

PHASE D'ÉTUDES PRÉALABLE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE
BILAN DE LA CONCERTATION
 à l'issue de l'étape 1



BRITANNIQUES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ
 ARDENNE — AQUITAINE POITOU CHARENTES — BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN —
 MI — ESTI — LATVIJA — LIETUVA — POLSKA — SLOVENSKO — ÖSTERREICH — ČESKÁ REPUBLIKA — DEUTSCHLAND — LUXEMBOURG
 BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS-
 ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE — AQUITAINE POITOU CHARENTES — BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE —
 ITALIE — ESPAÑA — PORTUGAL — UNITED KINGDOM — IRLAND — BELGIË — NEDERLAND — DANMARK — SVERIGE — SUOMI — ESTI — LATVIJA — LIETUVA — POLSKA — SLOVENSKO — ÖSTERREICH — ČESKÁ REPUBLIKA — DEUTSCHLAND — LU-
 GIË — NEDERLAND — DANMARK — SVERIGE — SUOMI — ESTI — LATVIJA — LIETUVA — POLSKA — SLOVENSKO — ÖSTERREICH — ČESKÁ REPUBLIKA — DEUTSCHLAND — LU-
 ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARD
 ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE

↳ Le présent document établit le bilan de la concertation menée par Réseau Ferré de France, au titre des articles L121-1 et L121-13-1 du Code de l'environnement, pour le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie durant l'étape 1 des études préalables à l'enquête d'utilité publique (EP EUP).

Il rappelle les modalités et le déroulement de la concertation, présente la synthèse de l'ensemble des échanges et contributions des acteurs locaux et du public sur le projet et tire les principaux enseignements.

Ce bilan vient en complément du dossier de synthèse de l'étape 1 des EP EUP. Ce bilan est rendu public et sera, le moment venu, joint au dossier d'enquête d'utilité publique.

Sommaire

Introduction	4
Le rappel de la consistance et des objectifs du projet Roissy-Picardie	4
La phase d'études et de concertation préalable à l'enquête publique : processus global et enjeux de l'étape 1	6
1 Les modalités de la concertation	7
1.1. Le cadre de la concertation	7
1.1.1. Les principes de la concertation	
1.1.2. Le garant de la concertation	
1.2. Le dispositif de concertation	8
1.2.1. Une démarche adaptée au territoire du projet	
1.2.2. L'information et le dialogue avec les élus et les acteurs du territoire	
1.2.3. L'information et la participation du public	
2 Les contributions des acteurs et du public	15
2.1. Le déroulement de la concertation : teneur générale des échanges et observations recueillies	15
2.1.1. L'entrée des acteurs dans le processus de concertation	
2.1.2. La vague 1 de concertation	
2.1.3. La vague 2 de concertation	
2.1.4. La vague 3 de concertation	
2.2. Les observations recueillies en Ile-de-France	17
2.2.1. Les observations sur le projet de services et d'aménagement du territoire	
2.2.2. Les observations sur le projet d'infrastructure	
2.3. Les observations recueillies en Picardie	19
2.3.1. Les observations sur le projet de services et d'aménagement du territoire	
2.3.2. Les observations sur le projet d'infrastructure	
3 Les enseignements de la concertation en étape 1 et les perspectives pour l'étape 2	21
3.1. Les apports de la concertation	21
3.2. Enseignements de la concertation et contexte territorial à l'issue de l'étape 1 des EP EUP	22
3.2.1. En Val-d'Oise	
3.2.2. En Picardie	
3.2.3. L'enjeu d'une réflexion interrégionale	
3.3. Perspectives pour la concertation en étape 2	23
3.3.1. Les enjeux de la concertation en étape 2	
3.3.2. Les principes et le dispositif envisagé de la concertation en étape 2	
Annexes	24

Introduction

LE RAPPEL DE LA CONSISTANCE ET DES OBJECTIFS **DU PROJET ROISSY-PICARDIE**

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie consiste à créer, au nord de Roissy, une ligne nouvelle de jonction de 5 à 7 kilomètres entre la ligne classique Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse qui dessert la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV. Ceci s'accompagne d'aménagements sur le réseau existant entre Creil et la ligne nouvelle, et dans les gares Aéroport CDG TGV, Creil et Amiens.

Projet original, Roissy-Picardie s'appuie largement sur la valorisation du réseau existant pour raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse. Il propose, en outre, un double service TGV® et TER® adapté aux différents besoins de déplacements (courte distance et longue distance). En effet, la liaison améliorera les voyages à destination des principales

métropoles régionales (Lyon, Marseille, Bordeaux...) grâce à la mise en place de nouveaux services TGV® directs depuis Amiens, Creil et la gare Aéroport CDG TGV. Une offre de TER® quotidiens entre Creil et Roissy permettra également de faciliter l'accès au Grand Roissy pour aller prendre l'avion, le TGV® et pour les trajets domicile-travail.

À la suite du débat public organisé en 2010 et conformément à la décision de son conseil d'administration du 25 novembre 2010 qui a confirmé l'opportunité du projet, Réseau Ferré de France conduit depuis septembre 2011 les études et la concertation préalables à l'enquête publique dont l'ouverture est prévue avant la fin de l'année 2014.

→ LE DÉBAT PUBLIC DE 2010 ET LA DÉCISION DE RFF

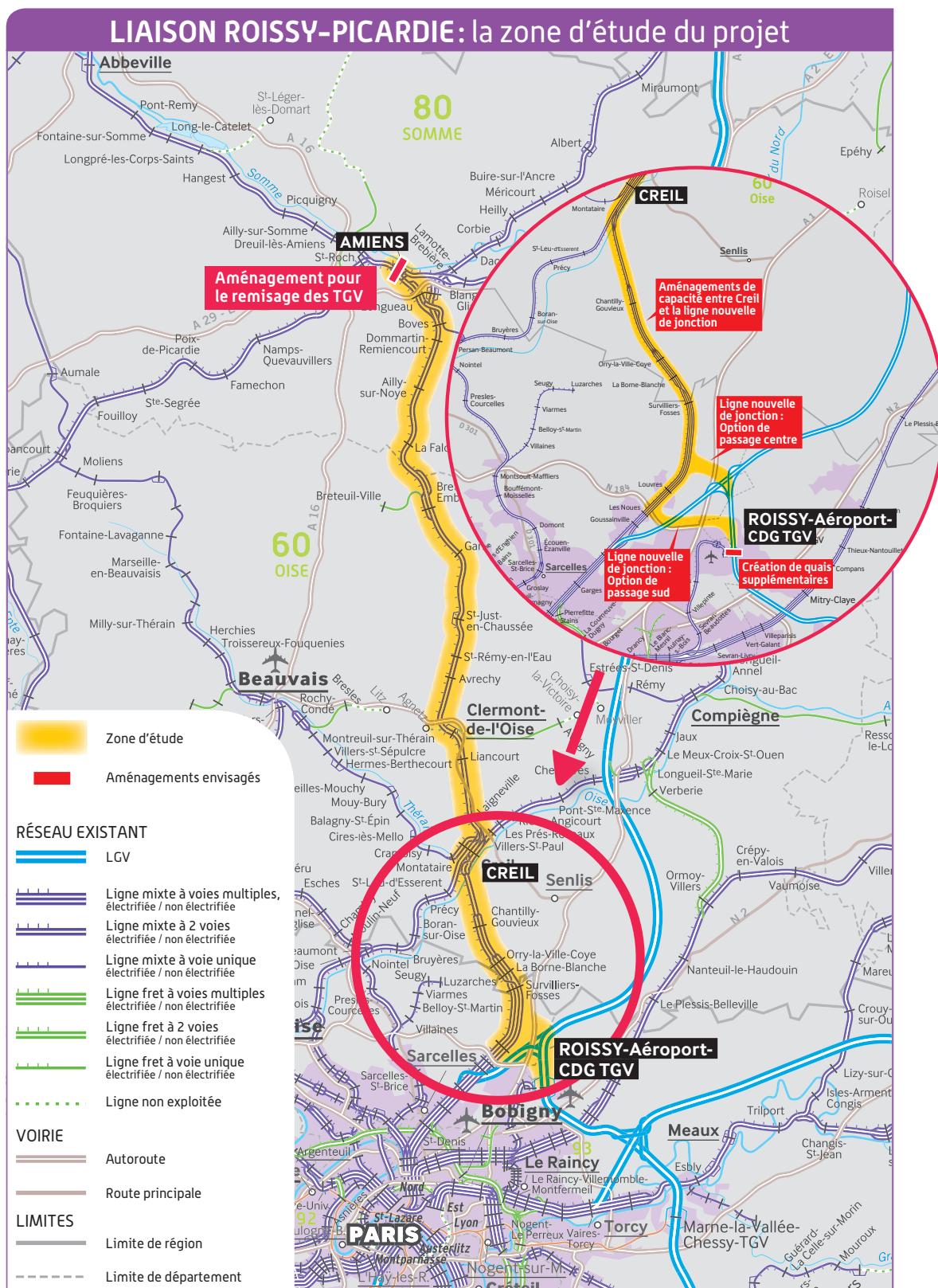
Organisé du 15 avril au 31 juillet 2010 sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), le débat public sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a été suivi : 2 300 personnes ont participé aux 11 réunions publiques organisées dans les deux régions concernées (Picardie et Ile-de-France). 53 cahiers d'acteurs ont été rédigés, 809 avis déposés, 367 questions posées et plus de 200 articles sont parus dans la presse.

S'appuyant sur le bilan dressé par la CNDP, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France, présidé par Hubert du Mesnil, a décidé le 25 novembre 2010 de :

- ▶ poursuivre les études et la concertation sur le projet en vue de l'enquête d'utilité publique
- ▶ écarter l'option de passage nord pour la ligne nouvelle de jonction et de rechercher le tracé de référence de la ligne nouvelle au sein des options de passage centrale et sud
- ▶ retenir le scénario TGV® + TER® pour répondre au mieux aux besoins de déplacements des habitants des territoires situés au nord de la plateforme de Roissy

Dans sa décision, le conseil d'administration de RFF précise que « *la réponse aux besoins de déplacements, distincte, des habitants des territoires situés à l'ouest et au sud-ouest de Roissy [relève] du projet de Barreau de Gonesse* ».

→ CARTE DE L'AIRE D'ÉTUDE TECHNIQUE DU PROJET AU DÉMARRAGE DES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE



LA PHASE D'ÉTUDES ET DE CONCERTATION PRÉALABLE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE: PROCESSUS GLOBAL ET ENJEUX DE L'ÉTAPE 1

La concertation et les études s'inscrivent dans un processus global en deux étapes, dont le but est d'engager la procédure de mise à l'enquête d'utilité publique fin 2014.

Un processus d'études organisé en deux étapes avec une concertation simultanée

Les études ont été engagées par thème (études techniques et environnementales, études de capacité et d'exploitation ferroviaire, études de trafics, études socio-économiques) et en deux étapes.

La concertation conduite de concert avec les études repose sur deux dispositifs complémentaires: le dialogue avec l'ensemble des acteurs du territoire d'une part, l'information et l'échange avec le public d'autre part.

Les objectifs de la concertation sont les suivants:

- informer les différents publics (riverains, futurs usagers, élus, acteurs économiques, acteurs associatifs...)

