Liaison Ferroviaire
Roissy-Picardie

SNCF RÉSEAU

PIÈCE G

BILAN DU DÉBAT PUBLIC ET DE LA CONCERTATION

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - DÉCEMBRE 2020

SOMMAIRE

1. Le débat public de 2010 et la décision du maître d'ouvrage 5
1.1. Des premières études au débat public 5
1.2. Le dossier présenté au débat public 5
1.2.1. Présentation des variantes 6
1.2.2. Comparaison des options de passage 7
1.2.3. Les solutions alternatives présentées dans le cadre du débat public 7
1.3. Les chiffres clés du débat 9
1.4. Les enseignements du débat public et la décision du maître d'ouvrage 9
1.5. Le barreau ferroviaire de Gonesse 10

2. La concertation postérieure au débat public (2011-2015) 11
2.1. Le cadre général de la concertation 11
2.1.1. Les principes et les objectifs de la concertation 11
2.1.2. Les décisions de la CNDP et le rôle de la garante de la concertation 11
2.2. La concertation de l'étape 1 (2011-2013) 12
2.2.1. La conduite de la concertation 12
2.2.2. Le projet à l'issue de l'étape 1 et les apports de la concertation 13
2.2.3. Les points clés du compte-rendu de la garante de la concertation 14
2.2.4. Les enseignements pour l'étape 2 des études 14
2.3. La concertation de l'étape 2 (2013-2015) 15
2.3.1. La conduite de la concertation 15
2.3.2. Le projet à l'issue de l'étape 2 et les apports de la concertation 16
2.3.3. Les points clés du compte-rendu de la garante de la concertation 19
2.3.4. Les enseignements pour la phase d'enquête d'utilité publique 19

3. De 2015 à l'enquête publique 20
3.1. Nouveau contexte : signature des protocoles de 2017 et réexamen des priorités nationales (2015-2019) 20
3.2. Une nouvelle étape de concertation 20
3.2.1. La conduite de la concertation 20
3.2.2. Les enseignements de la concertation 22
3.3. La préparation de la phase d'enquête d'utilité publique 23

4. Annexes 24
4.1. Compte-rendu du débat public établi par le président de la CPDP (23 septembre 2010) 24
4.2. Bilan du débat public établi par le président de la CNDP (23 septembre 2010) 51
4.3. Compte-rendu de la concertation établi par la garante (étape 1) (décembre 2012) 57
4.4. Compte-rendu de la concertation établi par la garante (étape 2) (décembre 2014) 65
4.5. Décision de la CNDP prenant acte de la concertation post-débat public (4 mars 2015) 70
4.6. Décision de la CNDP de relancer une nouvelle étape de concertation (3 juillet 2019) 71
4.7. Décision de la CNDP validant les modalités de la concertation (6 novembre 2019) 72
4.8. Décision de la CNDP de prolonger la durée de concertation (8 janvier 2020) 73
4.9. Bilan des garants de la concertation préalable (18 mars 2020) 74
4.10. Décision de la CNDP prenant acte du compte-rendu de la concertation préalable (1er juillet 2020) 101
4.11. Rapport de la garante de la concertation de suivi (13 janvier 2021) 102

PRÉAMBULE

Ce document présente, de manière synthétique, le bilan de :

- *la procédure de débat public intervenu en 2010 ;*
- *la démarche de concertation volontaire et continue menée de 2011 à 2015 au fur et à mesure de l'élaboration du projet soumis à enquête publique, accompagnée d'une garante de la concertation ;*
- *la concertation préalable sous l'égide de la CNDP, organisée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020, au titre du Code de l'environnement, compte tenu du délai maximum dépassé entre le débat public de 2010 et l'enquête d'utilité publique ; elle a été placée sous l'égide de trois garants de la concertation, et s'est prolongée au second semestre 2020 sous le pilotage d'une garante.*

Il retrace à ce titre les principes, l'organisation mise en place et les actions d'information et de concertation avec les acteurs locaux et le public tout au long du processus de conception du projet ferroviaire.

Les orientations fixées par l'Etat dans la décision ministérielle du 28 août 2020 sont rappelées en fin de document.

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Les voies centrales de la gare CDG 2 TGV....5
Figure 2 : Carte des options de passage proposées pour la ligne nouvelle lors du débat public (dossier du maître d'ouvrage)....6
Figure 3 : Les deux scénarios de service étudiés (dossier du maître d'ouvrage débat public 2010)....6
Figure 4 : Présentation graphique du projet et de la proposition alternative (dossier complémentaire du maître d'ouvrage)....8
Figure 5 : Carte des projets ferroviaires en Île-de-France....8
Figure 6 : Présentation du projet et du barreau de Gonesse (dossier complémentaire du maître d'ouvrage)....9
Figure 7 : Schéma des besoins de déplacements....9
Figure 8 : Mode d'emploi de la concertation....11
Figure 9 : Schéma général du processus d'étude et de concertation....11
Figure 10 : Dispositif de la concertation en étape 1....12
Figure 11 : Réunion publique à Louvres (étape 1)....12
Figure 12 : Zones de passage étudiées au sein des options Centre et Sud et comparaison multicritères des 4 zones de passage....13
Figure 13 : Réunion de concertation à Vémars (étape 1)....13
Figure 14 : Un dispositif de concertation enrichi en étape 2....15
Figure 15 : Caractéristiques du projet de ligne nouvelle, extrait du Plan général des travaux (Pièce E du présent dossier d'enquête)....16
Figure 16 : Coupe transversale – solution à 6 voies à quai (abandonnée) (parties structurelles à démolir en bleu)....17
Figure 17 : Coupe en situation projetée – après suppression de la voie 2 et création d'un nouveau quai....17
Figure 18 : Synoptique des enjeux et principes d'évitement....18
Figure 19 : Expositions dans les gares de Survilliers-Fosses et Chantilly-Gouvieux....18
Figure 20 : Extrait de la carte interactive du projet....19
Figure 21 : Différents supports d'information sur la concertation et le projet....21
Figure 22 : Différentes rencontres publiques à Creil, Vémars et lors du débat mobile à la gare Roissy TGV....22

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Synthèse de l'analyse multicritères des 3 options de passage (dossier du maître d'ouvrage débat public 2010)....7

1. LE DÉBAT PUBLIC DE 2010 ET LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Pour plus de détails sur le déroulement du débat public, il convient de se reporter au compte-rendu établi par la CPDP et au bilan établi par la CNDP en Annexes 1 et 2.

1.1. DES PREMIÈRES ÉTUDES AU DÉBAT PUBLIC

Au début des années 1990, le projet alors appelé « Creil-Roissy » prend corps et évolue au fil d'études qui se prolongeront jusqu'en 2006. Ces études permettent d'affiner progressivement les fonctionnalités du projet sans toutefois déboucher sur des décisions opérationnelles.

En 2008, s'appuyant sur les études précédentes, le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France, aujourd'hui SNCF Réseau, engage une démarche visant à rechercher de manière très ouverte les solutions ferroviaires permettant de répondre aux besoins de déplacements identifiés :

- la desserte de la Picardie par les trains à grande vitesse,
- l'accès à Roissy depuis la Picardie,
- l'accès au pôle de Roissy depuis l'Est du Val d'Oise.

Au cours de cette démarche, est analysée la possibilité d'une mutualisation du projet Roissy-Picardie avec celui du barreau de Gonesse (branche du RER D à créer entre Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions), envisagé pour améliorer les conditions de mobilité pour les franciliens.

Cependant, au vu des montants d'investissement nécessaires, de l'allongement des temps de parcours pour les voyageurs venant de la Picardie ou, selon les solutions techniques, d'une exploitation complexe mêlant TER et RER, Réseau Ferré de France et ses partenaires État et Régions Picardie et Île-de-France constatent les limites d'un projet unique.

Ils décident de la conduite indépendante du projet désormais dénommé **« Liaison ferroviaire Roissy-Picardie »** et retiennent la solution d'une ligne nouvelle de jonction située au Nord de la plateforme aéroportuaire et donc orientée vers Creil et Amiens. Ils rappellent que la fonction d'accès au pôle de Roissy pour le Val d'Oise est assurée par ailleurs par le projet du barreau de Gonesse, dont les études suivent leur avancement propre.

Début 2009, la phase d'études étant finalisée et le projet Roissy-Picardie arrivé à maturité, Réseau Ferré de France et ses partenaires décident de saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Le dossier de saisine est déposé en juillet 2009. La CNDP décide le 2 septembre 2009 de **l'organisation d'un débat public**, confié à une Commission Particulière du Débat Public. Le débat public se tient du 15 avril au 31 juillet 2010.

1.2. LE DOSSIER PRÉSENTÉ AU DÉBAT PUBLIC

Le projet Roissy-Picardie, tel qu'il est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage pour le débat public ainsi que dans le dossier d'information complémentaire de juin 2010, est le premier débat public portant sur une opération de mise en réseau de lignes existantes (à la différence de projets de développement significatif du réseau, tels que les lignes à grande vitesse). Il répond aux **objectifs suivants :**

- développer le transport ferroviaire à longue distance : par un meilleur accès de la Picardie au réseau à grande vitesse, et en préservant la capacité de ce réseau ;
- faciliter les relations entre la Picardie et le reste du territoire national ;
- renforcer l'attractivité du pôle multimodal de Roissy ;
- améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de Roissy.

Au stade du débat public, le projet reste ouvert aux évolutions. Il est constitué d'hypothèses destinées à être approfondies sur le plan technique et environnemental en fonction des enseignements qui seront tirés du débat et au cours des études ultérieures.

Dans leurs principes, ces hypothèses correspondent aux aménagements d'infrastructure prévus dans le projet actuel.

Elles intègrent :

- **une voie ferrée nouvelle** circulable à 160 km/h longue d'environ 6 à 11 km (suivant l'option de passage), reliant la ligne Paris-Creil-Amiens à la Ligne à Grande Vitesse (LGV) d'interconnexion qui dessert l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle ;
- un **raccordement** de cette liaison **sur la ligne Paris-Creil-Amiens** orienté vers le Nord (en direction de Creil) et un raccordement **sur la LGV d'interconnexion** orienté vers le Sud, permettant l'accès au réseau à grande vitesse (axes Atlantique, Sud-Est/Méditerranée et Est européen) ;
- **deux quais supplémentaires** sur les voies centrales existantes de la **gare TGV de l'Aéroport Charles-de-Gaulle Terminal 2** (CDG 2 TGV) pour desservir le pôle aéroportuaire avec des TER ;
- des **aménagements** destinés à accueillir les circulations de trains supplémentaires **sur le réseau existant** avec notamment des aménagements dans les gares d'Amiens et de Creil et des aménagements de capacité sur la ligne Paris-Amiens-Creil.

Figure 1 : Les voies centrales de la gare CDG 2 TGV

1.2.1. PRÉSENTATION DES VARIANTES

Le maître d'ouvrage présente au débat public deux types de variantes :

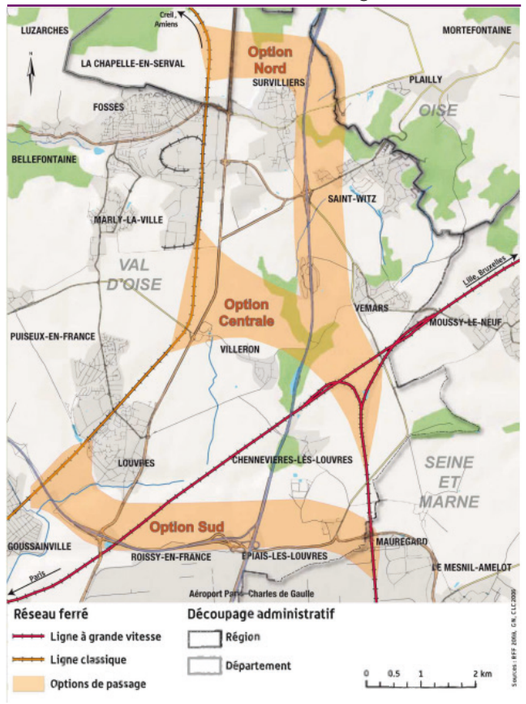
- **des options de passage** pour la ligne nouvelle de jonction ;
- **des scénarios de service**, relatifs au matériel roulant et à la desserte.

Le projet ne prévoit pas la création de nouvelle gare et les options de passage prennent en compte cette hypothèse. Les principales différences entre les options résident dans leur implantation géographique, ce qui autorise plusieurs cas de figure en matière de desserte et de nature de services.

Elles se différencient de la manière suivante :

- une **option de passage « Nord »** : elle démarre au niveau de la jonction des LGV (LGV Nord et LGV d'interconnexion Est), puis elle longe l'autoroute A1 avant de bifurquer vers la ligne Paris-Creil-Amiens qu'elle rejoint au Nord de Survilliers-Fosses. L'aménagement proposé ne comporte pas d'arrêt en Île-de-France ;
- une **option de passage « Centrale »** : elle démarre au niveau de la jonction des LGV, puis bifurque vers l'Ouest jusqu'à rejoindre la ligne Paris-Creil-Amiens au Sud de Survilliers. Un arrêt pourrait être envisagé en Île-de-France (Survilliers-Fosses) ;
- une **option de passage « Sud »** : elle démarre au Sud de la jonction des LGV, longe la plate-forme aéroportuaire et la Francilienne avant de rejoindre la ligne Paris-Creil-Amiens au Sud de Louvres. Deux arrêts pourraient être envisagés en Île-de-France (Louvres et Survilliers-Fosses).

