

Atelier Thématique

Insertion territoriale N°7

Synthèse

Atelier thématique insertion territoriale N°7	
Date et lieu	Mardi 06 septembre 2016 10-18 rue des Terres au Curé, 75013 PARIS 9h30 – 17h30
Invités	Services et organismes techniques de l'État Services techniques des Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Associations, chambres consulaires des sections prioritaires ... (listes présentes en fin de compte rendu)
Nombre de participants	44 participants
Objectifs	Cet atelier permettra de travailler sur l'ensemble du projet prioritaire, à l'aide de l'analyse multicritère, pour identifier les zones de passages qu'il conviendrait de conserver pour engager la 3eme vague du processus d'études et de concertation à l'automne.
Principaux sujets abordés	1-Sélection de trois zones de passage par section prioritaire 2-Proposition de trois scénarios de projet
Support de présentation	Diaporama : LNPN_2016-09-06_Atelier_Présentation_VF.pptx

Compte-rendu

Ouverture de l'atelier par Céline CUCHET, Responsable Concertation, Relations Extérieures et Communication LNPN

Céline CUCHET, SNCF Réseau remercie les entités représentées. Elle précise ensuite l'ordre du jour :

- 9h30-10h00 : Accueil café
- 10h00-10h30 : Introduction - Objectifs et enjeux de l'atelier
- 10h30-12h30 : 1er temps de travail en groupe sur la sélection de trois zones de passage par section prioritaire
- 12h30 – 13h45 : Déjeuner
- 13h45-15h : Restitution du 1er temps de travail par chaque groupe
- 15h-15h15 : Pause
- 15h15-15h30 : Principes de définition des scénarios de projet
- 15h30-16h15 : 2e temps de travail en groupe sur la proposition de trois scénarios de projet
- 16h15-17h00: Restitution du 2e temps de travail par chaque groupe
- 17h00-17h30 : Conclusion

Introduction/Rappel du contexte (Voir diaporama associé)

Pascale MABIRE, SNCF Réseau remercie également les entités représentées et introduit l'atelier de concertation du jour par un rappel du contexte :

- Projet en 2 phases : prioritaire et cible
- Présentation des ZP élaborées à ce jour sur les 3 sections prioritaires du projet
- Planning général du projet : étape 1 des EPEUP, fin de la 2ème vague
- Objectif : identification de 3 ZP maximum par section prioritaire (d'ici automne 2016) puis choix d'une seule ZP par section prioritaire (d'ici début 2017)
- Rappel du processus d'élaboration des ZP
- Présentation de l'équipe LNPN de la SNCF

Céline CUCHET, SNCF Réseau : Présentation des objectifs de la concertation étape par étape (notamment par une analyse multicritère)

Julien LOISELAY, SNCF Réseau : Présentation de la démarche développement durable avec l'attention notamment sur les points particuliers suivants : service de qualité, développement économique du territoire, infrastructure éco-conçue, préservation du patrimoine, investissement soutenable

Deux jeux d'indicateurs sont alors présentés afin d'éclairer les ZP favorables en éliminant les ZP les plus "mauvaises".

Le premier jeu d'indicateurs présente 4 thèmes :

- Ressources et patrimoines (biodiversité, paysages, patrimoines, captages, terres agricoles)
- Dynamiques territoires (acceptabilité locale)
- Services ferroviaires (risques, nuisances, temps de parcours)
- Investissement soutenable (coût de l'infrastructure)

Céline CUCHET, SNCF Réseau :

Temps de travail n°1

1^{er} temps de travail en groupe sur la sélection de trois zones de passage par section prioritaire

Consignes Paris-Mantes :

- Au moins une ZP sur les trois à sélectionner doit être localisée au nord de la forêt de Saint-Germain en Laye
- Au moins une ZP sur les trois à sélectionner doit être localisée au sud de la forêt de Saint-Germain en Laye

Consignes Mantes-Évreux :

- Au moins une ZP sur les trois à sélectionner doit être localisée au nord de la forêt de Rosny-sur-Seine
- Au moins une ZP sur les trois à sélectionner doit être localisée au sud de la forêt de Rosny-sur-Seine

Consignes Rouen-Yvetot :

- Au moins une ZP sur les trois à sélectionner doit appartenir à la famille des ZP Est
- Au moins une ZP sur les trois à sélectionner doit appartenir à la famille des ZP Ouest
- Au moins une ZP sur les trois à sélectionner doit appartenir à la famille des ZP Maromme

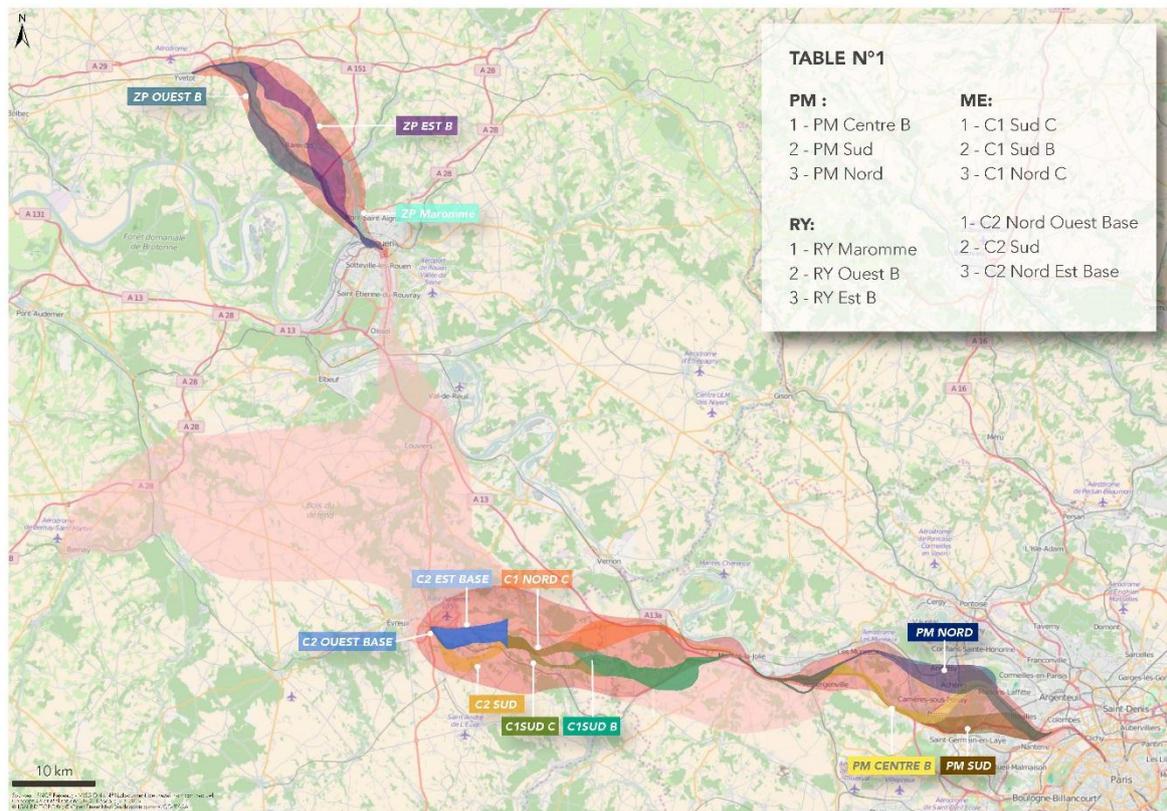
Temps de travail n°2

2nd temps de travail en groupe pour parvenir à la proposition de trois scénarios de projet combinant une ZP par section prioritaire

Restitution Travail n° 1

Table n°1 :

Tentative de hiérarchisation des ZP



- Paris – Mantes :

Le choix pour cette table est fait par classement

- Choix n°1 : **PM centre B**. Interconnexion possible avec gare nouvelle. Possibilité d'une gare nouvelle dans le secteur de Poissy au lieu de Confluence. Coût d'infrastructure plus limité car la ligne nouvelle longe le faisceau des voies de la ligne existante L 340 000 entre Achères et Poissy. Faisceau qui présente le moins de nuisance et qui respecte le mieux les terres agricoles.
- Choix n°2 : **PM Sud**. Passage sous la forêt de Saint-Germain en souterrain, puis rapprochement de l'A13. Plus d'acceptabilité locale, pas de zone inondable le long de l'autoroute A14. Gare nouvelle à Poissy pour interconnexion avec EOLE et avec la ligne existante L 340 000.
- Choix n°3: **PM Nord**. Moins favorable que les deux autres. Coût de l'infrastructure plus important probablement à cause du linéaire tunnel. Zone inondable dans le secteur d'Achères mais la gare de Confluence reste intéressante.
- ZP mise de côté : **PM Centre A**

- Mantes – Évreux (C1) :

Le choix pour cette table est fait par classement

- Choix n°0 : "Réutilisation de la ligne existante à partir de Mantes".
- Choix n°1 : **C1 Sud C**. Moins d'impacts sur les zones habitées, franchissement de la vallée moins contraignant, impacts moins importants sur les forêts de Rosny et d'Hécourt.
- Choix n°2 : **C1 Sud B**. Beaucoup de terres agricoles, positionnement de captages proches, demande d'un passage souterrain sous la forêt d'Hécourt, impacts sur la zone humide de Perdreauville.
- Choix n°3 : **C1 Nord C**. C'est la zone parmi celles du nord qui présente le moins d'impacts. Le moins d'impact. Au niveau de Pacy-sur-Eure, franchissement de l'Eure est dans zone humide.
- ZP mises de côté : **C1 Nord A ; C1 Nord B ; C1 Sud A**

- Mantes – Évreux (C2) :

Le choix pour cette table est fait par classement

- Choix n°1 : **C2 Nord-Ouest**, fortes nuisances mais possibilité d'une GN à Evreux
- Choix n°2 : **C2 Sud**. Permet de réutiliser l'existant, mais Localisation de la gare sur zone de vestiges romains
- Choix n°3 : **C2 Nord-Est**. Localisation de la gare trop éloignée du centre-ville d'Évreux et beaux paysages et patrimoines dans cette zone.

