

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE



COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

DU 2 DÉCEMBRE 2019 AU 18 FÉVRIER 2020

www.roissy-picardie.fr



SNCF Réseau - Mai 2020

Conception - Réalisation : Agence Eker

Crédits photos : SNCF Réseau - Agence Eker

PRÉAMBULE	4
1 LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE	5
2 DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE CONCERTATION	9
3 ANALYSE QUANTITATIVE DE L'INFORMATION ET DE LA PARTICIPATION	21
4 ANALYSE QUALITATIVE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APPORTÉES PENDANT LA CONCERTATION	27
5 RÉPONSES AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS DE LA CONCERTATION	49
6 ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET SUITES À DONNER	55
ANNEXES : Liste des documents en ligne sur le site internet du projet	60

PRÉAMBULE

Ce document présente le compte-rendu de la concertation avec le public concernant le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, conduite du 2 décembre 2019 au 18 février 2020, par décisions de la Commission nationale du débat public (CNDP) des 3 juillet et 6 novembre 2019, puis du 8 janvier 2020.

La concertation a permis aux publics concernés par le projet de s'exprimer aussi bien lors des rencontres publiques et débats mobiles organisés dans l'Oise, la Somme et le Val d'Oise que via les différents dispositifs permettant la participation à distance.

Ce compte-rendu, établi par SNCF Réseau, rappelle l'historique du projet, présente le cadre et le dispositif de concertation mis en place et analyse les contributions (près de 1 200) reçues au cours de la concertation. En réponse au bilan présenté par les garants de la concertation le 18 mars 2020, il apporte les précisions demandées à la fois au maître d'ouvrage et aux parties prenantes, et conclut avec les enseignements et engagements de SNCF Réseau suite à cette démarche.

Le présent compte-rendu est rendu public sur le site dédié au projet et sur le site de la CNDP.

1

LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

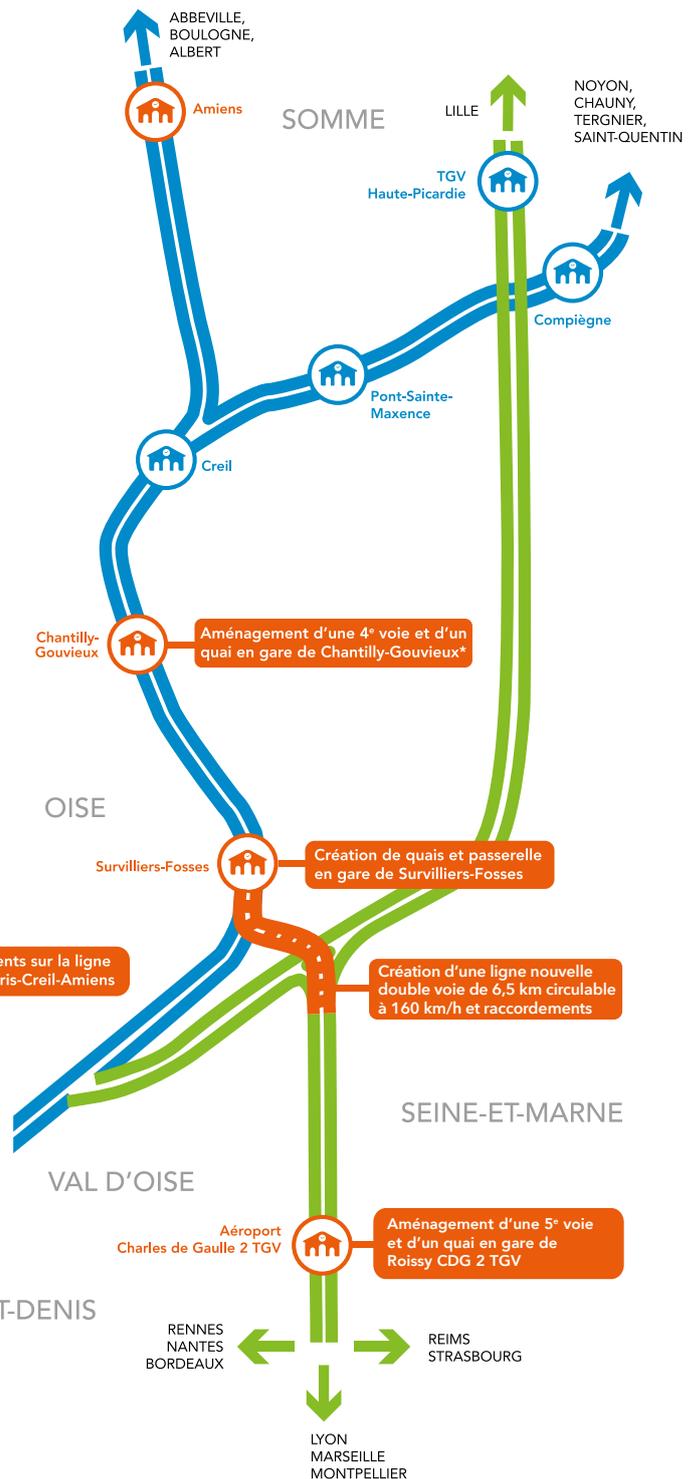


LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

1.1 LES GRANDES LIGNES DU PROJET

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV à l'Aéroport Charles de Gaulle terminal 2. Le projet a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (trains à grande vitesse et trains express régionaux), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

- ▶ relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la Région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise ;
- ▶ développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV ;
- ▶ améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique et d'emploi de Roissy en transports collectifs, depuis les territoires situés au nord de la plateforme aéroportuaire (Sud des Hauts-de-France et Nord-Est du Val d'Oise) ;
- ▶ proposer aux habitants de la Région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France, dans un contexte où l'augmentation des dessertes vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe.



Carte du projet

- █ Ligne ferroviaire classique
- █ Ligne à grande vitesse
- █ Éléments du projet

* Réalisation différée

1.2 L'HISTORIQUE DU PROJET

Ce projet d'infrastructure consiste en un maillage du réseau ferroviaire avec :

- ▶ la réalisation d'une section de ligne nouvelle sur 6,5 km entre Vémars et Marly-la-Ville (Val d'Oise), reliant l'interconnexion LGV au Nord-Est de Paris à la ligne existante Paris Gare du Nord-Creil-Amiens/Saint-Quentin ;
- ▶ des aménagements sur le réseau existant, principalement en gare de Roissy TGV, Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Amiens.

Il permet :

- ▶ la mise en place de services de trains à grande vitesse (TGV) entre Amiens, l'aéroport de Paris-CDG puis l'Est et le Sud-Est de la France (Strasbourg, Lyon, Marseille...) ;
- ▶ la mise en place par la Région Hauts-de-France de services TER cadencés à partir d'Amiens, Compiègne et Creil, avec desserte de Survilliers-Fosses dans le Val d'Oise et jusqu'à Roissy TGV.

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'un débat public organisé du 15 avril au 31 juillet 2010.

Le processus d'élaboration s'est ensuite poursuivi de 2011 à fin 2014 avec deux phases importantes d'études et de concertation, accompagnées par une garante de la concertation. La première phase s'est conclue en avril 2013 par une décision ministérielle fixant les premières orientations, avec le choix de la zone de passage à retenir pour la suite des études.

Sur la période 2015-2017, le schéma de desserte proposé au cours du débat public a été réajusté, aboutissant à la signature d'un protocole d'intention relatif à la desserte TaGV et TER entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités le 19 mai 2017. Parallèlement, un protocole de financement de la réalisation pour une première phase a été acté le 3 mai 2017, démontrant la forte implication et la volonté de l'Etat, de la Région Hauts-de-France et des collectivités de la Somme et de l'Oise en faveur de la réalisation du projet.

Compte tenu de sa double dimension (amélioration des transports du quotidien et mobilité longue distance), le Gouvernement a retenu ce projet comme prioritaire sur la base du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2018 et a fixé l'objectif de tenir l'enquête d'utilité publique d'ici 2020 dans l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités en novembre 2018 (loi adoptée en décembre 2019).

CHIFFRES CLÉS DU PROJET

6,5 km de ligne nouvelle circulaire à **160 km/h**

356 millions d'euros de coût d'investissement (valeur janvier 2017) pour la section de ligne nouvelle et pour les aménagements en gare de Roissy TGV, Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Amiens

3,4 millions de voyageurs/an empruntant la liaison à la mise en service dont les 2/3 pour les transports du quotidien

LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE



1.3 LES PARTENAIRES DU PROJET

Le financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique a été assuré depuis l'origine dans le cadre des Contrats de plan Etat-Régions Île-de-France et Hauts-de-France, avec un comité de pilotage réunissant l'Etat, les Conseils régionaux de l'Île-de-France et des Hauts-de-France et SNCF Réseau.

Avec la signature du protocole de financement du 3 mai 2017, le comité de pilotage s'est ouvert à l'ensemble des partenaires s'engageant sur le financement du projet : les départements de l'Oise et de la Somme, les communautés d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, du Beauvaisis, Amiens-Métropole et Creil Sud Oise, les communautés de communes de la Vallée Dorée, de l'Aire Cantilienne, de Senlis Sud Oise, des Pays d'Oise et d'Halatte et du Clermontois.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet, intervenant sur la base des accords entre les partenaires, ainsi que des décisions de l'Etat aux différentes étapes d'élaboration.

2

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE CONCERTATION



DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE CONCERTATION

2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE

SNCF Réseau a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en juin 2019, en application des dispositions de l'article L.121-12 du Code de l'environnement (dépassement du délai maximum entre le débat public de 2010 et le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue en 2020), pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Par décision du 3 juillet, la CNDP a décidé qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9 du Code de l'environnement considérant que :

- ▶ « le délai maximum imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public est dépassé ;
- ▶ les circonstances de fait justifiant le projet ont subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public, en particulier le nouveau projet de développement de l'aéroport Roissy CDG et l'aménagement du terminal 4, susceptible de modifier le niveau de service envisagé ».

Afin de garantir le droit à l'information et à la participation du public sur le projet, Madame Sylvie Denis-Dintilhac et Monsieur Florian Augagneur ont été désignés garants du processus de concertation.

Les modalités de la concertation préalable - prévue du 2 décembre 2019 au 31 janvier 2020 - ont été validées par la CNDP le 6 novembre qui en a confié l'organisation à SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Par décision du 8 janvier 2020, la CNDP a décidé de faire évoluer les modalités de concertation (transformation des ateliers en réunions thématiques) et de prolonger la durée de la concertation jusqu'au 18 février afin de donner plus de temps aux contributions et aux échanges. Cette décision fait suite aux demandes locales de disposer de davantage de temps pour contribuer à la concertation et au mouvement social dans les transports en commun pendant la période de concertation, ayant pu impacter l'organisation de cette dernière. En complément, la CNDP a désigné Monsieur Michel Riou, troisième garant de cette concertation.



Réunion thématique à Vémars

2.2 OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation sont définis comme suit à l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement :

« La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable ».

Compte tenu de l'historique du projet, la concertation faisant l'objet du présent compte-rendu était une nouvelle phase de dialogue avec l'ensemble des publics concernés visant à :

- ▶ poursuivre le dialogue intervenu lors des précédentes étapes d'élaboration et de concertation sur le projet Roissy-Picardie ;
- ▶ recueillir les avis et observations et répondre aux interrogations ;
- ▶ enrichir le projet en intégrant au mieux leurs besoins et leurs attentes sur les différentes thématiques proposées à la concertation ou émergeant au cours de la démarche, pouvant conduire à adapter le programme d'opération.

Le public avait la possibilité de contribuer ou de poser des questions de toute nature. Il était proposé d'aborder les thématiques suivantes :

- ▶ l'insertion de la ligne nouvelle sur le territoire (calage du tracé et mesures d'insertion, impacts et mesures notamment sur les activités agricoles) ;
- ▶ les enjeux environnementaux et les mesures prévues ;
- ▶ les offres de services ferroviaires, avec les services proposés TaGV +TER ;

- ▶ les enjeux de mobilité au Nord de l'Île-de-France, et notamment les mesures prévues pour son amélioration pour le Val d'Oise et l'accessibilité à la plateforme de Roissy.

2.3 PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Le périmètre de cette concertation comprenait, comme lors du débat public de 2010 et en tenant compte des dispositions du protocole de financement de mai 2017, le Nord-Est du Val d'Oise, l'Oise et la Somme, avec les communes concernées par le tracé de la section de ligne nouvelle de 6,5 km (Val d'Oise) ou par les équipements annexes (La Chapelle-en-Serval, Oise), ainsi que par les gares devant faire l'objet d'aménagements dans le cadre du projet (Roissy TGV, Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux, Amiens) ou concernées par les dessertes prévues (Creil, Compiègne, Pont-Sainte-Maxence).

Il a ainsi regroupé pour les obligations réglementaires les communes suivantes :

- ▶ Val d'Oise : Chennevières-les-Louvres, Epiais-les-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Roissy-en-France, Saint-Witz, Survilliers, Vémars, Villeron (communes de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France - CARPF) ;
- ▶ Seine-et-Marne : le Mesnil-Amelot (commune de la CARPF) ;
- ▶ Seine-Saint-Denis : Tremblay-en-France (commune de Paris Terres d'Envol) ;
- ▶ Oise : La Chapelle-en-Serval, Chantilly, Gouvieux (communes de la Communauté de communes Aire Cantilienne), Creil (commune de la Communauté d'agglomération Creil Sud Oise), Pont-Sainte-Maxence (commune de la Communauté de communes Pays d'Oise et d'Halatte), Compiègne (commune de la Communauté d'agglomération Région de Compiègne) ;
- ▶ Somme : Amiens (commune d'Amiens Métropole) ;

soit 18 communes sur 5 départements et 7 communautés de communes, d'agglomération et métropole.

Les relations presse

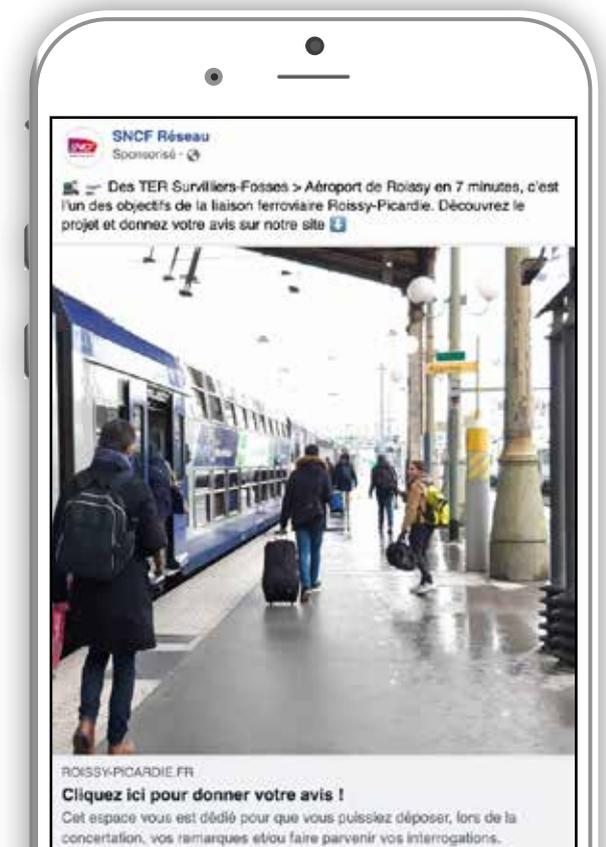
Un premier communiqué de presse a été largement diffusé aux médias concernés des deux Régions Île-de-France et Hauts-de-France le 27 novembre pour annoncer le lancement de la nouvelle phase de concertation. Puis, un second communiqué de presse a annoncé le 14 janvier la prolongation de la concertation ainsi que la désignation par la CNDP du troisième garant, Monsieur Michel Riou.

Les médias étaient présents à chaque réunion publique et de nombreuses retombées presse ont été recensées au cours de la concertation.

Les affiches et tracts

Afin d'annoncer les dates des rencontres publiques, deux affiches ont été diffusées : la première en novembre, en amont du lancement de la concertation et des dates des premières réunions publiques ; la seconde en janvier pour annoncer les dates des réunions thématiques. **370 affiches** ont ainsi été diffusées sur le périmètre global de la concertation.