Figure 2 : Carte des options de passage proposées pour la ligne nouvelle lors du débat public (dossier du maître d'ouvrage)



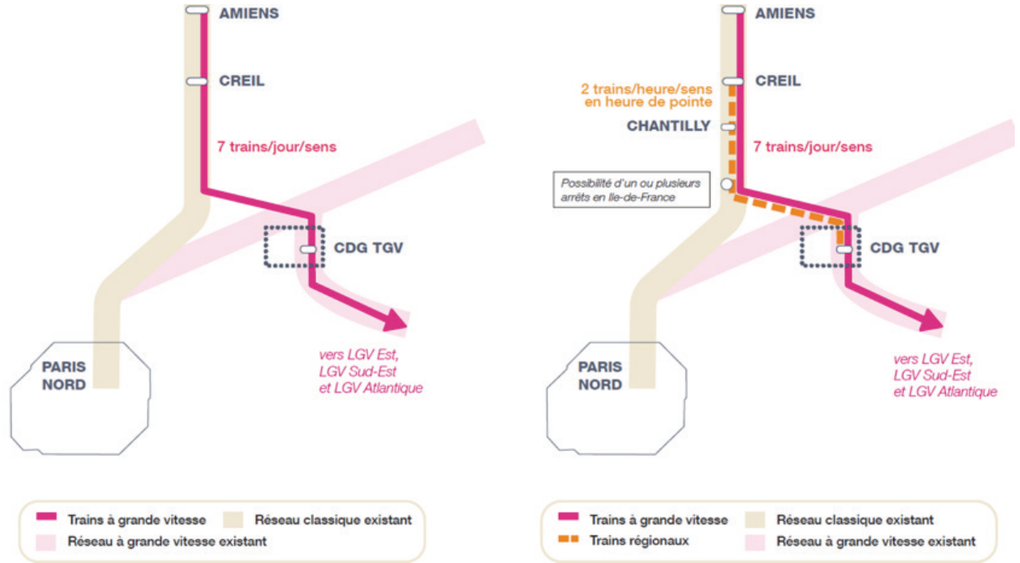
Après concertation avec le transporteur et la Région Picardie, **deux scénarios de service** sont proposés : le premier est basé sur **une offre unique de TaGV**, le second sur **une offre combinée de TaGV et de TER**.

Sont ainsi pris en compte dans les études :

- un scénario d'offre de trains à grande vitesse (besoins de déplacements à longue distance), avec 7 TaGV allers retours par jour entre Amiens et la gare CDG 2 TGV, avec arrêt à Creil ;
- un scénario complétant une offre TaGV par une offre de trains régionaux (besoins de déplacements interrégionaux et régionaux), avec 24 TER par jour, comprenant 2 TER allers retours par jour par heure de pointe et 1 TER aller-retour par jour par heure creuse entre Creil et la gare CDG 2 TGV. Ces TER s'arrêteraient à Chantilly-Gouvieux (Oise) et selon les options de passage à Survilliers-Fosses et Louvres (Val d'Oise), permettant des correspondances avec le RER.

Les apports du projet en termes de gain de temps de parcours en TaGV entre Amiens et les grandes métropoles régionales françaises vont d'une demi-heure à près d'une heure, le projet évitant la correspondance à Paris-Gare du Nord, soit des liaisons en 3h entre Amiens et Lyon, 4h30 entre Amiens et Marseille et 3h entre Amiens et Strasbourg.

Figure 3 : Les deux scénarios de service étudiés (dossier du maître d'ouvrage débat public 2010)



Pour les relations interrégionales, les apports du projet sont notamment :

- un trajet en 55 minutes entre Amiens et Roissy avec un TaGV contre 1h55 en train classique via Paris-Gare du Nord ;
- un trajet Creil-Roissy en 20 minutes en TER contre 50 minutes avec la navette routière Creil-Senlis-Roissy et 35 minutes en voiture ;
- des temps de trajet ferroviaires en TER quasiment divisés par deux pour Compiègne et Beauvais, en fonction des correspondances.

Sur ces bases, le scénario TaGV génèrerait 1,6 million de déplacements à l'horizon 2020 et le scénario TaGV + TER 2,8 millions de déplacements, ce second scénario bénéficiant d'un meilleur report du mode routier sur le mode ferroviaire.

L'évaluation socio-économique présentée lors du débat public, aux conditions économiques de 2008, était basée sur l'option de passage Centrale. Le coût des investissements en infrastructures était estimé à 225 M€ hors taxes dans le scénario TaGV et à 255 M€ hors taxes dans le scénario TaGV + TER.

L'évaluation, prenant également en compte les investissements en matériels roulants, aboutissait à une Valeur Actualisée Nette de 680 M€ hors taxes pour le scénario TaGV et de 770 M€ hors taxes pour le scénario TaGV + TER, (calculs effectués en application de l'instruction-cadre d'avril 2004, mise à jour en mai 2005, alors en vigueur).

1.2.2. COMPARAISON DES OPTIONS DE PASSAGE

Une analyse comparative des trois options de passage a été réalisée sur la base d'un diagnostic territorial permettant d'identifier les principaux enjeux humains et environnementaux, sur une aire d'étude allant de la partie Nord de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à la bordure Sud de la forêt de Chantilly, sur environ 4 à 8 km de large. Elle a porté sur six grandes thématiques : la topographie et l'hydrologie, la géologie et l'hydrogéologie, le milieu naturel, le patrimoine naturel, le milieu humain (urbanisme, habitat…) et le paysage. Les incidences du projet sur la ligne Paris-Creil et son environnement découlent du fait qu'un nombre plus important de trains circulerait.

Une synthèse de cette analyse comparative était présentée sur les critères suivants : enjeux humains et environnementaux, coûts estimatifs de réalisation, performances de l'infrastructure et services envisageables.

L'objectif de cette comparaison était notamment de définir l'option de passage présentant le moins d'impacts environnementaux négatifs, dans le cadre de la première partie « Éviter » de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser ».

Ainsi, les options de passage Nord puis Sud apparaissaient comme comportant les sensibilités environnementales les plus fortes, donc les impacts potentiels les plus importants.

Tableau 1 : Synthèse de l'analyse multicritères des 3 options de passage (dossier du maître d'ouvrage débat public 2010)

Option de passage	Option Nord	Option Centrale	Option Sud
Enjeux humains et environnementaux	Enjeux très forts sur le paysage, les milieux naturels et sur l'occupation urbaine	Enjeux modérés sur le paysage et les milieux naturels grâce à des ouvrages adaptés	Enjeux pouvant être localement forts, notamment du fait du relief et de la proximité de l'urbanisation
Coûts estimatifs de la ligne nouvelle (conditions économiques janv. 2008)	Linéaire à construire : environ 11 km 275 M€ HT	Linéaire à construire : environ 6 km 155 M€ HT	Linéaire à construire : environ 7 km 240 M€ HT
Performances de l'infrastructure	Creil-Roissy : 18 minutes environ	Creil-Roissy : 20 minutes environ	Creil-Roissy : 27 minutes environ
Services envisageables	Aucun arrêt possible en Île-de-France	Un arrêt envisageable en Île-de-France pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses	Deux arrêts envisageables en Île-de-France pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses et Louvres

De l'option la plus favorable à l'option la moins favorable

1.2.3. LES SOLUTIONS ALTERNATIVES PRÉSENTÉES DANS LE CADRE DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public a été l'occasion, pour des acteurs de l'Est Val-d'Oise, de proposer une solution alternative au projet consistant à permettre :

- d'une part, l'accès au réseau à grande vitesse pour Amiens au moyen d'un raccordement entre la LGV Nord et la ligne Amiens-Tergnier ;
- d'autre part, l'accès au pôle de Roissy en empruntant le barreau ferroviaire de Gonesse (cf. ci-après), depuis le Sud de la Picardie et le Nord du Val d'Oise.

Ces propositions ainsi que d'autres contributions ont conduit le maître d'ouvrage à présenter un dossier d'information complémentaire avec leur analyse (juin 2010).

Desserte d'Amiens via un raccordement sur la LGV Nord.

La proposition consistait à créer un raccordement d'environ 4 km entre la LGV Nord et la ligne Amiens-Laon à hauteur de Chaulnes (quelques kilomètres au Sud de la gare TGV Haute-Picardie) et à électrifier cette ligne entre Chaulnes et Longueau (près d'Amiens) sur une distance d'environ 35 km.

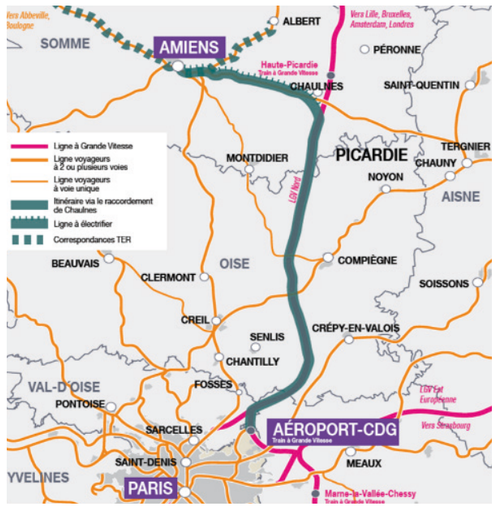
Le coût du raccordement a été estimé entre 70 et 90 M€, auquel s'ajoutait un coût d'environ 60 M€ pour l'électrification, soit globalement entre 130 et 150 M€, aux conditions économiques de mai 2010.

Cette solution avait l'avantage d'un coût moindre, mais elle présentait les inconvénients suivants :

- au regard de la gestion du réseau à grande vitesse : une utilisation de la LGV Nord contraire aux enjeux de préservation de la capacité de la ligne pour faire face aux perspectives de développement des circulations sur cet axe à vocation nationale et internationale à long terme (Roissy-Picardie permet à contrario de desservir la Picardie par un itinéraire distinct ; l'insertion de trains représente par ailleurs une surconsommation de capacité sur la LGV Nord du fait d'une vitesse des trains limitée en entrée/sortie de la LGV par rapport aux autres trains à grande vitesse) ;
- au regard des besoins de déplacements identifiés : une desserte de la Picardie limitée à Amiens et aux destinations accessibles en correspondance à Amiens (Abbeville…), sans desserte de l'Oise, et donc un potentiel de trafic fortement réduit.

Figure 4 : Présentation graphique du projet et de la proposition alternative (dossier complémentaire du maître d'ouvrage)

Projet Roissy-Picardie



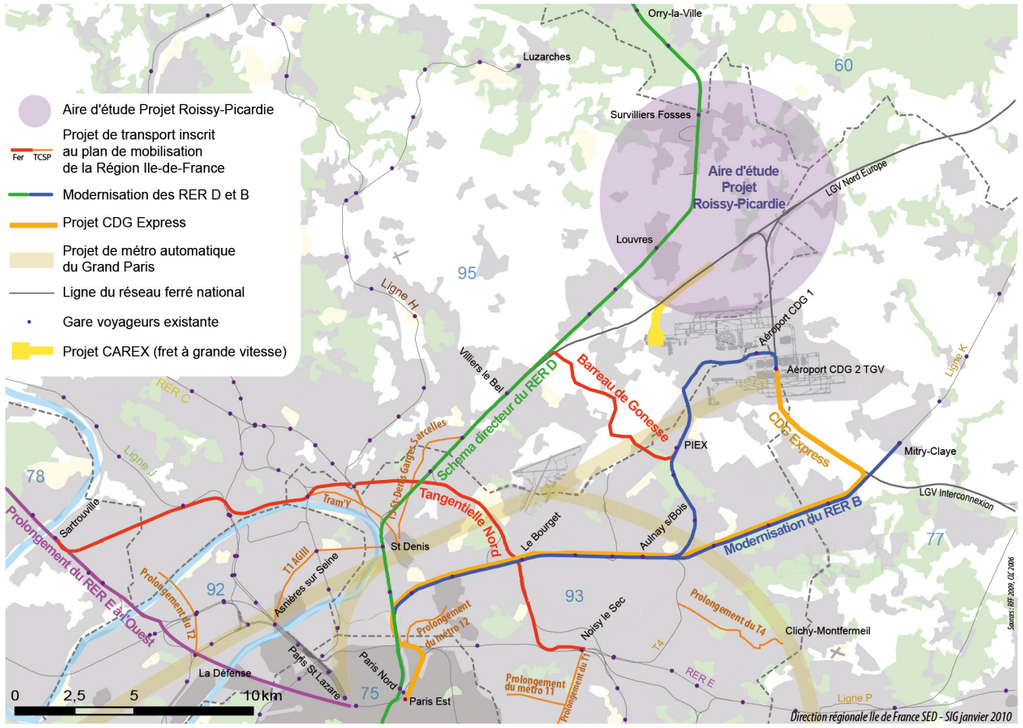
Contre-proposition de raccordement de Chaulnes

Mutualisation avec le projet du barreau ferroviaire de Gonesse

Alors étudié par Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau) pour le compte du Syndicat des Transports d'Île-de-France (devenu Île-de-France Mobilités), ce projet consistait en la création d'une ligne ferroviaire qui relierait les voies du RER D au Nord de la gare de Villiers-le-Bel/Gonesse/ Arnouville à la gare RER B du Parc International des Expositions (PIEX), constituant ainsi une nouvelle branche du RER D.