- informer de l'avancée des études, de la concertation et des orientations et décisions prises sur le projet

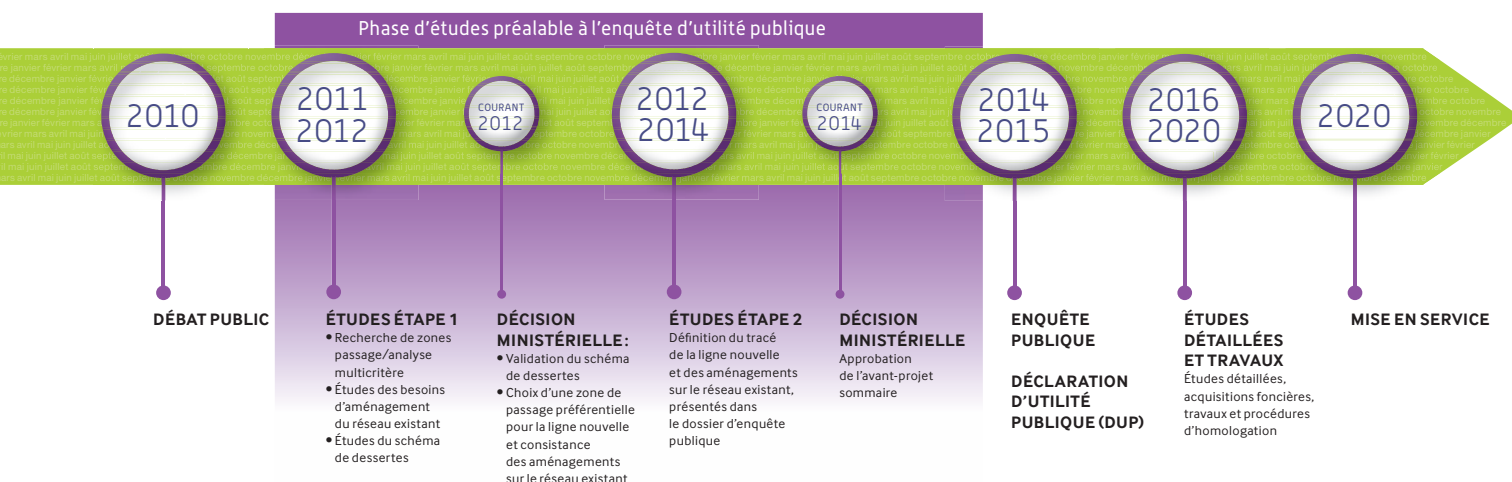
- recueillir tout au long des études des propositions et expertises permettant d'enrichir l'élaboration du projet

- favoriser la participation des publics à travers des moments d'échanges avec le maître d'ouvrage

Réseau Ferré de France a choisi le principe de simultanéité des études et de la concertation comme méthode de conduite de projet pendant la phase préalable à l'enquête d'utilité publique. Les études et la concertation sont destinées à se nourrir mutuellement dans un processus d'élaboration progressive du projet.

Dès l'achèvement d'une phase d'étude, les résultats sont portés à la concertation. Les enseignements qui en sont issus servent ensuite à orienter les études et ce, jusqu'à l'enquête publique.

CALENDRIER GLOBAL DU PROJET



1 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation post-débat public sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie ont été approuvées par la décision de la Commission nationale du débat public le 4 janvier 2012 (cf. annexes).

1.1. LE CADRE DE LA CONCERTATION

1.1.1. Les principes de la concertation

Au démarrage de la phase d'études et de concertation préalable à l'enquête d'utilité publique, Réseau Ferré de France s'est fixé trois principes pour la conduite de la concertation :

- › concerner de manière régionalisée: en étape 1, organisation de réunions distinctes entre la Picardie et l'Île-de-France
- › concerner au plus près des acteurs locaux: mise en place de réunions régulières avec les élus et constitution de groupes de travail rassemblant les associations, les responsables économiques, les administrations et les autres institutions concernées
- › informer régulièrement le public

La concertation sur le projet Roissy-Picardie s'est résolument inscrite dans le cadre de la charte RFF pour la conduite de la concertation adoptée le 12 mai 2011 par le conseil d'administration. Elle traduit une démarche volontaire de la part de RFF qui, à travers six engagements (cf. annexes), souhaite entretenir un dialogue ouvert et constructif avec ses interlocuteurs lors des concertations sur les programmes et opérations ferroviaires dont il est maître d'ouvrage. Cette charte ne se substitue pas aux procédures réglementaires de consultation administrative et de consultation du public,



mais instaure un code de bonne conduite qui s'impose à RFF lors des concertations et qu'il souhaite voir partager par ses interlocuteurs.

La charte a été adressée à l'ensemble des parties prenantes territoriales en amont du démarrage de la concertation et ses principes ont été partagés au cours des premières réunions de concertation (novembre-décembre 2011). La charte a été bien accueillie par les différents acteurs de la concertation.

1.1.2. Le garant de la concertation

La phase de concertation initiée à la fin de l'année 2011 se déroulera jusqu'en 2014. Pour cette phase, Réseau Ferré de France, en conformité avec sa charte de la concertation, a sollicité la Commission nationale du débat public (CNDP), afin que celle-ci nomme un garant de la concertation.

Membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) pour la liaison ferroviaire Roissy-Picardie en 2010, Mme Danièle Rousseau a été désignée par la CNDP le 2 mars 2011 pour remplir cette mission impartiale. Mme Rousseau observe et veille donc au bon déroulement de la concertation, à la qualité et la transparence des informations délivrées et des réponses apportées par le maître d'ouvrage, en se positionnant comme relais des demandes des participants auprès de RFF.

Consultée dès mi-2011 sur les modalités envisagées pour la concertation, Mme Rousseau a ensuite été régulièrement informée par RFF des conditions d'organisation et de déroulement de la concertation. Mme Rousseau a participé à la quasi-totalité des réunions de concertation. Elle a présenté son rôle lors des premières réunions de concertation, ainsi que lors des trois réunions publiques tenues en juillet 2012. Ses adresses électronique et postale ont été rendues publiques et permettent aux parties prenantes et au public de l'interpeller sous forme de questions ou d'avis sur la concertation du projet.



La garante,
Mme Danièle Rousseau

Mme Rousseau réalise, parallèlement au présent bilan, un compte rendu de la concertation pour l'étape 1.

1.2. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

1.2.1. Une démarche adaptée au territoire du projet

Réseau Ferré de France a déployé un dispositif de concertation spécifique au projet Roissy-Picardie, décliné comme suit :

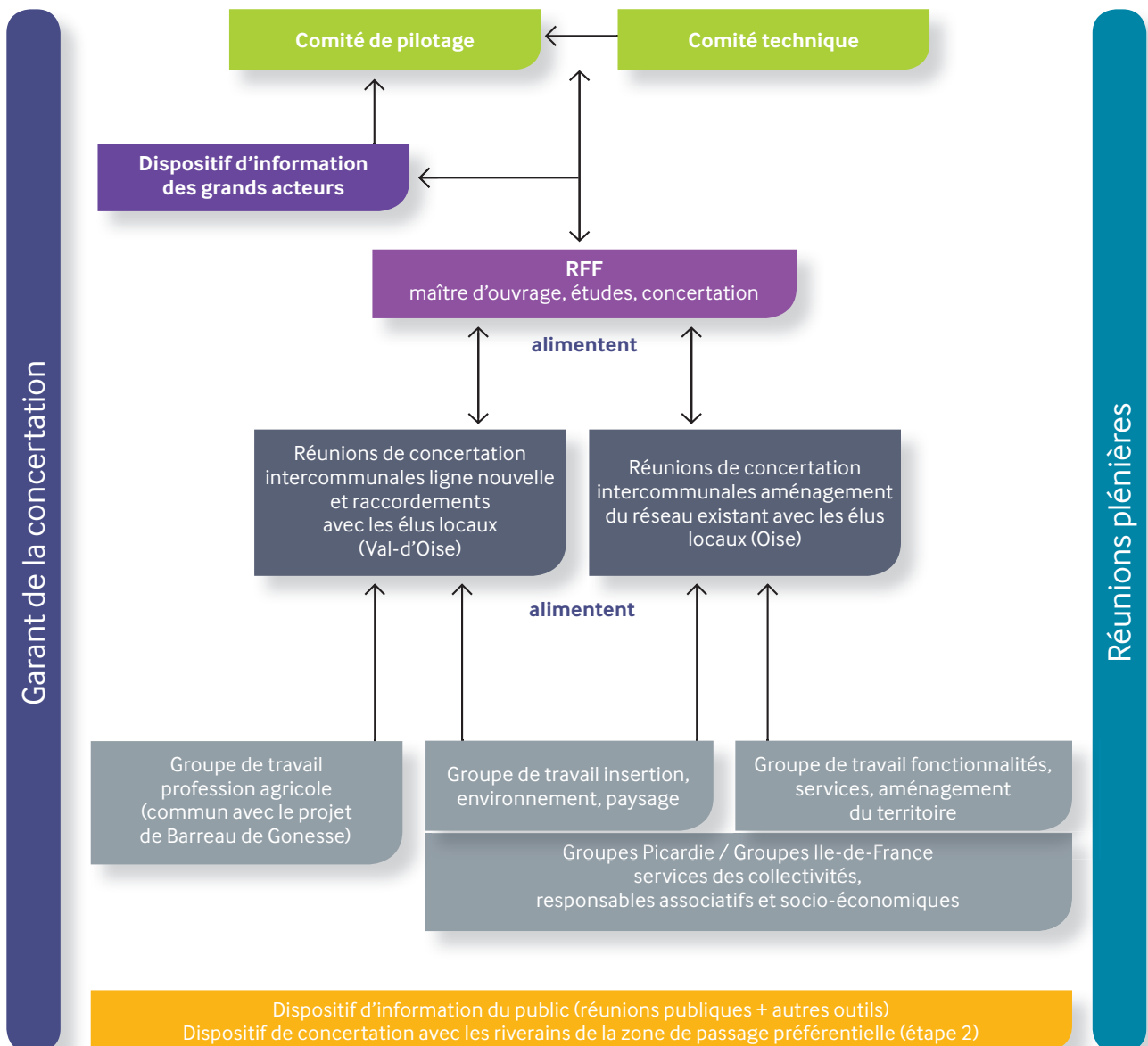
- ▶ des réunions avec les élus locaux à l'échelle intercommunale :
 - avec les élus franciliens concernés par la ligne nouvelle de jonction
 - avec les élus picards concernés par les éventuels aménagements à réaliser sur la ligne Paris-Creil dans l'Oise

▶ des réunions avec des groupes thématiques de travail sur l'« insertion environnementale et paysagère » et les « fonctionnalités, services et aménagements du territoire » en Picardie et dans le Val-d'Oise

▶ des réunions spécifiques avec la profession agricole dans le Val-d'Oise, dans le cadre d'une approche foncière commune avec le projet de nouvelle branche du RER D, dite Barreau de Gonesse

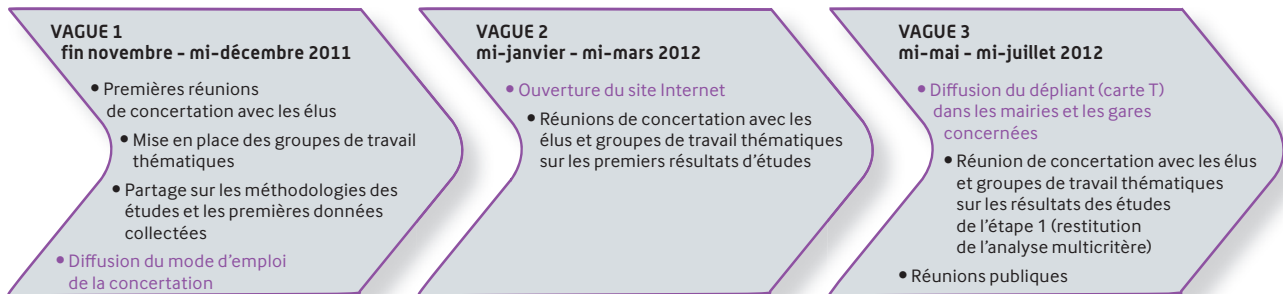
▶ un dispositif d'information du public

→ LE DISPOSITIF DE CONCERTATION POUR L'ÉTAPE 1 DES EP EUP



1.2.2. L'information et le dialogue avec les élus et les acteurs du territoire

→ UNE CONCERTATION CONTINUE RYTHMÉE PAR TROIS VAGUES DE RÉUNIONS



Afin d'aboutir à un projet le plus compris et partagé possible, Réseau Ferré de France a régulièrement organisé des réunions regroupant les élus de chacune des deux régions concernées (Picardie et Ile-de-France).

Outre les réunions de concertation intercommunales, quatre groupes de travail sur des sujets spécifiques ont été mis en place :

- deux groupes « fonctionnalités, services et aménagement du territoire », un en Picardie et un dans le Val-d'Oise
- deux groupes « insertion environnementale et paysagère », un en Picardie et un dans le Val-d'Oise

Ces groupes de travail réunissent notamment les services de l'État, les services des collectivités territoriales, les acteurs socio-économiques (CCI, profession agricole), les acteurs du transport (SNCF, STIF), les associations d'usagers, les associations de protection de l'environnement.

En amont de la première vague de concertation, un mode d'emploi de la concertation a été transmis aux participants des groupes de travail, ainsi qu'aux élus du territoire (cf. annexes).

Ce mode d'emploi a permis de resituer le projet auprès des acteurs, après une période de silence de la part du maître d'ouvrage (près d'un an et demi s'est écoulé entre le débat public et la reprise de la concertation). Il présente des cartes, le calendrier prévisionnel du projet, les études et surtout le dispositif, le calendrier, les instances et les objectifs de la concertation.

Le rythme de la concertation en étape 1 a été régulier, comme le détaillent les tableaux ci-dessous, et conforme au calendrier présenté au démarrage de la concertation.