Un tract spécifique a également été réalisé afin d'annoncer la prolongation de la concertation et les dates des rencontres thématiques de 2020. **1 300 tracts** ont été diffusés (dépôt en mairies sur le périmètre global de la concertation, diffusion lors des rencontres publiques).



Les réseaux sociaux

7 publications sponsorisées sur Facebook et Instagram ont été déployées au cours de la concertation, d'une part afin d'informer et de mobiliser le public en vue des rencontres et, d'autre part, pour favoriser la participation sur le site internet du projet, grâce à un renvoi direct vers le formulaire d'expression en ligne (ces publications n'ont pu cependant intervenir pendant les mouvements sociaux au cours de la période) :

- ▶ 1 publication ciblée sur la ville de Creil, du 29 novembre au 3 décembre 2019, en vue de la réunion publique organisée à Creil le 3 décembre ;
- ▶ 6 publications ciblées respectivement sur les villes d'Amiens, Creil, Compiègne, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly, Gouvieux, Surveilliers, Fosses, La Chapelle-en-Serval du 11 au 18 février 2020, en vue d'inciter à publier/envoyer un avis sur le projet sur le site internet dédié.

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE CONCERTATION

La diffusion d'un kit de communication

Les supports d'information et de mobilisation ont été adressés aux communes concernées, par mail et en format papier : le dossier de concertation avec son cahier de plans, les affiches et le dépliant d'information comprenant une carte T détachable.

Ce kit de communication a permis d'assurer le relais de l'information aux publics concernés via la mise à disposition dans les mairies et, quand cela a été possible, via les supports des collectivités : panneaux lumineux, journaux municipaux, sites internet et réseaux sociaux.

Des courriers d'information ont été transmis aux collectivités, aux partenaires du projet ainsi qu'aux principaux acteurs socio-économiques concernés, en amont de la concertation. De plus, les personnes ayant laissé leurs coordonnées au cours de la démarche, afin d'être tenues informées de la concertation, ont régulièrement reçu des courriels annonçant les différents rendez-vous prévus.



Relais d'information à Creil

2.6 DISPOSITIF D'INFORMATION SUR LE PROJET

L'information sur le projet a été présentée au public au travers de plusieurs supports : le dossier de concertation avec son cahier de plans annexé, le site internet du projet, le dépliant d'information et les panneaux d'exposition. L'ensemble de ces supports ont également été mis à disposition sur le site internet du projet, dès leur parution.

Le dossier de concertation et son cahier de plans

Document socle de la concertation, ce dossier de 82 pages format A4, comprend l'ensemble des informations sur le projet et les modalités de concertation. Il présente, au travers de 7 chapitres, les modalités de concertation, l'historique des démarches de concertation menées sur le projet, le projet présenté en concertation au travers de ses objectifs et caractéristiques, les mesures prévues pour l'insertion du projet, les enjeux pour les territoires et les prochaines étapes prévues pour le projet. Au total, **450 exemplaires** du dossier de concertation ont été diffusés, lors des rencontres publiques et déposés en mairies sur le périmètre global de la concertation.



Afin d'assurer une bonne lisibilité des cartes et plans présentés en concertation, un cahier de plans de 22 pages, format A3, a été réalisé. Ce support a été diffusé lors des rencontres publiques et déposé dans les mairies du périmètre global de la concertation, pour un total de **220 documents** distribués.



Le site internet www.roissy-picardie.fr

Mise en ligne le 15 novembre 2019, la nouvelle version du site internet dédié au projet (faisant suite à la version antérieure mise en place dès les premières étapes d'élaboration du projet) a été organisée en cinq rubriques :

- ▶ toutes les informations disponibles sur le projet, avec ses objectifs et caractéristiques, bénéfiques, enjeux et mesures d'insertion, historique, gouvernance et carte du projet, notamment des vues 3D et films pour la section de ligne nouvelle (sur la base de la maquette numérique réalisée en 2014) ;
- ▶ la nouvelle étape de concertation 2019/2020, avec ses objectifs, ses modalités, son calendrier, tous les supports et comptes rendus produits durant cette période ;
- ▶ un espace dédié aux contributions, à disposition du public du 2 décembre 2019 au 18 février 2020, permettant à chacun de déposer un avis ou poser une question. Chaque contribution était rendue visible au fur et à mesure de son dépôt. Au cours de la concertation, SNCF Réseau a apporté des réponses aux questions posées et a mis en place une rubrique *Foire aux questions* pour traiter les sujets récurrents ;

- ▶ une page sur les phases ultérieures à l'issue de la concertation ;
- ▶ un espace de téléchargement pour tous les supports produits lors de cette concertation. Le site permet également l'accès aux documents des étapes précédentes d'études et de concertation.

Des actualités ont été régulièrement publiées tout au long de la concertation pour annoncer la mise en ligne de documents, les rencontres publiques ou toute autre action.

8 947 visiteurs uniques ont consulté le site internet du projet pendant la période de concertation (du 2 décembre au 18 février) et **9 744** entre la mise en ligne du site (15 novembre 2019) et la fin de la concertation.



DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE CONCERTATION

Le dépliant d'information

Le dépliant présente, en 3 volets, les éléments d'information clés sur le projet et la concertation. Une carte T détachable complète ce dépliant et permet à chacun d'envoyer gratuitement au maître d'ouvrage une contribution sur le projet.

Ce support pédagogique et accessible a été diffusé à **21 500 exemplaires** via du boitage sur les communes concernées par la ligne nouvelle, des dépôts en mairies et commerces sur le périmètre de la concertation et également diffusé lors des rencontres publiques.

Sur le périmètre restreint des 8 communes concernées par le tracé de la ligne nouvelle ou aux abords immédiats (Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Survilliers, Vémars et Villeron), le dépliant d'information a été distribué dans l'ensemble des boîtes aux lettres des communes, soit environ **11 000 documents**.



Extrait du dépliant d'information

Les panneaux d'exposition

2 panneaux d'exposition ont permis de présenter le projet et la concertation de façon synthétique lors des rencontres publiques (débats mobiles, réunions publiques et thématiques). Ces panneaux ont également été mis à disposition des collectivités qui le souhaitaient. La ville de Creil a dans ce cadre déployé l'exposition en mairie.

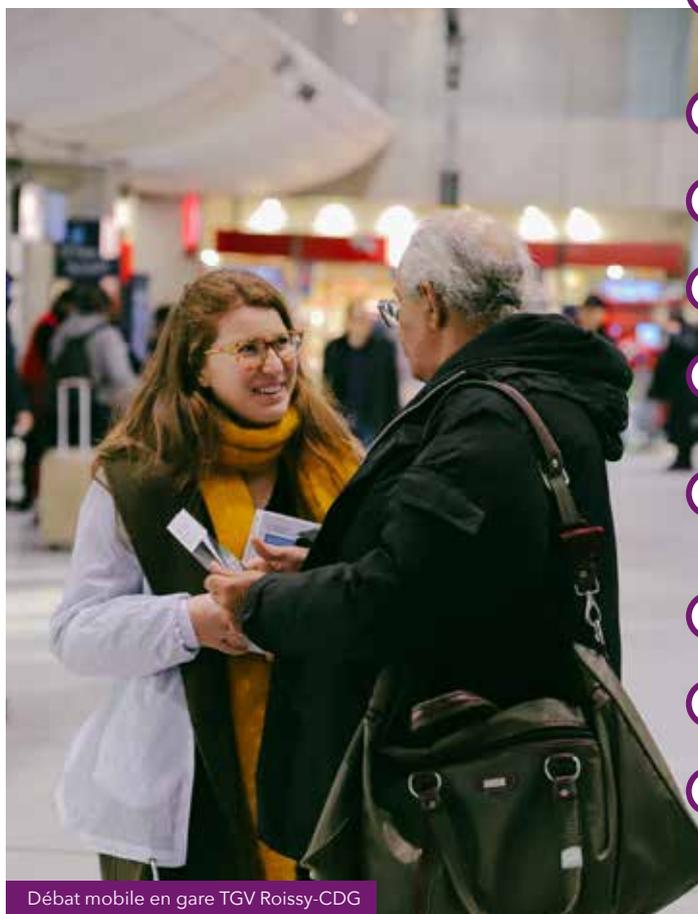


Panneaux d'information à la réunion de Fosses

2.7 DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Afin de favoriser les échanges et le recueil d'observations, trois types de rencontres se sont tenues au cours de la concertation :

- ▶ des débats mobiles permettant d'aller à la rencontre des usagers et habitants sur leurs lieux de vie,
- ▶ des réunions publiques générales sur le projet,
- ▶ des réunions thématiques consacrées prioritairement à un enjeu spécifique lié au projet, qui en pratique ont également permis de larges échanges.



Débat mobile en gare TGV Roissy-CDG

Les débats mobiles

Dispositif innovant permettant de toucher des publics généralement peu présents lors des réunions publiques, les débats mobiles se sont tenus dans les gares, marchés, université et pôle d'activités concernés par le projet et ses enjeux.

Lors des débats mobiles, des animateurs allaient à la rencontre du public, afin de présenter les grandes lignes du projet, le calendrier des rencontres programmées les jours suivants et de recueillir les contributions des personnes présentes.

Au total, **13 débats mobiles** ont été organisés entre le 2 décembre 2019 et le 6 février 2020.

- 2 décembre**
en gare de Survilliers-Fosses
- 3 décembre**
en gare de Creil
- 4 décembre**
en gare de Chantilly-Gouvieux
sur le marché de Chantilly
- 7 décembre**
sur le marché de Creil
- 14 décembre**
sur le marché de Noël de Compiègne
- 8 janvier**
en gare de Compiègne
- 9 janvier**
à l'Université Technologique
de Compiègne (UTC)
- 15 janvier**
en gare TGV Roissy CDG (Terminal 2)
en gare RER Roissy CDG (Terminal 1)
- 16 janvier**
en gare de Goussainville (RER D)
- 17 janvier**
en gare d'Amiens
- 6 février**
au restaurant d'entreprises
Air France de l'aéroport de Roissy.

DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE CONCERTATION

Les réunions publiques et thématiques

Les comptes rendus des réunions sont accessibles sur le site internet du projet.

Deux réunions publiques se sont tenues au début de la concertation : une première réunion à Creil dans l'Oise et une seconde réunion à Roissy-en-France dans le Val d'Oise. Ce fut l'occasion pour SNCF Réseau de présenter le projet dans son ensemble, de répondre aux questions du public et de recueillir de nombreuses contributions.

Trois réunions thématiques ont permis, dans la seconde moitié de la période de concertation, de poursuivre les échanges généraux et d'apporter des éclairages sur des aspects spécifiques du projet : l'attractivité du territoire, les enjeux de mobilités dans le Val d'Oise, la section de ligne nouvelle et ses aménagements.

Pour chacune de ces réunions, le public pouvait arriver avant le début de la réunion afin de prendre connaissance des documents mis à disposition et d'échanger avec l'équipe projet SNCF Réseau. Chaque réunion s'est déroulée en présence d'un ou de plusieurs garants de la concertation.

Le 3 décembre, réunion publique à Creil

Organisée à la salle de la Manufacture, cette première réunion publique a réuni 110 personnes. La présentation détaillée du projet et de la démarche de concertation, par SNCF Réseau et les garants, a été suivie d'un temps d'échanges sur les enjeux de desserte et les services ferroviaires attendus, les horaires de circulation ou encore le calendrier du projet.

**Le 10 décembre, réunion publique à Roissy-en-France**

Une seconde réunion publique s'est déroulée à la salle Marcel Hervais et a réuni 43 participants. La présentation détaillée du projet et de la démarche de concertation a été suivie d'un temps d'échanges sur les priorités du territoire et les enjeux de mobilité dans le Val d'Oise, l'insertion environnementale de la section de ligne nouvelle, les apports du projet et les dessertes.



Le 21 janvier,
réunion thématique sur
« l'attractivité du territoire » à Amiens

Cette rencontre s'est déroulée au Quai de l'innovation et a réuni 56 participants. Après une présentation du projet par SNCF Réseau, plusieurs éclairages sur les enjeux d'attractivité ont été apportés par la Région Hauts-de-France, les Agences d'urbanisme du Grand Amiénois et Oise les Vallées (dans le cadre d'une étude menée avec l'Institut Paris Région), Amiens Aménagement et Développement ainsi que le Medef de la Somme.



Le 4 février,
réunion thématique sur « la ligne nouvelle
et ses aménagements » à Vémars

La troisième et dernière réunion thématique de la concertation s'est tenue à la salle des fêtes en présence de 116 participants. Pour le maître d'ouvrage et les ingénieries intervenant sur le projet, l'objectif était de répondre aux interrogations portant notamment sur la justification du projet, les alternatives étudiées, le tracé de la ligne nouvelle mais aussi sur les enjeux acoustiques, écologiques, fonciers et agricoles.



Le 28 janvier,
réunion thématique sur « les enjeux de
mobilités dans le Val d'Oise » à Fosses

Cette réunion s'est tenue à l'espace Germinal en présence de 152 personnes. Après une présentation du projet par SNCF Réseau, deux présentations sur ces enjeux de mobilité ont été assurées par Île-de-France Mobilités et le Département du Val d'Oise.



DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE CONCERTATION

2.8 LES MOYENS D'EXPRESSION À DISTANCE

Afin de compléter ces dispositifs en présentiel et de favoriser la participation du plus grand nombre, différents moyens pour contribuer à distance ont été mis en place sur toute la durée de la concertation.

Les cartes T

Ces coupons papier, joints au dépliant d'information, permettaient une contribution libre sur le projet Roissy-Picardie et les besoins de mobilités. Ces formulaires, à retourner gratuitement par voie postale, offraient la possibilité d'indiquer ses coordonnées afin d'être informé du projet et de la concertation. **97 formulaires** ont été réceptionnés entre le 2 décembre et le 18 février.



Carte T intégrée au dépliant

Les contributions en ligne

Sur le site internet du projet, un espace dédié aux contributions a également été ouvert tout au long de la concertation : dès la page d'accueil, un bouton « Je contribue » invitait l'internaute à donner son avis. Le public pouvait ainsi laisser une contribution ou poser une question, décider de la rendre publique ou non, et y ajouter le cas échéant une pièce jointe. Ce dispositif a été largement utilisé par les participants à la concertation puisqu'on dénombre **6 000 connexions** sur la page du formulaire d'avis et **606 contributions** en ligne.



Pages dédiées aux contributions sur le site internet

Les courriels et courriers

Le public avait enfin la possibilité de participer :

- ▶ par courriel à l'adresse dédiée à la concertation sur le projet ou directement aux courriels des garants ;
- ▶ par courrier postal à l'attention de SNCF Réseau.

Ce moyen d'expression a été moins utilisé au cours de la concertation : **32 mails et courriers** ont ainsi été reçus sur la période ainsi qu'un courrier postal.

3

ANALYSE QUANTITATIVE DE L'INFORMATION ET DE LA PARTICIPATION



ANALYSE QUANTITATIVE

La concertation a permis d'informer et de recueillir les contributions d'un grand nombre de personnes. Il s'agit ici de revenir sur les données quantitatives faisant état de cette participation.

3.1 UNE LARGE INFORMATION

Le dispositif d'information mis en place et décrit précédemment s'est appuyé sur une large diffusion :



23 840 supports diffusés



40 retombées presse identifiées



166 124 impressions*
pour 7 publications sponsorisées



Remise de documentation en amont de la réunion de Fosses



ZOOM SUR LES 6 PUBLICATIONS SPONSORISÉES (FACEBOOK ET INSTAGRAM) sur les villes d'Amiens, Creil, Chantilly, Gouvieux, Compiègne, Pont-Sainte-Maxence, Surveilliers, Fosses et la Chapelle-en-Serval pour inciter le public à prendre connaissance du projet et donner son avis.



136 617
impressions*



68 496
personnes touchées



528
commentaires générés



4 486 clics
sur le lien diffusé

* nombre d'affichages sur écran
Facebook et Instagram

3.2 UNE IMPORTANTE PARTICIPATION

La participation a été importante au cours de la concertation. Les différents modes d'expression mis en place ont permis de toucher un public varié et de recueillir notamment l'avis des usagers de l'offre de service actuelle, souvent absents des réunions publiques.

Les chiffres de la participation



153 participants
aux 2 réunions publiques

324 participants
aux 3 réunions thématiques,
soit près de 500 personnes au total.