- Rouen – Yvetot :

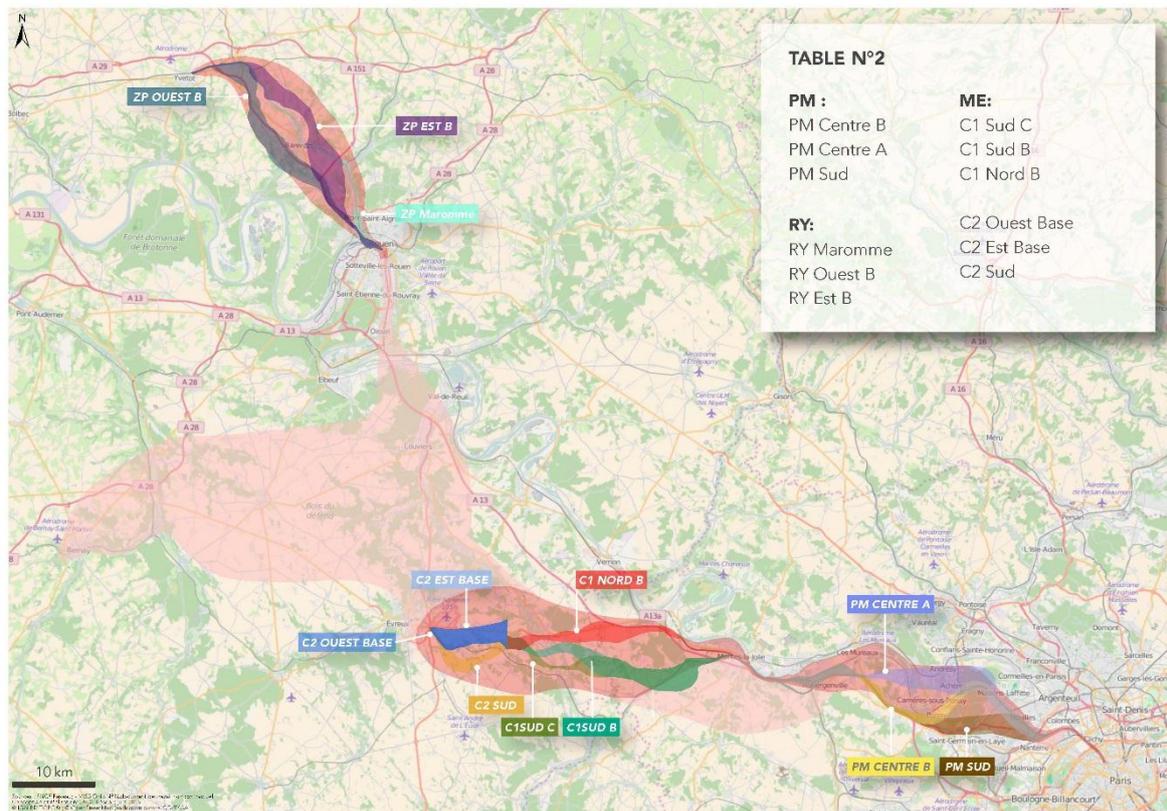
Le choix pour cette table est fait par classement

- Choix n°1 : **RY Maromme**. Infrastructure moins coûteuse, moins d'impact. Souterrain à privilégier le plus loin possible
- Choix n°2 : **RY Ouest B**. Problème d'insertion au niveau de la Vaupalière. Temps de trajet intéressant. Elle consomme de la terre agricole.
- Choix n°3 : **RY Est B**. Problème d'insertion au niveau de la Vaupalière. Évitement du centre-ville de Barentin et de Pavilly. Temps de trajet intéressant.
- ZP mises de côté : **RY Ouest A ; RY Est A ; RY Est C**

Table n°2 :

Réserve sur la difficulté sur les secteurs non maîtrisés. Pas de hiérarchisation.

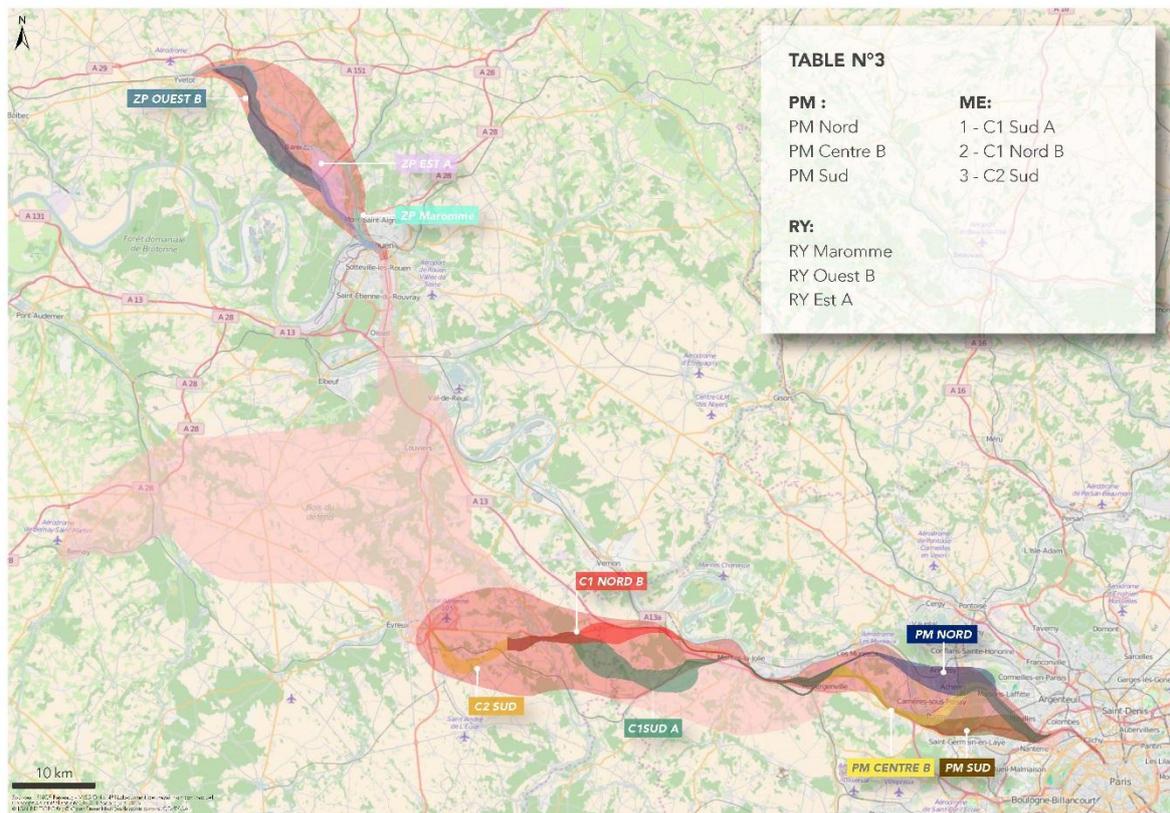
Questionnement sur la pertinence d'un tronçon commun au 4 ZP Paris-Mantes sur le tronçon Les Mureaux – Mantes-la-Jolie.



- Paris – Mantes :
 - Choix : **PM Centre B**. Faisabilité de GN Confluence. Temps de parcours augmenté. Coût moindre par rapport à la PM Nord et zone qui suit l’A13.
 - Choix : **PM centre A**. Faisabilité de GN Confluence. Temps de parcours augmenté. Coûts moindres. Temps de trajet intéressant.
 - Choix : **PM Sud**. Scénario différent des autres.
 - ZP mise de côté : **PM Nord**
- Paris – Évreux :
 - Choix : **C1 Sud B**. Temps de parcours plus favorable.
 - Choix : **C1 Sud C**. Coût supérieur à la ZP C1 Sud B et temps de parcours qui reste bon.
 - Choix : **C1 Nord B** et **C1 Nord C**. Ces deux ZP semblent assez similaire.
 - ZP mises de côté : **C1 Nord A ; C1 Sud A**
- Rouen - Yvetot:
 - Choix : **RY Est B**. Impact réel mais acceptabilité meilleur. Dégradation modérée.

- Choix : **RY Maromme**. Pas de débat mais zone privilégiée finalement.
- Choix : **RY Ouest B**. Surcoût modéré, dégradation modérée.
- ZP mises de côté : **C1 Nord A ; C1 Sud A**

Table n°3 :



Paris – Mantes :

- Choix Famille centre : **PM Centre B**. À conserver, moins d'impact zone agricole.
- Choix : **PM Nord**. Zone très urbanisée, ZP très couteuse mais permettant de conserver 2 possibilités de gare à Confluence.
- Choix : **PM Sud**. Temps de parcours et coûts plus intéressants. Pas de GN à Confluence.
- ZP mise de côté : **PM Centre A**

Demande d'éclairages sur le secteur de gares possibles d'Achères.