Les réunions de la vague 1 (excepté les réunions agricoles) se sont déroulées selon l'ordre du jour suivant :

- rappel des objectifs du projet et des grands axes de la décision de RFF suite au débat public
- présentation générale de la phase d'études et de concertation préalable à l'enquête publique
- présentation du processus d'études et de concertation en étape 1

➤ partage des méthodologies et des premiers travaux des bureaux d'études

➤ première identification des enjeux et sensibilités environnementales des territoires

➤ présentation de la grille d'analyse multicritère pour les décisions de fin d'étape 1

	Nombre de réunions	Intitulé	Localité	date	Participants
vague 1	8 réunions	Réunion avec la profession agricole	Ile-de-France	17 novembre 2011	5
		Réunion d'information commune avec le projet du Barreau de Gonesse à l'attention des agriculteurs	Ile-de-France	23 novembre 2011	50
		Réunion intercommunale sur l'aménagement du réseau existant avec les élus de l'Oise	Picardie (Creil)	29 novembre 2011	13
		Groupe de travail « fonctionnalités, service et aménagement du territoire »	Picardie (Amiens)	1 ^{er} décembre 2011	27
		Groupe de travail « insertion environnementale et paysagère »	Picardie (Chantilly)	1 ^{er} décembre 2011	13
		Réunion intercommunale avec les élus du Val-d'Oise	Ile-de-France (Roissy-en-France)	13 décembre 2011	25
		Groupe de travail « fonctionnalités, service et aménagement du territoire »	Ile-de-France (Louvres)	15 décembre 2011	11
		Groupe de travail « insertion environnementale et paysagère »	Ile-de-France (Vémars)	15 décembre 2011	17

L'ordre du jour des réunions de la vague 2 était le suivant :

- avancement général des études préalables à l'enquête publique
- présentation des zones de passage pour la ligne nouvelle et des modalités de raccordement sur le réseau existant

➤ retour sur le cadre de l'analyse multicritère pour les décisions de fin d'étape 1

La réunion « fonctionnalités, services et aménagement du territoire » s'est déroulée en présence du STIF, qui a ainsi pu présenter son étude sur l'amélioration de la desserte en transport en commun dans le secteur de Roissy.

	Nombre de réunions	Intitulé	Localité	date	Participants
vague 2	7 réunions	Réunion agricole	Ile-de-France	6 mars 2012	5
		Groupe de travail « fonctionnalités, service et aménagement du territoire »	Picardie (Amiens)	21 février 2012	20
		Groupe de travail « insertion environnementale et paysagère »	Picardie (Orry-la-Ville)	21 février 2012	15
		Réunion intercommunale avec les élus de Picardie	Picardie (Coye-la-Forêt)	23 février 2012	11
		Réunion intercommunale avec les élus du Val-d'Oise	Ile-de-France (Roissy-Porte de France)	6 mars 2012	15
		Groupe de travail « insertion environnementale et paysagère »	Ile-de-France (Épiais-lès-Louvres)	8 mars 2012	11
		Groupe de travail « fonctionnalités, service et aménagement du territoire »	Ile-de-France (Louvres)	8 mars 2012	15

Les réunions de la vague 3 se sont déroulées selon l'ordre du jour suivant:

- résultats de l'analyse multicritère comparative des zones de passage de la ligne nouvelle
- étude des besoins d'aménagements entre la ligne nouvelle et Creil

- point sur les réunions publiques à venir
- présentation de la suite du processus d'études et de concertation (étape 2)

	Nombre de réunions	Intitulé	Localité	date	Participants
vague 3	5 réunions	Réunion intercommunale avec les élus du Val-d'Oise	Ile-de-France (Roissy-en-France)	26 juin 2012	17
		Réunion agricole	Ile-de-France	27 juin 2012	3
		Réunion intercommunale avec les élus de Picardie	Picardie (Senlis)	27 juin 2012	16
		Groupe de travail « insertion environnementale et paysagère » et « fonctionnalités, service et aménagement du territoire »	Picardie (Amiens)	28 juin 2012	23
		Groupe de travail « insertion environnementale et paysagère » et « fonctionnalités, service et aménagement du territoire »	Ile-de-France (Roissy-en-France)	28 juin 2012	13

Les deux premières vagues de concertation territoriale ont donc été constituées sur le même modèle. La vague 3 a été l'occasion de réunir, par région, les deux groupes de travail « insertion environnementale et paysagère » et « fonctionnalités, services et aménagements du territoire » de manière à partager le résultat de l'analyse multicritère de manière transversale.

Chaque réunion de travail (intercommunales, comme ateliers thématiques) a fait l'objet d'un compte rendu synthétique des échanges. Plusieurs participants ont souligné la qualité des comptes rendus qui n'a jamais été remise en cause. Seules deux remarques ont été formulées sur l'ensemble des seize comptes rendus diffusés: une demande de précision de l'EPA Plaine-de-France lors de la vague 2 ainsi que, lors de la vague 3, la demande de la commune de Villeron que soit retranscrite plus clairement son opposition au projet.

Afin d'effectuer une restitution complète de chaque vague de concertation, les participants ont reçu les trois comptes rendus des réunions s'étant tenues dans la même région en vagues 1 et 2 (réunion intercommunale, groupe de travail sur les services et groupe de travail sur l'insertion).

Lors de la vague 2, pour que les parties prenantes territoriales aient une vision globale de l'avancement de la concertation dans les deux territoires, le compte rendu de la réunion similaire tenue dans l'autre région (Picardie/Val-d'Oise) leur a été adressé.

Réseau Ferré de France a également transmis aux participants les supports de présentation diffusés au cours des réunions, comportant cartes et résultats d'études.

1.2.3. L'information et la participation du public

Le dispositif d'information

Le site Internet

Un site Internet dédié au projet (www.roissy-picardie.fr) a été mis en ligne le 20 janvier 2012. Alimenté au fur et à mesure de l'avancement des études, il comporte plusieurs rubriques d'information sur le projet, ainsi qu'un formulaire permettant aux internautes de déposer leurs questions, avis, remarques ou propositions sur le projet.



Le site offre également la possibilité de télécharger de nombreux documents relatifs au projet :

- l'ensemble des documents du débat public: dossier du maître d'ouvrage, synthèse du dossier, compte rendu et bilan de la Commission nationale du débat public...
- les documents édités dans le cadre de la concertation en phase d'études préalable à l'enquête publique: charte de la concertation, mode d'emploi de la concertation, lettre de

mission du garant de la concertation, dépliant d'information

- les cartes de la zone d'étude du projet, ainsi que les cartes des zones de passages possibles et préférentielles
- les présentations et verbatim des trois réunions publiques

De janvier à fin août 2012, plus de 5 500 visiteurs ont consulté le site.

Le dépliant d'information

Le dépliant d'information (format A5, 3 volets + carte T) est un document synthétique de présentation du projet et de la phase d'études et de concertation préalable à l'enquête d'utilité publique.

Document-clé de l'étape 1, il donne toutes les informations sur le projet: les caractéristiques du projet, une carte de la zone d'étude du projet, une carte des zones de passages, le calendrier, l'avancement des études, le dispositif de concertation...

Au mois de mai, 5 000 dépliants ont été mis à la disposition du public dans les mairies (51), sous-préfectures et commu-

nautés d'agglomération et les gares (19) concernées par le projet, ainsi que sur les lieux des réunions publiques. Le document est également téléchargeable sur le site Internet du projet.

Le dépliant d'information du projet comprend une carte T prédécoupée permettant de transmettre directement à Réseau Ferré de France, questions, avis ou remarques sur le projet, les études ou la concertation.

À la fin du mois d'août 2012, 23 remarques et 14 questions sont parvenues à RFF. Elles ont chacune reçue une réponse personnalisée. À noter également que 9 cartes T sont parvenues avec une pétition de la commune d'Épiais-lès-Louvres contenant 50 signatures.

ECOPLU
ZON D'AMÉNAGEMENT
URBAINE

Liaison Roissy-Picardie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
MISSION ROISSY-PICARDIE
AUTORISATION 65143
59048 LILLE CEDEX

Une élaboration progressive

LA LIGNE NOUVELLE DE JONCTION
Cinq à sept kilomètres de ligne nouvelle relient la LDV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil-Amiens.

L'OPTIMISATION DU RÉSEAU EXISTANT
Afin de garantir la performance et la régularité des futurs trains Roissy-Picardie, comme des services existants depuis ou vers la gare de Paris Nord, les études retiennent des principes d'exploitation et définissent des aménagements nécessaires sur la ligne Paris-Creil-Amiens:

- Deux voies existantes observées à la circulation des RER D.
- Une refaçon est en cours sur les modalités de recroisement de la ligne nouvelle à Surberies-Rosay et Louvres, sur la base d'une quarantaine de scénarios de configuration de voies existantes gares d'Orly, de Marly-lez-Liège et de Chartres, en fonction des aménagements des voies de Creil-Amiens.
- La gare Aéroport CDG TDV recevra deux quais supplémentaires pour accueillir les TER* et permettre son développement sur la ligne.

Le choix de la zone de passage préférentielle (ZPP) pour la ligne nouvelle et les aménagements nécessaires sur Paris-Creil Feront l'objet d'une décision ministérielle prévue à l'automne 2012. Réseau Ferré de France définit les études, et de manière concertée, un tracé de référence et les mesures d'insertion associées avec la même exigence de qualité environnementale que sur les lignes à grande vitesse les plus récentes.

POUR ALLER PLUS LOIN
Retrouvez la description des zones de passage et des aménagements potentiels sur le réseau existant sur le site www.roissy-picardie.fr (rubrique « les études »).

Performance et respect de l'environnement

DES ÉTUDES AU PLUS PRÈS DES TERRITOIRES

- Les études économiques, qui évaluent les horaires des TER* et TDV* et évaluent les besoins en aménagements sur les lignes existantes.
- Les études techniques et environnementales des aménagements.

LA CONCERTATION, UN TRAVAIL PARTICIPATIF

L'implication forte des collectivités territoriales, des acteurs socio-économiques, du monde associatif et du public contribue le gain de flexibilité des projets ferroviaires. Environnement et insertion, enjeux agricoles, services, fonctionnalités, aménagements de gares, intermodalité, la démarche de concertation sur le projet Roissy-Picardie vise à **informer, échanger, recueillir les avis et les propositions pour définir progressivement un projet partagé.**

Pour plus d'informations, le site Internet du projet est à votre disposition: www.roissy-picardie.fr

QUI FINANCE LE PROJET ?
Les études du projet Roissy-Picardie sont financées par l'Etat, l'Union européenne, les Régions Picardie et de France, et Réseau Ferré de France. Cela est le résultat de la concertation et de la décision ministérielle de 2008 lors des études préparatoires au débat public.

L'ESSENTIEL DU PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE, Direction régionale Nord - Pas-de-Calais et Picardie
Mission Roissy-Picardie - Tour de Lille - 1^{er} étage - 100, boulevard de Turin - 59777 Eurasille
www.roissy-picardie.fr

Une nouvelle liaison pour faciliter vos déplacements

Mieux relier une grande partie de la Picardie au réseau à grande vitesse, faciliter l'accès au rôle de Roissy - Creil l'ambition de la future liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le projet consiste à relier, au nord de Roissy, une ligne nouvelle de jonction de 3,7 kilomètres entre la ligne classique Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse qui dessert la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TDV (CDG TDV). Ceci s'accompagne d'aménagements sur le réseau existant, principalement en gare de Roissy et entre la ligne nouvelle et Creil.

L'ORIGINALITÉ DU PROJET: proposer un double service TDV* et TER* pour répondre à tous les besoins de déplacements.

- La liaison améliorera les voyages à destination des principales métropoles régionales (Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes), grâce à la mise en place de nouveaux services TDV* directs depuis Amiens, Creil et la gare Aéroport CDG TDV.
- Ce qui signifie d'être travaillé comme de prendre l'auton ou le TDV, les trajets vers Roissy en TER* seront rapides et confortables pour les habitants du nord-est du Val d'Oise et de la Picardie.

Roissy-Picardie s'inscrit dans la réalisation des objectifs fixés par le **Genelle Environnement**:

- Il améliore la connexion des capitales régionales entre elles et avec la région Ile-de-France.
- Il renforce l'intermodalité entre le train et l'aéron.
- Grâce aux correspondances TDV* TER* en gares de Creil et d'Amiens, le réseau existant participe également à la diffusion de « vertes grande vitesse ». Roissy-Picardie rejoint ainsi le réseau « classique » et « grande vitesse ».
- Cette ambition à la fois régionale et nationale est aussi la vôtre. Partageons-la!