1 069 personnes rencontrées
lors des 13 débats mobiles.



13 rencontres pour environ
40 heures d'échanges sur le terrain



1 069 personnes
rencontrées et informées, dont **60%**
environ n'avaient pas entendu parler
du projet



313 contributions recueillies



ZOOM SUR LA PARTICIPATION EN DÉBATS MOBILES



Réunion thématique de Fosses

ANALYSE QUANTITATIVE

Les modes de contribution

1197 contributions reçues sur la période de concertation, réparties de la manière suivante :

MODES	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS
Site internet	606
Débats mobiles	313
Réunions publiques et thématiques	150
Carte T	96
Mails et courrier	32
1197 contributions reçues sur la période de concertation	

Parmi ces contributions, on relève notamment 24 contributions écrites d'acteurs institutionnels et économiques du territoire à l'attention des garants ou du maître d'ouvrage :

- ▶ 9 contributions de collectivités : Région Île-de-France/Île-de-France Mobilités, Région Hauts-de-France, Départements de la Somme, du Val d'Oise (avec délibération), de la Seine-et-Marne, CESER Hauts-de-France, Communauté de communes du Pays du Clermontois, Agglomération de la Région de Compiègne, Amiens/Amiens Métropole
- ▶ 2 contributions de chambres consulaires : CCI Paris Île-de-France, CCI Oise
- ▶ 10 contributions d'associations ou collectifs : FNAUT Île-de-France, Les Usagers des Transports de l'Etoile de Creil et Environs (LUTECE), Soutien Associatif des Usagers du RER D (SaDur), Val d'Oise Environnement, Regroupement des organismes de sauvegarde de l'Oise (ROSO), Association pour la Gestion du Grand Gibier dans le Val d'Oise (AGGGVO), Fédération des chasseurs de l'Oise, Amis du Parc Naturel Régional Oise Pays-de-France et de ses trois forêts (AP3F), Collectif des biocorridors picards, Société des amis des forêts d'Halatte Ermenonville et Chantilly (SAFHEC)
- ▶ 2 contributions de syndicats intercommunaux : Syndicat intercommunal pour l'aménagement hydraulique des vallées du Croult et du petit Rosne (SIAH), PNR Oise-Pays de France
- ▶ 1 contribution d'entreprise : Groupe ADP.

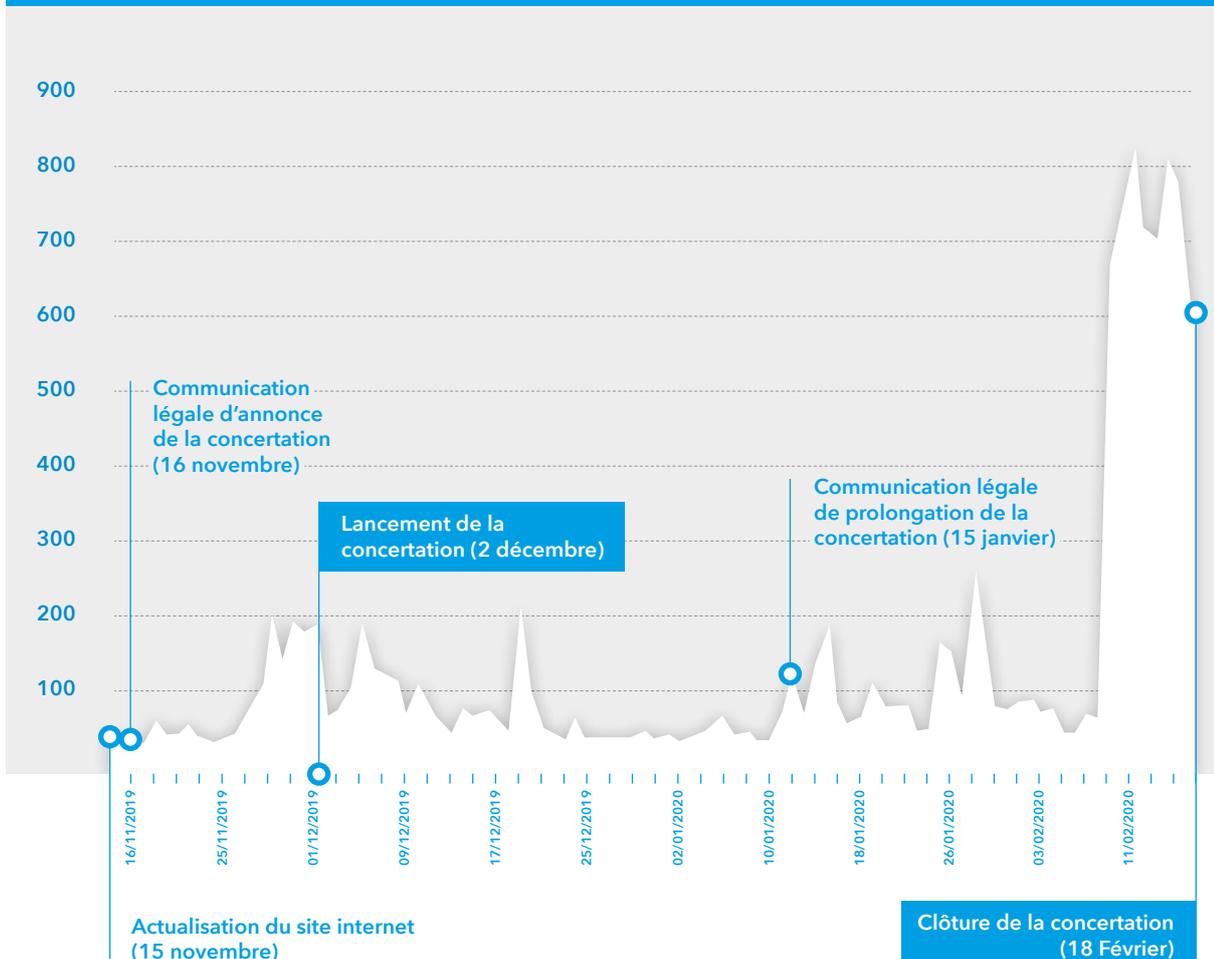


ZOOM SUR LA FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET

Au total, 8 947 visiteurs uniques se sont rendus sur le site internet du projet sur la période de concertation (2 décembre-18 février), dont plus de la moitié via les réseaux sociaux. A noter par ailleurs qu'entre la mise en ligne du site (15 novembre 2019) et le lancement de la concertation, près de 800 visiteurs se sont connectés sur le site.

On relève 18 287 consultations de pages (par des visiteurs différents) pendant la période de concertation, 6 061 visiteurs se sont rendus sur le formulaire d'avis et le dossier de concertation a été consulté par environ 950 personnes.

La courbe de fréquentation du site internet montre l'évolution du nombre de connexions sur le site www.roissy-picardie.fr au cours de la période de concertation. Les pics visibles sur la courbe représentent les actions de communication mises en place (campagne sur les réseaux sociaux, relations presse), l'important pic en fin de démarche correspond à l'effet de la campagne de publications sponsorisées sur Facebook et Instagram, entre le 11 et le 18 février.



ANALYSE QUANTITATIVE

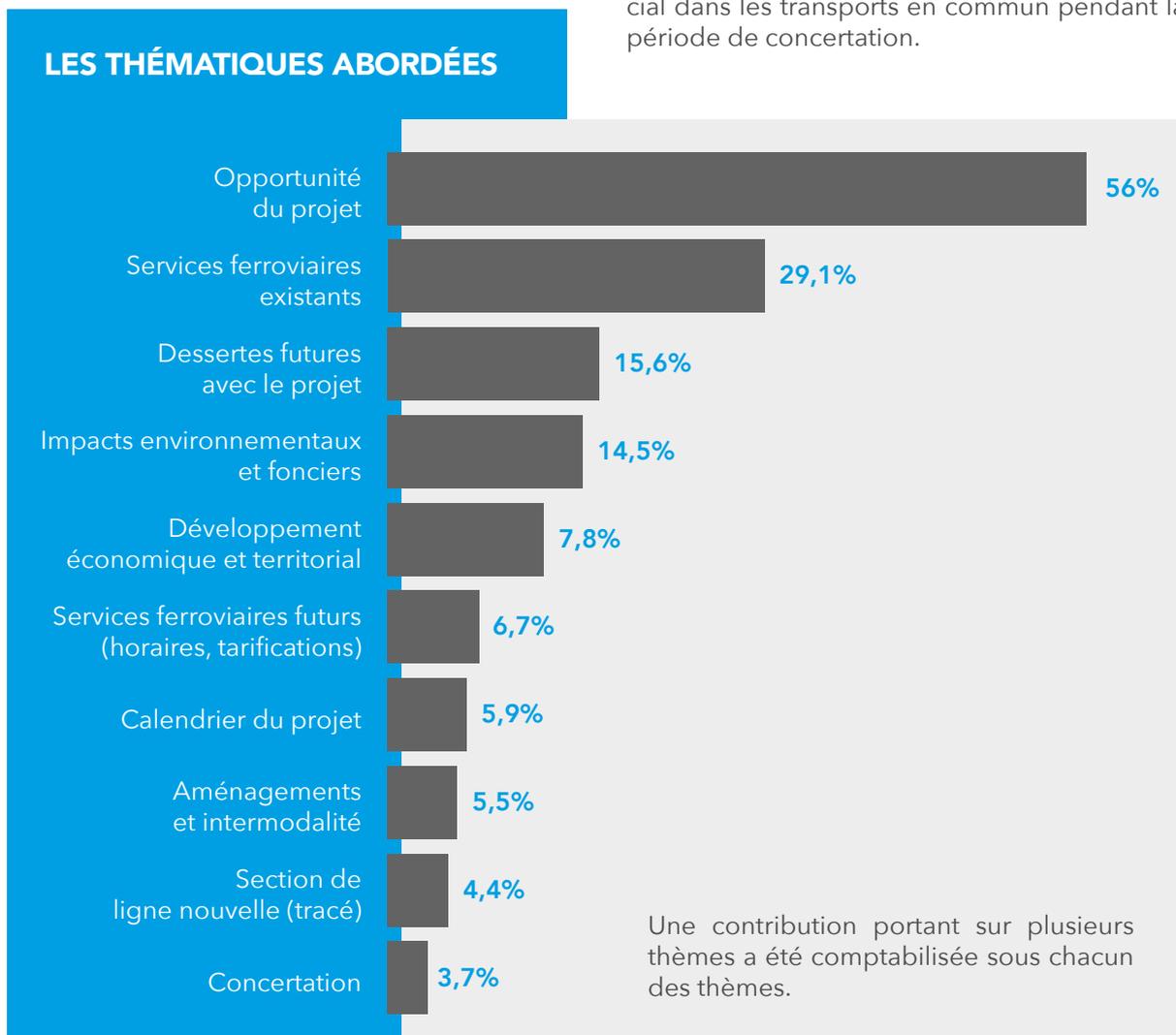
3.3 LES SUJETS ABORDÉS

Les 1 197 contributions ont permis d'aborder de nombreuses thématiques liées aux projets ainsi que des sujets connexes.

Plus de la moitié des contributions recueillies portent sur l'opportunité du projet, qu'elle soit jugée favorablement ou négativement. Par ailleurs, les participants se sont largement exprimés sur l'offre de mobilité actuelle (services ferroviaires, complémentarité des modes de transports, etc.), notamment dans les débats mobiles qui représentent environ un tiers des contributions.

Parmi les contributions portant directement sur le projet, la plupart abordent la question des dessertes futures, de l'offre de service sur la future ligne (horaires, gares desservies, tarification), et des impacts environnementaux, qu'ils soient négatifs (impacts acoustiques et/ou paysagers de la ligne nouvelle) ou positifs d'un point de vue plus global (report modal de la route vers le fer).

Le graphique ci-dessous présente la récurrence des différentes thématiques identifiées parmi les 1 197 contributions compilées. N'y figurent pas les contributions « hors sujet » comme, par exemple, celles portant sur le mouvement social dans les transports en commun pendant la période de concertation.



4

ANALYSE QUALITATIVE DES AVIS EXPRIMÉS ET DES RÉPONSES APPORTÉES PENDANT LA CONCERTATION



ANALYSE QUALITATIVE

Cette partie revient sur l'ensemble des thématiques, sujets abordés par le public et sur les réponses apportées au cours de la concertation par les maître d'ouvrage et partenaires.

Les thématiques sont regroupées ici pour une cohérence d'ensemble et non présentées en fonction du nombre de contributions. Chacune des thématiques est étayée par des exemples de contributions, elles visent à illustrer le propos présenté et ne constituent pas l'exhaustivité des contributions reçues¹.

4.1 LA CONCERTATION

La concertation en tant que telle a fait l'objet d'échanges entre les participants, le maître d'ouvrage et les garants de la concertation. Deux points majeurs ont été discutés : d'une part, la justification et l'opportunité de cette nouvelle étape de concertation et, d'autre part, le calendrier de concertation proposé.

L'OPPORTUNITÉ D'UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION

L'appréciation de la justification et de l'opportunité d'une nouvelle phase de concertation est très contrastée entre les Hauts-de-France et le Val d'Oise.

Une étape supplémentaire perçue comme ralentissant l'avancée du projet

Dans les Hauts-de-France, une certaine incompréhension a été exprimée vis-à-vis de la tenue d'une nouvelle étape de concertation. Ces réflexions font écho à la volonté de réalisation rapide du projet exprimée dans les Hauts-de-France.

« Le barreau Picardie Roissy c'est l'Arlésienne. Il devait être concret en 2020 et on n'en est encore qu'à une nouvelle concertation ! Amiens est en voie de désertification. Ce barreau est plus que vital pour faire vivre la ville et la région il est essentiel et c'est URGENT ! » (Contribution en ligne)

« Une énième concertation... 30 ans que ça dure ! Tout ça pour une liaison de quelques kilomètres ! » (Contribution en ligne)

« C'est un projet dont j'entends parler depuis plusieurs années et je ne comprends pas pourquoi il n'a toujours pas été mis en place. Si vous êtes en phase de concertation, à mon avis c'est un projet qui ne verra pas le jour cette décennie » (Contribution en ligne)

SNCF Réseau a répondu que la phase de concertation était une étape importante devant permettre, en complément des étapes antérieures, d'informer le public sur le projet, de recueillir les avis et contributions sur ce dernier et de l'enrichir pour mieux l'intégrer dans son environnement.

Les garants ont ajouté que la CNDP avait estimé une nouvelle concertation nécessaire en raison :

- de la modification du contexte du projet, avec notamment le projet de Terminal 4 à l'aéroport Roissy-CDG ;
- du dépassement du délai maximum imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public.

¹ L'ensemble des contributions sont répertoriées dans un tableau anonymisé sur le site internet du projet.

Une concertation jugée inutile car sans marges de manoeuvre

Dans le Val d'Oise, le caractère très avancé du projet et le peu de marges de manoeuvre possibles sur les choix à opérer ont été soulignés par plusieurs participants, regrettant par ailleurs que le scénario retenu pour la ligne nouvelle soit celui auquel ils s'étaient déjà opposés.

« La concertation est un leurre destiné à faire discuter des conditions de réalisation d'un projet auquel le territoire s'oppose » (Contribution de Frédéric Didier, maire de Vémars, lors de la réunion publique de Roissy-en-France)

« Projet déjà ficelé, concertation juste pour la procédure officielle. D'autres projets vaincraient tout le monde » (Contribution en ligne)

SNCF Réseau a rappelé que la nouvelle étape était l'occasion de reprendre le dialogue territorial après un débat public, deux étapes de concertation qui ont suivi, puis une période de suspension sur le projet, d'échanger sur son contexte plus général et sur les moyens de l'enrichir. Compte tenu de son historique, la situation est donc différente de celle d'une concertation préalable menée à l'origine.

LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

Plusieurs élus valdoisiens ont regretté des délais trop restreints entre l'annonce et la tenue de la concertation les empêchant de participer pleinement, d'autant plus qu'ils sont fortement sollicités en janvier pour les vœux.