Le principe était de prolonger les trains de la ligne D du RER ayant actuellement pour terminus/origine la gare de Villiers-le-Bel, avec une fréquence en heure de pointe de 4 trains par heure et par sens.

Figure 5 : Carte des projets ferroviaires en Île-de-France



Source : STIF/RFF

La contre-proposition consistait fonctionnellement à ce que le barreau de Gonesse soit emprunté à la fois par les trains du RER D et par les trains venant ou allant en Picardie. Techniquement, cela impliquerait la réalisation d'un raccordement vers le Nord entre la ligne Paris-Creil et le barreau de Gonesse, en complément du raccordement vers le Sud déjà prévu. Au-delà du Parc des Expositions, les trains empruntant le barreau de Gonesse pourraient se prolonger jusqu'à Roissy en reprenant le tracé du RER B. Cette hypothèse nécessiterait la réalisation d'un raccordement entre les voies du RER et la LGV d'interconnexion au sein de l'aéroport ; ceci n'est techniquement pas envisageable du fait de l'environnement très contraint de la plate-forme, si ce n'est et sous toutes réserves, à des coûts sans proportion avec les flux dont il est question. La circulation de trains à grande vitesse sur le barreau de Gonesse n'est donc pas faisable.

L'analyse menée a conclu que la mutualisation des usages sur le barreau de Gonesse serait une solution moins performante et pas plus économique (compte tenu des aménagements nécessaires avec le raccordement Nord, les aménagements en gares, le raccordement de Chaulnes) que la réalisation de deux projets distincts, répondant mieux aux différents besoins de déplacements.

Figure 6 : Présentation du projet et du barreau de Gonesse (dossier complémentaire du maître d'ouvrage)

1.3. LES CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT

L'information sur le projet et le débat public a été diffusée par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) de manière large, notamment au travers de 800 000 synthèses du dossier du maître d'ouvrage et *Journal du débat* n° 1 adressés à domicile, de 400 affiches sur le réseau publicitaire et de 3 000 affiches dans les mairies, services publics et commerces de proximité. Elle est relayée par plus de 200 articles et reportages dans la presse régionale et locale.

2 300 personnes ont participé aux 11 réunions publiques du débat public, qui couvrent l'ensemble de la zone d'influence du projet : 6 réunions publiques en Picardie, 3 dans l'Est du Val d'Oise – à Gonesse, Fosses et Villiers-le-Bel – et 2 dans les communes de Dammartin-en-Goële et Tremblay-en-France, limitrophes de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle.

L'expression du public a été importante avec :

- la parution de 53 cahiers d'acteurs ;
- plus de 800 avis, 46 contributions et 367 questions envoyées à la CPDP ;
- plus de 1 200 demandes d'abonnements aux publications (dossier complet, cahiers d'acteurs, journaux du débat, compte rendu et bilan final) ;
- 12 200 connexions au site Internet du débat public.

Ces indicateurs ont permis à la CPDP de conclure, dans son compte rendu dressé le 23 septembre 2010 (Annexe1), à un bon suivi du débat public.

1.4. LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC ET LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de **recueillir l'ensemble des points de vue en présence.**

Dans son compte rendu, la CPDP constate que *« la demande sociale est très forte en Picardie, pour la grande vitesse comme pour la desserte régionale »* et que, d'autre part, *« la desserte de Roissy par un transport durable, depuis le Nord (Picardie) comme depuis le Sud (Val d'Oise) est apparue de plus en plus souhaitée »*.

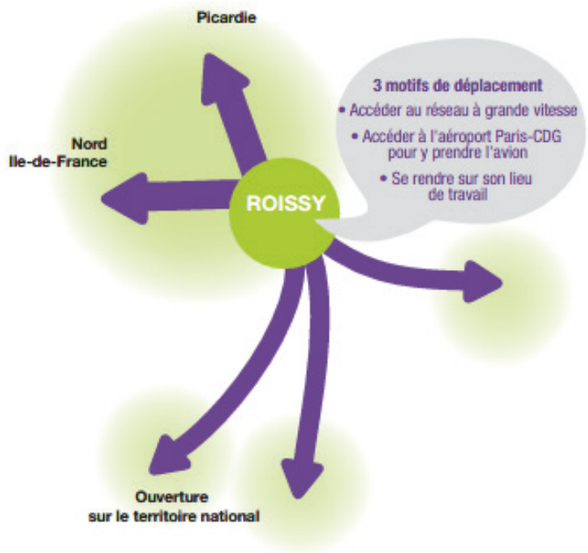
Relevant l'inquiétude des riverains de la ligne nouvelle de jonction et des agriculteurs du Val d'Oise, le compte-rendu précise que, s'il est décidé de poursuivre le projet, *« la concertation devra se concentrer notamment sur les tracés possibles, pour maîtriser le bruit et occuper le moins d'espace naturel possible »*.

Le débat public a éclairé sur **l'opportunité du projet et le bien-fondé** de ses principaux objectifs : il a mis en évidence que le projet constituait une réponse attendue et adaptée au besoin de raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse et cela a été souligné par tous les types d'acteurs de cette région (élus, chambres consulaires, chefs d'entreprises, citoyens).

Le projet concourt également à l'amélioration de l'accès au pôle multimodal de Roissy par un mode de transport durable. Il vise à améliorer le maillage du réseau ferré et répond à des enjeux de déplacements nationaux et interrégionaux entre la Picardie et Roissy et à de forts enjeux d'attractivité économique et touristique. Plusieurs intervenants ont rappelé à ce propos le fait, toujours prégnant aujourd'hui, *« que la Picardie est en train de perdre d'importants volumes d'emplois dans les industries manufacturières »*.

Le débat public a également fait ressortir un large consensus sur la double fonction « grande vitesse » et « service régional », soit le scénario TaGV + TER.

Figure 7 : Schéma des besoins de déplacements



L'option de passage Nord a été la plus contestée. L'option de passage Centrale est apparue comme préférable à une majorité de participants, en raison de son linéaire et de son coût moindres, et parce qu'elle permettrait un arrêt des trains régionaux à Survilliers-Fosses, utile pour les habitants du Nord-Est du Val d'Oise travaillant à Roissy. L'option de passage Sud a suscité l'intérêt d'acteurs franciliens.

Enfin, le débat public a été l'occasion, pour les Valdoisiens, d'exprimer leur souhait de **donner la priorité au barreau de Gonesse**, ce projet étant destiné à leur offrir, comme Roissy-Picardie l'envisage pour les habitants de l'Oise, un accès ferroviaire rapide à la zone d'emplois de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Des acteurs de l'Est du Val d'Oise ont proposé au cours du débat une solution alternative consistant à permettre :

- d'une part, l'accès d'Amiens au réseau à grande vitesse au moyen d'un raccordement entre la LGV Nord et la ligne Amiens-Tergnier ;
- d'autre part, l'accès au pôle de Roissy en empruntant le futur barreau de Gonesse.

Lors du débat public, le maître d'ouvrage a expliqué de manière détaillée les raisons pour lesquelles **cette contre-proposition ne pouvait être retenue.** Il a notamment souligné que le barreau de Gonesse ne peut constituer un itinéraire de raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse (coûts techniques et impacts environnementaux rédhibitoires pour construire ce raccordement) et que le temps de parcours en l'empruntant serait trop peu performant (de l'ordre de 45 minutes entre Creil et Roissy au lieu de 20 minutes par la liaison Roissy-Picardie)[1].

Dans son compte rendu, la CPDP explique que la solution alternative n'a pas convaincu, aussi bien les acteurs du transport (Réseau Ferré de France, SNCF) que les Picards.

Au final, les conclusions du débat public ont montré qu'une majorité des participants considérait que **les deux projets sont indépendants**, car répondant à des besoins différents. Les Régions Île-de-France et Picardie ont également pris position au cours du débat sur *« la double priorité à accorder aux deux projets barreau de Gonesse et Roissy-Picardie »*.

S'appuyant sur les conclusions du débat public, le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France décide, le 25 novembre 2010, **la poursuite des études et de la concertation** préalable à l'enquête publique relatives au projet de liaison Roissy-Picardie sur la base :

- d'un double service TaGV + TER ;
- d'une recherche de tracé de la ligne nouvelle au sein des options de passage Centrale et Sud ;
- pour le réseau existant, de l'étude des aménagements à intégrer au projet sur la ligne classique Paris-Creil et dans les gares CDG 2 TGV, Creil et Amiens.

Dans sa décision, le maître d'ouvrage précise que *« la réponse aux besoins de déplacements, distincte, des habitants des territoires situés à l'Ouest et au Sud-Ouest de Roissy [relève] du projet de barreau de Gonesse »*.

(1) Cf. dossier d'information complémentaire Réseau Ferré de France juin 2010.

1.5. LE BARREAU FERROVIAIRE DE GONESSE

Le barreau ferroviaire de Gonesse consistant en la création d'une nouvelle ligne reliant les voies du RER D au Nord de la gare de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville, ainsi prolongé, à la gare RER B du Parc International des Expositions, a fait l'objet d'études préliminaires en 2006-2007.

Largement évoqué dans le cadre du débat public Roissy-Picardie (cf. ci-dessus), il a ensuite fait l'objet d'une phase de concertation réglementaire du 20 octobre au 9 décembre 2011 sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP.

Les principales fonctions du projet présenté à cette concertation étaient les suivantes :

- améliorer l'accessibilité au pôle aéroportuaire de Roissy pour les populations de l'Est de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise ;
- créer une nouvelle gare pour la desserte d'un territoire en développement ;
- offrir une alternative au RER B pour la desserte du Parc des Expositions, notamment en période d'affluence et lors des grands salons.

Fin 2016, une ligne de BHNS, la ligne 20, a été mise en service par Île-de-France Mobilités pour compléter le maillage des transports en commun en assurant une liaison transversale entre le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis et entre le RER D et le RER B, en traversant 6 communes (Arnouville, Gonesse, Aulnay-sous-Bois, Roissy-en-France, Tremblay-en-France et Villepinte).

Le projet du barreau ferroviaire de Gonesse, en l'absence de perspective de financement, a depuis été abandonné (confirmation par l'Etat en juillet 2019) ; trois nouvelles liaisons par bus à haut niveau de services (BHNS) sont maintenant à l'étude sur différents axes pour améliorer les conditions de mobilité Ouest-Est dans cette partie du Val d'Oise.

2. LA CONCERTATION POSTÉRIEURE AU DÉBAT PUBLIC (2011-2015)

Pour plus de détails sur le déroulement de la concertation en étape 1 et 2, il convient de se reporter aux deux bilans des concertations en étape 1 et en étape 2 sur le site internet dédié ***www.roissy-picardie.fr***

2.1. LE CADRE GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION

2.1.1. LES PRINCIPES ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Faisant suite à sa décision du 25 novembre 2010, Réseau Ferré de France a lancé en 2011 les études préalables à l'enquête d'utilité publique, concomitamment avec le déploiement d'un dispositif d'information et de concertation avec les parties prenantes territoriales.

Au démarrage de la phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique qui suit le débat public, le maître d'ouvrage fixe alors **trois objectifs à la concertatio**n sur le projet Roissy-Picardie :

- informer le public,
- recueillir des propositions et expertises permettant d'enrichir le projet,
- favoriser la participation à travers des moments d'échanges.

La concertation s'inscrit dans le cadre de **la charte établie par le maître d'ouvrage pour la conduite de la concertation**, adoptée le 12 mai 2011 par le Conseil d'Administration de l'Établissement Public. La charte traduit une démarche volontaire de la part du maître d'ouvrage qui souhaite entretenir un dialogue ouvert et constructif avec ses interlocuteurs. Elle est adressée à l'ensemble des parties prenantes du territoire en amont du démarrage de la concertation et ses principes sont partagés au cours des premières réunions de concertation (novembre-décembre 2011).

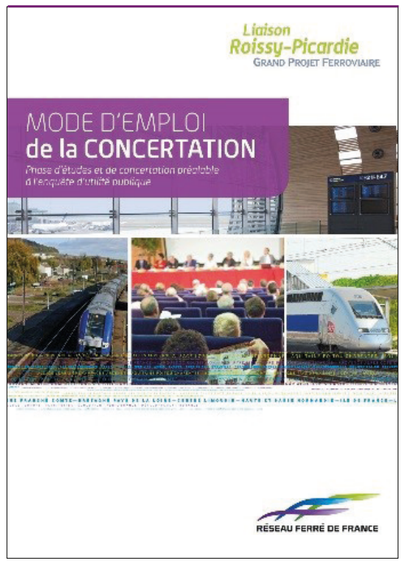
Un document intitulé Mode d'emploi de la concertation du projet de liaison Roissy-Picardie, exposant l'organisation des études, les sujets de la concertation et le dispositif d'information et d'échanges est formalisé en complément et mis à la disposition du public sur le site Internet du projet.

Le maître d'ouvrage choisit également d'avancer dans la conception du projet par des itérations continues entre les études et la concertation, de manière à ce que ces deux démarches se nourrissent mutuellement.

Un dispositif de concertation a été mis en œuvre comprenant, selon les étapes, réunions publiques, ateliers thématiques, lettre d'information, expositions en gares, site internet dédié au projet, etc.