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET ROISSY-PICARDIE

Année	Événement
2010	Phase d'études préalable à l'enquête d'utilité publique
2011	CONCERTATION DU PROJET
2012	OUVERTURE
2013	OUVERTURE
2014	OUVERTURE
2015	OUVERTURE
2020	OUVERTURE

De nouveaux services TDV* et TER*

- Les TDV* circuleront sur la ligne classique Amiens-Paris à la vitesse actuelle d'exploitation (160 km/h).
- Les TDV* emprunteront ensuite la ligne nouvelle de jonction (jusqu'à 160 km/h maximum) pour se raccorder sur la LDV d'interconnexion.
- Les passagers pourront ainsi profiter du réseau à grande vitesse vers les différentes destinations nationales.
- Les TDV* desserviront directement Amiens et Creil (ils seront accessibles depuis les autres territoires picards (Reims, Compiègne, Cergy, Châlons et Saint-Quentin...)) et depuis le Haut Val d'Oise (Pierrefitte, Beaumont-sur-Oise, Breteuil-sur-Orn...), via des correspondances avec les TER* Picardie ou la ligne du Transilien*.

À la clé, des gains de temps parcoures importants (30 minutes en moyenne) sans l'inconvénient du changement de gare dans Paris.

En parallèle, des services TER* équiènt entre Creil et la gare Aéroport CDG TDV assurent une desserte plus fine du sud de l'Oise et du nord-est du Val d'Oise.

- Au stade actuel des études, des arrêts intermédiaires sont prévus à Charilly et à Surberies-Rosay. Dans le cadre de l'option de passage sud de la ligne nouvelle, la gare de Louvres pourra également être desservie.
- Des correspondances seront aussi assurées en gare Aéroport CDG TDV avec les Transports Franciliens RER B, Métro Grand Paris Express et avec le CDG Val, pour accéder facilement à d'autres secteurs de l'aéroport.

LIASON ROISSY-PICARDIE: la zone d'étude du projet

QUELQUES EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS

Service	Temps de parcours
TER* (Amiens - Paris)	1h 25
TDV* (Amiens - Paris)	1h 15
TDV* (Amiens - Paris) + TER* (Paris - Roissy)	1h 45
TDV* (Amiens - Paris) + TER* (Paris - Roissy) + TER* (Roissy - Aéroport)	1h 55

SOYEZ ACTEURS DU PROJET... EXPERIMENTEZ-VOUS !

La démarche de concertation préalable à l'enquête d'utilité publique est ouverte à tous les citoyens. Vous pouvez participer à la concertation en remplissant un questionnaire et en envoyant votre réponse à :

Roissy-Picardie
Mission Roissy-Picardie
Tour de Lille - 1^{er} étage - 100, boulevard de Turin - 59777 Eurasille
Téléphone : 03 20 39 10 00
Email: mission.roissy-picardie@rff.fr

Nous vous remercions de votre implication et nous espérons que vous serez acteurs du projet Roissy-Picardie.

Le projet Roissy-Picardie est financé par l'Etat, l'Union européenne, les Régions Picardie et de France, et Réseau Ferré de France. Cela est le résultat de la concertation et de la décision ministérielle de 2008 lors des études préparatoires au débat public.

La presse, relai de l'information du public

Quatre communiqués de presse ont été diffusés au cours de l'étape 1 :

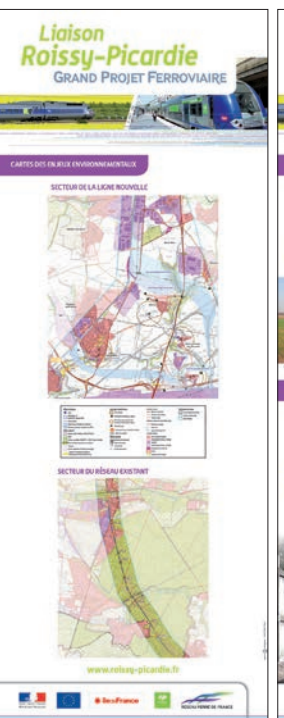
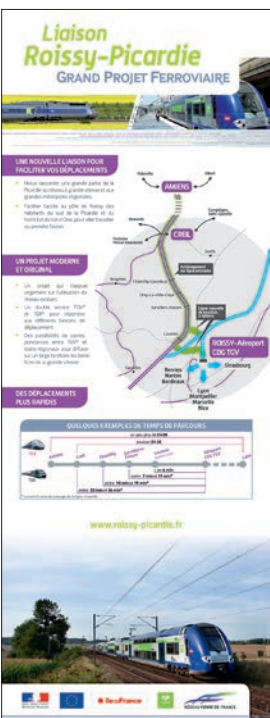
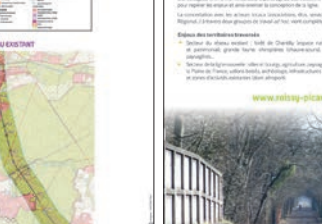
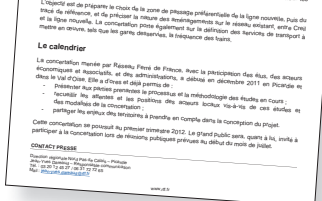
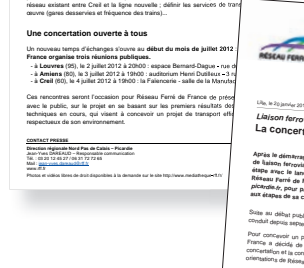
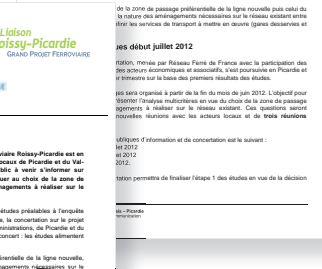
- le 14 septembre 2011 pour annoncer le lancement des études et de la concertation par le comité de pilotage (COFIL) du projet
- le 20 janvier 2012 pour annoncer le lancement de la concertation et du site Internet
- le 16 mai 2012 afin d'évoquer le dispositif de concertation à destination du public: la tenue de réunions publiques à l'été et la mise à disposition du dépliant d'information
- le 28 juin pour préciser la tenue des réunions publiques (dates, heures, lieux)

Les médias régionaux ont régulièrement relayé l'information. Entre le mois de septembre 2011 (début de l'étape 1) et le mois de juillet 2012, 63 retombées ont été comptabilisées (toutes sources confondues). Les principales sources sont: *Le Courrier picard*, *Le Parisien* (éditions Oise et Val-d'Oise), *RoissyMail*. Les autres sources étant: *Vonews*, *JDA Métropole*, *L'Union L'Ardennais*, *France Bleu Picardie*, *France 3 Picardie*, *Creil maintenant!*, *Le Figaro*, *proxinews.com*...

Les panneaux d'exposition

Une exposition, composée de cinq panneaux présentant le projet, les études et la concertation a été installée dans les lieux des réunions publiques organisées début juillet 2012.

Ces cinq modèles de panneaux pédagogiques ont pour objectif d'offrir une vue d'ensemble synthétique du projet à ceux qui souhaiteraient s'informer. Ces expositions apportent de l'information préalable au démarrage des réunions publiques.



Le dispositif de participation

Les réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées dans les départements concernés par la concertation :

- Val-d'Oise : réunion à l'espace Bernard-Dague de Louvres, le 2 juillet 2012
- Somme : réunion à l'Auditorium Henri Dutilleul d'Amiens, le 3 juillet 2012
- Oise : réunion à la Faïencerie à Creil, le 4 juillet 2012

Animée par un modérateur et en présence de la garante de la concertation, chaque réunion a fait l'objet d'une information par affichage (750 affiches diffusées dans les mairies et commerces de proximité), par Internet (site Internet du projet et bannières sur les sites du *Courrier picard*, du *Parisien*, de *RoissyMail*, ainsi que sur le navigateur Google) et via les journaux d'information des municipalités (*JDA Métropole, Creil Maintenant!*).

Les réunions ont permis de présenter l'avancée des études et en particulier le résultat de l'analyse multicritère établie par les bureaux d'études en vue du choix de la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle et de recueillir l'avis du public.

Leur déroulement a permis d'alterner présentation du maître d'ouvrage, expression d'acteurs du territoire ayant participé à la concertation depuis fin 2011 et échanges avec le public. Les trois réunions ont rassemblé environ 350 personnes.

Le contenu des réunions publiques est détaillé dans la partie « Les observations recueillies ».



➤ Réunion publique à Louvres

2 LES CONTRIBUTIONS DES ACTEURS ET DU PUBLIC

2.1. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION : TENEUR GÉNÉRALE DES ÉCHANGES ET OBSERVATIONS RECUEILLIES

La concertation de l'étape 1 s'est déroulée suivant le processus et le dispositif proposé à l'automne 2011. La tonalité des différentes réunions a été marquée par la vision contrastée du projet entre la Picardie et le Val-d'Oise. Dans ce territoire, une opposition de principe s'est avant tout manifestée de la part des élus de la Communauté de communes Roissy-Porte de France (CCRPF). Si l'utilité de la concertation a pu être contestée en Val-d'Oise, la transparence des informations données par Réseau Ferré de France n'a pas, en revanche, été remise en cause.

2.1.1. L'entrée des acteurs dans le processus de concertation

Un an après le débat public de 2010 marqué par leur forte mobilisation en faveur du projet, les parties prenantes picardes sont entrées avec intérêt dans le processus de concertation proposé par Réseau Ferré de France. Le début de la concertation a été abordé avec la satisfaction de constater que le projet avançait et le souhait d'obtenir le plus d'informations possible et de préparer au mieux l'arrivée de la liaison Roissy-Picardie.

En Val-d'Oise, la plupart des élus de la Communauté de communes Roissy-Porte de France ont abordé la concertation avec le sentiment que leur territoire était sorti lésé du débat public. Ils estiment, d'une part, que Roissy-Picardie ne répond pas aux besoins de transports du territoire. D'autre part, ils considèrent que la relance du projet de Barreau de Gonesse dans sa forme actuelle, c'est-à-dire en l'absence de raccordement vers le nord, ne les dessert pas directement. Les élus ont toutefois accepté de participer au dispositif de concertation proposé par RFF, tout en indiquant, d'emblée, qu'ils resteraient solidaires dans leur opposition au projet et qu'ils n'exprimeraient pas de préférences sur la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle.

Les autres acteurs de ce territoire francilien (responsables associatifs, économiques, organismes publics...) ont abordé les premières réunions de concertation avec une posture attentive aux informations et à la méthode délivrées par RFF.

2.1.2. La vague 1 de concertation

Les réunions ont eu pour objectif d'installer les groupes de travail « services » et « insertion, environnement, paysage ». Axée sur le partage du processus d'études et de concertation, ces premières réunions ont aussi permis d'approfondir la méthodologie de l'analyse multicritère, qui sert de support principal aux études jusqu'à la proposition d'une zone de passage préférentielle pour la ligne nouvelle.

Les réunions de la vague 1 se sont déroulées dans un climat constructif et serein, hormis la réunion intercommunale du Val-d'Oise où les échanges furent courtois mais tendus. Les parties prenantes ont pu intégrer ce qui leur était proposé par le maître d'ouvrage en termes d'enrichissement de cette phase de conception du projet.



→ Réunion de concertation à Vémars

En Picardie, les premières questions ont porté sur la nature des aménagements à prévoir sur le réseau existant pour garantir la circulation des trains dans de bonnes conditions. L'allègement du trafic routier en Val-d'Oise a très vite été mentionné comme un atout du projet en faveur de l'Ile-de-France.

En Ile-de-France, le clivage s'est très vite affirmé, les positions les plus marquées venant des élus de la CCRPF et de la profession agricole plus particulièrement concernée par les impacts potentiels du projet.

Au-delà des aspects d'insertion environnementale, c'est l'utilité même du projet (perçu la plupart du temps, dans une vision limitée, à sa fonction domicile-travail) et son inadéquation supposée aux besoins des salariés (difficulté d'accès aux emplois depuis la gare CDG TGV, horaires de travail

décalés) qui ont été évoquées par les élus. Les échanges au sein des groupes de travail se sont avérés plus tournés vers la recherche de l'optimisation de la fonction val-d'oisienne du projet.

Bien que cette question ait été tranchée lors du débat public, la revendication de réétudier la fusion de Roissy-Picardie avec le Barreau de Gonesse a été exprimée par les élus et la profession agricole. Parallèlement, la demande de « compensations » pour le territoire en termes d'amélioration des transports a été évoquée par certains élus.

Toutefois, dans les différentes réunions, en Val-d'Oise comme en Picardie, le travail d'identification des enjeux à prendre en considération dans la recherche des solutions d'infrastructure – effectué sur cartes – a bien fonctionné et a favorisé le dialogue.