« Il est regrettable que la concertation se déroule entre les mois de décembre (contraint par les congés) et la période des vœux pour les élus (...) s'agit-il d'une phase de concertation ou d'acceptation ? » (Contribution de Pascal Doll, maire d'Arnouville et vice-président Transport de la CARPF, lors de la réunion publique à Roissy-en-France)

« Le timing de la concertation n'est pas le bon, notamment en amont des élections municipales » (Contribution de Dominique Kudla, maire de Villeron, lors de la réunion de Roissy-en-France)

« Le calendrier est particulièrement contraint, c'est précipité ! » (Contribution de Frédéric Didier, maire de Vémars, lors de la réunion de Roissy-en-France)

Ces remarques ont été prises en compte au cours de la concertation et la CNDP, sur recommandations des garants de la concertation, a décidé de prolonger la phase de concertation jusqu'au 18 février 2020.

ANALYSE QUALITATIVE

4.2 L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La question de l'opportunité du projet a été la plus abordée par les participants de la concertation. Elle a en effet été l'objet de plus de la moitié des contributions reçues, avec des positions très contrastées et marquées par une forte différence des avis entre Île-de-France et Hauts-de-France.

UN SOUTIEN MAJORITAIRE AU PROJET DANS LES HAUTS-DE-FRANCE

Dans les Hauts-de-France, et plus particulièrement dans la Somme et dans l'Oise, un important soutien au projet a pu être exprimé, bien que certaines réserves et inquiétudes aient également été mises en avant par certains participants.

Une nouvelle solution de mobilité attendue par les territoires

De nombreuses contributions, portées par les usagers actuels ainsi que par les partenaires institutionnels, ont mis en avant les apports du projet pour permettre au territoire un accès renforcé au pôle d'emploi et au hub aéroportuaire de Roissy-CDG. Ces contributions favorables au projet mettent également en avant les apports possibles pour les longues distances.

« Ce trajet est attendu depuis des années à Creil. Cela permettrait de rejoindre Roissy facilement et offrir des accès à des emplois pour la population. » (Contribution en ligne)

« Le projet est une super idée ! Ma famille habite à Lyon je pourrai aller les voir plus souvent et eux venir ! » (Contribution en ligne)

Des apports en matière de développement durable

Plusieurs contributions ont également mis en avant les bénéfices du projet en matière de développement durable. Plusieurs participants relèvent par exemple les bénéfices du projet en matière de report modal du mode routier vers le ferroviaire.

« Cela permettrait à de nombreux habitants du bassin Creillois qui se rendent tous les jours à Roissy d'éviter de prendre leur voiture. Il y aura un impact écologique qui sera considérable et bénéfique. » (Contribution en ligne)

« Excellent projet qui permettra de rapprocher la Picardie du grand bassin d'activité de CDG et alentours, et de le faire en limitant l'empreinte carbone (avantage écologique du ferroviaire). » (Contribution en ligne)

SNCF Réseau a confirmé qu'en favorisant le report modal vers le ferroviaire, le projet s'inscrit bien dans une perspective de développement durable. Les études de trafics mettent notamment en avant le fait que, parmi les 3,4 à 3,9 millions de voyageurs estimés sur la liaison, 1/3 seront de nouveaux voyageurs ferroviaires (report modal depuis la route).



Luc Foutry, Président de la Commission Transport de la Région Hauts-de-France, lors de la réunion publique de Creil

Une vigilance sur le calendrier de réalisation

Le soutien important exprimé en faveur du projet s'est également traduit par une expression d'impatience vis-à-vis de la date de mise en service de l'infrastructure. Plusieurs participants, qu'ils soient habitants, usagers, élus ou représentants du monde socio-économique ont insisté sur leur volonté de voir le projet se réaliser le plus rapidement possible (cf. § 3.3). Suite aux différents ajustements du calendrier du projet depuis le débat public de 2010, ils ont rappelé leur vigilance sur le fait que l'horizon de 2025 - annoncé par le Président de la République lors de sa visite à Amiens en novembre 2019 - soit tenu.

« Nous regrettons que depuis avril 2010 et le débat public, le projet n'ait pas progressé davantage (...). Le projet n'avance pas suffisamment rapidement : la date de mise en service est-elle enfin stabilisée ? » (Contribution de Jean-Claude Olesky, Medef de la Somme, lors de la réunion thématique d'Amiens)

« Notre exigence n'a d'égale que notre détermination afin que le barreau trouve en 2024 une réalisation effective. » (Contribution écrite du CESER Hauts-de-France).

« [Il faut que les débats] permettent d'aller le plus vite possible vers les étapes de réalisation du projet et la mise en service à la date rappelée par le Président de la République en novembre dernier (horizon 2025). » (Contribution d'Alain Gest, Président d'Amiens Métropole, lors de la réunion thématique d'Amiens)

SNCF Réseau a précisé qu'il s'inscrivait bien dans les objectifs fixés par l'Etat.

Des attentes en termes de développement économique

Le développement économique et territorial de la Région Hauts-de-France est un argument important (cf. §3.3), régulièrement exprimé par les soutiens du projet (Amiens, Creil et Compiègne étant les principaux territoires cités). Ils mettent en avant les apports d'un accès direct à la plateforme aéroportuaire, important pourvoyeur d'emplois pour le Sud des Hauts-de-France ainsi que les possibles arrivées d'habitants ou d'usagers pour ces territoires (étudiants, employés de la plateforme, enseignants, etc.).

Sur ce point, plusieurs acteurs territoriaux (collectivités, chambres consulaires, MEDEF, Amiens Développement) ont mis en avant lors de la concertation les bénéfices attendus du projet en matière de développement économique: dynamisme économique, attractivité du territoire, accès à un nouveau pôle d'emploi, impacts sur le développement urbain, renforcement du statut d'Amiens à l'échelle régionale.

« Je suis favorable à ce projet. Nous en avons besoin car notre territoire souffre beaucoup. Il faut pouvoir rejoindre l'aéroport pour travailler, cela fait longtemps que j'attends le projet, plus de 20 ans qu'on en parle. » (Contribution en ligne)

« En matière de développement de l'activité et de l'emploi, le barreau Creil-Roissy permet d'assurer les besoins de déplacements et de développement économique des bassins de vie du Sud de la Région » (Contribution écrite de la Région Hauts-de-France)

« Les perspectives de développement de l'emploi autour de Roissy permettent d'anticiper la croissance des flux entre le Grand Roissy et le sud de la Région : on estime ainsi que 25 000 actifs des Hauts-de-France travailleront sur le pôle de Roissy en 2020 et 34 000 en 2030. » (Contribution écrite du Conseil départemental de la Somme)

ANALYSE QUALITATIVE

« La liaison Roissy Picardie constituera un levier de développement pour l'ensemble du sud de l'Oise et de l'Aisne et pour les pôles urbains en mesure d'accueillir cette nouvelle infrastructure » (Contribution écrite du CESER Hauts-de-France)

L'amélioration de la ligne Paris-Amiens également considérée comme prioritaire

Plusieurs acteurs du Sud des Hauts-de-France ont insisté sur la nécessité de ne pas concevoir ce projet en lieu et place de l'amélioration de la ligne TER classique reliant Paris et Amiens. Diverses expressions sur ce sujet ont permis de rappeler les attentes fortes portant sur cette ligne, notamment pour les déplacements pendulaires. Pour garantir que le projet ne dégrade pas la robustesse de l'exploitation de cette ligne, la FNAUT Île-de-France et l'association LUTECE souhaitent que les aménagements réservés en phase 2 (à réaliser ultérieurement) soient réalisés dès l'origine.

« Amiens Métropole attend une forte amélioration du service, indépendamment du projet Roissy-Picardie, et ce dès le court terme. » (Contribution d'Alain Gest, Président d'Amiens Métropole lors de la réunion thématique d'Amiens).

« Il me paraît plus important de moderniser la ligne Amiens-Paris à moins d'une heure. Nous avons régressé sur la durée de ce trajet. » (Contribution en ligne)

Sur ce sujet, **SNCF Réseau** a insisté sur le fait que l'amélioration de la qualité de la ligne Paris-Creil-Amiens est une priorité forte pour SNCF.

Des réserves exprimées par le territoire de Senlis

La commune de Senlis a fait part de ses réserves vis-à-vis du projet, exprimées par plusieurs de ses représentants au cours de la concertation. Cette commune, accueillant de nombreux habitants travaillant sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG, craint une baisse d'attractivité de son territoire une fois le projet mis en service et une remise en cause des navettes en car vers Roissy, tout en regrettant l'absence d'arrêts à Orry-la-Ville et le fait que Senlis n'ait pas été retenue dans le périmètre direct de la concertation.

« Ce projet est néfaste pour la ville de Senlis et ses habitants dont beaucoup travaillent à Roissy. Ce projet sera au détriment de la ville de Senlis qui va perdre en attractivité. Je regrette également qu'il n'y ait pas d'arrêt en gare d'Orry-la-Ville où un parking a pourtant été en partie financé par la ville de Senlis, ce qui est préjudiciable pour ses habitants » (Contribution lors de la réunion publique de Creil)



Réunion publique à Creil

DES OPPOSITIONS ET RÉSERVES SUR LE PROJET EN ÎLE-DE-FRANCE

En Île-de-France, et plus spécifiquement dans les zones directement concernées par le projet (Nord-Est du Val d'Oise), l'opportunité du projet a été remise en cause sur la base de plusieurs arguments.

Peu d'avantages perçus par le territoire

Les apports du projet pour le territoire valdoisien ont été jugés insuffisants. Pour une large majorité des remarques, le projet n'apporte pas suffisamment de réponse aux difficultés de mobilités rencontrées par le territoire alors qu'il a, par ailleurs, des impacts négatifs localement (fonciers, environnementaux, etc.). Les intervenants ont appelé de leurs vœux la réalisation d'autres projets, en rappelant en particulier l'intérêt du barreau de Gonesse pour leur territoire.

« Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie ne répond que très faiblement à la demande des habitants pour l'amélioration de leurs besoins de déplacements. » (Contribution écrite de Val d'Oise Environnement)

« Le Conseil Départemental du Val d'Oise demande à SNCF Réseau d'expliquer clairement les hypothèses retenues dans le cadre des études de trafics, notamment celles concernant la fréquentation des valdoisiens en gare de Survilliers-Fosses. » (Contribution écrite du Conseil Départemental du Val d'Oise)

SNCF Réseau a expliqué que si le projet ne pouvait pas répondre à l'ensemble des enjeux de mobilités dans le Val d'Oise, il apporte à sa mesure, par une nouvelle solution de maillage du réseau, une réponse nouvelle en matière de mobilité avec l'arrêt à Survilliers-Fosses, en interconnexion avec le RER D. Le projet s'inscrit dans une logique d'amélioration des transports du quotidien, et un des objectifs principaux visés est de renforcer la part des transports en commun dans les transports du quotidien entre l'Oise, le Nord-Est du Val d'Oise et la plateforme aéroportuaire.

La question de l'accessibilité du Grand Roissy a également été soulevée, plusieurs participants regrettant que les solutions de dessertes plus fines soient actuellement insuffisantes et qu'elles souffrent régulièrement de problèmes d'exploitation (liaisons entre la gare de Roissy et les pôles d'emploi).

Île-de-France Mobilités a rappelé, lors de la réunion thématique de Fosses, le développement des lignes de bus afin d'irriguer plus finement le territoire, notamment pour permettre l'acheminement de la majorité des salariés du pôle de Roissy qui habitent à moins de 15 km de la plateforme. Actuellement, une trentaine de lignes de bus desservent la plateforme. Île-de-France Mobilités a ajouté qu'un important travail a été effectué ces dernières années pour améliorer les dessertes en bus existantes et en créer de nouvelles.

Île-de-France Mobilités a également expliqué que le territoire de Roissy et ses alentours est celui dans lequel l'offre de transport à la demande est la plus développée, avec le réseau FILEO², auquel s'ajoute le système de correspondance garantie pour le dernier RER à Louvres, actuellement en test pour la ligne R2 à Survilliers-Fosses. Des projets sont également en cours d'études sur les lignes structurantes afin de voir s'il y a nécessité de faire des aménagements de voiries pour fiabiliser et rendre plus performante leur circulation.

² Filéo est la dénomination du service de transport à la demande (TAD) de la plateforme de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle ; ce service de bus est destiné aux employés de la plateforme aéroportuaire.

ANALYSE QUALITATIVE

L'amélioration des transports du quotidien existants jugée prioritaire

De nombreuses contributions contestent le caractère prioritaire du projet et mettent en avant la nécessité de concentrer les efforts sur l'amélioration des transports du quotidien existants (cf. §3.3). La ligne D du RER a concentré le plus de remarques et suscité le plus grand nombre d'attentes. Des participants et représentants institutionnels ont ainsi mis en avant les trop nombreux problèmes aujourd'hui observés concernant la qualité de service assurée, notamment dans le Val d'Oise (suppressions de trains, retards, dégradation du matériel roulant, ...).

« La ligne D se détériore de jour en jour mais vous voulez développer un autre système parallèle ? Je ne comprends pas votre logique. » (Contribution en ligne)

« Après des années d'abandon du nord de la ligne RER D et de croissance du nombre d'usagers, la priorité n'est absolument pas la création d'une ligne LGV qui ne dessert que les deux extrémités de la ligne sans bénéficier aux communes qu'elle traverse. » (Contribution en ligne)

SNCF Réseau a indiqué que le projet était pensé en cohérence avec les priorités en faveur de la modernisation et de la valorisation du réseau ferré existant pour lesquelles des moyens très importants sont consacrés.

Île-de-France Mobilités a présenté, lors de la réunion publique de Fosses, les mesures prises pour l'amélioration du service sur le RER D, notamment les modifications faites récemment avec la séparation de l'exploitation de certaines branches au sud de la ligne D. Il s'agit de limiter les répercussions des irrégularités sur l'ensemble du linéaire, ce qui a permis d'améliorer d'environ 3% la ponctualité sur la ligne. Île-de-France Mobilités a aussi indiqué investir 2,5 milliards d'euros pour le renouvellement du matériel roulant de la ligne D. Ce matériel Nouvelle Génération sera déployé à partir de 2021 et permettra de limiter le nombre de pannes et donc de retards sur la ligne. Enfin, il a été rappelé qu'un nouveau système de signalisation (NEXTEO³) est en développement, avec une mise en place à partir de 2026.

³ Nouveau système d'exploitation des trains Est-Ouest (NEXTEO) : système de gestion des trains et d'aide à la conduite



Débat mobile à la gare CDG 2 TGV

Il permettra d'améliorer la capacité et la robustesse, notamment dans le tronç commun des lignes B et D entre Châtelet et Gare du Nord, par une réduction possible de l'espacement entre les trains.

Des inquiétudes sur le calendrier des travaux et l'articulation avec les opérations prévues sur l'Axe Nord

Le public et des acteurs institutionnels se sont également inquiétés de l'impact du projet Roissy-Picardie sur la réalisation d'autres opérations de modernisation du réseau déjà prévues ou jugées prioritaires au Nord de Paris, en lien avec les Jeux Olympiques de 2024.

« Pour la Région Île-de-France, l'accélération du calendrier Roissy-Picardie est totalement incompatible avec la poursuite des travaux indispensables pour les transports du quotidien, et notamment les 1,6 millions de passagers qui empruntent quotidiennement les lignes B et D du RER et H et K du Transilien. » (Contribution écrite de la Région Île-de-France)

« La présidente de la Région Île-de-France, Valérie Pécresse m'a indiqué que le déploiement du nouveau matériel roulant sur le RER D serait retardé de 5 ans sur la partie Nord, du fait des priorités données au projet Roissy Picardie » (Contribution de Patrick Renaud, Président de la CARPF - Communauté d'agglomération Roissy Pays de France - lors de la réunion publique de Roissy-en-France)

« Il n'est pas envisageable que les ressources humaines nécessaires aux opérations déjà programmées en Île-de-France soient dévoyées vers un nouveau projet dont nous ne contestons pas l'utilité mais dont le lancement prématuré serait profondément perturbateur non seulement pour les voyageurs franciliens, mais aussi pour ceux en provenance des Hauts-de-France ou s'y rendant. » (Contribution écrite de la FNAUT Île-de-France)

« Je souhaite que le projet Nextéo sur le RER B et le RER D soit prioritairement intégré au Comité des travaux de l'Axe Nord. » (Contribution écrite du Conseil Départemental de Seine-et-Marne)

« Il est indispensable que soient respectés les engagements de modernisation des trains (RER Nouvelle Génération avec rames à double étage) ainsi que le calendrier des travaux sur l'ensemble du faisceau nord francilien » (Contribution écrite de la CCI Paris Île-de-France)

D'autres projets jugés prioritaires

Les participants à la concertation dans le Val d'Oise, et plus particulièrement les élus du territoire, ont exprimé leur incompréhension vis-à-vis de l'avancée du projet Roissy-Picardie alors qu'un nombre important de projets locaux ont été repoussés. Ainsi, l'annonce de l'arrêt du projet Europacity et de l'abandon du barreau de Gonesse a été reçue très négativement par une majorité des élus du territoire, renforçant, par contrecoup, l'opposition sur l'opportunité du projet Roissy-Picardie.