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

Figure 8 : Mode d'emploi de la concertation



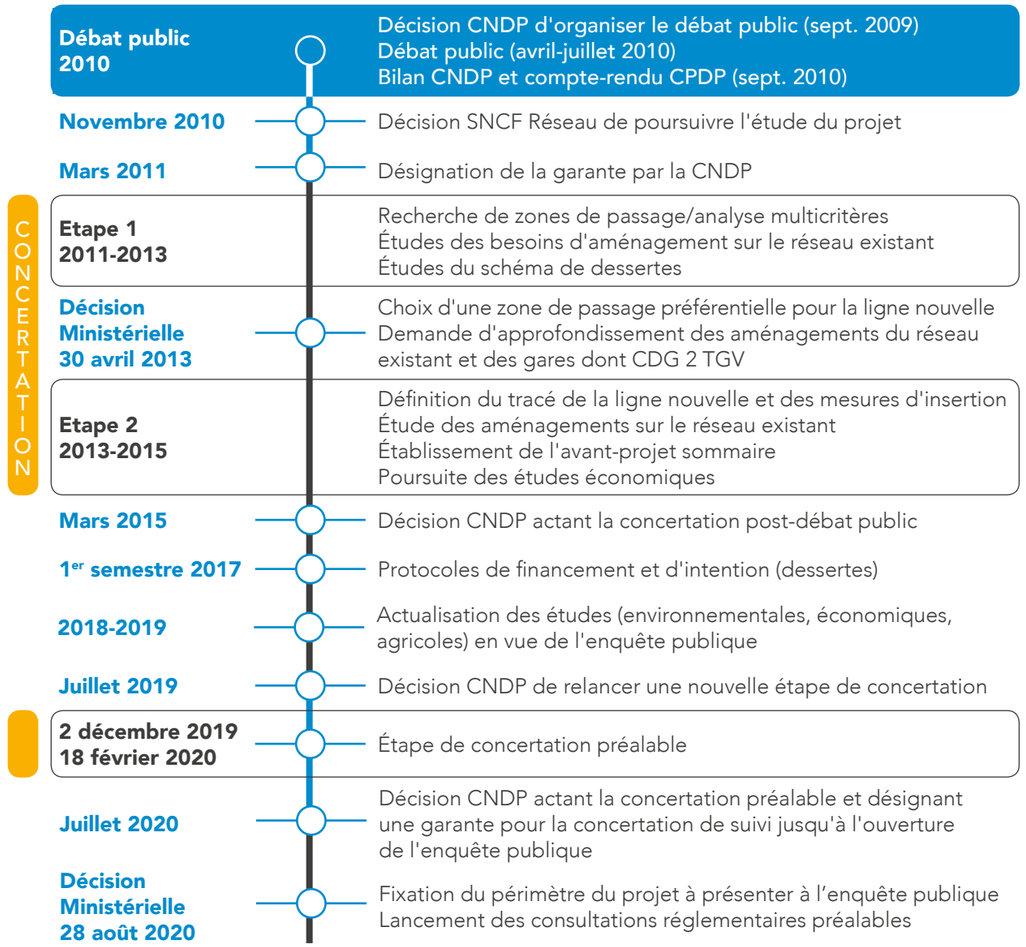
2.1.2. LES DÉCISIONS DE LA CNDP ET LE RÔLE DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Conformément à sa décision sur le projet en date du 25 novembre 2010 et à sa charte de la concertation, Réseau Ferré de France sollicite la CNDP afin que celle-ci nomme un garant de la concertation post-débat public.

Membre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) pour la liaison ferroviaire Roissy-Picardie en 2010, **Danièle Rousseau est désignée par la CNDP le 2 mars 2011** pour remplir cette mission, qu'elle assure jusqu'à fin 2014. Son rôle est d'observer et de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et la transparence des informations délivrées et des réponses apportées par le maître d'ouvrage, en se positionnant comme relais des demandes des participants auprès de Réseau Ferré de France.

Consultée dès mi-2011 sur les modalités envisagées pour la concertation, la garante est ensuite régulièrement informée par le maître d'ouvrage des conditions d'organisation de la concertation. Elle participe à la quasi-totalité des réunions de concertation, et se tient à la disposition du public pour toute question concernant le déroulement de la concertation sur le projet.

Figure 9 : Schéma général du processus d'étude et de concertation



La garante réalise, parallèlement aux bilans du maître d'ouvrage en fin d'étape, un compte rendu de la concertation : pour l'étape 1 en septembre 2012, pour l'étape 2 en fin d'année 2014 (Annexes 3 et 4).

La CNDP approuve également les modalités d'information et de participation du public prévues pour la phase des études jusqu'à l'enquête publique, dans sa **décision du 4 janvier 2012.**

Deux étapes d'études et de concertation préalables à l'enquête d'utilité publique

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique s'organisent en plusieurs étapes, avec les objectifs suivants :

- **une première étape 2011-2013**, qui consiste à arrêter le programme fonctionnel (définition des aménagements et des services ferroviaires) et à analyser et comparer les zones de passage possibles pour la ligne nouvelle de jonction ;
- **une deuxième étape 2013-2015,** destinée à définir un tracé et ses conditions d'insertion dans la zone de passage retenue à l'issue de l'étape 1, préciser les caractéristiques des aménagements sur le réseau existant et dans les gares, préciser les services et coûts.

2.2. LA CONCERTATION DE L'ÉTAPE 1 (2011-2013)

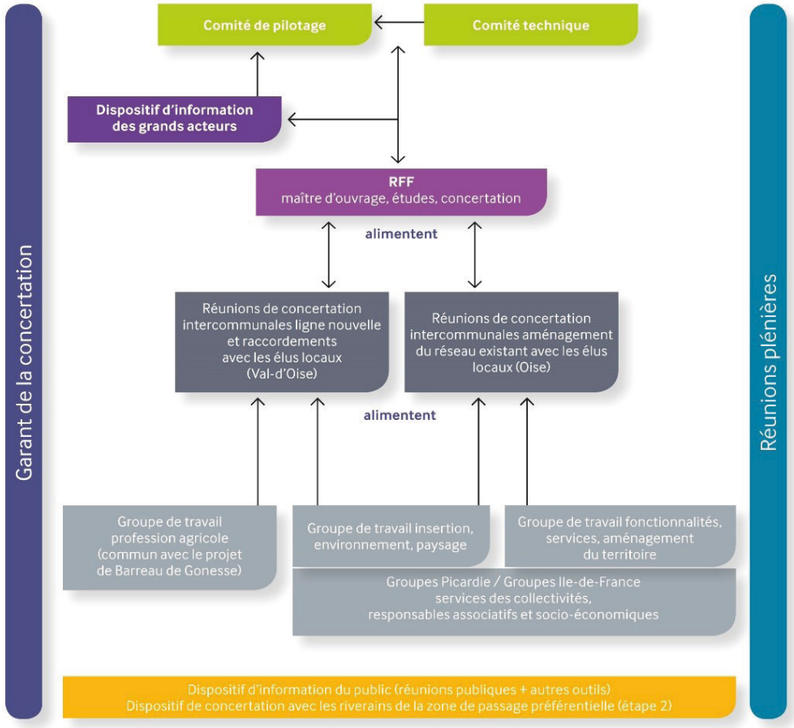
Les études et la concertation de l'étape 1 se sont déroulées entre septembre 2011 et avril 2013. Elles ont permis de proposer un choix pour la zone de passage préférentielle de la ligne nouvelle et de déterminer les aménagements sur le réseau existant à étudier en étape 2.

2.2.1. LA CONDUITE DE LA CONCERTATION

Le maître d'ouvrage a déployé un dispositif de concertation adapté au projet Roissy-Picardie et au territoire. Il s'est décliné comme suit :

- **des réunions avec les élus locaux à l'échelle intercommunale :**
  - avec les élus franciliens (Val d'Oise) concernés par la ligne nouvelle de jonction,
  - avec les élus picards (Oise) concernés par les éventuels aménagements à réaliser sur la ligne Paris-Creil dans leur département ;
- **des réunions de groupes de travail** sur les thèmes « insertion environnementale et paysagère » et « fonctionnalités, services et aménagements du territoire », en Picardie et dans le Val d'Oise. Elles regroupent les services de l'État et des collectivités territoriales, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les représentants de la profession agricole, les acteurs du transport (STIF - devenu IDF Mobilités, SNCF), les associations d'usagers et de protection de l'environnement ;
- **des réunions spécifiques avec la profession agricole dans le Val d'Oise**, dans le cadre d'une approche foncière commune avec le projet de barreau de Gonesse ;
- **un dispositif d'information et d'expression du public** qui comprend notamment un site Internet dédié (***www.roissy-picardie.fr***), un dépliant contenant toutes les informations sur le projet et une carte « T » pour adresser ses questions et avis, des panneaux d'exposition et des réunions publiques.

Figure 10 : Dispositif de la concertation en étape 1



Les chiffres de l'information et de la participation en étape 1

- 325 participants aux 20 réunions avec élus, groupes de travail thématiques et agriculteurs
- 350 participants aux 3 réunions publiques, à Louvres (Val d'Oise) le 2 juillet 2012 (photo ci-contre), à Amiens (Somme) le 3 juillet 2012 et à Creil (Oise) le 4 juillet 2012
- 750 affiches annonçant les réunions publiques
- 5 000 dépliants d'information mis à disposition dans les mairies, sous-préfectures, sièges des communautés de communes, dans 19 gares concernées par le projet et sur le site Internet du projet
- 4 communiqués de presse et 60 articles sur le projet dans la presse locale et régionale
- 46 expressions écrites recueillies au moyen des cartes « T »

Figure 11 : Réunion publique à Louvres (étape 1)

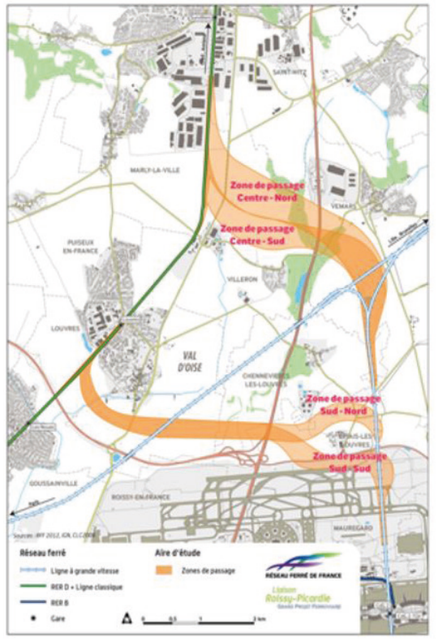
2.2.2. LE PROJET À L'ISSUE DE L'ÉTAPE 1 ET LES APPORTS DE LA CONCERTATION

2.2.2.1. Le projet à l'issue de l'étape 1

A partir des deux options de passage Centre et Sud retenues à l'issue du débat public, les études ont déterminé quatre « zones de passage » situées dans le Val d'Oise (deux au sein de chacune des options) qui ont fait l'objet d'une analyse comparative multicritères présentée à la concertation.

Les zones de passage Centre-Nord et Centre-Sud sont apparues nettement plus favorables que les deux autres. Les principaux éléments de différentiation sont récapitulés dans le tableau de synthèse de l'analyse multicritères ci-dessous. Une analyse multicritères complémentaire plus fine a permis de mettre en évidence les différences principales entre les deux zones de passage Centre-Sud et Centre-Nord.

Figure 12 : Zones de passage étudiées au sein des options Centre et Sud et comparaison multicritères des 4 zones de passage



	Principaux axes et critères de différentiation	Zones de passage Sud		Zones de passage Centre	
		Zone de passage Sud-Sud	Zone de passage Sud-Nord	Zone de passage Centre-Sud	Zone de passage Centre-Nord
Objectif 1 : Concevoir un projet de transport efficace et performant	Services (gares desservies)				
	Prévisions de trafic				
	Robustesse d'exploitation				
	Coût d'investissement*	380 M€ +aménagements sur réseau existant	305 M€ +aménagements sur réseau existant	180 M€ +aménagements sur réseau existant	190 M€ +aménagements sur réseau existant
Objectif 2 : Concevoir un projet respectueux de son environnement	Cadre de vie				
	Activités économiques (agriculture)				
	Milieu naturel				
	Paysage et patrimoine				
	Impact des travaux sur l'activité aéroportuaire et ferroviaire				

Comparaison qualitative par rapport à une solution "médiane"
- Nettement favorable/moins défavorable
- Plutôt favorable/ plutôt moins défavorable
- Équivalente
- Plutôt défavorable
- Nettement défavorable

* coûts aux conditions économiques de janvier 2011

Les études des aménagements sur le réseau existant en étape 1 ont permis de préciser les besoins d'aménagements sur l'axe Paris-Creil au regard du résultat des études horaires et d'exploitation :

- la création de deux voies nouvelles sur l'axe Paris-Creil jusqu'au Nord de la gare de Survilliers-Fosses sur un linéaire de 2 km environ, avec création de quais en gare pour l'arrêt des TER ;
- la création d'une quatrième voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux.

2.2.2.2. Les apports de la concertation

La concertation de l'étape 1 s'est déroulée suivant le processus et le dispositif proposés à l'automne 2011, approuvés par la garante et par la CNDP. Au fil de son avancement, le maître d'ouvrage a pu ajuster et orienter les études en fonction des remarques et suggestions émises par les différentes parties prenantes.