À noter aussi que durant cette période, la concertation avec la profession agricole (initiée avec les responsables professionnels très en amont, avant même l'engagement de la phase EP EUP et commune avec le projet de Barreau de Gonesse) s'est concrétisée par la signature en janvier 2012 avec les Chambres d'agriculture et les Fédérations d'exploitants d'Ile-de-France et de l'Oise d'une convention définissant les modalités d'échanges durant la phase EP EUP.

2.1.3. La vague 2 de concertation

Comme en vague 1, la vague 2 de concertation a donné lieu à six réunions, en février et mars 2012, complétées d'une réunion avec la profession agricole et de plusieurs rendez-vous avec des élus.

L'ordre du jour des réunions intercommunales et des groupes de travail a principalement porté sur l'avancement des études de définition du projet de transport et sur les premiers résultats des études techniques et environnementales.

Il a été aussi rendu compte de la collecte des données environnementales, de la cartographie des enjeux bruts, des investigations écologiques sur la faune et la flore, et des premières études acoustiques. Les groupes de travail ont inclus un point spécifique sur l'avancement des études agricoles.

RFF a présenté les zones de passages possibles pour la ligne nouvelle et les modalités de réalisation des aménagements potentiellement nécessaires sur le réseau existant.

L'avancement des études et les premières représentations des zones de passage ont permis à chacun d'entrer véritablement dans le projet. Les demandes d'information complémentaires qui ont jalonné les réunions en sont la manifestation.

Les échanges avec les élus du Val-d'Oise se sont inscrits dans une ligne d'apaisement, indépendamment de l'absence de plusieurs élus rencontrés postérieurement par RFF. À la bonne qualité des échanges se sont ajoutées une écoute et une curiosité notables, ce qui donne une bonne indication de la consistance des informations diffusées.

La réunion agricole d'Ile-de-France s'est déroulée dans une ambiance plus tendue, la profession réagissant fortement à la présentation des zones de passage sud, les études ayant mis en évidence l'impossibilité d'un jumelage strict avec la Francilienne, tel qu'il était espéré.

En Picardie, dans un contexte de problèmes de qualité des services ferroviaires en début d'année 2012, les déclarations ont surtout visé à énoncer des craintes à propos de la capacité de Réseau Ferré de France à insérer les nouveaux services dans de bonnes conditions.

2.1.4. La vague 3 de concertation*

Les réunions ont été consacrées à la présentation des résultats de l'analyse multicritère et la formulation de la proposition du maître d'ouvrage en vue du choix de la zone de passage de la ligne de jonction. Une présentation plus précise des études des besoins d'aménagement sur le réseau existant a aussi permis de recueillir des réactions et remarques concrètes de la part des acteurs. La vague 3 a par ailleurs permis de considérer le projet Roissy-Picardie à une échelle plus « interterritoriale ».

En présence du président de l'intercommunalité et du député-maire de Gonesse, les communes les plus directement concernées de la CCRPF étaient représentées le plus souvent par plusieurs élus. À l'approche de la décision ministérielle sur le choix de la zone de passage, les élus ont de nouveau – mais de manière plus pressante – exprimé leur opposition de principe au projet; le député indiquant qu'il saisirait le ministre pour demander un réexamen complet du dossier.

La présentation de l'analyse multicritère et de la proposition de RFF en vue du choix de la ZP n'est pas, finalement, le sujet qui a fait le plus débat. L'opposition des élus locaux de Vémars et Villeron (communes les plus concernées par la ZP Centre-Nord proposée par RFF) a traduit une inquiétude sur les impacts potentiels du projet sur le cadre de vie. L'enfouissement de la ligne dans le secteur de Vémars/Villeron a été demandé et RFF a pu expliquer le surcoût hors de portée qui serait lié. Surtout, Réseau Ferré de France a indiqué que la configuration de la ZP Centre-Nord laisse des marges de manœuvre pour insérer la ligne bonne à distance des zones habitées, tout en maîtrisant les impacts.



→ Réunion de concertation à Louvres

La réunion a été pour les élus de la CCRPF l'occasion de rappeler leur demande en termes de réponses concrètes d'amélioration des conditions de transport pour les habitants de leur territoire (RER D, raccordement nord du Barreau de Gonesse).

Les groupes de travail ne se sont pas inscrits dans cette ligne d'opposition, même si la participation a été moins forte que lors des vagues précédentes. La présentation de la démarche engagée par RFF avec les agences d'urbanisme d'Ile-de-France, du sud de l'Oise et d'Amiens – chargées de réfléchir aux enjeux du projet en terme de dynamiques urbaines et d'aménagement du territoire aux échelles interrégionale, régionale et locale – a vivement intéressée les participants, associations comme acteurs économiques. Le souhait d'un dialogue renouvelé avec les acteurs picards a été formulé à la fin de la réunion de travail du 28 juin.



→ Réunion de concertation à la CCRPF

En Picardie, l'ambiance studieuse des réunions n'a pas empêché certaines interrogations de s'affirmer, à la faveur de l'avancement des études notamment :

- sur le caractère suffisant des aménagements étudiés pour insérer les futurs services Roissy-Picardie sans dégrader les services actuels
- sur l'aménagement des gares de Creil ou Chantilly plus particulièrement en perspective des flux nouveaux

Ces questionnements traduisent toutefois une appropriation bienveillante du projet par les acteurs territoriaux.

L'opposition réaffirmée du Val-d'Oise a amené de nombreux participants picards à réfléchir aux conditions d'un rapprochement avec le Val-d'Oise en vue de définir des solutions communes.

** Le contenu des réunions publiques est détaillé dans la partie « Les observations recueillies ».*

2.2. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES EN ILE-DE-FRANCE

2.2.1. Les observations sur le projet de services et d'aménagement du territoire

Dès le début de la concertation, et bien que cela ait été tranché par le débat public et la décision de Réseau Ferré de France, la fusion de Roissy-Picardie avec le Barreau de Gonesse a été présentée par les élus, rejoints par la profession agricole, comme une alternative répondant aux besoins de déplacements des Val-d'Oisiens et des Picards.

Si les élus ont continué à demander avec force l'option du débranchement nord du Barreau de Gonesse, la présentation de l'avancement de l'étude sectorielle du STIF, lors de la réunion du groupe de travail « services » de Louvres du mois de mars, a montré aux acteurs locaux la prise de conscience des institutions chargés des transports (depuis le débat public Roissy-Picardie notamment) face aux difficultés actuelles de déplacement en transport en commun dans le secteur de Roissy. Même si cela a été jugé encore insuffisant aux yeux des participants, la présentation du STIF a mis en évidence la convergence des réflexions sur l'amélioration des transports autour de Roissy.

Les conditions de fonctionnement du RER D ont été très souvent évoquées par les participants à la concertation et notamment par les usagers lors de la réunion publique de Louvres en juillet. Sa modernisation/fiabilisation est considérée comme prioritaire sur tout autre projet de développement. Tout en rappelant cela, les représentants des usagers ont adopté durant toute la concertation une attitude pragmatique qui, sans remettre en cause l'opportunité du projet, a consisté à défendre les possibilités de synergie entre le RER D et les futurs services Roissy-Picardie *via* les correspondances possibles.

Lors de la vague 1, l'opportunité et la faisabilité d'une gare nouvelle dans le secteur de Marly-la-Ville et Villeron desservie par les services Roissy-Picardie et le RER D a été évoqué par certains élus. En l'absence de projet d'urbanisation dans ce secteur situé à mi-chemin entre les gares de Survilliers-Fosses et de Louvres distantes de 6 km, une zone de passage a donc été recherchée par RFF. Il s'agit de permettre l'implantation de cette gare au plus près de l'éco-quartier de Louvres-Puiseux. En vague 2, RFF a eu l'occasion d'expliquer qu'il était techniquement possible d'envisager une implantation au mieux à 700 mètres environ de la limite nord de l'éco-quartier, mais avec en corolaire un tracé de la ligne nouvelle situé à la limite sud de la zone de passage Centre-Sud, donc au plus près de Villeron et en bordure immédiate de la ZAC des Vergers Saint-Germain (en projet). La demande de création d'une gare nouvelle n'a pas été réitérée après la présentation de ces éléments en concertation.

De même, l'intérêt de la desserte de Louvres rendue possible par l'option sud, évoqué par plusieurs participants et par le grand public *via* les cartes T, a été mis en rapport avec les impacts potentiels des aménagements nécessaires. La crainte était finalement plus forte dans l'esprit des responsables locaux.

D'autre part, des voix se sont élevées pour demander l'arrêt des TER® Picardie vers Paris-Nord à Survilliers-Fosses et

Louvres. Tout en évoquant les difficultés probables posées par cette demande (problème de capacité de la ligne Paris-Creil, charge des TER® Picardie, déplacement de l'effet de « seuil » du temps de parcours entre TER® et RER sur Gousainville...), RFF s'est dit à la disposition des deux autorités organisatrices des transports (Région Picardie et STIF) si elles souhaitaient l'étudier.

En Val-d'Oise, la vision du projet Roissy-Picardie s'est souvent limitée à la fonction domicile-travail pour les habitants de Picardie. Cette perception a conduit une partie des acteurs locaux à minimiser, voire nier l'apport que le projet peut représenter pour une partie des habitants de leur territoire (agglomération Fosses, Marly-la-Ville, Survilliers et bien au-delà *via* les rabattements bus et voiture) et son intérêt dans le rayonnement économique du Grand Roissy à une échelle interrégionale mieux structurée.

Cette dimension interterritoriale du projet, mise en évidence au cours de la vague 3 avec l'intervention des agences d'urbanismes, a rencontré un écho favorable lors des réunions thématiques. De même, l'intervention du président délégué de la CCI du Versailles-Val-d'Oise-Yvelines a permis de rappeler que l'avenir du Grand Roissy Économique s'appuiera aussi sur les salariés de la Picardie et sur l'offre de logement de la Picardie.

2.2.2. Les observations sur le projet d'infrastructure

La ligne nouvelle

Lors de la vague 3 et à l'annonce de la proposition de RFF en vue du choix de zone préférentielle de passage (Centre-Nord), la perspective de création de la ligne nouvelle sur quelques kilomètres a suscité des craintes chez les élus et des habitants des communes de Vémars et de Villeron. Les inquiétudes se rapportent plus aux impacts sur le cadre de vie dans un secteur où plusieurs grandes infrastructures de transport sont déjà implantées. Les craintes portent principalement sur les effets acoustiques et la demande d'un enfouissement partiel ou total de la ligne de jonction a donc été faite (cf. 2.1.4. La vague 3 de concertation).

Les impacts sur l'environnement ont été surtout abordés au sein du groupe de travail « insertion ». L'enjeu du maintien des continuités écologiques y a été plus particulièrement évoqué. Toutefois, ce sont bien les enjeux sur le cadre de vie et l'agriculture qui ont concentré les préoccupations.

La profession agricole a souligné l'impact potentiel sur l'activité agricole de ce secteur de la Plaine de France, qui est sujet à une forte pression foncière du fait du dynamisme économique autour de Roissy (nombreux développements de zones d'activités par les collectivités, projets d'extension urbaine). Toutefois, la profession n'a pas contesté les analyses menées par la Safer Ile-de-France pour RFF qui concluent que la ZP Centre-Nord est la moins défavorable pour l'agriculture.

Tout au long de la concertation, des points de crispation, tels que l'impact paysager de la ligne de jonction (Plaine de France, vallon d'Orville, abords de Vémars et Villeron) où les mesures antibruit sont présumées inefficaces sur le terrain, ont été mis en évidence. En dépit des engagements renouvelés de RFF – s'appuyant sur des exemples récents de LGV –, la capa-

cité à garantir une intégration environnementale efficace a été mise en doute. Les acteurs locaux (Vémars) estiment que l'intégration de la LGV Nord n'a pas répondu aux attentes. Les impacts paysagers du franchissement supérieur des LGV existantes, du vallon de la Michelette et de l'A1, ont été pointés comme des risques.



→ Réunion de concertation à Épias-lès-Louvres

Même si cela n'a pas donné lieu à des prises de parole « officielles », l'orientation de Réseau Ferré de France en faveur de la zone de passage Centre-Nord a été peu contestée en tant que telle, ce qui donne une bonne indication de l'abondance et de la précision des études. En revanche, la préférence du maître d'ouvrage a conduit les élus de la CCRPF à évoquer le manque d'utilité de la concertation et le caractère attendu de l'orientation proposée pour la zone de passage.

De son côté, l'association Val-d'Oise Environnement a défendu une position éloignée de celle des élus, estimant que les études – notamment les études agricoles conduites par la Safer Ile-de-France – avaient apporté des éléments précis sur les avantages et inconvénients respectifs des différentes zones de passage. Au final, Val-d'Oise Environnement a indiqué qu'elle avait initialement eu un *a priori* en faveur de l'option sud, mais qu'elle ne conteste pas désormais les éléments d'évaluation nouveaux, qui jouent en faveur des zones de passage Centre.