« Le territoire réclame depuis plus de 25 ans des projets essentiels, systématiquement refusés : la liaison entre le RER B et le RER D, un téléphérique à Goussainville/Villepinte... et dernièrement Europacity, qui prévoyait 10 000 emplois et 3 Md€ d'investissement, porteur d'avenir pour une population extrêmement paupérisée » (Contribution de Patrick Renaud, Président de la CARPF, lors de la réunion publique de Roissy-en-France)

« L'accélération du projet est très malvenue dans ce contexte d'abandon du barreau de Gonesse, d'Europacity, de report et de menace sur la ligne 17 du métro du Grand Paris. » (Contribution de Christian Cauro, élu de Gonesse, lors de la réunion publique de Roissy-en-France)

ANALYSE QUALITATIVE

4.3 LES ENJEUX DE DESSERTE ET DE SERVICE

Les questions de desserte et de service ferroviaire liées à la future infrastructure ont fait l'objet de nombreuses contributions au cours de la concertation (cf. §3.3), qu'il s'agisse des plages horaires ou de la tarification proposée pour la ligne future.

DES DÉBATS SUR LES HORAIRES DE CIRCULATION DE TRAINS

Dans les Hauts-de-France, et notamment dans l'Oise, des participants attendent une meilleure adéquation entre les futurs horaires de circulations et les horaires de travail décalés de nombreux salariés de la plateforme ; un souhait partagé par des usagers de l'avion afin de pouvoir prendre le premier vol ou de revenir après le dernier vol de la journée, grâce à la liaison Roissy-Picardie.

« En tant que salarié travaillant sur la plateforme aéroportuaire, je commence régulièrement avant 6h et termine après 23h. Je regrette que le projet présenté ne puisse donc pas m'apporter une nouvelle solution de mobilité. » (Contribution lors de la réunion publique de Creil)

« En cas d'amplitude horaire inadaptée, le projet ne bénéficiera pas aux plus précaires qui ont des horaires décalés. » (Contribution lors de la réunion publique de Creil)

« Il faut faire une liaison qui soit calée sur les horaires d'avion, c'est-à-dire qui permette d'être à Roissy CDG 2 heures avant les premiers vols ! » (Contribution en ligne)

« Compte tenu de la part importante des emplois de la plateforme pourvue par des personnes du Sud de l'Oise et des spécificités des emplois sur la plateforme aéroportuaire, je suis ouvert à ce que des possibilités de plages horaires encore élargies soient étudiées » (Contribution de Luc Foutry, Président de la Commission Transport de la Région Hauts-de-France)

La question de la tarification

Des craintes ont été exprimées, dans les Hauts-de-France et en Île-de-France (liaison depuis Survilliers-Fosses) sur le fait qu'un tarif trop élevé rendrait l'infrastructure trop onéreuse pour de nombreux usagers, notamment du quotidien, et donc limiterait son utilisation, les participants se référant souvent aux tarifs jugés trop élevés de la liaison RER B entre l'aéroport et Paris.

Pour plusieurs participants, le pass Navigo doit être accepté a minima sur la section Survilliers-Roissy.

« Je pense que cette liaison est une bonne idée, mais il faut que le prix soit adapté aux travailleurs. Sinon elle ne sera pas utilisée et les gens continueront à prendre leur véhicule personnel » (Contribution par carte T)

« Il faut que je puisse utiliser mon pass Navigo pour aller à Roissy sans prendre un autre abonnement » (Contribution par carte T)

« Si on peut utiliser le pass Navigo, ça peut devenir intéressant, sinon je prendrai toujours ma voiture » (Contribution lors du débat mobile à Chantilly)

LES PÔLES D'ÉCHANGES ET LES ENJEUX D'INTERMODALITÉ

La majorité des observations sur ce thème porte sur deux enjeux : favoriser l'accès aux gares par des rabattements optimisés et garantir des correspondances de qualité.

Faciliter l'accès aux gares

Plusieurs contributions ont mis en avant l'importance d'envisager des aménagements routiers et cyclables permettant d'accéder facilement aux gares et d'y stationner. Ainsi, de nombreuses contributions font état de parkings de rabattement absents ou saturés, notamment pour la gare de Survilliers-Fosses. L'agglomération de Compiègne demande dans sa délibération du 19 décembre 2019 l'intégration dans le projet des aménagements rendus nécessaires par l'augmentation des trafics prévue.

« Il nous semble important de penser aux infrastructures autour des gares : parkings, routes d'accès... » (Contribution par carte T)

« Il faut un agrandissement du parking gardé de la gare de Surveilliers-Fosses » (Contribution par carte T)

« Une solution de parking complémentaire a-t-elle été imaginée car le parking d'intérêt régional est déjà saturé » (Contribution de Daniel Mella, Maire-adjoint de Marly-la-Ville et Vice-Président du syndicat du parking d'intérêt régional de Fosses, lors de la réunion thématique de Fosses)

La question de l'intermodalité vélo - train a également été mise en avant par plusieurs contributeurs, notamment des étudiants.

« Il faudrait faciliter l'intermodalité train / vélo : garage, pouvoir prendre le train facilement avec le vélo, etc. » (Contribution lors du débat mobile à l'Université de Technologie de Compiègne)

Enfin, quelques contributions souhaitent un renforcement de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux gares et aux quais.

« Il faudrait que les quais de la gare de Chantilly soient accessibles aux personnes à mobilité réduite, pour les personnes handicapées mais aussi parce qu'aujourd'hui les escaliers ne sont pas du tout pratiques avec des bagages ou des poussettes pour enfants. Ce point est très important pour que la ligne soit utilisée par les voyageurs plutôt que leur voiture » (Contribution en ligne)

Sur ces sujets, **SNCF Réseau** a indiqué que les équipements tels que parkings, aménagements à proximité des gares ou autres actions permettant de renforcer l'intermodalité, relèvent d'autres programmes que le présent projet d'infrastructure Roissy-Picardie, dont le périmètre est défini par le protocole de 2017. Ces sujets seront à mener en cohérence, à l'initiative des acteurs du territoire et dans un cadre partenarial entre l'Etat, la SNCF (Gares & Connexions) et les collectivités afin que les territoires desservis bénéficient des améliorations des services ferroviaires.

Une volonté de disposer de correspondances adaptées

Plusieurs contributions soulignent l'importance du nombre et de la qualité des correspondances pour favoriser l'attrait de la future infrastructure ferroviaire, notamment en gare de Creil, pour les communes situées au Nord de Creil ou encore en gare de Surveilliers-Fosses pour les usagers du RER D, notamment ceux venant d'Orry-la-Ville. Les communes de Beauvais ou Cambrai ont par exemple été citées à plusieurs reprises comme des communes pouvant bénéficier de l'infrastructure grâce à des correspondances de qualité. Enfin, plusieurs participants, habitants des communes non desservies par le TaGV, ont mis en avant l'importance de penser des correspondances de qualité en gare de Roissy-CDG pour les liaisons vers l'Est et le Sud-Est.

« Les correspondances en gare de Creil devront être qualitatives afin de faciliter la desserte de la gare Roissy-CDG depuis Beauvais ou d'autres villes non desservies directement » (Contribution de la FNAUT Hauts-de-France lors de la réunion publique d'Amiens)

« L'arrivée de nouveaux trains TGV et TER (en gare de Creil) suppose des aménagements conséquents pour faciliter l'accueil et le transit des voyageurs et faire de la gare un pôle multimodal accessible à tous » (Contribution écrite de LUTECE)

« Nous avons besoin de pouvoir rejoindre Lyon, Marseille ou Strasbourg. Il faut également concevoir des correspondances importantes et bien calculées. » (Contribution par carte T)

Sur ce dernier point, **SNCF Réseau** a expliqué que la mise au point des services ferroviaires permet la diffusion la plus complète possible des avantages liés à la mise en service d'une nouvelle infrastructure (avec les correspondances possibles dans les principaux nœuds ferroviaires, dont celui de Creil).

ANALYSE QUALITATIVE

Une demande forte de confirmation de la réalisation de la passerelle en gare de Survilliers-Fosses

La question de la passerelle en gare de Survilliers-Fosses a fait l'objet de nombreux échanges. L'ensemble des intervenants, usagers ou institutionnels, ont insisté sur la nécessité de confirmer la réalisation de cette infrastructure nécessaire à l'interconnexion entre les TER et le RER D. Celle-ci est en effet aujourd'hui intégrée dans le projet mais son financement n'est pas stabilisé à ce stade.

« Le seul service possible dans le cadre du projet pour le territoire est dépendant de la passerelle de Fosses-Survilliers qui n'est pas financée à ce jour » (Contribution d'Eric Plasmans, maire de Chennevières-lès-Louvres, lors de la réunion thématique de Vémars)

« L'arrêt de Fosses-Survilliers n'est pas financé, le financement de la passerelle n'étant pas acquis » (Contribution d'Anthony Arciero, conseiller départemental du canton de Goussainville et élu de Survilliers, lors de la réunion thématique de Vémars)

« Le barreau Roissy-Picardie devrait intégrer un arrêt en gare de Survilliers-Fosses pour tous les TER et des interconnexions cadencées avec les RER B et D seraient à organiser. » (Contribution écrite de la CCI Île-de-France)

« Il est nécessaire que les pouvoirs publics apportent des réponses aux préoccupations exprimées dans le Val d'Oise (...), je considère comme acquis que la desserte de Survilliers-Fosses fera partie du projet » (Contribution de Franck Dhersin, Vice-Président de la Région Hauts-de-France chargé des transports et des infrastructures de transport, lors de la réunion publique de Roissy-en-France)

SNCF Réseau a précisé que la réalisation de la passerelle en gare de Survilliers-Fosses était bien prévue dans le programme d'opération à présenter à la phase d'enquête, tout en restant à financer.

Plusieurs élus ont par ailleurs mis en avant la nécessité d'envisager des aménagements globaux permettant de faire de la gare un pôle multimodal et d'apporter des réponses en termes d'exploitation ferroviaire. Dans sa délibération du 20 janvier 2020, le Conseil départemental du Val d'Oise demande à ce qu'une étude de pôle soit réalisée sur la gare de Survilliers-Fosses.

« Le Conseil départemental du Val d'Oise demande à l'Etat et aux régions de financer l'étude et la réalisation de l'ensemble des projets en gare de Survilliers-Fosses, notamment les voies de retournement pour le RER D, la passerelle entre les nouveaux quais et le RER D, les aménagements de la gare et parc de stationnement. » (Contribution du Conseil départemental du Val d'Oise dans sa Délibération du 17 janvier 2020)

« La demande d'un retournement en gare de Survilliers-Fosses est ancienne, elle a été présentée à Île-de-France Mobilités, à la Région Île-de-France et au Préfet de Région. Aujourd'hui, il est urgent d'avancer sur cette question et sur le financement de cet aménagement » (Contribution de Pierre Barros, maire de Fosses, lors de la réunion publique de Roissy-en-France).

DES DEMANDES DE RENFORCEMENT DES DESSERTES

Les dessertes proposées par le projet ont fait l'objet d'échanges et de contributions multiples, certaines demandant un ajustement du protocole de desserte signé en 2017.

Des dessertes supplémentaires

Plusieurs contributeurs ont appelé de leurs vœux un développement des dessertes locales afin de mailler davantage le territoire. Les communes de Clermont-de-l'Oise, Saint-Just-en-Chaussée (dans l'Oise) ont fait l'objet de nombreuses demandes de desserte TER. Il en va de même pour la commune de Saint-Quentin (dans l'Aisne) ou Orry-la-Ville.

« De nombreux habitants du Clermontois, du Beauvaisis et du Plateau picard prennent leur véhicule personnel pour rejoindre la plateforme aéroportuaire de Roissy. Avec un arrêt du TER Picardie-Roissy en gare de Clermont, comme de nombreuses autres personnes venues des mêmes territoires et qui, elles, travaillent sur Paris, ces habitants pourraient avoir recours au train en venant à Clermont, allégeant ainsi leur empreinte carbone et leurs frais de transport. Il faut un arrêt à Clermont ! » (Contribution en ligne)

« Il serait bon de prévoir un arrêt en gare de Clermont à l'instar de la ligne Compiègne - Pont-Sainte-Maxence - Creil, d'autant que cela n'entraînerait pas de travaux supplémentaires et offrirait aux usagers une desserte de Roissy en 31 minutes contre 1h22 actuellement. » (Contribution écrite de la Communauté de communes du Pays du Clermontois)

« Il est souhaitable que Saint-Just et Clermont soient un jour desservies par le TER. De plus, est-il possible de prévoir une desserte de Saint-Quentin. » (Contribution de la FNAUT Hauts-de-France lors de la réunion thématique d'Amiens)

Sur la longue distance, la demande de connexion directe vers l'Ouest a également été faite (Bordeaux, Nantes).

« 3 destinations TGV étaient prévues au moment du débat public et aujourd'hui la desserte de Bordeaux n'est plus prévue. Nous souhaitons que cette desserte soit à nouveau étudiée. » (Contribution de Jean-Claude Villemain, Maire de Creil et Président de l'Agglomération Creil Sud-Oise)

Au-delà des gares desservies, des demandes de renforcement des fréquences ont également été exprimées dans les Hauts-de-France, notamment lors de la réunion publique d'Amiens : plusieurs intervenants ont suggéré de proposer une offre TGV plus importante ou encore un niveau de desserte proche de celui prévu pour la gare de Creil.



Réunion thématique à Fosses

ANALYSE QUALITATIVE

« *Quels sont les prévisions de trafic pour Amiens et les allers retours prévus avec Roissy-CDG ? (...) J'aimerais avoir des précisions sur la possibilité d'avoir davantage de dessertes, comme c'est le cas pour Compiègne et Creil.* » (Contribution d'Hubert de Jenlis, Vice-Président du Conseil départemental de la Somme, lors de la réunion thématique d'Amiens)

« *Les TGV prévus ont fait l'objet d'un accord avec le Conseil régional des Hauts-de-France et c'est le Conseil régional qui financerait la perte d'exploitation sur ce qui est prévu et non pas la SNCF, ce qui est unique en France. Il pourrait donc être envisagé d'autant plus facilement, si le flux est suffisant, que le cadencement soit amélioré.* » (Contribution de Brigitte Fouré, Maire d'Amiens et Vice-Présidente du Conseil régional des Hauts-de-France lors de la réunion thématique d'Amiens)

SNCF Réseau a expliqué que les dessertes prises en compte à ce stade pour les études préalables à l'enquête publique correspondent aux conditions définies dans les protocoles de mai 2017 signés entre les partenaires du projet avec la mise en service de la liaison Roissy-Picardie ; ce sont une desserte mixte pour Amiens et Creil - TaGV + TER - et une desserte TER Compiègne/Creil vers Roissy. D'éventuelles modifications ultérieures des plans de transport relèveront des autorités et opérateurs le moment venu.

Des expressions en faveur d'un service 100% TER

Par ailleurs, certains acteurs se sont exprimés contre la solution mixte proposée (TaGV+TER), lui préférant une solution 100% TER, semblant correspondre davantage aux besoins de desserte fine sur le territoire.