En matière de services, des demandes portant sur **des variantes de desserte des TER** (prolongement vers Compiègne, et à un degré moindre arrêt à Orry-la-Ville) ont été prises en compte et étudiées. Cet approfondissement est attendu par la Région Picardie et par les acteurs de ces deux villes, qui souhaitent que leur territoire puisse bénéficier au mieux des intérêts du projet Roissy-Picardie.

À partir des deux options de passage Centre et Sud retenues à l'issue du débat public, les études ont déterminé quatre zones de passage, qui ont fait l'objet d'une analyse multicritère présentée à la concertation. La demande forte des acteurs locaux a conduit le maître d'ouvrage à rechercher les **zones de passage** pour la ligne nouvelle **qui s'éloignent le plus possible des habitations.**

Sur ce point, la zone de passage **« Centre-Nord »** (dite aussi « Centrale ») s'est avérée la plus favorable.

Les demandes exprimées au cours des réunions agricoles ont également conduit à rechercher conjointement avec la profession une limitation des impacts sur l'activité agricole, majeure en Plaine de France.

À la lumière des travaux confiés à la Safer Île-de-France et des échanges avec la profession, il est apparu qu'une zone de passage « Sud » risquerait de déséquilibrer des exploitations déjà fragiles, compte tenu de leurs surfaces moyennes. Les enjeux archéologiques du vallon d'Orville ont été pris en considération, en tenant compte des différentes interventions des associations sur ce sujet.

Enfin, les interventions de la Chambre de Commerce et d'Industrie Versailles-Val d'Oise-Yvelines, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise et celles des agences d'urbanisme, ainsi que plusieurs avis exprimés dans le Val d'Oise et lors des deux réunions publiques d'Amiens et de Creil dans l'Oise, ont montré que l'échelle interrégionale était pertinente pour la réflexion, les enjeux du Grand Roissy dépassant largement les limites administratives.

Les acteurs ont souhaité avec cette échelle pouvoir mieux accompagner les effets bénéfiques du projet mais aussi travailler à en réduire les effets potentiellement négatifs.

Dans cette étape, la tonalité des différentes réunions de concertation a été marquée par la **vision contrastée du projet** entre la Picardie et des acteurs du Val d'Oise.

Figure 13 : Réunion de concertation à Vémars (étape 1)

Dans le Val d'Oise, une opposition de principe s'est avant tout manifestée, notamment de la part des élus de la Communauté d'agglomération Roissy-Porte de France (devenue en 2016 Roissy-Pays de France par fusion), en raison de la priorité qu'ils donnent à l'amélioration des transports existants sur le secteur (RER D, accès au pôle de Roissy).

La concertation n'a pas permis de faire évoluer ces positions, déjà exprimées lors du débat public. Si l'utilité de la concertation a pu être contestée en Val d'Oise, la transparence des informations données par le maître d'ouvrage n'a en revanche pas été remise en cause.

Les riverains de la ligne nouvelle de jonction, également situés dans ce département, ont exprimé leurs inquiétudes sur le tracé et leurs attentes d'informations concrètes en termes d'acoustique, d'insertion paysagère et d'insertion dans le tissu agricole.

Les responsables économiques du Val d'Oise ont quant à eux apporté leur soutien à la liaison Roissy-Picardie. Les associations de défense de l'environnement et d'usagers ont exprimé une position relativement ouverte vis-à-vis du projet.

En Picardie, la concertation a renforcé le grand intérêt porté au projet, déjà exprimé lors du débat public.

Les acteurs ont indiqué toutefois qu'ils seraient vigilants sur l'amélioration des services existants et la bonne articulation avec les futurs services.

Les associations d'usagers, relayées par les élus locaux, ont insisté pour que les aménagements sur le réseau existant soient suffisants pour assurer de bonnes conditions de régularité, tant pour les trains à venir sur la nouvelle liaison que pour les services Amiens/Saint-Quentin–Creil–Paris existants.

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

2.2.3. LES POINTS CLÉS DU COMPTE-RENDU DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Dans son compte rendu de septembre 2012, Danièle Rousseau, garante de la concertation, dresse un **bilan positif** des conditions dans lesquelles s'est déroulée cette étape de la concertation.

Elle note une bonne information du public, les efforts de pédagogie déployés par le maître d'ouvrage, les sollicitations fréquentes des participants aux réunions pour susciter les questions et faire émerger les idées et le souci de concevoir un projet respectueux de l'environnement.

Elle relève une forte participation des associations lors des réunions des groupes de travail mais aussi, a contrario, une faible participation du public aux réunions publiques, *« malgré tous les moyens mis en œuvre pour leur organisation »*.

Sur le fond, Danièle Rousseau relève également les positions contrastées entre l'Est du Val d'Oise et la Picardie. Elle considère qu'il aurait été utile d'insister davantage sur l'enjeu national du projet, dans la mesure où les Valdoisiens jugent que le projet Roissy-Picardie a peu d'intérêt pour eux et focalisent de ce fait les débats sur l'accès au pôle d'emploi de Roissy.

2.2.4. LES ENSEIGNEMENTS POUR L'ÉTAPE 2 DES ÉTUDES

Pour tenir compte du bilan de la concertation de l'étape 1 établi en septembre 2012, le maître d'ouvrage prévoit de poursuivre dans l'étape 2 les actions de concertation engagées, mais aussi de s'attacher spécifiquement :

- à poursuivre le travail à l'échelle intercommunale sur les questions d'insertion de la ligne nouvelle de jonction ;
- à renforcer la concertation avec la profession agricole en raison des enjeux fonciers et de la sensibilité des activités agricoles en Plaine de France, en veillant à associer les agriculteurs concernés ;
- à rechercher une concertation à l'échelle interrégionale (Picardie – Val d'Oise), particulièrement sur le volet de l'offre ferroviaire ;
- à côté de l'information du grand public en Picardie et Val d'Oise, à impliquer plus directement les riverains de la ligne nouvelle comme ceux concernés par des aménagements sur le réseau existant, par exemple à travers la diffusion d'informations ciblées ou la tenue de réunions de proximité.

Les résultats des études conduites en étape 1 ainsi que les propositions de Réseau Ferré de France pour leur poursuite ont été adressés au ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche le 4 octobre 2012, après validation du comité de pilotage le 18 septembre 2012.

Une décision ministérielle est prise le 30 avril 2013 avec les orientations suivantes pour la suite des études :

- la poursuite des études sur la ligne nouvelle de jonction dans la **zone de passage « Centre-Nord »**, qui s'avère être la plus favorable en termes de possibilité d'insertion dans l'environnement tout en répondant aux objectifs de performance du projet (temps de parcours, desserte) et en maîtrisant son coût ;
- la poursuite des études **sur les aménagements nécessaires** pour le raccordement de la ligne nouvelle sur le réseau existant, sur la ligne Paris-Creil et en gare CDG 2 TGV.

La décision ministérielle précise qu'il s'agira *« d'approfondir les conditions d'insertion en gare TGV de Roissy CDG (…) ainsi que de préciser le niveau des investissements strictement nécessaires pour absorber le trafic projeté compte tenu de la mise en service du projet. Cela concerne en particulier le doublet de voies nouvelles jusqu'au Nord de Survilliers (…) ainsi que la 4ème voie à quai en gare de Chantilly. »*

A noter qu'au moment de la fin des études et de la concertation de l'étape 1, à l'automne 2012, le gouvernement décide de procéder à **une évaluation et une hiérarchisation des projets de transport** envisagés à l'échelle du pays. Cette évaluation est menée par la *commission dite « Mobilité 21 »* afin de : *« dégager des recommandations portant sur les principes d'un schéma national de mobilité durable reposant à la fois sur les infrastructures et les services nationaux de transport à court et moyen termes, dans l'objectif de répondre aux besoins de mobilité durable de nos concitoyens tout en restant réaliste sur le plan financier ; ces travaux devront conduire à classer les opérations de développement et de modernisation des infrastructures d'une part et les évolutions des services nationaux de transport d'autre part, en différentes catégories selon le degré de priorité qui s'attache à leur mise en œuvre. Qu'il s'agisse des infrastructures ou des services de transport, ces travaux devront tenir compte de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants »* lettre de mission du 17 octobre 2012).

Le rapport de la Commission a été rendu en juin 2013, avec plusieurs scénarios selon les capacités de financement ; dans tous les cas, la liaison ferroviaire est retenue dans les priorités :

« Au regard des éléments qu'elle a eus à disposition et des enjeux qui s'attachent à la réalisation de ce projet, la commission considère qu'il relève des projets de premières priorités quel que soit le scénario financier considéré. Elle note toutefois que le projet ne répond pas entièrement aux besoins du département du Val d'Oise orientés vers l'amélioration des déplacements de proximité en lien avec l'accès au pôle d'emplois de Roissy. La commission considère qu'il convient d'examiner, notamment dans le cadre du Grand Paris, comment mieux y répondre. ».

2.3. LA CONCERTATION DE L'ÉTAPE 2 (2013-2015)

Les études et la concertation de l'étape 2 se sont déroulées entre juin 2013 et fin 2014, donnant lieu à une décision de la CNDP en mars 2015 (Annexe 5). Les objectifs étaient de :

- définir le tracé de la ligne nouvelle et ses conditions d'insertion au sein de la zone de passage « Centre-Nord » ; les différentes étapes ont permis de déterminer un projet de tracé, de l'optimiser et de l'ajuster, afin de l'adapter aux enjeux locaux et de poursuivre ainsi la première partie Éviter de la démarche ERC les impacts négatifs du projet (tracé de moindre impact environnemental) ;
- préciser les besoins d'aménagements sur le réseau existant et leurs caractéristiques : aménagements en gare de Roissy CDG 2 TGV, Chantilly et Amiens et création d'une section de séparation électrique à La Chapelle-en-Serval (voir Pièce D-*Notice explicative* ou chapitre 3 de la Pièce F-*Eude d'impact* pour la description des aménagements prévus) ;
- préciser les services qui seront proposés sur la liaison et leurs modalités de mise en œuvre ;
- affiner le coût et l'analyse socio-économique.

La zone de passage Centre-Nord relie la LGV d'Interconnexion à la ligne ferroviaire Paris-Creil-Amiens en traversant sept communes, du Sud vers le Nord : Chennevières-lès-Louvres, Épiais-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses. Le tracé de la ligne nouvelle et de ses raccordements est conçu pour une vitesse de circulation de 160 km/h.

Compte tenu de la zone de passage retenue, le linéaire total de chacune des voies nouvelles est de 8 km environ dont 1,5 km environ le long de l'axe Paris-Creil. Ainsi les 8 km couvrent le linéaire total de l'aménagement, intégrant la portion de ligne nouvelle, son raccordement, l'aménagement du doublet de Saint-Witz et les aménagements en gare de Survilliers-Fosses.

Les élus de la Communauté d'agglomération Roissy-Porte de France décident toutefois, dans ce contexte, de ne pas participer à la réunion organisée par le Préfet du Val d'Oise sur le projet le 2 octobre 2013 et de boycotter l'ensemble du dispositif de concertation prévu. Ils considèrent en effet que *« tout est déjà décidé »*, le projet ayant été classé comme prioritaire par l'État et les orientations pour la suite des études ayant été prises par le ministre des Transports.

Cela conduit Réseau Ferré de France, en accord avec l'État, à renoncer à organiser, comme cela était initialement envisagé, des réunions à l'échelle interrégionale dans la mesure où de telles réunions n'auraient pas pu se dérouler dans les meilleures conditions pour l'élaboration du projet.

2.3.1. LA CONDUITE DE LA CONCERTATION

La concertation de l'étape 2 s'organise autour des deux « familles » d'aménagements :

- la recherche d'un tracé pour la ligne nouvelle dans le secteur de Vémars et Villeron,
- l'étude des aménagements sur la ligne Paris-Creil.