Les aménagements sur le réseau existant

Les conditions de l'aménagement du réseau existant ont également milité en faveur des ZP Centre. Le raccordement de la ligne nouvelle à l'axe Paris-Creil dans le secteur de Marly-la-Ville/Fosses a suscité peu de débat et ce, quelle que soit l'option de raccordement (sur les voies directes ou par un prolongement avec des voies nouvelles jusqu'à la gare de Survilliers-Fosses). Le fait que les aménagements se situent dans les emprises ferroviaires et dans un environnement industriel l'explique pour beaucoup. Néanmoins, des questions restent posées par la Ville de Fosses quant aux modalités de desserte des futurs « quais Roissy-Picardie ». Les conséquences sur le pôle gare et sa fréquentation dans la perspective des services TER® vers Roissy ont alimenté les interrogations. Ces questions seront au cœur de la concertation en étape 2 des études.

En revanche, pour les ZP sud, les modalités de raccordement (relativement contraintes) de la ligne nouvelle au sud de Louvres et les conséquences des aménagements pour la traversée de l'agglomération ont été sources d'inquiétudes pour les élus. Ces derniers ont considéré que les impacts potentiels seraient supérieurs à l'avantage que constitue la desserte de la gare par les TER® Roissy-Picardie.

Par ailleurs, indépendamment du projet, il est à noter que la réunion agricole de fin novembre a fait émerger la colère de plusieurs agriculteurs au sujet du mauvais entretien des abords des voies ferrées. Il s'agit en particulier des dégâts causés aux cultures par les lapins qui trouvent refuge dans les talus ferroviaires. Sous l'égide du sous-préfet de Sarcelles, une réunion a été organisée début février sur ce sujet. Cette démarche rassemblant l'État, RFF et son gestionnaire délégué SNCF Infra, les maires et la profession visait à améliorer la gestion de ce fléau. Si celle-ci doit encore apporter ses premiers résultats, la prise en compte de cette problématique va dans la bonne direction. Pour Roissy-Picardie, cette préoccupation devra être prise en compte dans la suite de la conception du projet et ses futures emprises ferroviaires.

2.3. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES EN PICARDIE

2.3.1. Les observations sur le projet de services et d'aménagement du territoire

Sur la consistance des futurs services Roissy-Picardie

Tout au long de la concertation, le soutien au projet fut unanime et constamment réaffirmé. Cela n'a pas empêché certaines interrogations de se faire jour, tant en termes d'infrastructures (réseau existant) qu'en termes de services. L'attachement au double service TAGV + TER® (décidés à l'issue du débat de 2010), jugé clairement complémentaire, s'est de nouveau exprimé*.



→ Réunion de concertation à Senlis

Le premier enseignement réside dans l'importance relative portée au temps de parcours. Les parties prenantes de Picardie n'ont jamais demandé que soit recherché le projet le plus rapide. C'est bien sur la régularité et la robustesse dans l'ex-

ploitation des futurs services, comme des services existants, que la demande se porte (cf. « Les observations sur le projet d'infrastructure »). Les associations d'usagers ont porté un regard constructif mais vigilant, pointant la nécessité de garantir le bon fonctionnement du système vers Paris et vers Roissy moyennant des aménagements complémentaires suffisants sur l'axe Creil-Paris.

Sur la desserte proposée par les futurs services, on retient plusieurs questions du public (via le site Internet et les cartes T) sur la possibilité de services TAGV et/ou TER® vers l'axe Compiègne-Saint-Quentin. Sur ce point, la Région a indiqué lors de la réunion publique de Creil avoir demandé à RFF d'étudier la possibilité de prolonger un TER® par heure, en heure de pointe, vers Compiègne avec arrêt à Pont-Sainte-Maxence.

D'autre part, la question de l'arrêt des TER® en gare d'Orry-la-Ville/Coye-la-Forêt a également fait l'objet d'échanges. Si les élus des communes n'ont pas formellement revendiqué la desserte directe de la gare, ils ont souhaité que les correspondances entre RER D et TER® vers Roissy (à Survilliers-Fosses) rendent le trajet vers CDG TGV plus pratique. Ces informations ont été données dans les semaines qui ont suivi la vague 2 de la concertation. De son côté, la Région a souhaité que l'arrêt des TER® à Orry soit également étudié.

Les acteurs locaux et les futurs usagers (à travers les cartes T reçues, notamment) ont aussi insisté sur la nécessité de proposer des tarifs adaptés aux trajets quotidiens vers Roissy. La question de l'adaptation du service aux horaires décalés des salariés de Roissy a également été soulevée en Picardie. Il s'agit ici d'inciter les décideurs à concevoir un service (amplitude des horaires) qui permette à un maximum de personnes de choisir le train.

Sur l'articulation avec les services existants

Sur le volet TAGV, comme lors du débat public, plusieurs voix se sont exprimées (Conseil général de la Somme, Agglomération de Saint-Quentin) pour que l'arrivée des TGV® à Amiens ne se fasse pas au détriment de la desserte de la gare TGV Haute-Picardie.

S'agissant de l'articulation avec les TET-Intercités et TER®, au-delà de la question de la régularité, le grand public a d'abord cherché (via les cartes T, en particulier) à être rassuré sur le fait que les services Roissy-Picardie n'entraîneraient pas de diminution de la fréquence des trains Amiens-Paris, Saint-Quentin-Paris ou Creil-Paris. Comme en Ile-de-France, des demandes d'amélioration immédiate de la qualité de service se sont fait entendre.

La mise en place de « bonnes correspondances » entre TGV® et TET/TER® et entre TER® Roissy-Picardie et TER® a également été plusieurs fois mentionnée par les participants.

Les enjeux de développement et d'aménagement du territoire

Les acteurs picards ont fait valoir une prise de conscience forte des enjeux du projet et de la nécessité de s'y préparer : les territoires se projettent déjà dans le « comment optimiser

les bénéfiques du projet ». L'effet de levier du projet a été largement évoqué par les principales collectivités et acteurs économiques.

Meilleur positionnement d'Amiens par une plus forte capacité de partenariat avec les grandes capitales régionales, meilleur accès aux emplois de Roissy pour les habitants de Picardie, nouvelle attractivité résidentielle, diversification économique (tertiaire, économie résidentielle, affaires, tourisme), renforcement du rayonnement des établissements d'enseignement supérieur, renouvellement urbain... toutes ces opportunités ont été exprimées. Les premiers travaux des agences d'urbanisme, mandatées par Réseau Ferré de France, ont confirmé les enjeux, mais aussi les risques: la spéculation foncière et immobilière, la possibilité d'une certaine ségrégation sociale, ou encore le risque d'un développement mal maîtrisé de la périurbanisation. La réflexion engagée dès à présent pour préparer l'arrivée du projet constitue un gage pour réduire ces risques.

Lors des réunions publiques d'Amiens et de Creil, les parties prenantes picardes ont tenu à rappeler l'importance que revêt le projet Roissy-Picardie pour le désenclavement de la région et le développement économique de ses métropoles et de ses villes moyennes (Saint-Quentin, Compiègne, Abbeville...). La rénovation des lignes existantes à partir des étoiles d'Amiens (effective) et de Creil (en cours) est l'un des enjeux de cette redynamisation globale du territoire sous l'effet, notamment, de Roissy-Picardie. C'est pourquoi il a été rappelé aux représentants du Val-d'Oise venus exprimer leurs objections que Roissy-Picardie est soutenu depuis plus de 20 ans par les élus et la population.

En complément des bénéfices attendus en termes d'évitement du transit en gare de Paris-Nord ou de réduction de la saturation routière en direction de Roissy, les projets portés par Amiens et Creil notamment autour des quartiers de gares (logement, économie, culture, enseignement universitaire, tourisme d'affaires...) ont été largement expliqués et défendus. Le prolongement des effets de Roissy-Picardie, en termes d'accès à la grande vitesse, *via* l'électrification de la ligne vers la Côte picarde, a également été développé.

Conscients que la réussite du projet se joue pour partie par un partenariat entre le nord de l'Île-de-France et la Picardie, le besoin d'un dialogue avec les élus du Val-d'Oise s'est fait fortement ressentir en vague 3 (réunions publiques de Creil et Amiens).

2.3.2. Les observations sur le projet d'infrastructure

Les zones de passage de la ligne nouvelle de jonction

Si l'avancement des études sur ce volet a fait l'objet d'une information régulière lors des différentes vagues de concertation, les acteurs de Picardie s'en sont tenus à une attitude attentive, mais non « revendicative », considérant qu'il revenait naturellement aux Val-d'Oisiens d'indiquer la ZP de moindre impact.

La présentation de l'analyse multicritère des ZP et l'annonce de la proposition de RFF ont suscité peu de commentaires, la préconisation apparaissant logique. Le projet étant très attendu, une relative impatience s'est faite sentir au sujet des délais de réalisation affichés pour 2020. Si les élus ne demandent plus une anticipation de cette échéance comme au moment du débat public, ils souhaitent que celle-ci soit respectée et ont fait part de leur vigilance pour la suite.

Les aménagements sur le réseau existant

L'articulation entre les services Roissy-Picardie et les TET/TER® reste un sujet de préoccupation fort des usagers actuels de la ligne. Ils souhaitent que le projet intègre les aménagements nécessaires au bon fonctionnement du système de transport vers Roissy, mais aussi vers Paris.

En cela, les aménagements encore étudiés en vague 3 (voies nouvelles jusque Survilliers-Fosses, quatrième voie à quai à Chantilly, communication en avant gare de Creil) et l'annonce que la mise à quatre voies complète de la section Orry-Chantilly n'était pas nécessaire dans le cadre de Roissy-Picardie ont été bien compris par les élus. En revanche, ils ont paru insuffisants à certains usagers pour garantir la fiabilité du système à l'échéance de mise en services de la nouvelle liaison. La pédagogie sera à poursuivre sur ces sujets complexes et sensibles.

En termes d'insertion, la possibilité de réalisation d'une quatrième voie à quai en gare de Chantilly n'a pas soulevé d'inquiétude particulière, la Ville demandant toutefois un réaménagement de la gare, sa mise en accessibilité complète et la création d'une passerelle utile à la desserte du futur quartier à l'ouest du faisceau.

La concomitance du projet Roissy-Picardie et du projet « Gare, cœur d'agglo » à Creil a été largement débattue en vague 3. La nécessité de croiser les dynamiques est apparue évidente, les élus estimant que la gare de Creil requiert une restructuration complète pour s'adapter aux circulations existantes et futures. Il a néanmoins été compris que le périmètre du projet Roissy-Picardie ne recouvre pas les aménagements de gares, mais qu'il demande une stratégie et des actions d'accompagnement à la hauteur de ce que la liaison pourra apporter.

Ces perspectives ont conduit les élus de Creil et Chantilly (mais aussi les utilisateurs de la gare d'Orry/Coye) à évoquer la question des parkings et du coût que leur extension entraînera. Ce fut l'occasion de rappeler l'importance des projets de multimodalité pour un meilleur accès aux gares (TCSP, BHNS, voies cyclables et abris à vélos, etc.). Il a été noté que cette problématique des aménagements connexes relève de la compétence des collectivités.

Au-delà des projets de réaménagement (gare de Chantilly), des points de vigilance demeurent à l'échelon local: bruit, vitesse, effet de coupure (respect des bio-corridors, clôtures) et, de manière générale, respect du patrimoine et des milieux naturels (faune, flore, zones humides, etc.).

* À l'exception d'une expression singulière lors des réunions publiques s'opposant à la desserte TGV®.

3 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION EN ÉTAPE 1 ET LES PERSPECTIVES POUR L'ÉTAPE 2

3.1. LES APPORTS DE LA CONCERTATION

Au fil de la concertation, Réseau Ferré de France a pu ajuster et orienter ses études selon les remarques et suggestions des parties prenantes.

En matière de services, l'étude des variantes de desserte des TER® (prolongement vers Compiègne, et à un degré moindre arrêt à Orry-la-Ville) est issue de la concertation. Cette réflexion va dans le sens des souhaits exprimés par la Région Picardie et les acteurs territoriaux d'une bonne diffusion des bénéfices du projet.



→ Les panneaux d'information à disposition du public

En Picardie comme en Val-d'Oise, le travail approfondi de recensement et de hiérarchisation des enjeux a associé les acteurs locaux. Il a ainsi permis de s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux des territoires dans la définition des zones de passage possibles et dans l'étude des modalités de réalisation des aménagements sur le réseau existant.