« *Je suis pour le projet de nouvelle ligne mais contre les solutions TGV proposées. Cette solution ne présente que des inconvénients et n'apporte pas de gains de temps vue la vitesse de circulation sur la ligne nouvelle* » (Contribution d'un représentant de l'Association « Non au TGV en Picardie » lors de la réunion publique de Creil)

Pour **SNCF Réseau**, il n'est pas pertinent d'opposer mobilité longue distance et mobilité courte distance, chacun de ces services proposant des bénéfices pour les usagers. Concernant la longue distance (service TGV), il s'agit de proposer un gain de temps substantiel et d'éviter une correspondance en gare de Roissy pour certaines destinations, notamment pour l'Est ou le Sud-Est (pour certaines destinations de l'Ouest, la correspondance à Paris peut rester aussi performante).

Le projet est conçu comme une ligne classique, et non comme une infrastructure à grande vitesse, de sorte que cet usage TER et TGV n'entraîne pas de surcoûts.

Des demandes d'arrêt du TER Paris-Creil à Survilliers-Fosses

Des expressions ont enfin été relevées sur le sujet de la desserte de Survilliers-Fosses par le TER circulant sur la voie classique entre Creil et Paris Gare du Nord. Il a ainsi été demandé au maître d'ouvrage si les nouvelles fonctionnalités prévues par le projet permettraient de prévoir cette desserte supplémentaire sur la ligne TER existante.

« *Si la gare de Survilliers-Fosses devient une gare TER, pourquoi il ne pourrait pas y avoir des trains directs pour la Gare du Nord ?* » (Contribution d'un usager du RER D lors de la réunion thématique de Fosses)

SNCF Réseau a répondu que les aménagements de voies en gare permettraient de tels arrêts moyennant des équipements complémentaires, mais il n'est pas prévu à ce jour de modification de la desserte Creil - Gare du Nord. L'opportunité d'un arrêt à Survilliers-Fosses sur cette ligne est à examiner avec prudence car, du point de vue de l'exploitation ferroviaire, l'axe Gare du Nord-Creil /Amiens-Saint-Quentin est très chargé. Rajouter un arrêt représenterait une contrainte supplémentaire d'exploitation pour l'ensemble de la ligne. Par ailleurs, en fonction de leur faisabilité, les décisions sur de telles dessertes relèvent des autorités organisatrices des mobilités et notamment de la Région Hauts-de-France.



Réunion thématique de Vémars

4.4 CONCEPTION DU PROJET D'INFRASTRUCTURE

L'infrastructure ferroviaire et ses impacts pour le territoire sont également des thématiques importantes (cf. §3.3), abordées surtout dans le Val d'Oise et principalement dans les communes traversées (Vémars et Villeron étant les communes les plus touchées).

LE CHOIX DU TRACÉ

Comme rappelé dans l'historique du projet (§1.2), plusieurs phases d'études et de concertation ont conduit à des décisions sur le cadrage à retenir avec l'objectif de définir le tracé de moindre impact ; celui-ci demeure toutefois contesté par l'essentiel des acteurs dans le Val d'Oise.

Des débats sur le tracé retenu

La pertinence du tracé retenu a été contestée à nouveau. Ainsi, dans le Val d'Oise, de nombreuses voix s'opposent à la zone de passage Centre-Nord retenue et expriment une préférence pour un tracé Sud, qui, selon elles, limiterait les impacts pour les communes concernées et permettrait un meilleur accès aux zones d'emplois situées sur le pôle aéroportuaire de Roissy.

« Il est dommage que le projet présenté arrive au Nord de la plateforme aéroportuaire alors que les emplois sont au Sud de l'aéroport. En arrivant par le Sud, l'accès aux emplois était direct » (Contribution de Germain Buchet, maire de Saint-Witz, lors de la réunion thématique de Vémars)

ANALYSE QUALITATIVE

« L'arrivée prévue pour les TER avec le projet se situe en plein milieu de l'aéroport alors que les emplois ne sont pas dans celui-ci. C'était une des raisons du projet de barreau de Gonesse qui avait l'intelligence de passer au milieu des zones d'activités, ce qui n'est pas le cas du projet. » (Contribution de Jean-Noël Moisset, Maire de Survilliers et Vice-Président de la CARPF, lors de la réunion thématique de Fosses)

SNCF Réseau a rappelé à plusieurs reprises, au cours de la concertation, les étapes d'élaboration du projet (cf. pages 12 et suivantes du dossier de concertation). À partir des deux options de passage « Centre » et « Sud » retenues à l'issue du débat public de 2010, les études ont porté sur 4 zones de passage préférentielles (cf. schéma page 16) qui ont fait l'objet d'analyses comparatives multi-domaines présentées à la concertation. À l'issue de cette étape d'élaboration du projet, la zone de passage « Centre-Nord » a été retenue par décision ministérielle en avril 2013. C'est sur cette base qu'a été poursuivie la conception du projet. Cette dernière permet de répondre au mieux à des enjeux importants :

- ▶ la préservation du cadre de vie avec l'éloignement au maximum des zones habitées existantes ou en projet à Vémars et Villeron ainsi que la minimisation des impacts sur l'agriculture (davantage de possibilités de limiter les effets de déstructuration des exploitations et la consommation de terres agricoles) ;
- ▶ un accès plus rapide à Roissy (de la gare TGV au Terminal 2) depuis le Nord-Ouest, avec un arrêt à Survilliers-Fosses, l'interconnexion possible avec le RER D permettant un rabattement sur cette gare.

L'élaboration du projet Roissy-Picardie a fait l'objet dès l'origine de la démarche ERC (éviter, réduire, compenser) avec d'importantes phases d'études et de concertation, afin de définir le projet de moindre impact et les mesures devant accompagner sa réalisation. Cette démarche sera poursuivie dans les prochaines étapes.

La pertinence du tracé est également contestée au regard du projet abandonné du barreau de Gonesse, soutenu par les élus du territoire. Plusieurs expressions dans le Val d'Oise ont insisté sur l'intérêt de mutualiser le barreau Roissy-Picardie, dans son scénario « Sud », et le projet de barreau de Gonesse, afin d'apporter davantage de réponses aux enjeux de mobilité et d'accès au pôle économique de Roissy depuis le Nord-Est du Val d'Oise.

« Un barreau commun ne pourrait-il pas être étudié afin de servir à la fois de débranchement au RER D vers Roissy et d'accès à Roissy pour la Picardie. » (Contribution de Michel Aumas, Conseiller départemental du Val d'Oise, lors de la réunion publique de Roissy-en-France)

« Réaliser plus au sud le barreau de Gonesse serait un choix plus judicieux pour les habitants du Val d'Oise. » (Contribution en ligne)

« La concertation doit de mon point de vue aboutir à un projet partagé, ce qui n'est pas le cas du projet présenté. Seul le projet du barreau de Gonesse représentait un projet commun » (Contribution à la réunion thématique de Vémars)

SNCF Réseau a rappelé que l'objectif du barreau de Gonesse, aujourd'hui abandonné, était d'améliorer l'accessibilité au pôle de Roissy en desservant Gonesse et ses projets de développement ainsi que le parc d'expositions de Villepinte. Les axes de BHNS (Bus à haut niveau de service) étudiés suite à son abandon s'inscrivent dans cette optique.

Lors du débat public sur le projet Roissy-Picardie et de la concertation sur le barreau de Gonesse, des études comparatives ont été faites, concluant qu'il s'agissait de projets distincts répondant à des besoins spécifiques et que leur mutualisation n'était pas efficace. Le territoire étant concerné par des enjeux majeurs de natures différentes, un projet unique ne peut pas répondre à la totalité de ces enjeux.

LES IMPACTS ACOUSTIQUES ET VIBRATOIRES

Concernant la section de ligne nouvelle, les principales inquiétudes exprimées portent sur les impacts acoustiques du projet et, dans une moindre mesure, sur les conséquences en matière de vibration.

Des inquiétudes et demandes de précisions

Les habitants de Vémars et Villeron ont mis en avant les impacts acoustiques générés par le projet et insisté sur le fait que ces derniers s'ajoutaient aux impacts sonores préexistants (autoroute A1, LGV Nord, trafic aérien lié à l'aéroport de Roissy, Ball Trap).

« J'entends le Ball Trap et je subis également les nuisances de la LGV Nord (...), je crains donc que le projet ait un fort impact pour les riverains. » (Contribution à la réunion thématique de Vémars)

« Au-delà des chiffres, la situation vécue est différente : gêne du Ball Trap, gêne du TGV, etc. » (Contribution à la réunion thématique de Vémars)

« J'ai quitté Paris pour bénéficier d'un environnement plus calme et je regrette que le Terminal 4 arrive ainsi que ce nouveau projet ferroviaire. » (Contribution à la réunion thématique de Vémars)

« Des experts en génie acoustique devraient être consultés pour que le bruit en extérieur des habitations soient extrêmement faible quitte à ce que ce projet s'inscrive comme une expérimentation sur laquelle il sera possible de capitaliser sur d'autres projets ailleurs à l'avenir. » (Contribution en ligne)

SNCF Réseau a expliqué être très attentif dans l'élaboration des projets ferroviaires, à ces problématiques environnementales, très importantes pour la qualité de vie des riverains. Pour les enjeux acoustiques, les dispositions réglementaires seront appliquées. Le tracé proposé pour la ligne nouvelle s'écarte largement des secteurs urbanisés ou en cours d'urbanisation, les habitations les plus proches étant à plus de 600 mètres.



Réunion thématique de Vémars

ANALYSE QUALITATIVE



Réunion thématique de Vémars

Des inquiétudes sont aussi exprimées quant à une extension de la plage horaire de circulation (§ 4.3), en mettant en avant les impacts sonores et vibratoires qui seraient plus gênants tôt le matin ou tard le soir pour les riverains de la ligne nouvelle.

« Il faut que la question des horaires de circulation soit précisée suite à la déclaration de M. Foutry de la Région Hauts-de-France, lors de la réunion publique de Creil, qui disait vouloir étendre les horaires pour répondre aux besoins de salariés de la plateforme aéroportuaire » (Contribution lors de la réunion publique de Roissy-en-France).

Des expressions en faveur d'un passage en souterrain

Plusieurs participants ont sollicité une solution de passage en souterrain pour limiter les impacts du projet.

« Les porteurs du projet ne peuvent pas ignorer les habitants et leur détresse (...) La solution souterraine pourrait apporter une solution adaptée. » (Contribution d'un membre du ROSO lors de la réunion thématique de Vémars)

« Est-il possible de passer en souterrain afin de limiter les impacts sonores et environnementaux du projet ? » (Contribution lors de la réunion thématique de Vémars)

SNCF Réseau a rappelé que cette hypothèse avait été écartée pour des raisons de faisabilité technique et économique ; l'impact du projet avec le franchissement au-dessus de la LGV et de l'A1 apparaît maîtrisé au vu des différentes études réalisées et mesures d'insertion prévues.

Concernant les circulations sur la ligne existante, des riverains de la gare de Chantilly se sont inquiétés de l'impact acoustique du projet, en raison de l'augmentation du nombre de circulations sur ce tronçon.

« On peut considérer que le projet apportera environ 80 passages en plus par jour sur la gare de Chantilly dont je suis riveraine. Cette augmentation est considérable et correspond à l'équivalent d'une nouvelle ligne. Ce projet constitue donc une modification substantielle de la ligne existante. (...) Sans prise en compte de l'impact sur les riverains de l'augmentation du nombre de passages et donc du coût des mesures de prévention et de protection, ce projet n'est pas pertinent ». (Contribution en ligne)

« Le passage du pont au-dessus de la rue de Gouvieux est un point majeur de nuisance sonore (et visuelle). Je m'inquiète donc de l'augmentation de la fréquence de passage des trains. Que sera-t-il mis en place pour limiter la nuisance sonore et visuelle croissante (murs anti-bruit, murs végétaux, transformation du pont...) ? Y aura-t-il des éventuelles aides à l'isolation acoustique des maisons anciennes du secteur ? Merci de vos réponses pour lever nos inquiétudes sur la qualité de vie dans le quartier gare de Chantilly. », (Contribution en ligne)

Concernant les impacts pour les riverains de la gare de Chantilly, **SNCF Réseau** a expliqué que le schéma de desserte visé dans les protocoles de 2017 correspond à 56 trains supplémentaires. Les vérifications effectuées dans le cadre des études acoustiques (dont les dernières actualisations seront jointes au dossier d'enquête publique) démontrent que l'effet indirect - s'agissant d'une ligne existante très fréquentée - n'est pas significatif (moins de 2 dBA d'écart entre les situations de référence et de projet). En conséquence, il n'est pas prévu d'installer des protections acoustiques. SNCF Réseau a également précisé que, sur cette ligne, le renouvellement progressif du matériel roulant existant par du matériel moins bruyant ainsi que les opérations de rénovation de la voie contribueront à diminuer le niveau des nuisances sonores.

LES IMPACTS ÉCOLOGIQUES

Une partie des observations a porté sur les impacts du projet, qu'il s'agisse de ses conséquences sur le milieu naturel (sols, faune et flore), son insertion paysagère ou encore les enjeux de développement durable plus larges inhérents au projet.

Les impacts sur le milieu naturel

Les acteurs associatifs et les élus des territoires concernés par la ligne nouvelle ont pointé plusieurs impacts sur le milieu naturel :

- ▶ l'enjeu de la continuité des corridors écologiques ;
- ▶ le maintien de la Trame Verte et Bleue ; les impacts hydrauliques.

« Nous ne sommes pas favorables au projet proposé en raison du manque d'intégration de la préservation et de la restauration de la trame verte et bleue à l'échelle locale. L'effet cocktail de tous les aménagements du territoire, avec la consommation importante de terres agricoles, le mitage et l'enclavement sont désastreux pour un fonctionnement efficace des bio-corridors » (Contribution écrite de la Ligue protectrice des oiseaux d'Île-de-France)

« Le tracé de liaison ferroviaire coupe un axe de ruissellement identifié par la DDT du Val d'Oise, au niveau du bois d'Argenteuil entre Villeron et Vémars. Conformément aux objectifs du SAGE de maîtrise du risque de ruissellement et d'érosion, il conviendra que la création de la ligne ferroviaire ne vienne pas aggraver la situation quand bien même les enjeux sont faibles sur ce secteur. » (Contribution écrite du Syndicat mixte pour l'aménagement hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne)

ANALYSE QUALITATIVE

Plusieurs interventions (PNR, associations, fédération de chasse) ont porté par ailleurs sur l'enjeu des corridors grande faune au droit de la forêt de Chantilly, sur la ligne existante dont la fréquentation sera accrue, avec la demande d'intégrer au projet la réalisation de passages grande faune (PGF).

« Le Parc réaffirme donc la nécessité de rétablir les continuités écologiques coupées par les voies utilisées par le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et plus particulièrement d'inscrire dans la Déclaration d'Utilité Publique la réalisation d'un écopont pour rétablir dans toute sa fonctionnalité le corridor intra-forestier situé au cœur du massif de Chantilly, corridor qui conditionne le maintien du continuum forestier nord parisien. » (Contribution écrite du Parc national régional Oise - Pays de France)

« Il est indispensable que les deux PGFs de 30 à 40 mètres demandés dans nos courriers de 2012 et 2014 soient édifiés. Fautes de quoi, les ouvrages déjà réalisés ou en voie de construction s'avèreront inutiles. » (Contribution écrite de l'Association pour la Gestion du Grand Gibier dans le Val d'Oise)

« Cette région de Chantilly au sud Picardie / nord Val d'Oise, proche de la capitale, est au cœur d'une continuité écologique allant des Ardennes à l'Isle Adam. Il est donc indispensable d'y préserver, par une gestion des continuités écologiques efficaces, la richesse de sa biodiversité. La construction d'un passage faune (de 30 à 40 m) au lieu-dit de la Borne Blanche et un autre à la Fosse Néret est donc demandée. » (Contribution écrite du Collectif des biocorridors picards)

SNCF Réseau a apporté des réponses sur ces sujets au cours de la concertation.

Concernant le milieu naturel et les continuités écologiques, de nombreux ouvrages sont prévus au droit de la section de ligne nouvelle pour assurer la continuité des corridors écologiques, si nécessaire à la reconstitution de milieux. Un ouvrage est prévu à la traversée du bois d'Argenteuil. Les mesures prévues seront détaillées dans leur principe dans l'étude d'impact, pièce essentielle du dossier d'enquête publique et seront davantage précisées dans la pro-

cédures d'autorisation environnementale unique qui interviendra ultérieurement. Elle fixera les préconisations que le maître d'ouvrage devra respecter.