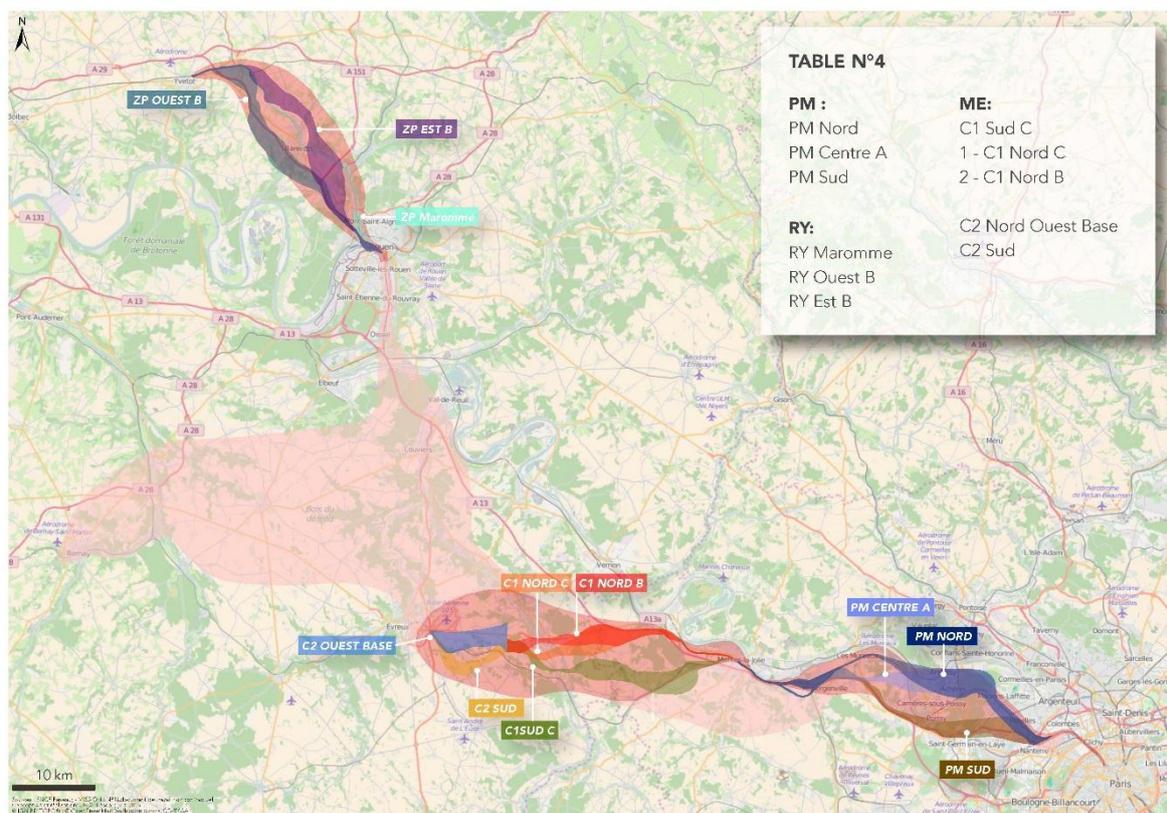
- Mantes – Évreux (C1) :
 - Choix n°1 : **C1 Sud A**. Impacts moindres, zone de captages en eau.
 - Choix n°2 : **C1 Nord B**. Forêt moins touchée que C1 Sud A (attention à la forêt de Rosny).
 - ZP mises de côté : **C1 Nord A ; C1 Nord C ; C1 Sud B ; C1 Sud C**
- Mantes – Évreux (C2) :
 - Choix n°1 : **C2 Sud**. GN Évreux au plus proche du centre-ville.
 - ZP mises de côté : **C2 Nord-Est ; C2 Nord-Ouest**

- Rouen – Yvetot :

Pas de consensus à cette table pour cette section.

- Choix famille Ouest : **RY Ouest B**. Plus rapide, moins coûteux que RY Ouest A. Mais inacceptable pour le SMBVAS
- Choix famille Est : **RY Est A**. Raccordement le plus rapide malgré acceptabilité limitée.
- Choix **RY Maromme**. Intérêt pour la liaison à Dieppe (à approfondir) mais impact des modifications sur la ligne existante sont à prendre en compte.
- ZP mises de côté : **RY Ouest A ; RY Est B ; RY Est C**

Table n°4 :



- Paris – Mantes :

- Choix : **PM Sud**. Temps de parcours et coûts plus intéressants. Attention pas de GN Confluence. Analyse d'opportunité de GN dans un autre secteur.
- Choix : **PM Centre A**. Permettre 2 options de localisation de GN (en comparaison à PM Centre B)
- Choix : **PM Nord**. Impact urbains importants mais possibilité 2 options de localisation de GN
- ZP mise de côté : **PM Centre B**

Demande une analyse d'opportunité d'une gare nouvelle à Confluence.

- Mantes – Évreux (C1) : (pas de consensus)
 - Choix : **C1 Nord B**. Plus d'enjeux agricoles, moins au niveau de la traversée de l'Eure. Compatible avec C2 Nord et C2 Sud.
 - Choix : **C1 Nord C**. Traversée de l'Eure plus favorable (par rapport à C1 Nord B).
 - Choix : **C1 Sud C**. moins impactante, moins chère avec un bon temps de parcours.
 - ZP mises de côté : **C1 Nord A ; C1 Sud A ; C1 Sud B**

- Mantes – Évreux (C2) :
 - Choix : **C2 Sud**. : Position de gare au plus près de la ville d'Évreux.
 - Choix **C2 Nord-Ouest** : Position de gare au plus près de la ville d'Évreux.
 - ZP mise de côté : **C2 Nord-Est**

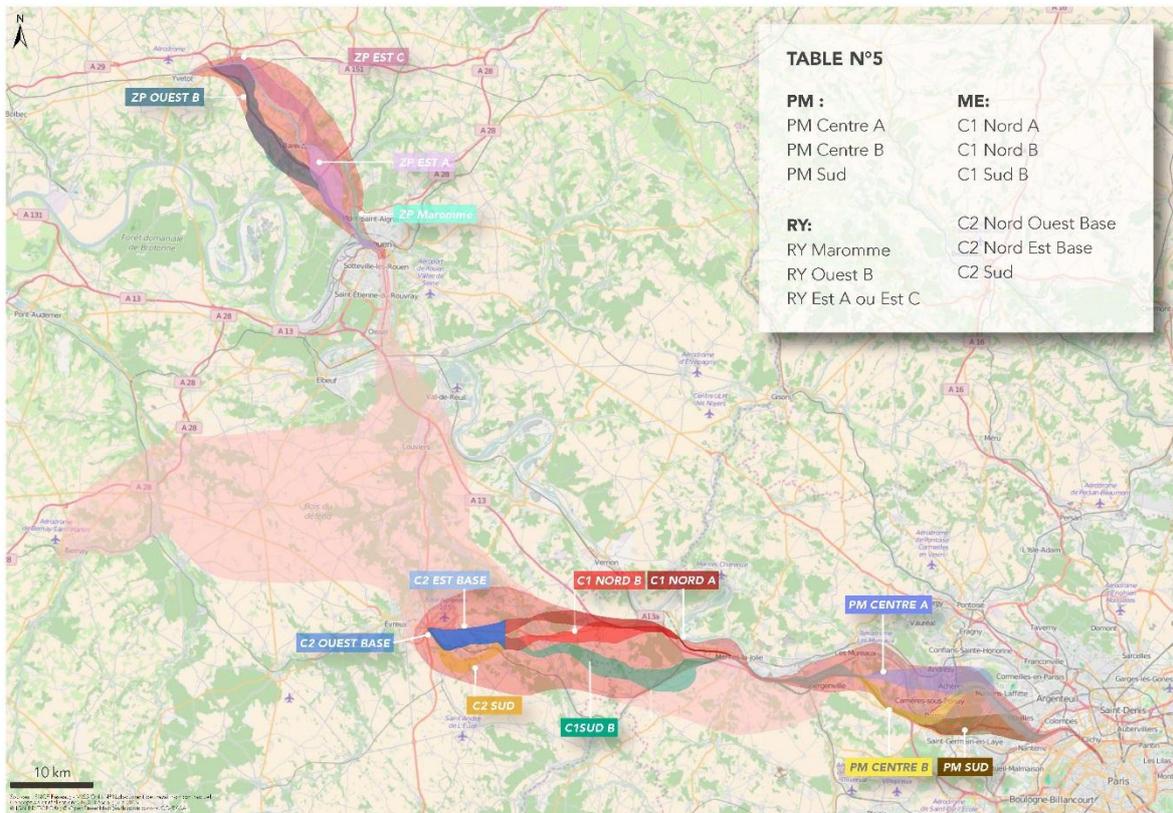
- Rouen – Yvetot :

Point d'alerte PPRI et risques d'inondation

- Choix famille Ouest : **RY Ouest B**. Temps de parcours meilleur, plus acceptable par rapport à la RY Ouest A
- Choix famille Est : **RY Est B**. Moins d'impact sur le tissu écologique et territorial existant. Pour le SMBVAS la seule acceptable est la ZP Maromme.
- Choix : **RY Maromme**. ZP soutenue localement avec une meilleure acceptabilité locale. Risques plus limités. Réutilisation des emprises de la ligne existante L 340 000. Temps de parcours le moins intéressant.
- ZP mises de côté : **RY Ouest A ; RY Est A ; RY Est C**

Table n°5 :

Au début, besoin d'un temps d'appropriation des indicateurs proposés. Pas de hiérarchisation.



- Paris – Mantes :
 - Choix : **PM Centre B**. Logique de coût.
 - Choix : **PM Sud**. Logique de temps de parcours.
 - ZP mises de côté : **PM Centre A ; PM Nord (coûts et temps de parcours importants)**
- Mantes – Évreux :
 - Choix : **C1 Nord A**. Consensus dans le groupe.
 - Choix : **C1 Nord B**. Consensus dans le groupe.
 - Choix : **C1 Sud B**. Coûts / temps de parcours intéressants, meilleure notes sur les indicateurs proposés.
 - ZP mises de côté : **C1 Sud A ; C1 Sud C ; C1 Nord C (écartée pour une question d'acceptabilité)**
- Rouen – Yvetot :
 - Choix famille Ouest : **RY Ouest B**. Retenue mais réserve de l'insertion d'un point de vue environnemental. Coûts et temps de parcours plus intéressants.
 - Choix famille Est : **RY Est A**. Privilégiée. Raccordement le plus rapide.
 - Choix famille Est : **RY Est C**. Privilégiée pour le temps de parcours
 - Choix : **RY Maromme**. Retenue.
 - ZP mises de côté : **RY Ouest A ; RY Est B**

Table n°6 :



- Paris – Mantes : Pas de hiérarchisation
 - Choix : **PM Sud**. Temps de trajet plus intéressant et solution plus économique. Point de vigilance noté concernant la traversée de la forêt de Saint-Germain en Laye (position des émergences). Point de vigilance également aux délaissés causés par une insertion le long de l'autoroute A14.
 - Choix : **PM Centre A**. Coût de l'infrastructure intéressant, impacts forts.
 - Choix : **PM Nord**. ZP qui permet de limiter l'impact sur la biodiversité.
 - ZP mise de côté : **PM Centre B**
- Mantes – Évreux (C1) : hiérarchisation
 - Choix n°1 : **C1 Sud C**. Retenu mais présence de nombreuses parcelles de terres agricoles, acceptabilité locale moins défavorable.
 - Choix n°2 : **C2 Sud A**. Nuisances réduites, vigilance à propos des terres agricoles.
 - Choix n°3 : **C1 Nord C**. Coûts et temps de parcours plus favorables.
 - ZP mises de côté : **C1 Sud B ; C1 Nord A ; C1 Nord B**
- Mantes – Évreux (C2) : hiérarchisation
 - Choix n°1 : **C2 Sud**. Plus favorable car position de la GN d'Évreux au niveau du Coudray.
 - Choix n°2 : **C2 Nord-Ouest**.