La demande forte des acteurs locaux a conduit Réseau Ferré de France à rechercher les solutions de passage de la ligne nouvelle qui s'éloignent le plus possible des habitations. Sur ce point, la zone de passage Centre-Nord s'est avérée la plus favorable.

Les demandes exprimées au cours des réunions agricoles ont également conduit à rechercher une limitation des impacts sur cette activité majeure en Plaine de France. À la lumière des travaux confiés à la Safer Ile-de-France et des échanges avec la profession, il est apparu qu'une zone de passage Sud risquerait de déséquilibrer des exploitations déjà fragiles, compte tenu de leurs surfaces moyennes.

Les enjeux archéologiques du vallon d'Orville ont été pris en considération, en tenant compte des différentes interventions des associations.

Cependant, dans un contexte de contestation de l'opportunité même du projet qui a perduré jusqu'à la fin de l'étape 1, les réunions avec les élus du Val-d'Oise n'ont pas toujours permis d'approfondir les échanges sur les orientations des études, ce qui est l'un des enjeux de la concertation proposée. Par exemple, les quatre zones de passage proposées par RFF en mars n'ont pas fait l'objet de demande d'ajustements. Cette réalité peut alors donner l'impression d'une concertation qui a été parfois limitée à une information sur l'avancement des études (cf. 3.3. Perspectives pour la concertation en étape 2).

Sur le plan fonctionnel, la concertation a aussi abouti à une vision renouvelée du projet. Les interventions de la CCI Versailles-Val-d'Oise-Yvelines, de la CCI de l'Oise et celles des agences d'urbanisme ont démontré que l'échelle interterritoriale est incontournable. En correspondance avec les enjeux du Grand Roissy, cette échelle montre que certains découpages administratifs apparaissent dépassés par la réalité fonctionnelle des territoires.

Ces présentations ont jeté les bases de réflexions collectives, qui devront être approfondies entre les deux territoires, pour accompagner les effets bénéfiques du projet et en réduire les effets potentiellement négatifs. Des voix concordantes sur la dimension interterritoriale du projet se sont fait entendre dans le Val-d'Oise, lors du groupe de travail « services et insertion » du 28 juin (Roissy-en-France), comme lors des deux réunions publiques tenues à Amiens et Creil.

3.2. ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET CONTEXTE TERRITORIAL À L'ISSUE DE L'ÉTAPE 1 DES EP EUP

La concertation de l'étape 1 s'est déroulée dans un processus itératif avec les études conformément au dispositif proposé à l'automne 2011 et approuvé par la Commission nationale du débat public. Entre novembre 2011 et juillet 2012, plus de vingt réunions de concertation se sont tenues avec les élus, les administrations, les acteurs économiques et associatifs, représentant plus de 320 participations. En outre, trois réunions publiques ont été organisées début juillet réunissant 350 personnes. La tonalité des différentes réunions a été marquée par la vision contrastée du projet en Picardie et en Val-d'Oise.

3.2.1. En Val-d'Oise

La concertation n'a pas permis, à ce stade, de faire évoluer la position des élus du territoire concerné. Leur opposition à Roissy-Picardie traduit d'abord une demande très forte d'amélioration concrète des transports existants sur le secteur (RER D, accès au pôle de Roissy). Ils attendent des contreparties à travers une meilleure prise en compte des enjeux et besoins de déplacement du territoire. L'aboutissement, d'ici la fin de l'année 2012, de la démarche du STIF d'étude sur l'amélioration des transports autour de Roissy est l'un des leviers importants d'un meilleur partage des solutions entre les acteurs des transports et les élus locaux. On voit toutefois se dessiner un dispositif dans lequel :

- ▶ le Barreau de Gonesse assurerait la desserte vers Roissy de la zone dense urbaine au Sud-Ouest
- ▶ Roissy-Picardie desservirait le pôle urbain du Nord-Est (Fosses-Marly-Survilleiers)
- ▶ les secteurs de Louvres et Goussainville bénéficieraient d'une part, de liaisons directes de surface améliorées vers Roissy et d'autre part, de possibilités de correspondances efficaces avec les services ferroviaires précités grâce au renforcement de la fréquence du RER D au Nord

L'expression par les riverains de leurs craintes des nuisances milite pour un engagement rapide des études de tracé qui permettront d'apporter des réponses concrètes en particulier en termes d'acoustique, d'insertion paysagère et d'insertion dans le tissu agricole. Les responsables économiques ont, en revanche, apporté leur soutien au projet, tandis que les associations de défense de l'environnement et d'usagers ont exprimé une position relativement ouverte vis-à-vis du projet.

Toutefois, même si les élus de la Communauté de communes de Roissy-Porte de France ont tenu à affirmer une position solidaire à l'encontre du projet dans sa globalité (comme ils l'avaient annoncé au démarrage de la concertation), la proposition de zone de passage formulée par RFF a sans doute été comprise, à défaut d'être partagée, ce qui était bien l'un des objectifs de la concertation.

3.2.2. En Picardie

En Picardie, la concertation a renforcé le grand intérêt porté au projet déjà exprimé lors du débat public, tout en posant les bases d'une réflexion collective visant à préparer l'arrivée des futurs services TAGV et TER®.

Les premières réponses apportées par la concertation ont alimenté une vision plus large du projet tout en maintenant la vigilance des parties prenantes à l'égard de l'amélioration des services existants et de la bonne articulation avec les futurs services. Les associations d'usagers, relayés par les élus locaux, ont insisté pour que les aménagements sur le réseau existant soient suffisants pour assurer de bonnes conditions de régularité tant pour les trains mis en place sur la nouvelle liaison, que pour les services Amiens/Saint-Quentin – Creil – Paris existants.

La question de l'aménagement et de la modernisation des gares desservies par la liaison a suscité des débats lors de cette concertation. Qu'il s'agisse de remettre à niveau des gares jugées obsolètes (Creil), de réfléchir à comment faire face à la croissance des trafics ou d'imaginer l'intermodalité de demain pour faciliter les conditions d'accès aux gares (Creil, Chantilly, voire Orry-Coye), les acteurs locaux ont insisté sur l'accompagnement du projet Roissy-Picardie, condition de sa pleine réussite.

3.2.3. L'enjeu d'une réflexion interrégionale

La concertation a aussi démontré qu'une réflexion interterritoriale est incontournable à l'échelle des enjeux du Grand Roissy, certains découpages administratifs étant dépassés par la réalité fonctionnelle des territoires. S'agissant des effets du projet sur les dynamiques territoriales, la poursuite de la démarche engagée avec les agences d'urbanisme d'Ile-de-France, d'Amiens et du sud de l'Oise devra favoriser l'émergence d'une réflexion entre les deux territoires pour accompagner les effets bénéfiques du projet et en réduire les effets potentiellement négatifs.



→ Réunion publique à Louvres

3.3. PERSPECTIVES POUR LA CONCERTATION EN ÉTAPE 2

3.3.1. Les enjeux de la concertation en étape 2

L'objectif principal de l'étape 2 sera de stabiliser le programme de l'opération et son coût, préciser la performance attendue et la cohérence des choix, produire l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique.

Pour la ligne nouvelle, sur la base de la zone de passage préférentielle choisie, les études de définition du tracé de référence chercheront à répondre aux objectifs d'insertion suivant :

- ▶ éviter au mieux les impacts potentiels sur le cadre de vie et les activités économiques, en :
 - privilégiant la recherche d'un tracé qui s'éloigne des zones d'habitats de Vémars
 - cherchant à minimiser l'impact sur la structure des exploitations agricoles
 - limitant les prélèvements fonciers sur la future extension de la zone d'activités de Saint-Witz
- ▶ réduire les impacts qui ne pourraient être évités, en :
 - veillant au respect de la réglementation en matière d'acoustique et communiquer en toute transparence sur les niveaux de bruits générés par le projet
 - veillant à l'insertion paysagère de la ligne nouvelle, notamment au niveau des franchissements supérieurs des infrastructures existantes et des sections en remblai attenantes
 - assurant le rétablissement – pas nécessairement en place – des voiries communales, circulations agricoles et circulations douces, de manière à limiter au mieux les impacts sur les déplacements
 - veillant au maintien des continuités écologiques au sein du bois d'Argenteuil
 - minimisant les impacts sur l'hydrologie (franchissements du ru de la Michelette, drainage de la plateforme ferroviaire...)

Concernant les raccordements sur le réseau existant, en fonction des décisions sur les aménagements retenus, il s'agira de préciser les conditions de réalisation et les modalités de desserte de la gare de Survilliers-Fosses en particulier. Pour ce qui concerne la mise à quatre voies de la gare de Chantilly, il s'agira de préciser le tracé.

S'agissant des effets du projet sur les dynamiques territoriales, la poursuite de la démarche avec les agences d'urbanisme devra favoriser l'émergence d'une réflexion interrégionale sur le projet.

Dans ce cadre, la concertation aura un rôle-clé dans l'atteinte de chacun de ces objectifs de conception et d'insertion. La précision accrue des études dans la nouvelle étape permettra d'aborder plus précisément les enjeux du projet et la concertation sur le territoire.

Le dispositif de concertation doit donc évoluer pour s'adapter à ces enjeux de l'étape 2.

3.3.2. Les principes et le dispositif envisagé de la concertation en étape 2

La concertation, mise en place à l'automne 2011, associe l'ensemble des parties prenantes territoriales en Picardie et en Ile-de-France (élus, collectivités territoriales, administrations, organismes économiques, associations – soit au total une centaine d'organismes) et le grand public. Elle est à la fois à reconduire dans ses principes et à adapter dans ses modalités lors de l'étape 2.

Les principes à reconduire sont la transparence, l'équivalence dans les relations avec les acteurs de Picardie et du Val-d'Oise et l'information/la participation de l'ensemble des parties prenantes (« acteurs » et grand public).

Le dispositif devra prendre en compte le choix de la ZPP qui réduit le nombre de collectivités concernées. Le travail à l'échelle intercommunale devra être poursuivi tout en intensifiant la concertation de proximité bilatérale.

Du fait des enjeux fonciers et de la sensibilité des activités agricoles en Plaine de France, l'étape 2 poursuivra la concertation avec la profession dans la phase de définition du tracé en veillant à y associer les agriculteurs concernés ainsi que, en temps utile, les services de la DDT 95 et du Conseil général du Val-d'Oise. La démarche permettra de préparer le processus qui débouchera, le cas échéant, sur la conception d'un aménagement foncier agricole et forestier.

À la différence de l'étape 1 où la concertation a été régionalisée, la recherche d'une concertation à une échelle interrégionale (Picardie - Val-d'Oise) doit être un objectif, particulièrement sur le volet « projet de services ». La démarche confiée aux agences d'urbanisme sera l'un des supports-clé de cette concertation interrégionale.

À côté de l'information du grand public en Picardie et Val-d'Oise engagée en étape 1 (site Internet, dépliant, réunions publiques), la concertation en étape 2 impliquera les riverains de la ligne nouvelle comme ceux concernés par des aménagements sur le réseau existant, par exemple à travers la diffusion d'information ciblée ou la tenue de réunion de proximité.

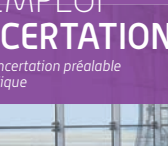

Le mode d'emploi de la concertation



**Liaison
Roissy-Picardie**
GRAND PROJET FERROVIAIRE


Réseau Ferré de France
Direction régionale Nord - Pas de Calais et Picardie
Mission Roissy-Picardie
100 boulevard de Turin - Tour de Lille
59777 Euralille
Tél. +33 (0)3 20 12 32 89 - Fax: +33 (0)3 20 12 45 29
www.rff.fr
www.roissy-picardie.fr


MODE D'EMPLOI de la CONCERTATION

Phase d'études et de concertation préalable
à l'enquête d'utilité publique

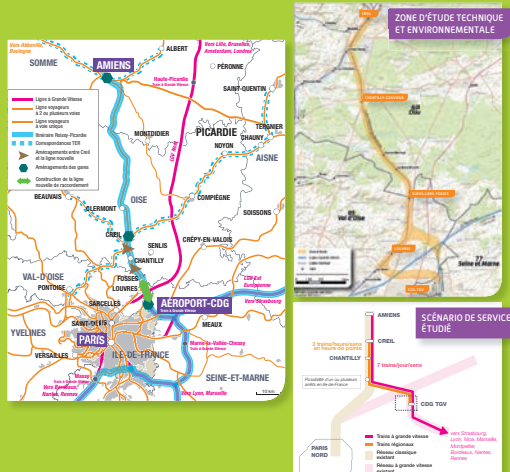




LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE consiste d'une part en la création dans le Val-d'Oise, au nord de Roissy, d'une ligne nouvelle reliant la LCV d'interconnexion à la ligne conventionnelle Amiens-Creil, d'autre part en la réalisation d'aménagements en vue d'accroître la capacité entre Creil et la ligne nouvelle et dans les gares Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV, Creil et Amiens. Ses principaux objectifs sont de :

- raccorder une large partie de la Picardie au réseau à grande vitesse, facilitant les relations avec le reste du territoire national, facteur de développement du transport ferroviaire à longue distance ;
- augmenter la capacité du réseau à grande vitesse grâce au maillage créé ;
- améliorer les déplacements quotidiens vers Roissy, développer l'intermodalité air-fer sur le pôle multimodal et renforcer son attractivité.