Sur les enjeux hydrauliques, il a été rappelé que les enjeux relatifs aux eaux superficielles et souterraines ont fait l'objet d'études dans le cadre de la préparation de l'avant-projet sommaire, permettant d'établir un prédimensionnement des ouvrages nécessaires à la transparence hydraulique de l'aménagement (rétablissement des écoulements naturels, axes de ruissellement interceptés) et l'assainissement (gestion des eaux pluviales : dispositifs longitudinaux et bassins). Compte tenu des caractéristiques des territoires, ces examens n'ont pas conduit à identifier d'enjeux majeurs. La procédure d'autorisation environnementale conduira à préciser ces dispositions.

Concernant les franchissements de la ligne existante, et notamment le projet d'écopont, les dispositions prévues dans le protocole de 2017 ont été rappelées (mention également dans le dossier de concertation avec une participation forfaitaire à hauteur de 2 M€ prévue dans l'estimation des coûts du projet).

Les impacts paysagers

Plusieurs contributions ont mis en avant les impacts paysagers négatifs du projet pour les territoires traversés par la ligne nouvelle et interrogent le maître d'ouvrage sur les mesures qui seront mises en place pour limiter ces impacts et renforcer l'intégration du projet sur le territoire.

« Si le projet actuel de liaison ferroviaire devait se réaliser ce serait également le Sud-Ouest et l'Ouest du village qui seraient fortement impactés. Vémars serait alors enclavé du Sud-Est au Nord-Ouest sur un horizon d'environ 120 degrés. » (Contribution en ligne)

« Quels types d'aménagements paysagers prévoyez-vous ? » (Contribution en ligne)

SNCF Réseau a expliqué que le projet ferait l'objet de mesures d'insertion paysagère dont la mise au point sera poursuivie dans les étapes ultérieures, en concertation avec les acteurs du territoire. Ces aménagements paysagers varient en fonction de la nature des terrains traversés, de leur usage, de la position de la ligne nouvelle (en déblai ou en remblai). Des points particuliers font l'objet de propositions spécifiques (plaine agricole de Vémars, ball-trap). Des plantations d'alignement sont également envisagées sur une partie du linéaire (partie nord-ouest notamment).

« Ce projet va consommer et de l'argent et de la terre agricole dans un secteur où par ailleurs une charte agricole essaye de geler la consommation dans un département fortement sous contrainte pour le logement » (Contribution en ligne)

SNCF Réseau a précisé que le projet de ligne nouvelle s'étend sur 70 ha dont 23 ha de foncier ferroviaire, notamment au droit des infrastructures du triangle de Vémars. La consommation d'espace que représente le projet est ainsi d'environ 45,5 ha, dont 36,5 ha de terres agricoles (hors occupations temporaires en phase chantier).

LES IMPACTS SUR L'AGRICULTURE

L'impact de la ligne nouvelle sur l'agriculture a été principalement abordé, lors de la réunion thématique de Vémars, mais également au travers des contributions envoyées au maître d'ouvrage, sous deux angles : la consommation du foncier agricole et la restitution des terres.

La consommation d'espace et l'artificialisation des sols

Plusieurs participants ont demandé des précisions sur la consommation d'espaces agricoles prévue par le projet et regretté que le projet contribue à artificialiser les sols et faire disparaître des terres agricoles.

« Vémars a déjà perdu de très grandes superficies de terres agricoles ces dernières années. Alors que la majorité du territoire communal était encore représenté par des terres agricoles au début des années 80, ces dernières ont très nettement diminué. De plus, leur enclavement provoque une exploitation difficile. Cette réalité est en totale contradiction avec la nécessité invoquée par l'État de limiter la consommation des terres agricoles. » (Contribution en ligne)

« Ce projet aggrave l'artificialisation du secteur, morcelé à toute vitesse depuis une quinzaine d'années par des entrepôts, des routes, des lotissements. » (Contribution en ligne)



Réunion thématique, à Vémars

ANALYSE QUALITATIVE

La restitution des terres agricoles

La restitution des terres agricoles a fait l'objet d'interrogations de la part d'élus ou d'agriculteurs sur la méthode employée. Ils ont également exprimé leurs inquiétudes quant à la qualité de la reconstitution des terres et leur exploitabilité future.

« Comment vont être utilisés les excédents de terre ? Il est hors de question qu'on mette des dépôts de moindre qualité sur les terres existantes » (Contribution lors de la réunion thématique de Vémars)

« Comment faites-vous pour rendre à l'agriculture un aménagement paysager ? » (Contribution lors de la réunion thématique de Vémars)

SNCF Réseau a rappelé que le modelé agricole envisagé au Nord du tracé à Vémars (discuté lors des étapes antérieures) représente une vingtaine d'hectares qui seront restitués à l'agriculture. La mise en œuvre d'une convention d'occupation temporaire, comme sur d'autres sites où cette mesure a été appliquée, sera strictement encadrée par des protocoles précisant les modes opératoires et intégrant les conditions de suivi (techniques et économiques).

La question des rétablissements routiers

L'enjeu des rétablissements routiers a fait l'objet de quelques contributions, portant à la fois sur les enjeux de rétablissement des circulations routières interrompues par l'infrastructure linéaire et sur le rétablissement des circulations pour les engins agricoles.

« Je suis circonspect sur le tracé et sur l'avenir des conditions de circulation pour les habitants de Marly pour sortir du territoire car le chemin des peupliers est régulièrement utilisé pour éviter de traverser la ville déjà très chargée (...). Je suis très inquiet pour la desserte de la zone industrielle de Moimont, je ne pense pas que les camions passent par le chemin des peupliers et le pont des soupis, qui est interdit aux camions de plus de 6 tonnes (...) Par ailleurs, la zone industrielle de Fosses-Surwilliers génère une circulation de plus de 4000 camions sur l'avenue Jean Jaurès très utilisée » (Contribution de Daniel Mella, maire-adjoint de Marly-la-Ville, lors de la réunion publique de Roissy-en-France)

« Quel rétablissement des liaisons agricoles prévoyez-vous ? Où ? Combien ? » (Contribution en ligne)

SNCF Réseau a expliqué que les circulations seront rétablies afin d'assurer la continuité des itinéraires, soit directement par des ouvrages soit en rabattement en cas d'autres ouvrages très proches (cas d'un chemin agricole à Villeron).

5

RÉPONSES AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS DE LA CONCERTATION



RÉPONSES AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS

Le 18 mars, les garants de la concertation ont rendu public leur bilan.

Quatre thèmes majeurs y sont identifiés :

- ▶ le projet et ses incidences ;
- ▶ les enjeux de la mobilité sur le territoire ;
- ▶ l'offre de services ;
- ▶ les enjeux socio-économiques du projet sur le territoire.

En fin de bilan, ils demandent au maître d'ouvrage, aux pouvoirs publics et aux autorités organisatrices des mobilités d'apporter des précisions et compléments sur les points suivants soulevés par le public pendant la concertation. Ces demandes sont au nombre de sept : 2 points sont à préciser de la part du maître d'ouvrage, et 5 par les différentes parties prenantes. 3 recommandations sont également formulées.

Ce chapitre présente les réponses que peut apporter le maître d'ouvrage aux demandes et recommandations des garants, les pouvoirs publics et autorités organisatrices apportant leurs réponses par des courriers spécifiques.

5.1 POINTS À PRÉCISER DE LA PART DU MAÎTRE D'OUVRAGE

DEMANDE DE PRÉCISION N°1 :

« Il conviendrait, dans la phase post-concertation, d'inclure au minimum Senlis et Clermont dans le dispositif d'information et de participation. »

La fixation du périmètre pour la nouvelle étape de concertation menée en application du Code de l'environnement est intervenue sur la base des dispositions du protocole de mai 2017, comme expliqué en introduction du dossier de concertation de novembre 2019 et rappelé en page 11 du présent document.

Il a été veillé à permettre une diffusion plus large de l'information, ainsi qu'en témoignent les différents échanges préparatoires intervenus notamment avec les signataires du protocole de financement de mai 2017, dont font partie les Communautés de communes de Senlis Sud Oise et du Pays du Clermontois, ou les différents communiqués de presse.



Garante de la concertation à la réunion thématique de Fosses

On peut d'ailleurs observer que la détermination de ce périmètre n'a pas empêché une large expression des acteurs intéressés, dont les deux agglomérations. A noter que ces expressions ont porté sur le niveau de services collectifs :

- ▶ pour Senlis (non desservie par le réseau ferroviaire), la demande porte sur le maintien des navettes bus reliant (Creil)-Senlis-Roissy ;
- ▶ pour Clermont-de-l'Oise, la demande porte sur la prise en compte d'arrêts des TER Roissy-Picardie dans cette gare.

Ces sujets ne relèvent pas de SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet d'infrastructure, mais de la Région Hauts-de-France, autorité organisatrice des mobilités, au titre des transports collectifs routiers pour Senlis ou des services ferroviaires pour Clermont-de-l'Oise.

Dans les études socio-économiques dont les résultats seront présentés dans le dossier d'enquête publique, il est considéré un maintien des dessertes entre Senlis et Roissy (soit le maintien de la situation actuelle). Il est noté également dans le protocole de financement de 2017 que les schémas de desserte retenus à ce stade sont établis à titre prévisionnel, et seront précisés lors de la préparation des services annuels à la mise en service, l'objectif réaffirmé par la Région dans le protocole étant « de diffuser l'effet de cette liaison sur l'ensemble du territoire et d'adapter l'offre TER aux nouveaux besoins de déplacement ».

DEMANDE DE PRÉCISION N°2 :

« Il conviendrait que le maître d'ouvrage informe le public sur une date prévisionnelle de mise en service. »

Le dossier de la concertation de novembre 2019 présente dans son chapitre 7 (page 56 et suivantes) les prochaines étapes prévues pour le projet. Il est indiqué qu'une décision ministérielle fixerait à l'issue de la nouvelle étape de concertation les dispositions retenues pour la suite du projet et les conditions de lancement de l'enquête publique. Cette décision précisera les objectifs fixés par l'Etat pour la mise en service du projet ; le dossier d'enquête publique sera établi par le maître d'ouvrage selon ces directives, l'enquête publique étant l'occasion d'une nouvelle étape d'information et de consultation du public.

5.2 POINTS À PRÉCISER DE LA PART DE L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES

DEMANDE DE PRÉCISION N°1 :

« Il conviendrait que l'ensemble des signataires du Protocole d'intention relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie de mai 2017 précisent leur engagement au regard de la demande du public. Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fonction de « transport du quotidien » et, de fait, doit pouvoir répondre aux besoins réels des salariés concernés. L'analyse des contributions montre que la plage horaire annoncée dans le dossier ne répond que partiellement aux attentes des salariés de la plateforme aéroportuaire. »

Les accords intervenus en 2017 donnent un cadre prévisionnel pour les services ferroviaires, cadre qui sera à préciser dans les étapes ultérieures du projet par l'autorité organisatrice des mobilités compétente. À noter que le protocole retient sur la base des études antérieures une large plage horaire de 6h-23 h. Au stade de l'évaluation socio-économique devant figurer au dossier d'enquête, un test sera présenté avec l'incidence d'une extension de la plage de circulation.

Concernant les observations d'intervenants des communes traversées par la ligne nouvelle (s'inquiétant inversement des impacts acoustiques résultant d'une augmentation de circulations en période nocturne), il est rappelé que, pour les études acoustiques, des hypothèses larges de progression des trafics sont prises afin de s'assurer du bon dimensionnement des éventuelles protections vis-à-vis des riverains. Ces hypothèses seront présentées dans le dossier d'enquête, en précisant la répartition des circulations par périodes - diurnes et nocturnes.

RÉPONSES AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS

DEMANDE DE PRÉCISION N°2 :

« Il conviendrait, pour assurer la complétude du dossier, pour plus de clarté, d'intelligibilité dans l'information diffusée, que les pouvoirs publics fixent le cadre de ces nouveaux accords de financement dès que possible, avant la Déclaration d'Utilité Publique, au regard des inquiétudes, préoccupations exprimées par le public quant aux aménagements annoncés mais non financés à ce jour mais aussi des engagements pris et rappelés dans des contributions. »

Cette demande de précision s'adresse à l'ensemble des partenaires du projet ; à noter qu'à ce stade, le projet a déjà fait l'objet d'un protocole de financement signé en mai 2017 entre l'Etat, la Région et 11 autres collectivités des Hauts-de-France, et SNCF Réseau, portant sur la quasi-totalité de la phase 1 du projet. Il reste à ce jour à obtenir des engagements de financement concernant la passerelle en gare de Surveilliers-Fosses et la participation du projet à l'écopont en forêt de Chantilly, qui représentent environ 5% des coûts d'investissement.

DEMANDE DE PRÉCISION N°3 :

« Il conviendrait aux pouvoirs publics de préciser si l'exploitation optimale de cette gare a été étudiée pour répondre aux besoins des publics d'Amiens : quelles intermodalités ? Quels horaires de train, etc. ? »

Cette demande porte sur la gare TGV Haute Picardie : il est rappelé dans le dossier de concertation (page 50) que la réalisation de Roissy-Picardie ne remettait pas en cause le rôle de cette gare qui permet l'accès à la grande vitesse pour une partie de la Somme, de l'Aisne et du Sud du Pas-de-Calais. Cette gare est bien dans une logique de complémentarité par rapport aux gares en cœur de ville ; dans les études de trafic menées pour Roissy-Picardie, il est ainsi considéré que le niveau actuel de desserte ne sera pas modifié.

À noter que l'accès à la grande vitesse à ce niveau (ou à proximité, par exemple au niveau de Chaulnes, un raccordement depuis Amiens à la LGV ayant été évoqué par certains acteurs lors du débat public de 2010) ne permet pas d'assurer la fonctionnalité d'accès direct à Roissy pour les transports du quotidien depuis le Sud de

la Picardie. Cette problématique s'inscrit donc dans un autre cadre que celui du projet Roissy-Picardie.

DEMANDE DE PRÉCISION N°4 :

« Il conviendrait que la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités, autorités organisatrices des transports, précisent leurs intentions quant à la politique tarifaire qui sera en vigueur sur cette liaison ferroviaire ».

Comme il a été indiqué lors de la concertation, l'extension du pass Navigo sur la section Surveilliers-Fosses/Roissy relèvera d'accords entre les deux autorités organisatrices des mobilités le moment venu, sachant que ce dispositif existe déjà sur d'autres lignes exploitées par la Région Hauts-de-France et se prolongeant en Île-de-France ; cette hypothèse est prise en compte dans les études de trafic, sans préjuger des décisions ultérieures (ce qui sera précisé dans l'évaluation socio-économique figurant au dossier d'enquête).

DEMANDE DE PRÉCISION N°5 :

« Il conviendrait que les pouvoirs publics, les autorités organisatrices des transports concernées et SNCF Réseau précisent, de manière opérationnelle, l'articulation et la complémentarité des différents moyens de transports existants et futurs, voire leur priorisation, pour assurer la cohérence et l'efficacité du maillage. L'expression du public montre combien l'enjeu des mobilités sur le territoire est source d'inquiétude au quotidien. Cette préoccupation est prise en compte par les autorités organisatrices des transports, tant en Région Hauts-de-France qu'en Région Île-de-France. La liaison ferroviaire Roissy-Picardie a, notamment, pour objectif d'améliorer cette desserte au quotidien des deux Régions concernées. »

Cette préoccupation est prise en compte par l'Etat et les collectivités dans les différents documents d'orientation stratégique et les politiques publiques en matière de mobilités : SDRIF-Schéma directeur de la Région Île-de-France, PDU-Plan de déplacements urbains, SRADDET des Hauts-de-France -Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, LOM-Loi d'Orientations sur les Mobilités...

Parmi les ambitions rappelées dans la LOM, prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité à partir d'une vision à long terme de la mobilité, on peut rappeler celles en lien avec le projet (cf. annexe à la LOM) :

- ▶ améliorer les offres de déplacement du quotidien (...)
- ▶ accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;
- ▶ contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains, en renforçant l'accessibilité (...).

Les enjeux et les objectifs pour l'Île-de-France sont rappelés au titre de la priorité n°2 : remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains.