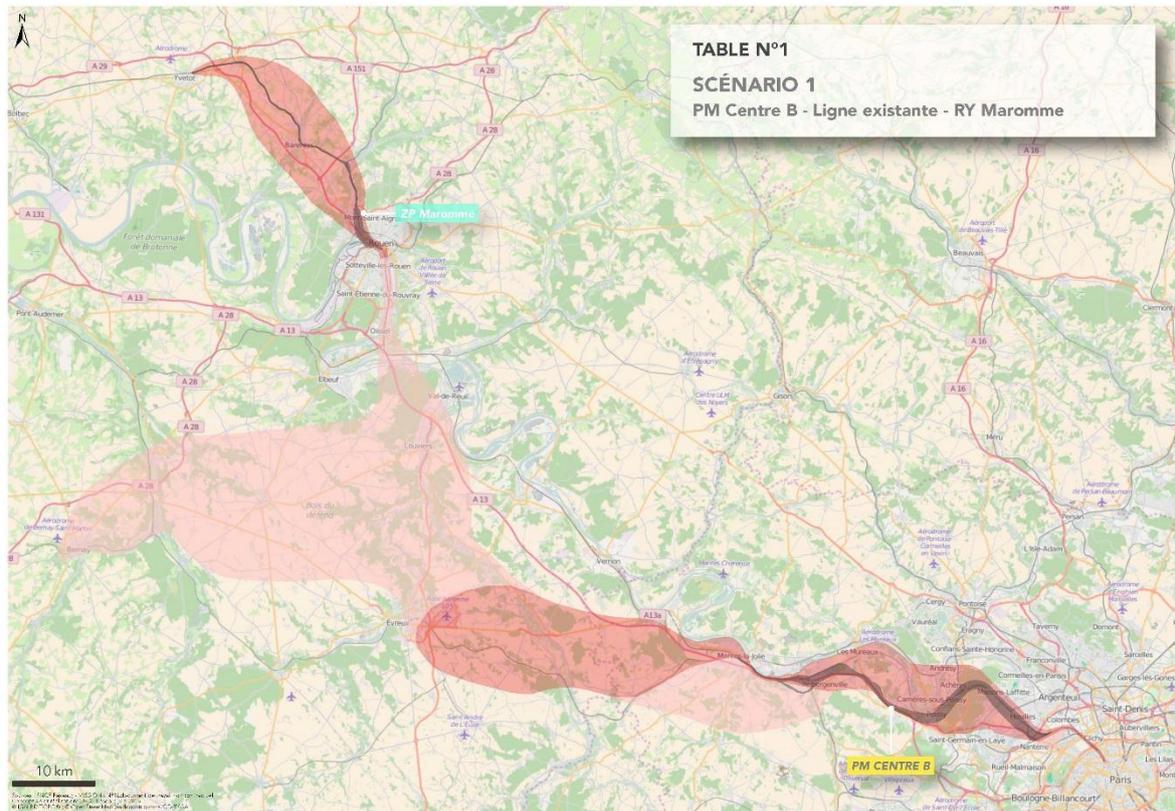
- ZP mise de côté : **C2 Nord-Est**

- Rouen – Yvetot : Pas de Hiérarchisation
 - Choix famille Ouest : RY Ouest B. Temps de parcours favorable.
 - Choix famille Est : RY Est B. Temps de parcours favorable.
 - Choix : RY Maromme. Retenue pour limiter les impacts.
 - ZP mises de côté : **RY Ouest A ; RY Est A**

Restitution Travail n° 2

Table n°1 : 1 seul scénario : utilisation dans la mesure du possible de la ligne existante

- Scénario :



- Paris – Mantes : **PM Sud.**
- Mantes – Évreux (C1) : Utilisation de la ligne existante.
- Mantes – Évreux (C2) : Utilisation de la ligne existante.
- Rouen – Yvetot : **RY Maromme.**

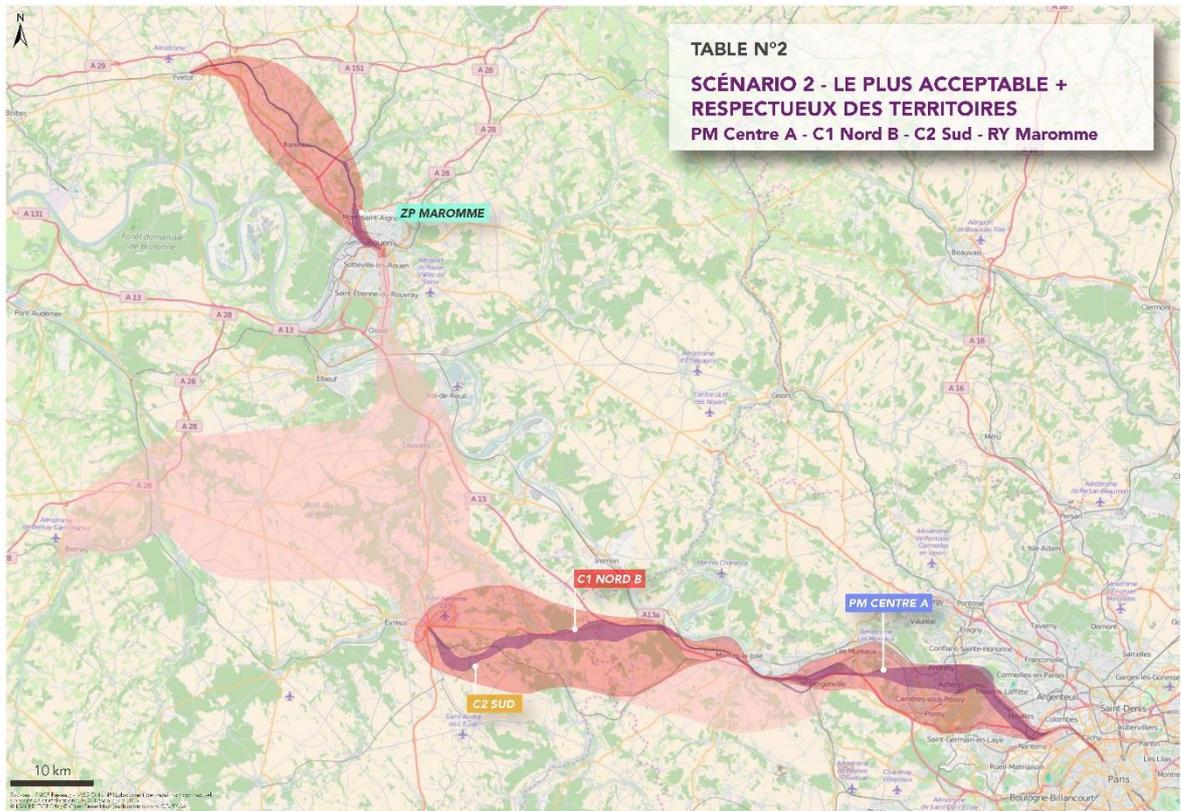
Table n°2 :

- Scénario 1 : Le plus rapide et le plus économique



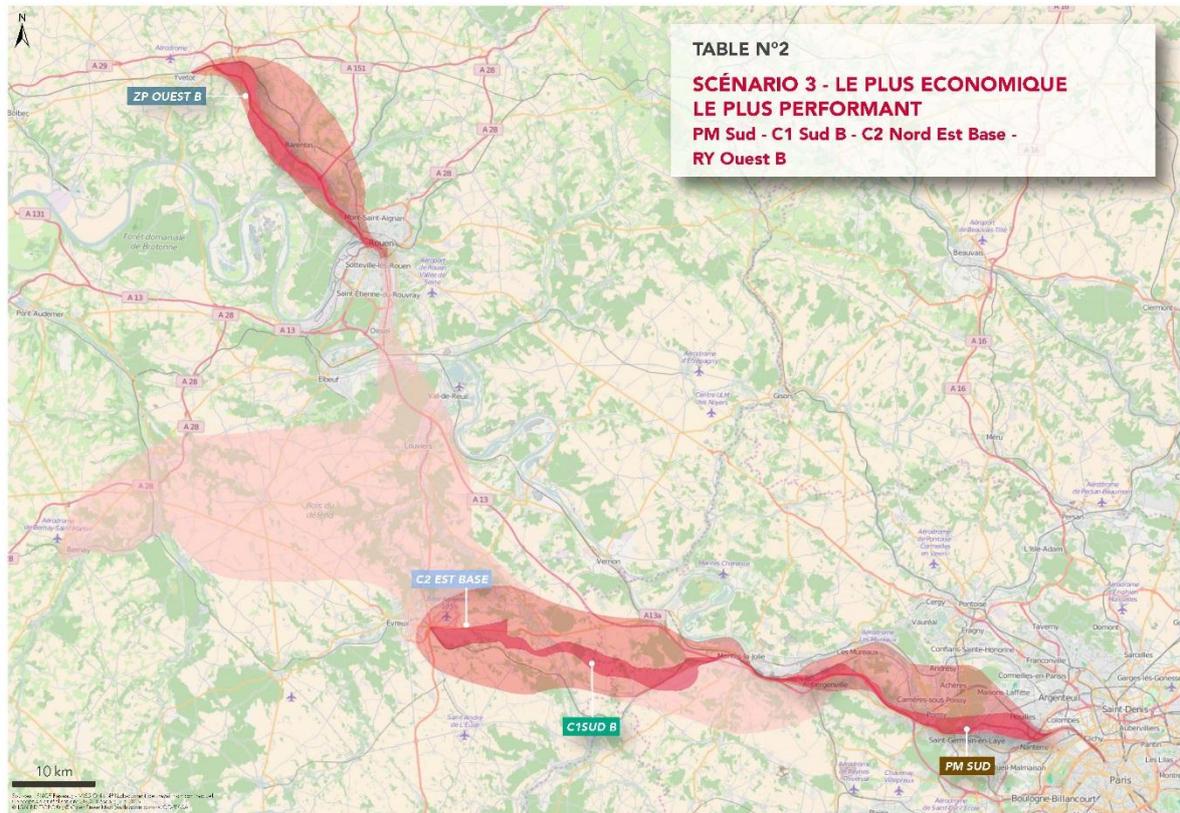
- Paris – Mantes : **PM Sud.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud B.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Nord-Est.**
- Rouen – Yvetot : **RY Ouest B.**