Par rapport à celui de l'étape 1, le dispositif est enrichi pour s'adapter aux différents publics et à la précision plus grande des études. Il se structure autour :

- **de réunions plénières**, placées sous l'égide du Préfet de département, à l'attention des acteurs du **Val d'Oise** : services de l'État, élus des collectivités du territoire, représentants du monde économique, responsables d'associations d'usagers des transports et de protection de l'environnement ; ces réunions portent sur le tracé de la ligne nouvelle, les services ferroviaires et les enjeux d'aménagement du territoire ;

Les chiffres de l'information et de la participation en étape 2

- 52 participants aux 2 réunions plénières dans le Val d'Oise, à Sarcelles les 2 octobre et 21 novembre 2013
- 44 participants à la réunion avec les acteurs de Picardie, à Amiens le 9 décembre 2013
- 13 participants à la réunion collective avec la profession agricole à Attainville le 7 novembre 2013, 8 agriculteurs rencontrés en bilatéral et 17 participants au déplacement le long de la LGV Est Européenne le 18 juin 2014
- 133 riverains et entreprises contactés par courrier
- 3 000 dépliants d'information « L'Essentiel du projet » mis à disposition dans les mairies et les gares concernées par le projet et sur le site Internet
- 24 000 exemplaires du Journal du projet (6 pages) distribués en boîtes aux lettres dans les communes du Val d'Oise concernées par le projet, adressés nominativement à 455 acteurs, déposés dans les lieux accueillant du public, distribués dans les gares et mis en ligne sur le site Internet
- 18 436 visiteurs du site ***www.roissy-picardie.fr*** entre septembre 2012 et septembre 2014
- 3 jeux de panneaux d'exposition dans les gares de Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et CDG 2 TGV accompagnés des dépliants d'information spécifique
- 2 communiqués de presse et 38 articles sur le projet dans la presse locale et régionale

Figure 14 : Un dispositif de concertation enrichi en étape 2

Réunion plénière dans le Val d'Oise

Déplacement sur la LGV Est Européenne

Exposition en gare sur le projet

- **d'une réunion** sur les aménagements **en Picardie**, les services ferroviaires et les enjeux d'aménagement du territoire à l'attention des acteurs de Picardie : services de l'Etat, collectivités, représentants du monde économique et responsables d'associations d'usagers du ferroviaire et de protection de l'environnement ;
- **d'échanges avec les agriculteurs, sous la forme :**
  - **d'une réunion collective** avec les représentants de la profession et l'ensemble des exploitants concernés ;
  - **d'échanges bilatéraux** avec les agriculteurs les plus impactés par le projet ;
  - **d'un déplacement le long de la LGV Est Européenne** avec les exploitants agricoles, permettant de prendre connaissance du retour d'expérience positive de la remise en culture du site de la base travaux de Vadenay-Saint-Hilaire (Marne), situation proche de celle du remblai de Vémars prévu dans le projet et qui serait restitué à l'exploitation agricole ;

- **de l'information des riverains** au moyen de la diffusion par voie postale, auprès des habitants et des entreprises situés à proximité des 6,5 km de tracé dans les communes de Vémars, Chennevières-lès-Louvres, Villeron et Marly-la-Ville, d'une carte du tracé et d'un courrier invitant à prendre contact avec l'équipe de maîtrise d'ouvrage pour une rencontre ;
- **d'un important dispositif d'information et d'expression du public** qui comprend :
  - globalement sur le projet, le site dédié ***www.roissy-picardie.fr*** et un dépliant d'information dénommé *L'Essentiel du projet* diffusé dès juin 2013 dans les mairies et gares concernées ;
  - plus spécifiquement sur les aménagements en gares de Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et CDG 2TGV : « Le Journal du projet » largement diffusé durant le mois de septembre 2014 dans 24 mairies et 12 gares (plus de 14 000 exemplaires) et plus de 10 000 exemplaires supplémentaires dans les 5 gares picardes ; spécifiquement en gare de Survilliers-Fosses (Val d'Oise), le Journal a été distribué le 9 septembre aux heures de pointe (matin et soir) avec présence de l'équipe projet pour répondre aux questions des voyageurs ;
  - des expositions dans les trois gares pendant l'été 2014, avec trois dépliants d'information spécifiques (juillet-août 2014) diffusés à plusieurs milliers d'exemplaires. Pour ces expositions, un courrier avait été adressé en juillet 2014 aux 12 maires concernés pour les informer des modalités d'organisation de la concertation se déroulant dans les gares de leurs territoires ;

tous ces documents indiquant que le public pouvait poser des questions, émettre ses remarques sur le site internet du projet (accessible directement par flash code).

Le site dédié a largement relayé tous ces supports ; la fréquentation du site en septembre-octobre 2014 montre un pic particulièrement élevé (jusqu'à 1 800 consultations en septembre) au moment du lancement du nouveau site projet et des actions de concertation mises en place dans les gares.

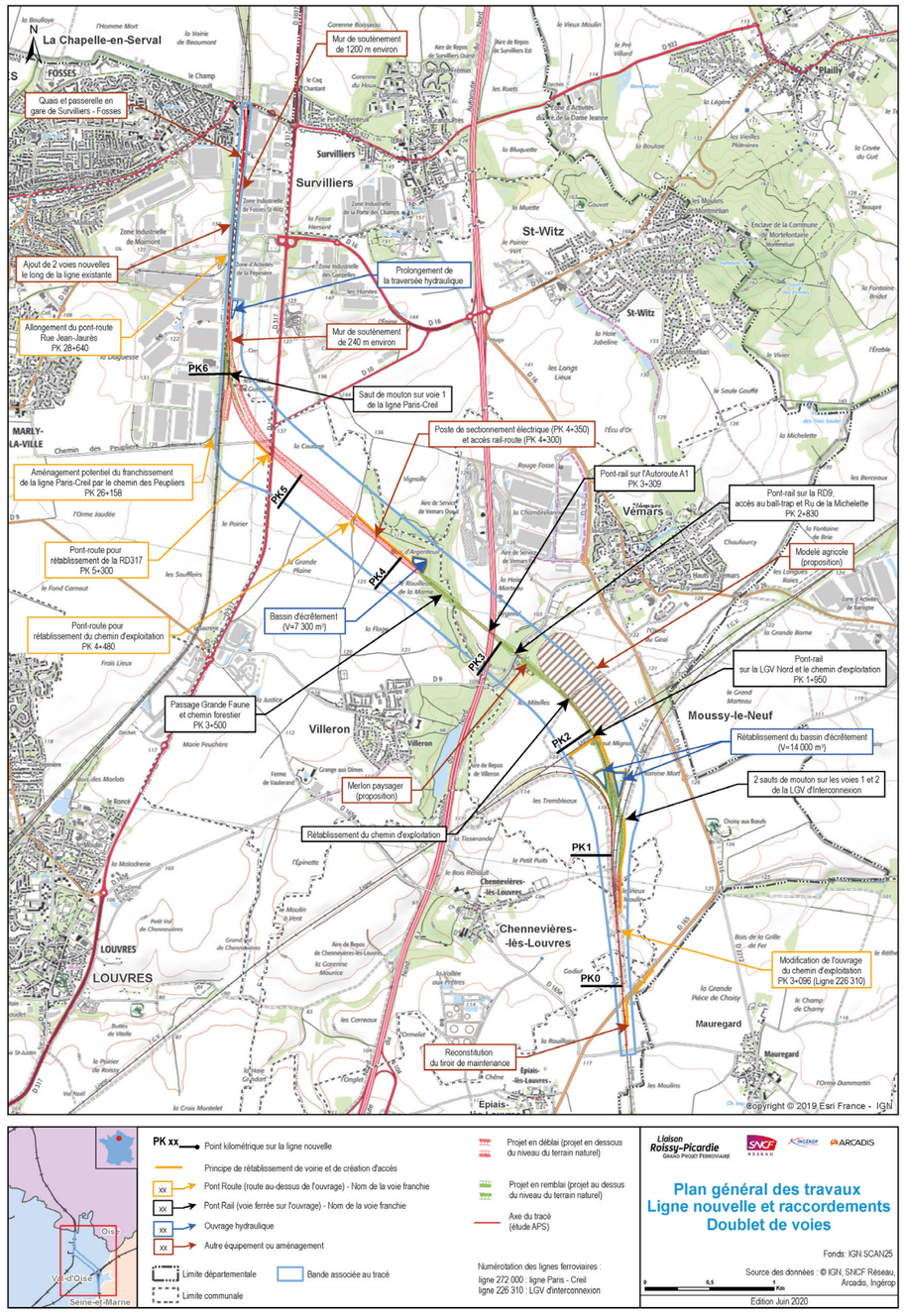
2.3.2. LE PROJET À L'ISSUE DE L'ÉTAPE 2 ET LES APPORTS DE LA CONCERTATION

2.3.2.1. Le projet à l'issue de l'étape 2

Dans la zone de passage Centre-Nord, le tracé de la ligne nouvelle retenu est entre la LGV d'interconnexion au Nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-CDG et le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville. Après le franchissement de la LGV Nord, le projet traverse la plaine agricole de Vémars sur un linéaire de 600 mètres environ, par un remblai de 6 à 10 mètres de hauteur. Entre la sortie du bois d'Argenteuil et le branchement sur la ligne Paris-Creil, la ligne nouvelle est en déblai marqué, avec une profondeur pouvant aller jusqu'à 14 mètres environ.

Les études des aménagements sur le réseau existant en étape 2 ont confirmé la nécessité à terme des besoins d'aménagements sur l'axe Paris-Creil : les deux voies nouvelles sur l'axe Paris-Creil jusqu'au Nord de la gare de Survilliers-Fosses et la quatrième voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux, mais ont mis en évidence qu'une partie pourra faire l'objet d'une réalisation différée en fonction des évolutions de l'environnement horaire et des schémas de desserte sur l'axe Paris-Creil.

Figure 15 : Caractéristiques du projet de ligne nouvelle, extrait du Plan général des travaux (Pièce E du présent dossier d'enquête)



La conception des aménagements en gare de l'aéroport CDG 2 TGV a évolué en étape 2.

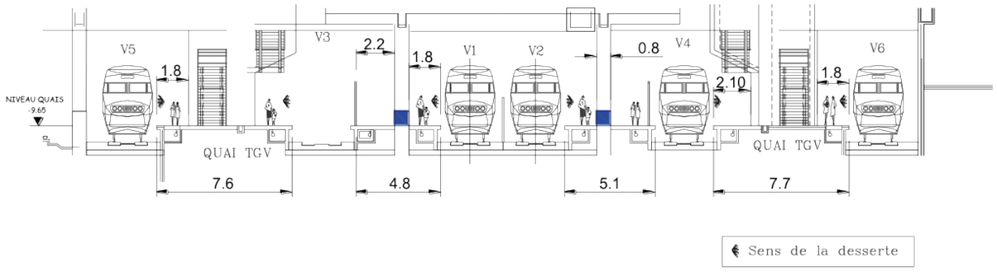
La réception des TER Roissy Picardie nécessite de modifier le plan de voies pour accroitre la capacité à quai de la gare et réduire les contraintes de cisaillement. Elle est prévue à la place des voies centrales de traversée de la gare à grande vitesse, sans arrêt en gare, fonctionnalité finalement très peu utilisée et sans perspective de développement même à long terme.

Lors des études préparatoires au débat public, il était apparu possible de conserver un plan à 6 voies toutes munies de quais, sans incidence majeure sur les structures de la gare (pas de suppression ou déplacement de poteaux), avec une réduction d'environ 2 mètres de la largeur des quais existants. Cette solution qui permettait d'augmenter la capacité à quai de la gare bien au-delà des stricts besoins identifiés a été présentée lors du débat public comme solution centrale afin d'assurer un développement maximal des capacités de la gare.

L'approfondissement des études sur cette solution a toutefois mis en évidence des inconvénients majeurs :

- les poutres anti-déraillement à démolir partiellement s'avèrent jouer un rôle structurel, au-delà de leur fonction de protection contre les chocs devenu inutile avec la création de quai ; les renforcements à mettre en œuvre nécessitent des reprises en sous œuvre particulièrement délicates, dans leur définition comme dans leur réalisation ;
- la démolition de ces éléments en béton armé et la réduction de largeur des quais existants, dans un milieu contraint, génèrerait des délais et des nuisances liées aux travaux très importants ;
- les quais nouveaux étroits (4,8 mètres) et ponctués de nombreux poteaux avec des possibilités très limitées d'implantation de circulations verticales (escaliers fixes et escalator), seraient peu adaptés aux flux de voyageurs issus des dernières prévisions de trafic et les cheminements sont peu lisibles en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

Figure 16 : Coupe transversale – solution à 6 voies à quai (abandonnée)
(parties structurelles à démolir en bleu)

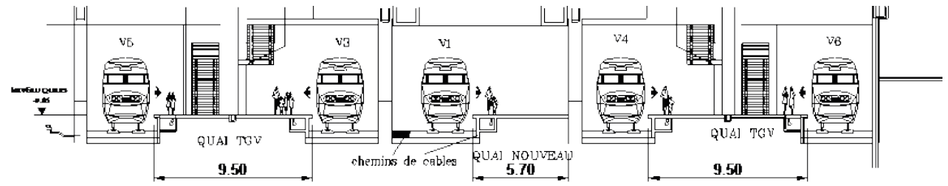


Cette analyse a conduit à écarter cette solution de 6 voies à quai.

La solution retenue pour l'augmentation de la capacité de la gare consiste ainsi à :

- supprimer une des deux voies centrales,
- créer un nouveau quai desservant la voie conservée, de 5,7 mètres de large entre cette dernière et la file d'appui attenante,
- créer des branchements en avant-gare pour éviter les cisaillements de contresens.

Figure 17 : Coupe en situation projetée – après suppression de la voie 2 et création d'un nouveau quai



2.3.2.2. Les apports de la concertation

La concertation conduite pendant l'étape 2 a permis de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet, tant en Picardie que dans le Val d'Oise.

L'avancement des études, permis par la décision ministérielle du 30 avril 2013, a pu être porté à la connaissance du public à travers différents supports d'information, à la fois généraux (dépliant « L'Essentiel du projet », Journal du projet, site Internet) et dédiés à certains aménagements (expositions et dépliants en gares de Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses et CDG 2 TGV).

