | Communauté d'agglomération de Caen-la-mer |
| MERLOT | Jean-Loup | Communauté d'agglomération Caen-La Mer |
| TRUBERT | Théodore | Communauté d'agglomération havraise |
| MONNIER | Marc | Communauté d'agglomération Seine Eure |
| DENIAU | Christophe | STIF |
| FICHEUR | Violette | EPAMSA |
| MORIN | Patrick | GPM de Rouen |
| REIMBOLD | Marc | Ports de Paris |
| BARBE-URSULET | Nadine | CESER Ile de France |
| SAINT-ELLIER | Francis | CESER Ile de France |

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

| | | | |
|----------|------------|--|-------------|
| ADAM | Philippe | Responsable Rouen-Yvetot | SNCF Réseau |
| BOCHATON | Géraldine | Responsable adjointe des études techniques Paris Mantes et Mantes Evreux | SNCF Réseau |
| CUCHET | Céline | Responsable concertation | SNCF Réseau |
| HURISSE | Christophe | Responsable des études générales | 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@rff.fr

Bureau d'étude SETEC, AMO Fonctionnel

| | | | |
|------------|---------|---------------------------------|-------|
| BOUILLEROT | Eric | Référent technique AMOF | SETEC |
| DEFARGUES | Claire | Animateur atelier AMOF | SETEC |
| FERNON | Lucille | Adjointe au chef de projet AMOF | SETEC |
| FERRIER | Clara | Adjointe au chef de projet AMOF | SETEC |
| MARTINS | Alice | Adjointe au chef de projet AMOF | SETEC |
| MAUGUERET | Hélène | Animateur atelier AMOF | SETEC |
| OCHOA | Pascal | Animateur atelier AMOF | SETEC |
| PASZKO | Fabien | Chef de Projet AMOF | SETEC |
| SANCHEZ | Gabriel | Animateur atelier AMOF | SETEC |
| VERNIERE | Benoit | Animateur atelier AMOF | 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

Liste des institutions invitées à l'atelier fonctionnalités N°1

| 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 |
| Communauté d'agglomération Caen-la-mer |
| Communauté d'agglomération Havraise (CODAH) |
| Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA) |
| 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 |