Dans le dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage devra présenter les objectifs du projet, sa cohérence avec les politiques publiques aux différents niveaux cités ci-dessus, sa compatibilité avec les documents de planification territoriale, tant dans l'étude d'impact que dans l'analyse stratégique présentée au titre de l'évaluation socio-économique.

Concernant la ligne Paris-Amiens et l'amélioration de la qualité des services ferroviaires, il convient de rappeler que c'est une priorité forte pour la SNCF, comme cela a d'ailleurs été précisé dans les réponses apportées pendant la phase de concertation.

A ce titre, des actions sont prévues dans plusieurs domaines, avec notamment le renforcement du pilotage de la production à Paris Nord, une meilleure utilisation du matériel roulant (et son renouvellement en lien avec la Région Hauts-de-France), ainsi que l'engagement d'une réflexion sur l'évolution - en concertation - de la structure de l'offre. La ligne fait par ailleurs l'objet d'importants projets de modernisation (par exemple, nouveau poste de signalisation de Creil mis en service en novembre 2019 pour un montant de 117 M€ financés sur fonds propres, 22 M€ étant investis parallèlement par l'Etat et la Région Hauts-de-France pour la modernisation du nœud ferroviaire).

5.3 RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION N°1 :

« Les garants recommandent, du fait de l'accélération de la réalisation du projet, que les pouvoirs publics, dans la prolongation de la mission de coordination des travaux planifiés sur l'axe ferroviaire Paris-Nord, présentent un calendrier opérationnel qui permette d'optimiser l'articulation de tous ces projets sans perturber la circulation des trains du quotidien. »

Le réseau Nord de la région parisienne fait l'objet de très importants programmes de modernisation et développement (3,2 Md€ d'ici à 2024), pour lequel un Comité de coordination réunissant l'Etat, les collectivités territoriales d'Île-de-France et des Hauts-de-France a été mis en place en 2019 sous l'égide du Préfet d'Île-de-France, dans la perspective des Jeux Olympiques de 2024.

Dans ce cadre, le Gouvernement a « demandé à SNCF Réseau d'étudier pour le mois de juin l'incidence d'une accélération du calendrier du projet Roissy-Picardie sur les projets franciliens de cet axe, je pense notamment aux aménagements sur les RER B et D ainsi qu'au chantier du CDG Express. Il s'agira en effet d'optimiser l'articulation de tous ces projets afin que l'Etat, les collectivités territoriales des Hauts-de-France et de l'Île-de-France partagent ensemble les orientations à prendre et le choix du meilleur séquençement desdits projets » (audition du Secrétaire d'Etat aux transports à l'Assemblée Nationale sur le financement des infrastructures, Commission du développement durable, du 5 février 2020).

Les conditions d'intégration des travaux de réalisation de Roissy-Picardie, qui devront tenir compte des reprogrammations rendues nécessaires par les importants arrêts des chantiers franciliens du fait de la crise sanitaire, seront partagées et arbitrées dans ce cadre ; les orientations retenues pour le projet seront présentées dans le dossier d'enquête publique.

RÉPONSES AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION N°2 :

« Le projet Roissy-Picardie est présenté comme un élément de cohérence de la politique territoriale définie tant par l'Etat que par les différentes collectivités territoriales bénéficiaires et/ou impactées. Les différentes parties prenantes du nord du Val d'Oise expriment un vif mécontentement à l'égard de la réalisation de cette nouvelle liaison et, aujourd'hui, une mission de réflexion sur l'avenir de ce territoire a été confiée à Monsieur ROL-TANGUY. Les garants recommandent que le champ de cette réflexion intègre également ce projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. »

La mission confiée en novembre 2019 à Monsieur Rol-Tanguy par les Ministres de la Transition écologique et solidaire et de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales a pour objectif de reconstruire une vision d'avenir pour le triangle de Gonesse suite à l'abandon du projet d'Europacity, avec une réflexion à mener sur un périmètre plus large.

Les éléments relatifs au projet Roissy-Picardie ont été portés à sa connaissance.

A la remise de son rapport, il appartiendra aux pouvoirs publics de décider des suites à donner aux propositions qui seront formulées, et celles-ci seront alors intégrées dans les éléments de contexte et d'orientation pour le projet.

RECOMMANDATION N°3 :

« Compte tenu du contexte territorial décrit dans ce bilan, les garants recommandent qu'un dispositif participatif soit mis en place sur la cohérence des projets envisagés et la mobilité du quotidien. Cette demande avait été formulée par la Commission nationale du débat public en juin 2018 (voir annexes). »

Cette recommandation s'adresse aux pouvoirs publics et n'appelle pas de réponse du maître d'ouvrage.



Garants de la concertation à la réunion thématique d'Amiens

6

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET SUITES À DONNER



ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET SUITES À DONNER

Les enseignements que le maître d'ouvrage tire de cette nouvelle étape de concertation sont de plusieurs ordres :

- ▶ la phase de concertation qui vient de se dérouler a permis de reprendre un nécessaire dialogue avec le territoire après une longue période d'attente sur les conditions de poursuite du projet ;
- ▶ bien que se situant dans un cadre contraint en termes de calendrier et du fait du contexte social, elle a été l'occasion de larges expressions et d'un nombre important de contributions, via les réunions publiques, les rencontres de terrain, les avis déposés sur le site du projet... ;
- ▶ comme lors des étapes antérieures, les positions ont été contrastées selon les acteurs des territoires. Ainsi le projet est globalement accueilli favorablement dans les Hauts-de-France, ce qui témoigne des attentes fortes par rapport au projet, en premier lieu pour l'amélioration des transports du quotidien. A l'inverse, en Île de-France, les expressions ont porté sur :
 - des positions très majoritairement opposées au principe du projet, considérant que d'autres enjeux sont prioritaires pour le territoire du Val d'Oise,
 - des réserves fortes sur le calendrier de réalisation et sur le niveau jugé insuffisant des engagements garantissant que le projet soit effectivement en mesure d'apporter les services attendus,
 - une opposition liée aux impacts locaux du projet.

Les échanges intervenus dans la phase de concertation, lors des réunions publiques, ou dans le cadre des questions réponses sur le site internet du projet, ont porté sur les différents niveaux suivants.

DES ATTENTES DÉPASSANT LE CADRE DU PROJET

Le Nord-Est du Val d'Oise, concerné par la réalisation de la section de ligne nouvelle, est marqué par des enjeux majeurs, à l'échelle du Nord de la région parisienne : la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle est une porte d'entrée au niveau national et francilien, ainsi qu'un pôle économique de premier plan pour l'Île-de-France. Il a été rappelé lors de la concertation que ce territoire souffre en même temps de fragilités, de manque de perspectives pour l'aménagement de son territoire, d'insuffisances dans les performances des mobilités vers Paris ou transversalement (axes Ouest-Est), autant de sujets cristallisant des attentes fortes, par exemple d'amélioration des conditions de mobilité. Ces attentes portent tant sur la qualité des services existants que sur le développement de nouveaux services.

En matière de développement territorial, le maître d'ouvrage ne peut que renvoyer aux politiques publiques mises en œuvre ou à renforcer (cf. la recommandation n°2 des garants à ce sujet).

En matière de mobilités, les échanges ont montré à nouveau qu'un seul projet n'était pas en capacité de répondre à tous les enjeux « multidirectionnels », qu'ils soient propres à l'Île-de-France ou liés aux interdépendances avec les territoires limitrophes côté Hauts-de-France. Du point de vue du maître d'ouvrage, il convient de raisonner en termes de complémentarité plutôt que de substitution ou d'alternative.

Par ailleurs, la concertation a illustré à nouveau la difficulté de faire partager :

- ▶ les enjeux de grands plans de modernisation déjà lancés mais avec des horizons de mise en service à moyen terme, alors que les usagers attendent également des améliorations dès le court terme ;
- ▶ les positions respectives de projets de modernisation du réseau existant et de projets de développement (le caractère prioritaire du projet portant sur sa place au sein de cette dernière catégorie).

Ces programmes de modernisation mettent d'ailleurs en jeu des moyens financiers exceptionnels, comme c'est le cas en Île-de-France. De même l'amélioration des services sur l'axe Paris-Creil-Amiens est une priorité forte pour SNCF, comme il est rappelé en réponse à la demande de précision n°5.

En parallèle, les autorités organisatrices des mobilités - Île-de-France Mobilités et Région Hauts-de-France - mènent de très importants plans de modernisation ou de déploiement de nouveaux matériels.

Le maître d'ouvrage s'attachera dans les prochaines étapes à resituer le projet dans le contexte plus global des actions menées sur le réseau ferroviaire sur le Nord francilien, et plus généralement en faveur du renforcement des transports collectifs (ce qui rejoint la demande de précision n°5).

LES ENJEUX DE CALENDRIER

Comme indiqué dans sa réponse à la recommandation n°1 des garants, **le maître d'ouvrage veillera à éclairer le Comité de coordination** mis en place en 2019 sous l'égide du Préfet de région Île-de-France pour les travaux de l'Axe Nord dans la perspective des Jeux Olympiques de 2024, afin de définir les conditions d'intégration des travaux de Roissy-Picardie tout en conservant les grandes priorités pour l'amélioration des transports du quotidien.

Ce Comité a montré précédemment sa capacité à permettre des arbitrages partagés avec l'Etat et les collectivités sur des sujets délicats (calendrier des travaux de CDG Express par exemple). Cet examen devra intervenir en tenant compte des reprogrammations rendues nécessaires par la crise sanitaire.

LES ENSEIGNEMENTS POUR LA MISE AU POINT DU PROJET

Une décision ministérielle devra déterminer les dispositions retenues pour la suite du projet et les conditions de lancement de l'enquête publique.

Il convient de rappeler à ce sujet que la mise au point d'un projet ferroviaire est un processus long et faisant intervenir plusieurs acteurs :

- ▶ SNCF Réseau est en responsabilité pour le projet d'infrastructure, tout en intervenant dans un cadre partenarial (le projet s'analyse en matière d'investissement comme un projet de développement du réseau à la demande de l'Etat et des collectivités). Ce projet d'infrastructure fait l'objet d'un processus d'élaboration en plusieurs étapes de conception et de concertation. L'enquête d'utilité publique portera sur le projet d'infrastructure ; après la déclaration d'utilité publique, il devra encore faire l'objet de procédures complémentaires (autorisation environnementale notamment, enquêtes parcellaires...) et de mise au point, avec poursuite d'une concertation approfondie ;
- ▶ les services TER développés relèvent de la responsabilité des autorités organisatrices des mobilités : sur ces questions de plage horaire, dessertes, tarification..., SNCF Réseau se réfère aux prises de position des autorités compétentes dans le cadre de la concertation. Il présentera dans l'évaluation socio-économique du projet les hypothèses les plus réalistes au vu des études de trafic réalisées.

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET SUITES À DONNER

Concernant le programme d'opération à retenir pour le projet d'infrastructure, les discussions seront poursuivies avec l'ensemble des partenaires, avec notamment les points suivants exprimés lors de la concertation :

- ▶ la concertation a conforté l'orientation prise de prévoir les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, permettant d'assurer la desserte du Nord-Est du Val d'Oise. Il avait été proposé dans le dossier de la concertation que ces aménagements fassent bien partie du périmètre du projet soumis à l'enquête publique ; les prises de position et échanges intervenus confirment l'intérêt que tel soit le cas, afin de garantir la fonctionnalité de desserte de la gare de Survilliers-Fosses et l'interconnexion avec le RER D. **Cette proposition sera donc faite par SNCF Réseau aux partenaires du projet ;**
- ▶ concernant l'écopont en forêt de Chantilly dont la réalisation dans le cadre du projet est demandée par certains acteurs, les réflexions sont en cours d'approfondissement avec un choix à faire entre deux options : réalisation de manière indépendante (maîtrise d'ouvrage à préciser) ou réalisation dans le cadre du projet ; le choix sera à faire en fonction des positionnements respectifs des différents acteurs et de la recherche des meilleures conditions d'efficacité pour la mise en œuvre (l'intérêt étant partagé sur le fond, comme le montre la mention adoptée dans le protocole de mai 2017, qui prévoit une participation financière du projet à titre de mesure d'accompagnement).

Concernant le parti d'aménagement pour la section de ligne nouvelle, de nombreuses remarques ont été faites lors de la concertation. Le maître d'ouvrage a rappelé les études et concertations successives ayant permis d'établir le projet considéré comme de moindre impact, et de l'accompagner des mesures d'insertion appropriées. Il veillera à conforter dans le dossier d'enquête publique l'analyse des variantes examinées et non retenues, de manière à permettre à nouveau l'information la plus large possible du public.

L'étude d'impact apportera les informations les plus complètes à jour. L'ensemble des sujets évoqués dans les chapitres précédents seront abordés. Deux thèmes particuliers sont mentionnés ci-dessous :

- ▶ concernant l'acoustique, le maître d'ouvrage présentera pour la section de ligne nouvelle entre Vémars et Survilliers-Fosses, outre les indicateurs réglementaires (indicateurs « moyens » sur les périodes diurne et nocturne), les résultats de simulations acoustiques avec des indicateurs évènementiels à titre d'information ;
- ▶ concernant l'agriculture, le maître d'ouvrage poursuivra la mise au point des propositions de mesure compensatoire agricole collective, en application de la loi du 13 octobre 2014, avec une étude agricole à présenter en CDPENAF 95 (Commission départementale des espaces naturels agricoles et forestiers) ; il poursuivra par ailleurs la concertation sur les conditions de mise en dépôt des terres excédentaires (cf. proposition de modèle agricole à Vémars).

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

A court terme, en fonction des orientations fixées par l'Etat dans la décision ministérielle à intervenir (sur le fond et en matière calendaire), le maître d'ouvrage prévoit :

- ▶ la restitution au public de ces enseignements, selon des modalités encore à fixer ;
- ▶ la préparation de la phase d'enquête publique avec les étapes réglementaires de consultations préalables, cadrant fortement la période. Le dossier d'enquête publique sera établi par le maître d'ouvrage selon ces directives, en tenant compte également des réponses apportées par les pouvoirs publics en réponse au bilan des garants, et de la poursuite des échanges entre partenaires.

En prenant en compte les décisions à venir de la CNDP, il poursuivra dans ce cadre la concertation, avec notamment l'information sur l'étape en préparation et, selon les cas, les mesures d'accompagnement (par exemple : aménagements paysagers, conditions de rétablissement de réseaux - pouvant être prises en compte dans les étapes suivantes, si celles-ci ne peuvent plus être intégrées dans le dossier d'enquête publique).

L'enquête d'utilité publique, précédée réglementairement de consultations et d'exams préalables, dont les avis seront joints au dossier, sera à nouveau une occasion d'expression du public.

En fonction des décisions, et sur la base des préconisations les accompagnant (annexe ERC-Éviter, Réduire, Compenser notamment), la mise au point finale - conception du projet technique, mesures d'insertion... - interviendra ensuite avec une poursuite de la concertation locale.

ANNEXES :

DOCUMENTS EN LIGNE SUR LE SITE INTERNET DU PROJET

www.roissy-picardie.fr

- ▶ **Décision de la CNDP**
du 3 juillet 2019
- ▶ **Décision de la CNDP**
du 6 novembre 2019
- ▶ **Décision de la CNDP**
du 8 janvier 2020
- ▶ **Bilan des garants de la concertation**
du 18 avril 2020
- ▶ **Protocole de financement et protocole
du schéma de desserte** (mai 2017)
- ▶ **Communiqué de presse SNCF Réseau**
du 27 novembre 2019
- ▶ **Communiqué de presse SNCF Réseau**
du 14 janvier 2020
- ▶ **Supports d'information de la
concertation** (dossier de concertation
cahier de plans, dépliant, kakémonos,
affiche...)
- ▶ **Tableau de l'ensemble des contributions,**
avec pièces-jointes reçues
- ▶ **Réunion publique à Creil :**
diaporama, compte-rendu
- ▶ **Réunion publique à Roissy-en-France :**
diaporama, compte-rendu
- ▶ **Réunion thématique à Amiens :**
diaporamas, compte-rendu
- ▶ **Réunion thématique à Fosses :**
diaporamas, compte-rendu
- ▶ **Réunion thématique à Vémars :**
diaporama, compte-rendu



Les partenaires signataires des conventions d'études :



Les partenaires signataires du protocole de financement des travaux de réalisation du projet :