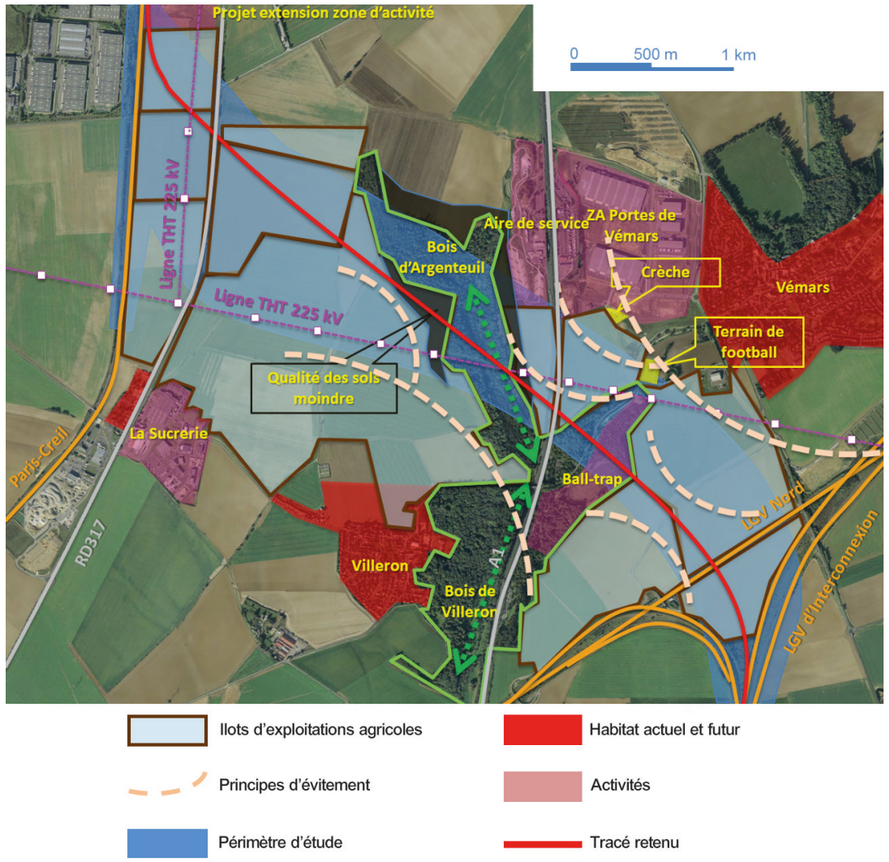
C'est d'abord sur la **section de ligne nouvelle et ses raccordements** que la concertation a permis au projet de progresser concrètement en particulier avec la profession agricole la plus directement impactée. Sur cette partie du projet, Réseau Ferré de France s'est progressivement engagé, au cours des échanges avec les acteurs, sur la prise en compte fine de plusieurs éléments.

Ces engagements sont les suivants :

- **un tracé éloigné** des zones habitées avec un passage à environ 800 mètres du bourg côté Vémars et 1 000 mètres côté Villeron[2] ;
- au sein du **triangle de Vémars :** la préservation d'une zone agricole la plus vaste possible, l'assurance d'un gabarit d'accès suffisant à cette parcelle pour les engins agricoles et un positionnement du bassin d'écrêtement des eaux qui permettent une exploitation agricole dans les meilleures conditions ;
- dans le secteur de la **plaine agricole de Vémars** : le maintien du réseau d'irrigation à proximité de la LGV Nord et l'étude d'un repositionnement du chemin d'exploitation agricole ;
- dans le secteur du **ru de la Michelette** : la possibilité pour le ball-trap de poursuivre son activité pendant la période de travaux et la recherche de solutions d'insertion du remblai par un aménagement paysager ;
- dans le secteur du franchissement de l'autoroute A1 et du bois d'Argenteuil : le maintien de la continuité des cheminements agricoles de part et d'autre de l'autoroute A1, l'acquisition par le maître d'ouvrage d'un délaissé côté Est de l'autoroute et la mise en place d'un seul bassin d'écrêtement des eaux (au lieu de deux initialement prévus) ;
- dans le secteur de la **plaine agricole de Villeron** : l'acquisition par le maître d'ouvrage des petites zones de délaissés créées entre la ligne nouvelle et le bois d'Argenteuil et l'étude de la possibilité de supprimer complètement le chemin non rétabli en restituant son emprise à l'agriculture ;
- concernant le **franchissement de la RD 317 et le branchement sur la ligne Paris-Creil** : la création d'un chemin agricole au nord de la ligne nouvelle et le rétablissement du Chemin des Peupliers sur la RD 317 avec les mêmes fonctionnalités qu'actuellement.

(2) Chiffres ayant évolué depuis avec l'évolution de l'urbanisation.

Figure 18 : Synoptique des enjeux et principes d'évitement



Au sujet de la **création de voies nouvelles sur la ligne Paris-Creil** entre Saint-Witz et Fosses (aménagement dont la réalisation est envisagée de manière différée), le cas échéant, il s'agit de :

- la mise en place d'une déviation provisoire pour que les poids lourds puissent desservir la zone industrielle de Moimont à Marly-la-Ville (pendant la période de travaux) ;
- la définition de solutions de substitution pour maintenir dans les meilleures conditions l'activité des entreprises de la zone industrielle de Fosses-Saint-Witz situées le long de la voie ferrée, pour lesquelles les travaux du mur de soutènement nécessiteront d'empiéter temporairement sur les terrains attenants (création d'accès, zone de stockage ou bâtiment temporaire…).

Sur le thème de la **préservation des continuités écologiques** soulevé par des associations de protection de l'environnement et le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France, le maître d'ouvrage s'est engagé à garantir la transparence écologique dans le secteur de la ligne nouvelle (passage grande faune prévu dans la traversée du bois d'Argenteuil à Villeron, mesures adaptées à la petite faune).

Concernant les aménagements des gares de Chantilly-Gouvieux et Survilliers-Fosses, les expositions dans les gares ont permis de faire remonter l'objectif collectif de repenser les conditions d'accès, de stationnement et d'accueil des voyageurs autour des gares de manière à disposer d'une gare et d'un quartier de gare plus pratiques et prêts à faire face à la croissance attendue des flux ferroviaires.

Figure 19 : Expositions dans les gares de Survilliers-Fosses et Chantilly-Gouvieux

Sur le réseau existant, le maître d'ouvrage a expliqué que l'impact du projet était plus délicat à évaluer puisque uniquement lié au trafic supplémentaire sur une ligne déjà empruntée par de nombreux trains, mais qu'il était ouvert à participer à un aménagement visant à l'amélioration d'une situation existante, qui serait initié et porté par les acteurs régionaux et locaux.

Les positions concernant l'opportunité et les intérêts du projet n'ont pas varié au cours de cette étape. Comme cela a été précisé précédemment, les élus de la **Communauté d'agglomération Roissy-Porte de France** ont réaffirmé leur souhait d'une fusion du projet Roissy-Picardie avec le projet de barreau de Gonesse et n'ont pas participé à la concertation. Les maires de Vémars et Villeron n'ont pas souhaité que soit organisée dans leur commune une réunion publique proposée par le maître d'ouvrage.

Compte tenu de cette situation, Réseau Ferré de France a pris le parti d'informer directement les riverains les plus concernés (distribution de la carte du projet dans les boîtes aux lettres, propositions de rencontre avec l'équipe projet). Toutefois, cette action a donné lieu à peu de retours.

Également, concernant l'insertion du projet, le maître d'ouvrage a fait le choix, dès le début des études, de présenter un tracé de la ligne nouvelle qui soit optimisé par rapport aux différentes contraintes identifiées sur le territoire à l'occasion de l'étape 1 de la concertation en 2012 (notamment les enjeux agricoles et environnementaux). Ceci a pu contribuer à l'obtention de compromis sur le tracé, assortis des engagements listés ci-avant.

La profession agricole, sans approuver le principe du projet, s'est ainsi inscrite dans une logique d'échanges et de construction au cours de la concertation.

Les acteurs de Picardie, tout en réaffirmant le caractère essentiel de la liaison pour le devenir de leurs territoires, ont de leur côté fait part de leur souhait que le projet ne perturbe pas le fonctionnement de l'axe Paris-Creil.

Réseau Ferré de France a pris en compte ces enjeux de régularité et de robustesse en les intégrant dans l'analyse de la cohérence intermodale et ferroviaire de l'évaluation socio-économique.

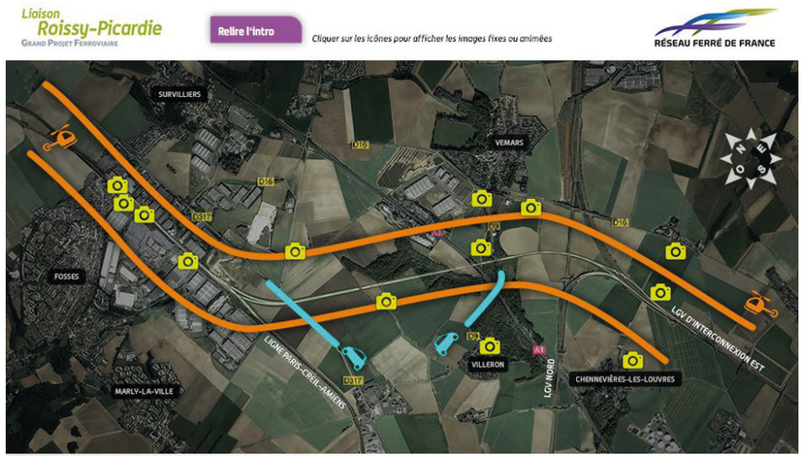
2.3.3. LES POINTS CLÉS DU COMPTE-RENDU DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Dans son compte rendu de décembre 2014, Danièle Rousseau, garante de la concertation, souligne que le maître d'ouvrage a engagé la suite de la concertation « *dans un esprit de transparence et d'écoute de l'ensemble des acteurs* » et « *en s'attachant particulièrement à impliquer les riverains* » et les agriculteurs.

Elle souligne la « *grande envergure* » du dispositif local d'information, via les expositions dans les gares de Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses et CDG 2 TGV, ainsi que la large diffusion du Journal du projet (24 000 exemplaires).

Elle note également la nouvelle version du site ***www.roissy-picardie.fr*** qui propose, à partir d'août 2014, une carte interactive de la ligne nouvelle et ses raccordements au réseau existant, dotée de très nombreuses vues et vidéos 3D.

Figure 20 : Extrait de la carte interactive du projet



La garante de la concertation considère que l'absence de réunions publiques a été compensée par ces actions, ces dernières ayant « *probablement touché plus de personnes, compte tenu du fait que peu de personnes assistent aux réunions organisées à leur intention* », comme cela avait été le cas en étape 1. Elle indique également avoir été très peu sollicitée pour des informations complémentaires. Elle considère que Réseau Ferré de France a respecté les engagements de sa charte de concertation et que les informations et les échanges ont été de grande qualité.

2.3.4. LES ENSEIGNEMENTS POUR LA PHASE D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Dans son bilan de la concertation de l'étape 2, le maître d'ouvrage considère que l'étape 2 des études et de la concertation a permis de préciser les caractéristiques du projet en prenant en compte au mieux les attentes des territoires concernés et en garantissant une insertion maîtrisée.

Le projet Roissy-Picardie retenu est à un niveau de précision d'Avant-Projet Sommaire (APS), niveau requis pour la phase d'enquête d'utilité publique.

3. DE 2015 À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pour plus de détails sur le déroulement de la concertation préalable de décembre 2019-février 2020, il convient de se reporter au Compte-rendu de la concertation préalable de SNCF Réseau sur le site internet dédié ***www.roissy-picardie.fr***

3.1. NOUVEAU CONTEXTE : SIGNATURE DES PROTOCOLES DE 2017 ET RÉEXAMEN DES PRIORITÉS NATIONALES (2015-2019)

A partir de 2015 ont été déterminants pour l'avancement du projet :

- un temps d'échange (2015/2017) entre partenaires sur les dessertes TGV+TER et sur la mise au point du financement du projet.

  L'équilibre économique des dessertes TaGV intersecteurs, devenu plus fragile, a nécessité un réexamen des prévisions antérieures de desserte directe, et une évolution vers une desserte mixte avec des TaGV prolongés jusqu'à Amiens et des TER assurant les correspondances à Roissy TGV). À noter la signature du contrat de développement de l'Amiénois en mars 2017 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, le Département de la Somme et la Ville d'Amiens, intervenu dans un contexte économique difficile et définissant un plan d'actions avec 9 axes stratégiques (le premier point de l'axe Mobilités de ce contrat portant sur le projet Roissy-Picardie). Cette étape s'est conclue au premier semestre 2017 par le protocole d'intention entre SNCF Mobilités et la Région Hauts-de-France sur les dessertes, ainsi que par le protocole relatif au financement des travaux de réalisation du projet signé par l'Etat, la Région Hauts-de-France, les départements et 9 autres collectivités de l'Oise et de la Somme ainsi que par SNCF Réseau ;
- une phase transitoire liée au réexamen des priorités nationales en matière d'investissements pour les infrastructures de transport (mi 2017/2019) dans l'attente de la Loi d'orientation des mobilités. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) mis en place en octobre 2017 afin de présenter une stratégie et des scénarios pour la programmation des investissements pour les infrastructures de transports, a retenu le projet dans ses priorités (rapport de février 2018) compte tenu de la double dimension du projet (déplacements du quotidien et mobilité longue distance). Ceci a conduit le Gouvernement à inscrire le projet dans les priorités et à donner l'objectif d'une enquête publique en 2020 (exposé des motifs du projet de loi d'orientation des mobilités, approuvé lors du Conseil des ministres du 28 novembre 2018) ;
- un dernier temps (2019) de préparation de la phase d'enquête d'utilité publique, avant décision ministérielle autorisant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Dans la même période, plusieurs évolutions institutionnelles ou législatives sont intervenues.