- Scénario 2 : Le plus acceptable et respectueux



- Paris – Mantes : **PM Centre A.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Nord B.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Sud.**
- Rouen – Yvetot : **RY Maromme.**

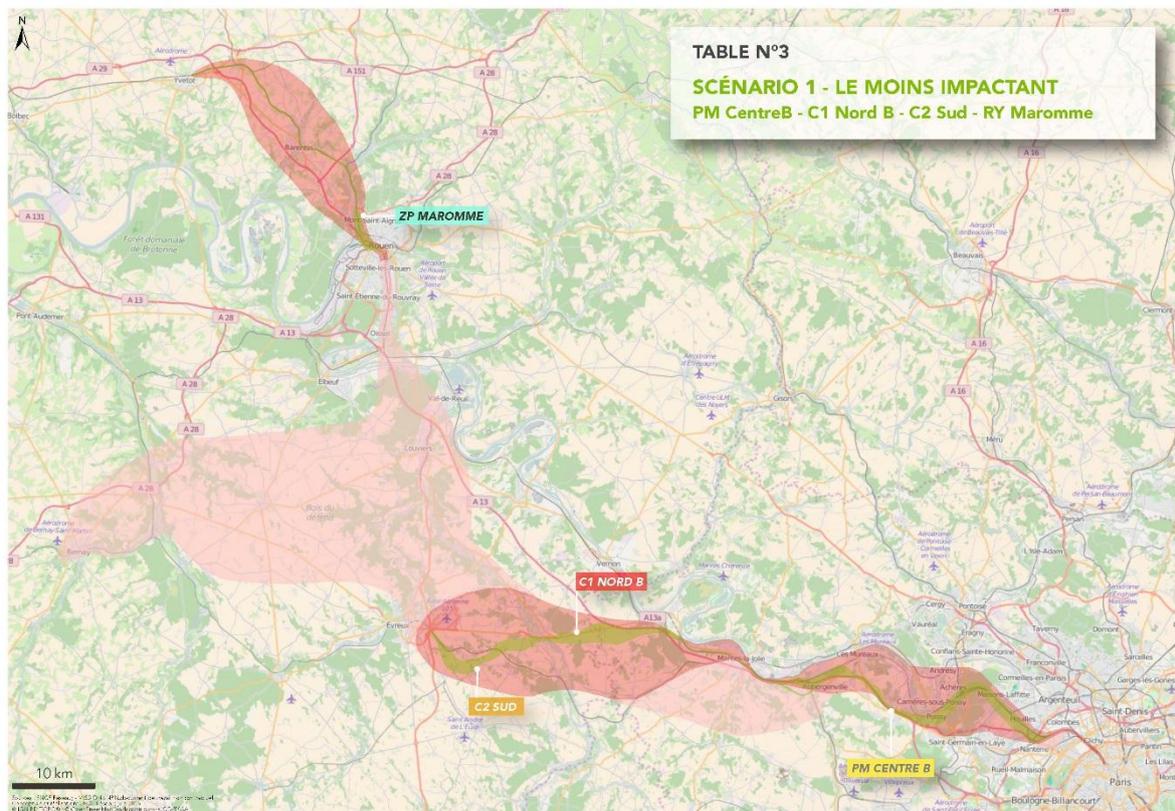
- Scénario 3 : Le plus équilibré



- Paris – Mantes : **PM Centre A.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud C.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Sud.**
- Rouen – Yvetot : **RY Ouest B.**

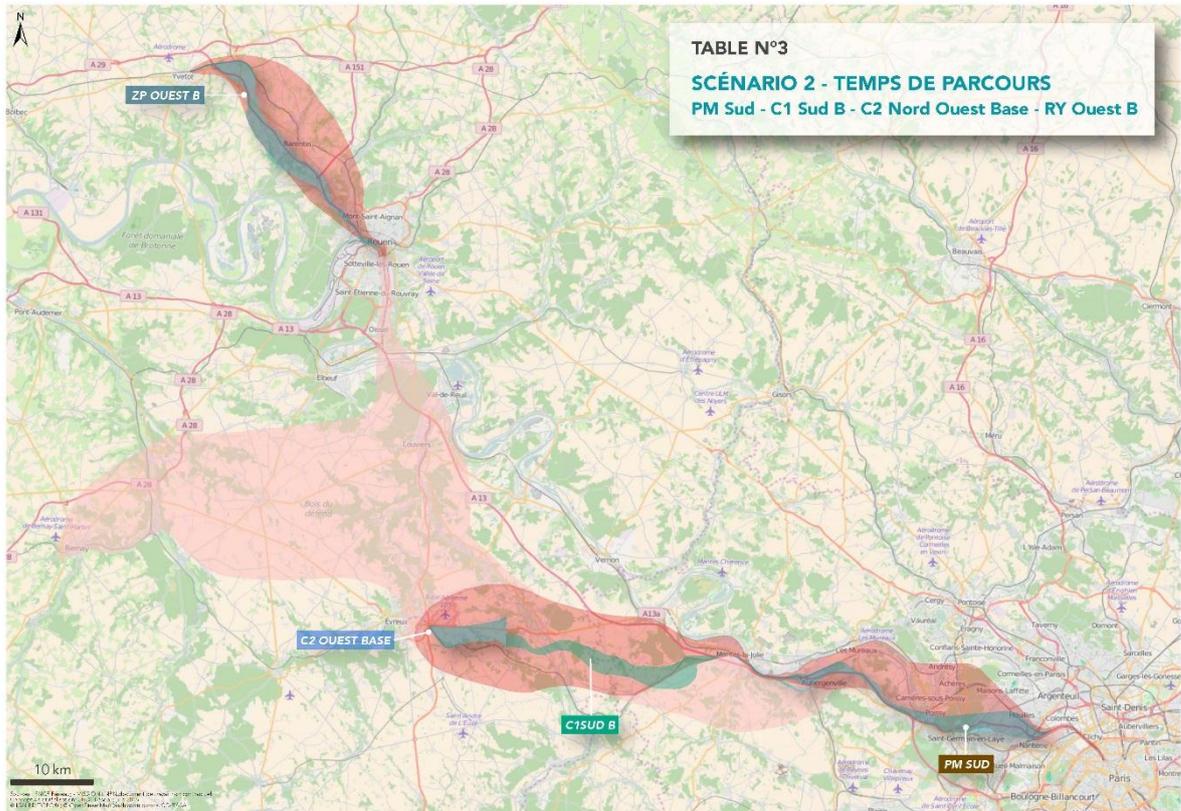
Table n°3 :

- Scénario 1 : Le plus économique



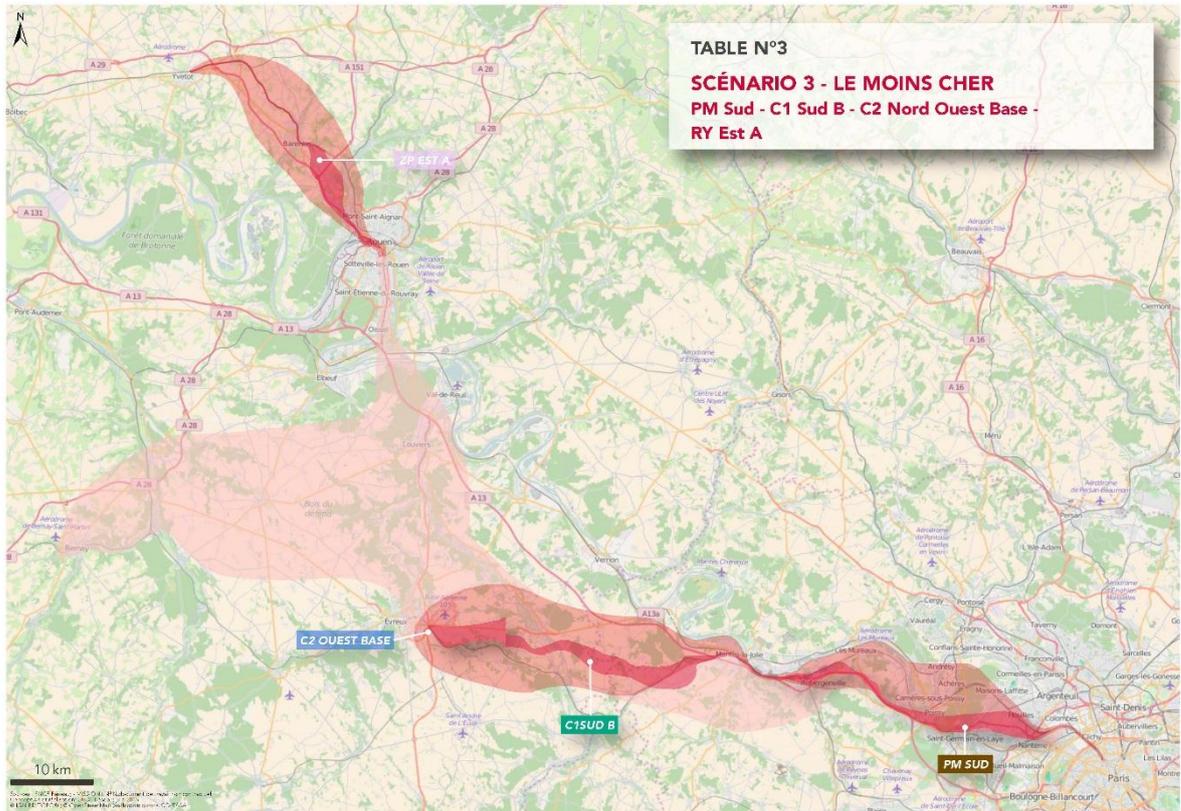
- Paris – Mantes : **PM Sud.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud B.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Nord-Ouest.**
- Rouen – Yvetot : **RY Est A.**