Pour cela, il prévoit la mise en place de TGV entre Amiens, Creil, Roissy et, au-delà, vers les grandes capitales régionales, ainsi que des services de trains régionaux entre Creil et la gare Aéroport CDG-TGV, avec des arrêts dans des gares du parcours dans l'Oise et le Val-d'Oise.



OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

Le débat public sur la liaison Roissy-Picardie s'est déroulé du 15 avril au 31 juillet 2010. À l'issue de ce débat et à la lumière du bilan dressé par la Commission nationale du débat public, Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet, a pris la décision de poursuivre les études, en orientant vers un projet permettant les circulations de trains régionaux et de trains à grande vitesse, et en approfondissant l'examen de deux options de passage possibles pour la ligne nouvelle. Réseau Ferré de France s'est engagé à mener cette phase d'études préalable à l'enquête publique en déployant un dispositif d'information et de concertation sur le projet permettant d'associer tous les publics concernés.

Le projet Roissy-Picardie entre aujourd'hui dans une phase déterminante lors de laquelle les grandes caractéristiques du projet doivent être définies. Cette nouvelle phase vise précisément :

- dans un premier temps (2011-2012), à arrêter le programme fonctionnel de l'opération (quels services ?, quelles dessertes ?...), à définir une zone de passage préférentielle pour la ligne nouvelle de jonction entre l'axe Paris-Creil et la ligne à grande vitesse (LGV) d'interconnexion, ainsi que la nature des aménagements nécessaires sur le réseau existant entre Creil et la ligne nouvelle ;
- dans un second temps (2012-2014), à définir un tracé dit « de référence » et les conditions d'insertion pour la ligne nouvelle et à préciser les caractéristiques des aménagements sur le réseau existant, puis à produire le dossier qui sera présenté lors de l'enquête publique.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET ROISSY-PICARDIE

2010	2011-2012	courant 2012	2012-2014	2014-2015	2016-2020	2020
<p>Phase d'études préalable à l'enquête d'utilité publique</p> <p>ÉTAPE 1 Recherche de variantes de tracés regroupées en zones de passage/analyse multicritères</p> <p>• Études préliminaires d'aménagement d'un réseau existant et études de dessertes</p>	<p>FIN D'ÉTAPE 1 SÉLECTION MINISTÉRIELLE</p> <p>• Validation d'un programme fonctionnel</p> <p>• Choix d'une zone de passage préférentielle pour la ligne nouvelle et constatation des aménagements sur le réseau existant</p>	<p>ÉTAPE 2 Définition du tracé de la ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau existant</p> <p>• Choix d'une zone de passage préférentielle pour la ligne nouvelle et constatation des aménagements sur le réseau existant</p>	<p>Enquête publique et déclaration d'utilité publique (DUP)</p>	<p>Études détaillées, acquisitions foncières, travaux et procédures d'homologation</p>		<p>Mise en service</p>

Les études

Les études du projet de liaison Roissy-Picardie seront menées de concert, sur la ligne nouvelle et sur les aménagements du réseau existant. Quatre thématiques d'étude ont été définies, chacune intégrant avec les autres :

- la conception technico-environnementale de l'infrastructure, confiée au groupement de bureaux d'études INGEROP-ARCADIS ;
- la consistence (niveaux de services, dessertes, horaires, modalités d'exploitation...) des futurs services ferroviaires, confiée à INGEROP ;
- les prévisions de trafic et les enjeux pour l'aménagement du territoire, confiées à STRATEC (avec EUROTRANS, sous-traitant pour le volet de prospective territoriale) ;
- l'évaluation socio-économique et le bilan carbone du projet, confiées à SYSTRA (avec ICARE, sous-traitant sur le volet bilan carbone).

Le mode d'emploi de la concertation

POURQUOI CETTE CONCERTATION ?

Réseau Ferré de France a choisi de mettre en place cette démarche de concertation afin d'informer et de recueillir les avis et propositions des acteurs et du public pour la définition progressive du projet, au fur et à mesure de l'avancement des études. Cette démarche doit favoriser l'identification des enjeux, des contraintes et des attentes, pour éclairer et enrichir les orientations de Réseau Ferré de France et les décisions du comité de pilotage du projet.

L'objectif est de préparer le choix de la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle (fin d'étape 1) puis du tracé de référence (présenté à l'enquête publique au sein d'une bande d'environ 500 m de large) et la nature des aménagements sur le réseau existant. La concertation porte également sur la définition des services de transport à mettre en œuvre, ce que l'on appelle les « fonctionnalités » (quelles gares desservir ? avec quelle fréquence ?...).

SUR QUELS SUJETS PORTE LA CONCERTATION ?

- La concertation sur le projet de liaison Roissy-Picardie porte en particulier sur :
- l'insertion de l'ouvrage sur le territoire (ligne nouvelle et aménagement du réseau existant),
 - les fonctionnalités et les services,
 - les aménagements de gares,
 - les effets sur l'aménagement du territoire et l'intermodalité.

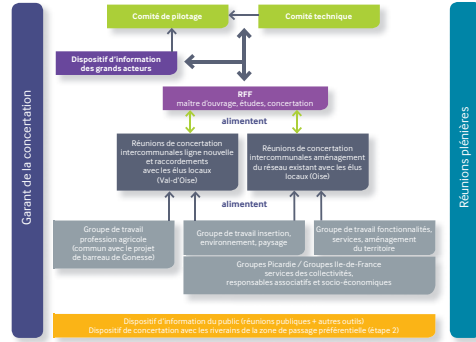
L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION : UNE INFORMATION COMPLÈTE DES PUBLICS

- Concrètement, la concertation repose sur le dispositif suivant :
- une concertation « régionalisée » en Picardie et en Ile-de-France (Val-d'Oise) ;
 - des réunions avec les élus locaux à l'échelle intercommunale ;
 - avec les élus franciliens concernés par la ligne nouvelle de jonction et ses raccordements sur les lignes existantes ;
 - avec les élus picards concernés par les éventuels aménagements à réaliser sur la ligne existante Paris-Creil, dans l'Oise ;
 - des réunions de groupes de travail avec des représentants des services de l'État, des collectivités territoriales, les responsables économiques et associatifs sur les thématiques « services / aménagement du territoire » et « insertion / environnement / paysage » en Picardie et en Ile-de-France ;
 - une démarche de concertation spécifique avec la profession agricole dans le cadre d'une approche commune avec le projet de nouvelle branche du RER D (dite « barreau de Gonesse ») ;
 - des réunions publiques avec les habitants et les riverains concernés dès lors que les études auront atteint le niveau de précision suffisant.



Ce dispositif est complété par une instance d'information et de consultation des grands acteurs (Conseils généraux, grandes agglomérations...) réunie en amont des décisions du comité de pilotage. En outre, une instance plénière rassemblant l'ensemble des parties prenantes de la concertation en Picardie et en Ile-de-France pourra être réunie à des moments clés de l'avancement du projet.

LE DISPOSITIF GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION



Réseau Ferré de France souhaite diffuser une information précise et facilement accessible pour améliorer la bonne compréhension du projet et de ses enjeux par les publics concernés. L'information est une condition indispensable pour permettre une participation éclairée et donc argumentée des acteurs.

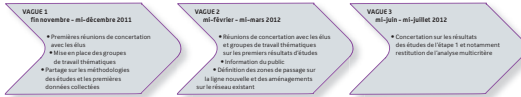
Sur la durée de la concertation, plusieurs outils et actions sont ainsi prévus :

- un site internet (www.roissy-picardie.fr) dédié au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,
- des documents d'information pouvant faire l'objet de présentations spécifiques lors de réunions ou d'expositions,
- des actions en direction de la presse, pour la bonne information du grand public,
- une présence de proximité sur les territoires concernés (ex. : réunions publiques, rencontres avec les riverains), adaptée aux besoins exprimés et au fur et à mesure de l'avancement des études.

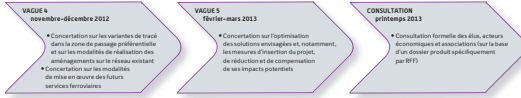
LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

Afin de permettre aux études et à la concertation de s'alimenter mutuellement, plusieurs vagues de concertation sont prévues.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL EN ÉTAPE 1 (2011-2012) SERA LE SUIVANT :



EN ÉTAPE 2 (2012-2014), TROIS ÉTAPES SUCCESSIVES SONT PRÉVUES :



La gouvernance du projet

Si Réseau Ferré de France est responsable, en tant que maître d'ouvrage, de la conduite des études, de l'organisation et de l'animation de la concertation, la gouvernance est organisée autour du comité de pilotage (COPIL) du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Le comité de pilotage réunit les cofinanceurs du projet :

- Réseau Ferré de France
- l'État
- les collectivités territoriales : le Conseil régional de Picardie et le Conseil régional d'Ile-de-France.

Sous la présidence de Benoît Weymüller (Conseil général de l'environnement et du développement durable - CGEDD), le COPIL définit les grandes orientations stratégiques et se prononce sur les propositions de RFF.



UNE CONCERTATION SINCÈRE ET TRANSPARENTE

Réseau Ferré de France s'est doté en mai 2011 d'une Charte pour la conduite de la concertation sur les opérations dont il est maître d'ouvrage. Cette Charte énonce les engagements de Réseau Ferré de France et offre à l'ensemble des participants les éléments d'un code de bonne conduite. Elle définit ainsi l'esprit qui doit animer la concertation et les conditions nécessaires à son bon déroulement.

La concertation du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie se déroule en présence d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDDP) à la demande de Réseau Ferré de France, comme le permet la loi qui met en œuvre le Grenelle Environnement. Le garant a pour mission de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, afin de favoriser l'expression des acteurs et du public. Il s'assure notamment que le comité de pilotage a pris connaissance des enseignements de la concertation. Concrètement, il analyse le déroulement de la concertation et facilite les échanges entre les participants, tout en observant une stricte neutralité à l'égard du projet.

Choisi notamment pour son impartialité et ses qualités intrinsèques, il suit toutes les phases de la concertation et peut être contacté directement par les participants.

Le garant rend compte, à l'issue de chaque étape, du déroulement, du résultat de la concertation et des sollicitations dont il a fait l'objet. À la fin de la concertation, le garant réalise une évaluation globale, qui sera rendue publique.



Danièle Rousseau, garante de la concertation sur le projet Roissy-Picardie

Danièle Rousseau a précédemment été membre de la Commission nationale du débat public (CNDDP) chargée de l'organisation du débat public relatif au projet Roissy-Picardie (15 avril - 31 juillet 2010). Elle a ainsi acquis la connaissance du projet, de ses enjeux, des positions des différents acteurs. Danièle Rousseau est aujourd'hui garante de la concertation et de l'information du public au sein d'une enquête publique sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Danièle Rousseau peut être contactée :
— par courrier : 134, allée de la Pièce du Lavoisier - 91190 Gif-sur-Yvette
— par e-mail : danièle.rousseau@wanadoo.fr



→ La décision de la CNDP du 4 janvier 2012 relative à la validation des modalités d'information du public en phase post-débat public

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 JANVIER 2012

DÉCISION N° 2012/ 04 / LFRP/ 6

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
- vu la décision de Réseau Ferré de France en date du 25 novembre 2010 de poursuivre, à la suite du débat public, les études et la concertation relatives au projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu la lettre en date du 23 février du président de Réseau Ferré de France sollicitant la désignation d'un garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n° 2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011 désignant Madame Danièle ROUSSEAU en qualité de garante,
- vu la lettre du directeur régional de Réseau Ferré de France en date du 13 décembre 2011 informant la Commission nationale des modalités d'information et de participation du public que Réseau Ferré de France propose de mettre en œuvre pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,

- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

D'approuver les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie ».

Le Président


Philippe DESLANDES

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Direction régionale Nord - Pas de Calais et Picardie

Mission Roissy-Picardie

100, boulevard de Turin - Tour de Lille – 59 777 Euralille

Tél. +33 (0)3 20 12 32 89 – Tél. +33 (0)3 20 12 45 29

www.rff.fr

www.roissy-picardie.fr