- Scénario 2 : Le plus rapide



- Paris – Mantes : **PM Sud.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud B.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Nord-Ouest.**
- Rouen – Yvetot : **RY Ouest B.**

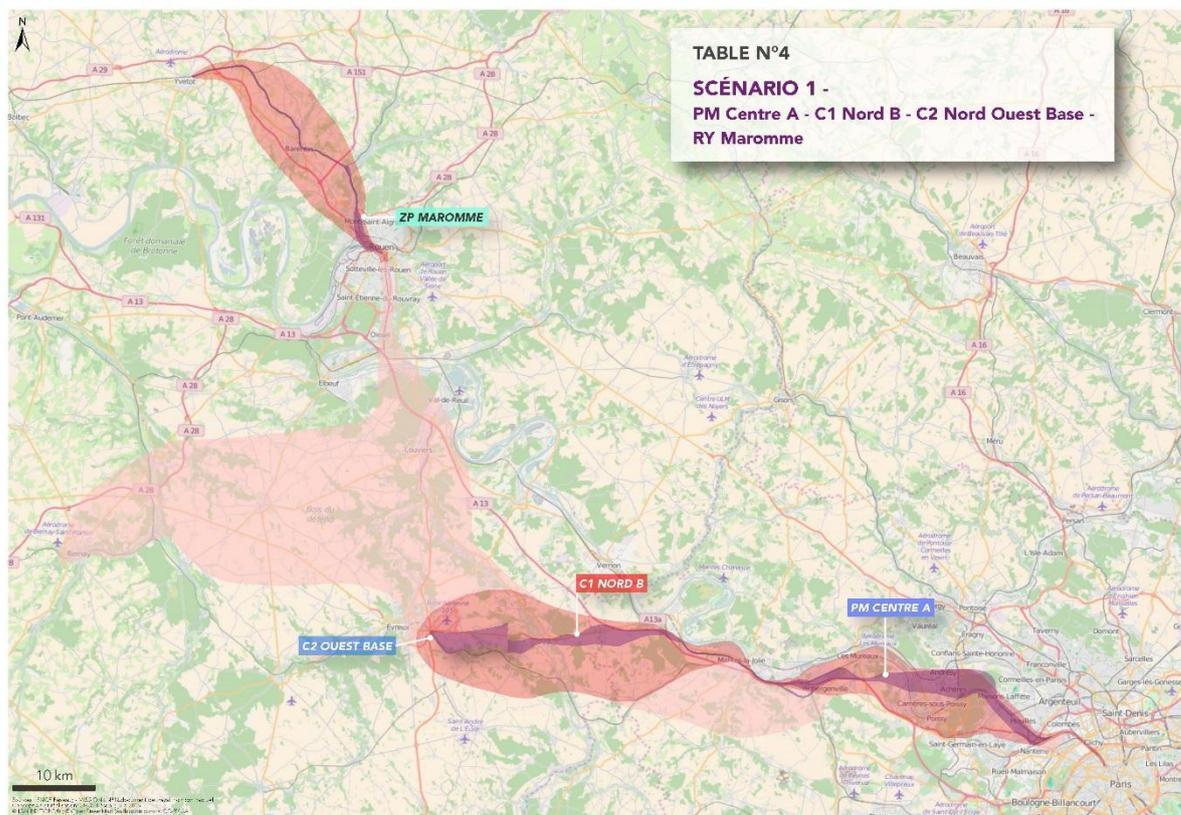
- Scénario 3 : Le plus acceptable + le plus humain



- Paris – Mantes : **PM Centre B.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Nord B.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Sud.**
- Rouen – Yvetot : **RY Maromme.**

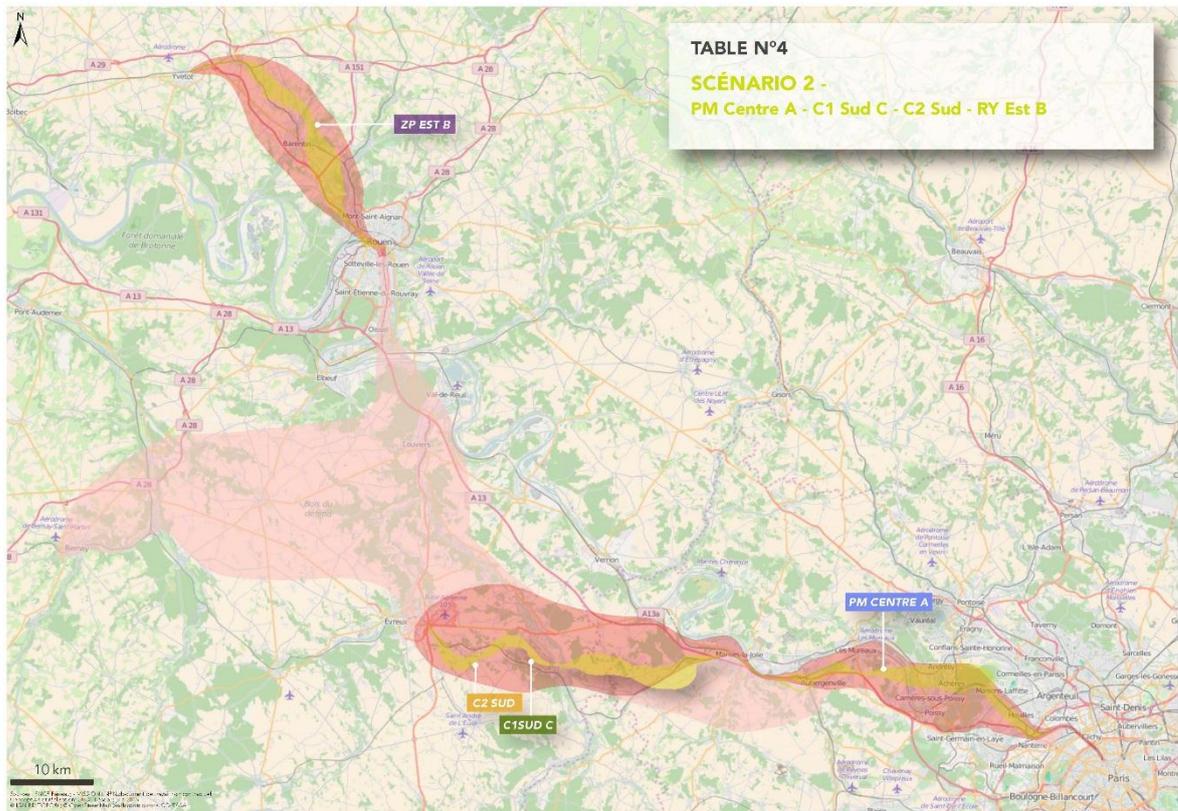
Table n°4 :

- Scénario 1 : Le plus rapide et le plus économique



- Paris – Mantes : **PM Sud.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud C.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Nord-Ouest.**
- Rouen – Yvetot : **RY Est B.**

- Scénario 2 : Le moins d'impacts sur le territoire



- Paris – Mantes : **PM Centre A.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Nord B.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Nord-Ouest.**
- Rouen – Yvetot : **RY Maromme.**

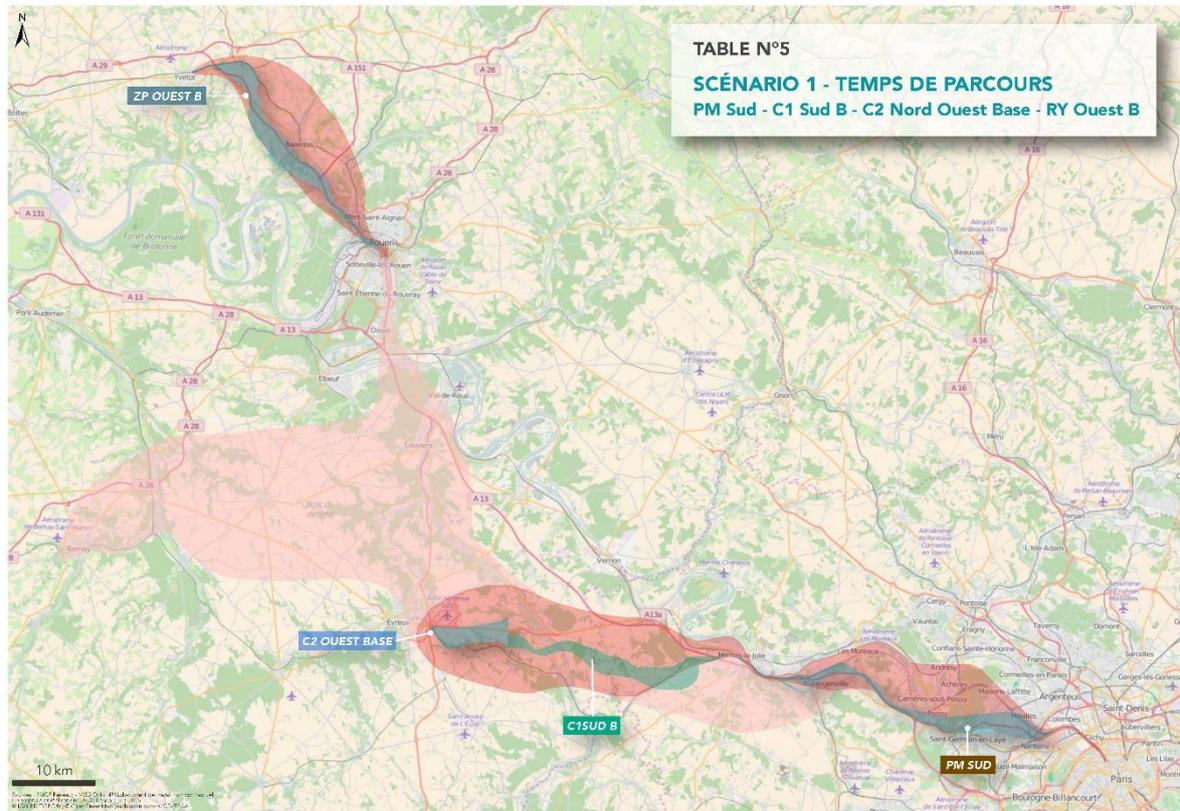
- Scénario 3 : Le plus acceptable



- Paris – Mantes : **PM Centre A.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud C.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Sud.**
- Rouen – Yvetot : **RY Est B.**

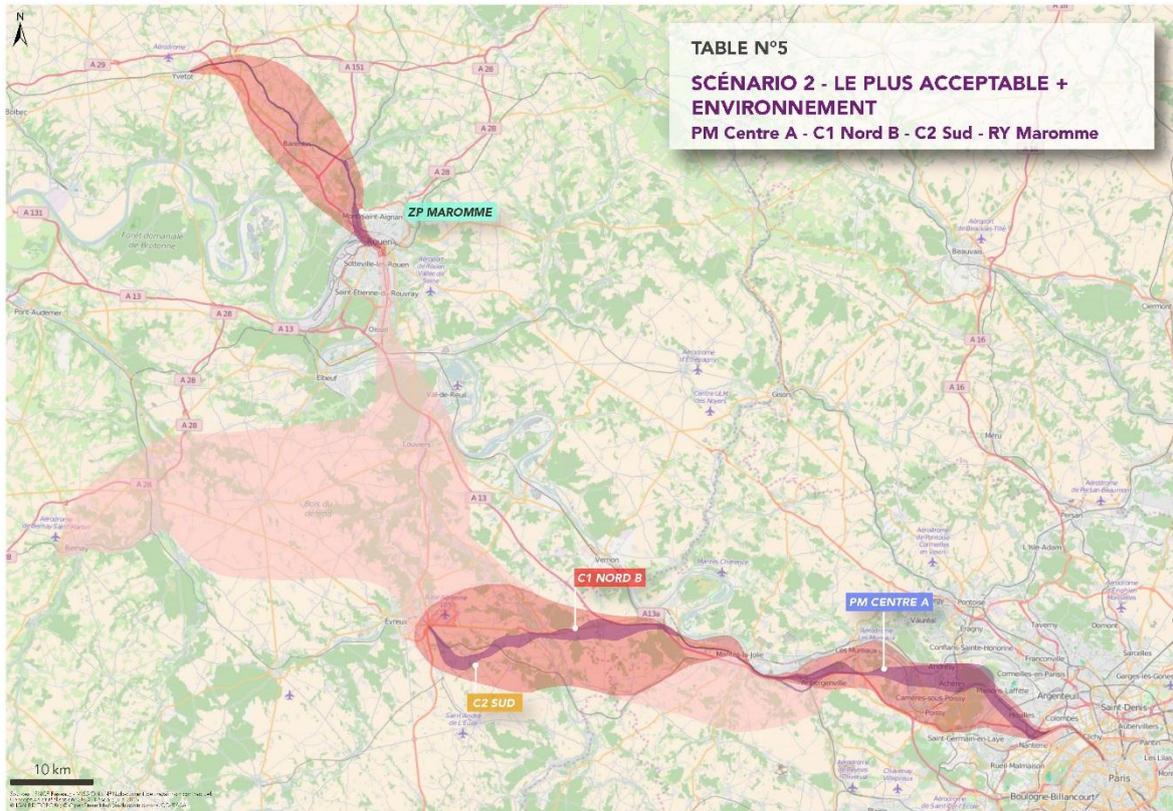
Table n°5 :

- Scénario 1 : Le plus rapide



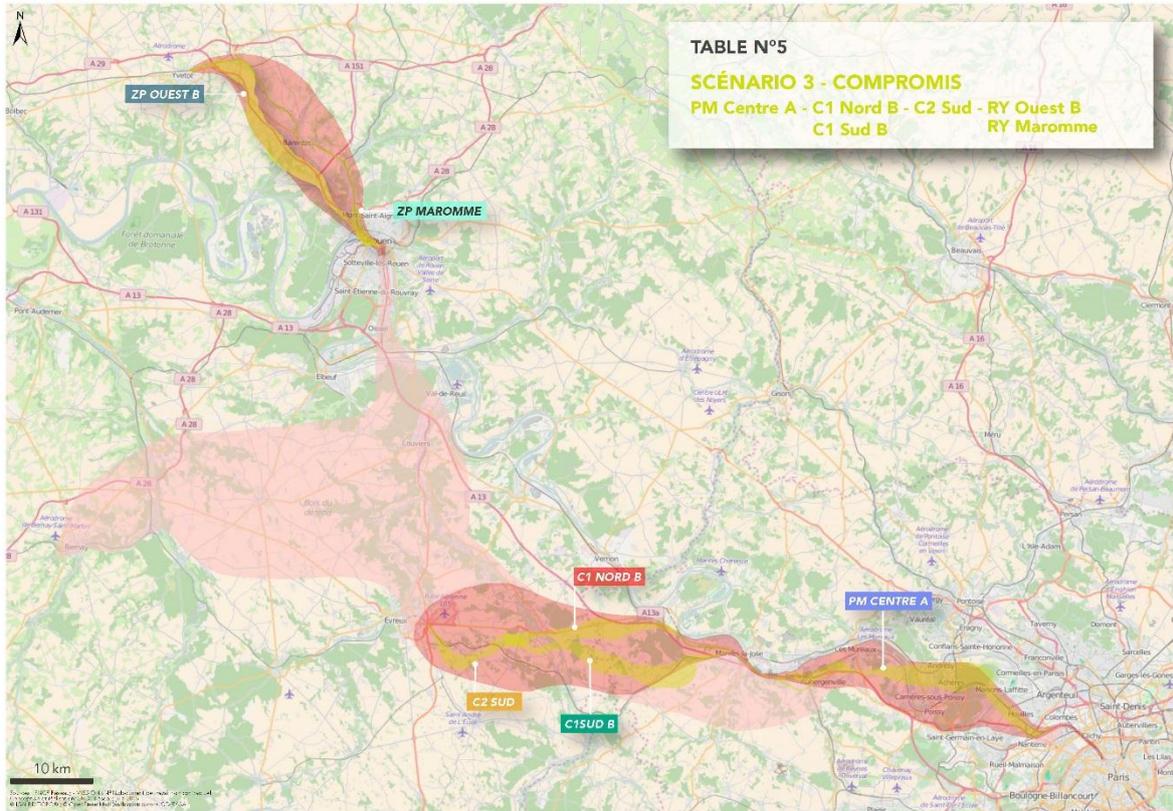
- Paris – Mantes : **PM Sud.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud B.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Nord-Ouest.**
- Rouen – Yvetot : **RY Ouest B.**

- Scénario 2 : Le plus acceptable au niveau environnemental



- Paris – Mantes : **PM Centre A.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Nord C.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Sud.**
- Rouen – Yvetot : **RY Maromme.**

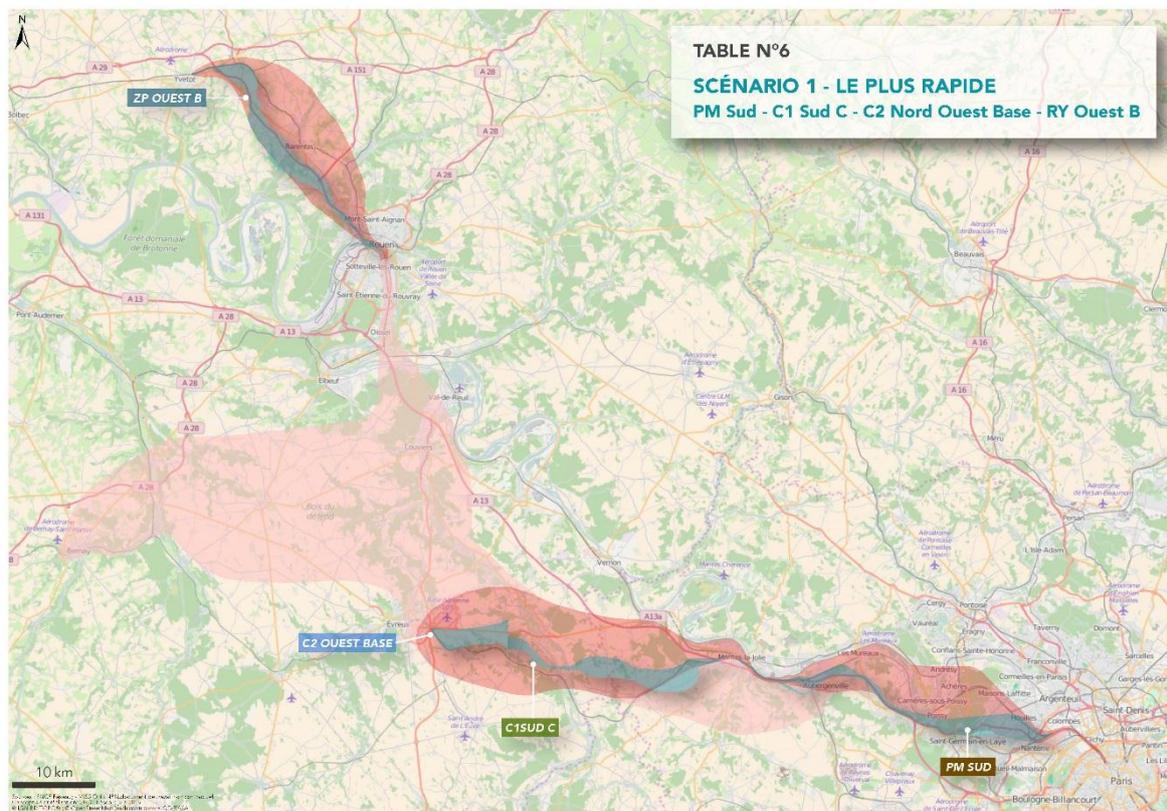
- Scénario 3 : Le compromis



- Paris – Mantes : **PM Centre A.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Nord B / C1 Sud B.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Sud.**
- Rouen – Yvetot : **RY Maromme / RY Ouest B.**

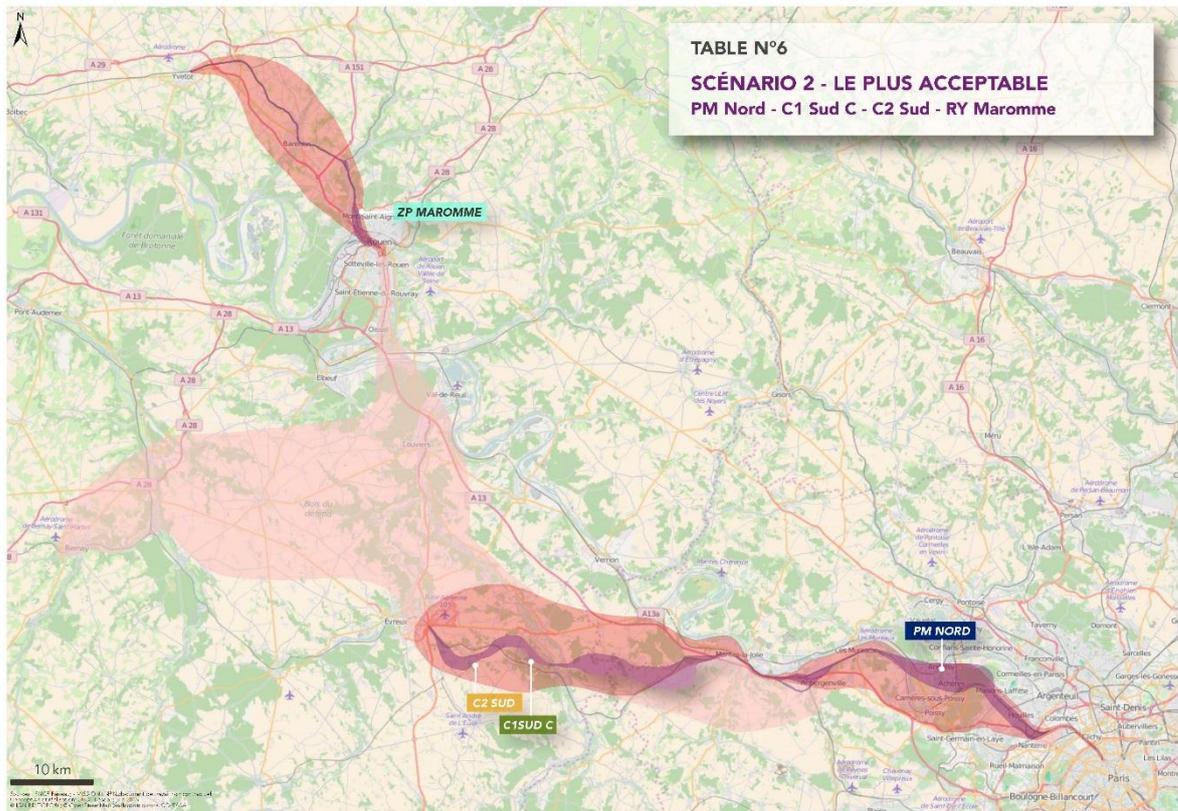
Table n°6 :

- Scénario 1 : Le plus rapide



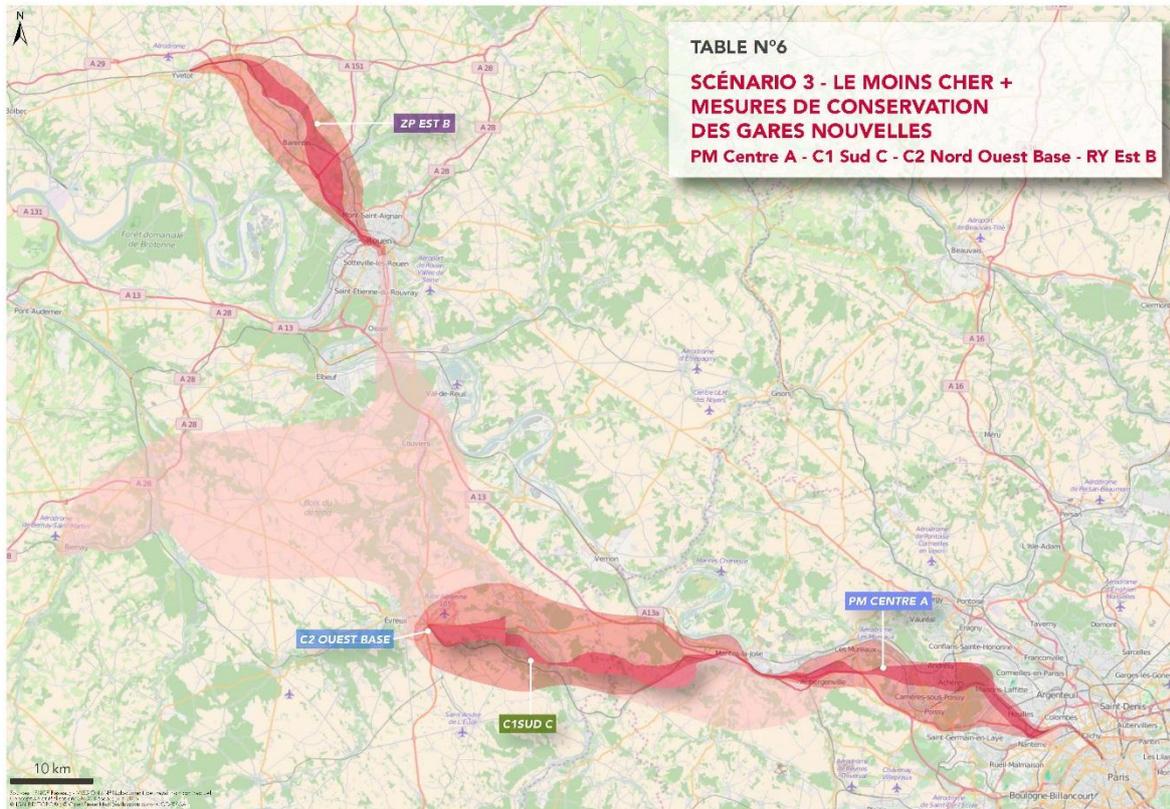
- Paris – Mantes : **PM Sud.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud C.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Nord-Ouest.**
- Rouen – Yvetot : **RY Ouest B.**

- Scénario 2 : Le plus acceptable



- Paris – Mantes : **PM Nord.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud C.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Sud.**
- Rouen – Yvetot : **RY Maromme.**

- Scénario 3 : Le plus économique



- Paris – Mantes : **PM Centre A.**
- Mantes – Évreux (C1) : **C1 Sud C.**
- Mantes – Évreux (C2) : **C2 Nord-Ouest.**
- Rouen – Yvetot : **RY Est B.**

Liste des participants à l'atelier insertion territoriale N°7

06 septembre 2016

NOM	Prénom	Institution
CORNET	Isabelle	Saint Jean du Cardonnay – La Vaupalière
ROCHETTE	Yves	Communauté d'agglomération des Portes de l'Eure (CAPE)
BAYLE-ARGUEYROLLES	Marie	CAPE – Directrice transports
SERVANT	Véronique	OPTIFERPN
DE LOBKOWICZ	Wenceslas	OPTIFER – Saint-Aquilin de Pacy
SCEMAMA	Danielle	Association Forêt de Rosny - Perdreauville
ROBIN	Sophie	CGDD
KARABADJAKIAN	Michaël	DDT des Yvelines
RIGAL	Jean-Christophe	GPS&O
MILCENT	Julien	Caen-la-mer -
VIAND	Antide	Site de Gisacum
VERHALLE	Chantal	Mairie de Bouville
MAURY	Sandrine	GPS&O
DURIEUX	Jonathan	SNCF – Epic de tête
CANIVET	Bruno	Association des usagers des transports Eure Seine – FNAUT
FRAUDIN	Gilles	NNE – Association Environnement
CONTET	Michel	Association pour la protection des sites de la Maule et de la Vallée de la Mauldre (APSMVM)
CULLIN	Michel	ADIV Environnement « Chanteloup »
LELIEVRE	Josiane	SMBVAS – Mairie de Roumare
PEYRALBES	Aude	Métropole Rouen Normandie
PARISOT	Jean-Claude	CADEB – Défense de l'environnement Boucle de Montesson
BOEHM	Elodie	CASGBS
ANTOINE	Céline	CD27
GUERVIL	Leslie	CD95
TABART	Didier	CD78
SAINT-ELLIER	Francis	CESER Normandie – Association pour la promotion de la LNPN
SENS	Pierre-Denis	CCI
BONAFOS	Aurélie	SMBVAS
SARRAIL	Bastien	CD27
GRANDSIRE	Dominique	FNSEA 76
ROCHELLE	Vincent	Région Normandie
JOUBERT	Jacky	CCPIF
DE LA RIVIERE	Emmanuel	SAPN/SANEF
LAFFARGUE	Camille	DGITM
PREVOT	Xavier	CD76
GOMEZ	Louis	Président du comité des usagers de l'Ouest Francilien
DUSSAUTOIR	Thierry	CD92
DAVID	Gilles	DIDVS
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie
AUGUEUX	Cyril	DRIEA
BRUNET	Bernard	CCPNOR
CARCASSES	Françoise	Villes de Poissy

TAUDIERE	Guillaume	Région Normandie
CHARLES	Jonathan	Chambre d'agriculture de l'Eure

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable études générales	SNCF Réseau
MATHIEU	Pierre-Antoine	Responsable Rouen-Yvetot	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
BOCHATON	Géraldine	Responsable adj Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau

Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Céline CUCHET à l'adresse mail suivante : celine.cuchet@reseau.sncf.fr

Bureau d'étude setec international

GALTIER	Anne-Laure	Ingénieur d'études environnementales	SETEC Inter.
---------	------------	--------------------------------------	--------------

Bureau d'étude Adage Environnement

BERLIN	Natacha	ADAGE Environnement	ADAGE Environnement
--------	---------	---------------------	---------------------

Bureau d'étude BG ingénieurs conseils

ROCHE	Victor	Ingénieur d'études techniques	BG Ingénieurs conseils
-------	--------	-------------------------------	------------------------

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