Concernant la réorganisation territoriale :

- la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions a redessiné les contours géographiques des régions françaises et la loi du 7 août 2015 portant organisation territoriale de la République (loi NOTRe) a renforcé leurs compétences dans le domaine des transports ; la Région Hauts-de-France résulte de la fusion des Régions Nord-Pas de Calais et Picardie.

Concernant le ferroviaire :

- la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a restructuré le groupe public ferroviaire ; au sein du groupe SNCF, SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure (et se substituant à Réseau Ferré de France), pilote les projets de développement et de modernisation du réseau ferré national et à ce titre le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, dans la continuité de l'action menée précédemment ;
- par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, la société nationale à capitaux publics SNCF et ses filiales constituent un groupe public unifié au 1er janvier 2020 remplissant des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité ; la SNCF devient une société anonyme dont le capital intégralement détenu par l'Etat est incessible, de même que ses filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

3.2. UNE NOUVELLE ÉTAPE DE CONCERTATION

En application des dispositions de l'article L.121-12 du Code de l'environnement (délai maximum entre le débat public de 2010 et l'enquête d'utilité publique dépassé), SNCF Réseau a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) en juin 2019 pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public.

Par décision du 3 juillet 2019[(3)], la CNDP a décidé qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9, « *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.* »

Madame Sylvie Denis-Dintilhac et Monsieur Floran 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[(3)], la CNDP a décidé de faire évoluer les modalités de concertation (évolution 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.**

3.2.1. LA CONDUITE DE LA CONCERTATION

Compte tenu de l'historique du projet, la nouvelle phase de dialogue visait 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.

(3) Décisions CNDP en annexe du présent document.

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.

Le périmètre de la 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 règlementaires, les communes suivantes :

- Val d'Oise : Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-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. A noter que de nombreux acteurs se sont exprimés au-delà de ce périmètre.

3.2.1.1. Le dispositif d'information de la concertation

La concertation a été précédée d'une phase de diffusion de l'information à la fois réglementaire et volontaire dans le but de mobiliser le plus largement possible le public :

- une communication légale annonçant la concertation mise en place dans les 18 communes du périmètre retenu, renouvelée suite à la décision de prolongation de la concertation. Une annonce légale « Avis de concertation préalable » a également été publiée deux fois dans 3 journaux : *Le Courrier Picard* (Oise et Somme), *Le Parisien* (Oise et Val d'Oise) et *Aujourd'hui en France* (national) ;
- 2 communiqués de presse largement diffusés aux médias concernés des deux Régions Île-de-France et Hauts-de-France ;
- 7 publications sponsorisées sur Facebook et Instagram déployées (plus de 68 000 personnes touchées et 166 000 impressions) afin d'informer et de mobiliser le public en vue des rencontres et pour favoriser la participation sur le site internet du projet (ces publications n'ont pu cependant intervenir pendant les mouvements sociaux au cours de la période) ;
- un kit de communication adressé aux communes concernées, permettant 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.

Figure 21 : Différents supports d'information sur la concertation et le projet

3.2.1.2. Le dispositif d'information sur le projet

L'information sur le projet a été présentée au public au travers de plusieurs supports :

- un document socle de la concertation, le **dossier de concertation** (450 exemplaires diffusés) regroupant l'ensemble des informations sur le projet et les modalités de concertation, annexé d'un **cahier de plans** (220 exemplaires) afin d'assurer une bonne lisibilité des cartes et plans présentés en concertation. ;
- mise en ligne le 15 novembre 2019, la **nouvelle version du site internet dédié au projet** (faisant suite à la version antérieure du projet mise en place dès les premières étapes d'élaboration du projet) avec notamment un espace dédié aux contributions, permettant à chacun de déposer un avis ou poser une question près de 9000 visiteurs pendant la période de concertation). 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 ;
- le **dépliant d'information** en 3 volets (21 500 exemplaires diffusés), avec les éléments d'information clés sur le projet et la concertation. Une carte T détachable complétait ce dépliant et permettait à chacun d'envoyer gratuitement au maître d'ouvrage une contribution sur le projet. 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 a été distribué dans l'ensemble des boites aux lettres des communes, soit environ 11 000 documents.

3.2.1.3. Le dispositif de participation du public

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

- **2 réunions publiques générales** sur le projet, 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 ;
- **3 réunions publiques thématiques**, à Amiens, Fosses et Vémars, permettant 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 ;
- **13 débats mobiles** permettant d'aller à la rencontre des usagers et habitants sur leurs lieux de vie ; ils se sont tenus dans les gares, marchés, université et pôle d'activités concernés par le projet et ses enjeux.

Figure 22 : Différentes rencontres publiques à Creil, Vémars et lors du débat mobile à la gare Roissy TGV

Les chiffres de l'information et de la participation

- 477 participants aux 5 rencontres publiques
- 1069 personnes rencontrées lors des 13 débats mobiles
- 23 840 supports diffusés, dont 21 500 dépliants d'information et 450 dossiers de concertation distribués
- 7 campagnes sponsorisées Facebook et Instagram sur 9 villes du périmètre, ayant permis de toucher plus de 68 000 personnes
- 8947 visiteurs du site ***www.roissy-picardie.fr*** entre le 2 décembre et le 18 février 2020
- 1197 contributions reçues sur la période de concertation
- 2 communiqués de presse et 40 articles sur le projet dans la presse locale et régionale

3.2.2. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

3.2.2.1. Les points clés du bilan des garants

Le 18 mars 2020, les garants ont rendu public leur **bilan de concertation** (Annexe 9). Ils ont effectué une cartographie des arguments, mettant en lumière « les principaux arguments échangés pendant le temps de la concertation afin d'éclairer le décideur, d'identifier les arguments ou interrogations du public qui n'ont pas obtenu de réponse ou nécessitent des précisions de la part du maître d'ouvrage ou des pouvoirs publics ».

Les garants ont identifié quatre thèmes majeurs présents tout au long de la concertation : le projet et ses aménagements, 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 7 points : 2 points sont à préciser de la part du maître d'ouvrage, et 5 par les différentes parties prenantes. Trois recommandations sont également formulées.

Les réponses relevant de sa compétence ont été apportées dans le **compte-rendu de la concertation** du maître d'ouvrage, rendu public en mai 2020, les services de l'Etat, la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités apportant leurs réponses par des courriers spécifiques.

3.2.2.2. Les enseignements du maître d'ouvrage

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

- la phase de concertation préalable 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 la mise en place 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.

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 de l'infrastructure mettent d'ailleurs en jeu des moyens financiers exceptionnels de la part des acteurs publics (Etat, collectivités, SNCF), 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 la SNCF.

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, et de nouvelles lignes de transports collectifs sont en travaux en Île-de-France, avec le Grand Paris Express déployé par la Société du Grand Paris.

Ces éléments sont rappelés dans la Notice explicative ainsi que dans l'Etude d'impact, chapitre 4.4.3.

Les enjeux de calendrier

La décision ministérielle en date du 28 août 2020 rappelle l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2025.

L'articulation des études et travaux avec la programmation des projets du faisceau Nord francilien sera optimisée et partagée dans le cadre du Comité de coordination de l'axe Nord mis en place en 2019 dans la perspective des Jeux Olympiques de 2024 ; ce Comité réunit l'Etat, les collectivités territoriales d'Île-de-France et des Hauts-de-France sous la présidence du Préfet de région Île-de-France.

Les enseignements pour la mise au point du projet

La décision ministérielle détermine les dispositions retenues pour la suite du projet et les conditions de lancement de l'enquête publique.

Elle acte en particulier que les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, y compris la passerelle, sont bien partie intégrante du projet présenté à l'enquête publique.

L'écopont en forêt de Chantilly (passage grande faune à Orry-la-Ville) est intégré au projet comme mesure d'amélioration environnementale.

Concernant le parti d'aménagement pour la section de ligne nouvelle, de nombreuses remarques ont été faites lors de la concertation. Les justifications du choix retenu sont développées au chapitre 5.3 de la Pièce *F- Etude d'impact* et dans la Pièce D- *Notice explicative.*

Un soin particulier a été apporté à la présentation dans l'étude d'impact des effets et mesures sur les points soulevés. Ainsi concernant l'acoustique (chapitre 6.2.3 de la Pièce F - *Etude d'impact*), sont présentés 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 poursuit la mise au point des propositions de compensation agricole collective, en application de la loi du 13 octobre 2014, avec une étude agricole présentée en CDPENAF 95 (Commission départementale des espaces naturels agricoles et forestiers) ; il a poursuivi par ailleurs la concertation sur les conditions de mise en dépôt des terres excédentaires (cf. proposition de modelé agricole à Vémars).

3.3. LA PRÉPARATION DE LA PHASE D'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Dans sa décision du 1er juillet 2020 (Annexe 10), la CNDP a pris acte du compte-rendu du maître d'ouvrage ainsi que des compléments apportés par l'Etat, la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités. Elle demande des compléments de réponses à apporter dans la suite de la concertation.

Pour celle-ci et en application de l'article L.122-14 du Code de l'environnement, la CNDP a désigné Madame Sylvie Denis-Dintilhac comme garante pour veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Cette concertation de suivi s'est déroulée jusqu'au début de l'année 2021.

Plusieurs modalités d'information et de participation du public ont été mises en œuvre par SNCF Réseau au cours de cette étape (marquée à nouveau par des contraintes liées à la crise sanitaire) :

- la mise à jour du site internet du projet pour cette concertation, avec une adresse mail dédiée et un formulaire de participation en ligne ; des réponses aux contributions ont été apportées au fur et à mesure ;
- la poursuite de réunions techniques spécifiques ;
- la diffusion d'une lettre d'information en novembre ;
- la tenue d'une réunion d'information et d'échanges le 10 décembre 2020 (en présentiel et en distanciel), à la Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France ; cette réunion a porté également sur la restitution des enseignements de la phase de concertation de décembre 2019/février 2020.

Les contributions et les réponses apportées, le compte-rendu de la réunion du 10 décembre ainsi que la vidéo sont disponibles sur le site internet : www.roissy-picardie.fr.

Le rapport de la garante est joint en Annexe 4.11.

Comme c'est le cas pour les grands projets d'infrastructures nouvelles de transport, la prochaine étape de la Déclaration d'Utilité Publique se situe dans un contexte de progressivité des études et des procédures.

Les étapes suivantes permettront, avec la phase d'études détaillées, de parvenir au calage final du projet technique et des mesures d'insertion territoriale, en approfondissant en tant que de besoin les études pour définir finement les mesures à prendre (milieux naturels, eaux souterraines et superficielles notamment…). La démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) et une concertation locale approfondie seront poursuivies tout au long de ce processus, qui inclura également un suivi des engagements.

4. ANNEXES

4.1. COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT DE LA CPDP (23 SEPTEMBRE 2010)

(les pages blanches ont été supprimées du document)

cndp
Commission particulière du débat public Roissy-Picardie

Compte rendu du débat public

sur le PROJET de LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

15 avril 2010 - 31 juillet 2010

établi par le Président de la Commission particulière du débat public

23 septembre 2010

Conformément à l'article 7 alinéa V du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public, le président de la Commission particulière du débat public constituée pour le projet de liaison ferroviaire ROISSY-PICARDIE a établi le compte rendu suivant du débat public conduit entre le 15 avril et le 31 juillet 2010.

Sommaire

SOMMAIRE

INTRODUCTION 7

1ère partie : l'organisation et le déroulement du débat 9

1 - La préparation du débat 10
L'installation de la Commission particulière du débat public 10
Les questions en débat et la préparation du dossier support 12
La sensibilisation des acteurs 12
La définition de l'aire du débat et l'organisation des réunions publiques 12
L'animation du site internet 14
La sensibilisation du public par la presse, la diffusion et l'affichage 15
Les relations avec la presse 15
800.000 dossiers envoyés à domicile 16
La campagne d'affichage 16
Un budget de 885 000 € 17

2 - Un débat suivi 18
2300 participants aux onze réunions publiques 18
809 avis et 367 questions 19
12 255 connexions au site internet 19
53 cahiers d'acteurs 19
De nouvelles associations 20

2ème partie : les enseignements du débat 23

3 - Un projet impatiemment attendu en Picardie mais contreversé en Val d'Oise 25

Un large soutien en Picardie 25
La réparation d'un tort 26
Un projet d'ouverture, outil majeur d'aménagement du territoire et d'emploi 26
Un projet de développement durable 29
Au-delà d'Amiens et de Creil 29

Un projet accessible 30
« 2020, c'est trop long ! » 30
Le devenir de la gare de Haute Picardie 31
Quelques opinions négatives ou sceptiques 32

Un projet controversé en Val d'Oise 33
Une atteinte supplémentaire à l'environnement et au patrimoine 33
L'inquiétude des agriculteurs 34
Un sentiment d'injustice devant la situation relative des deux projets Roissy-Picardie et barreau de Gonesse 35
Des propositions alternatives qui n'ont pas convaincu 37

Pour la desserte durable de la plateforme de Roissy 38
Des partis politiques 38
Des associations d'environnement et d'usagers 39
Des organismes représentatifs des employeurs 39

4 - La double fonction (TGV, TER), souhaitée par les partisans du projet, impose des adaptations 40
Une ligne suffisante pour TER et TGV 40
Adapter la gare de Roissy-CDG 41
Les transports internes à la plateforme aéroportuaire 42

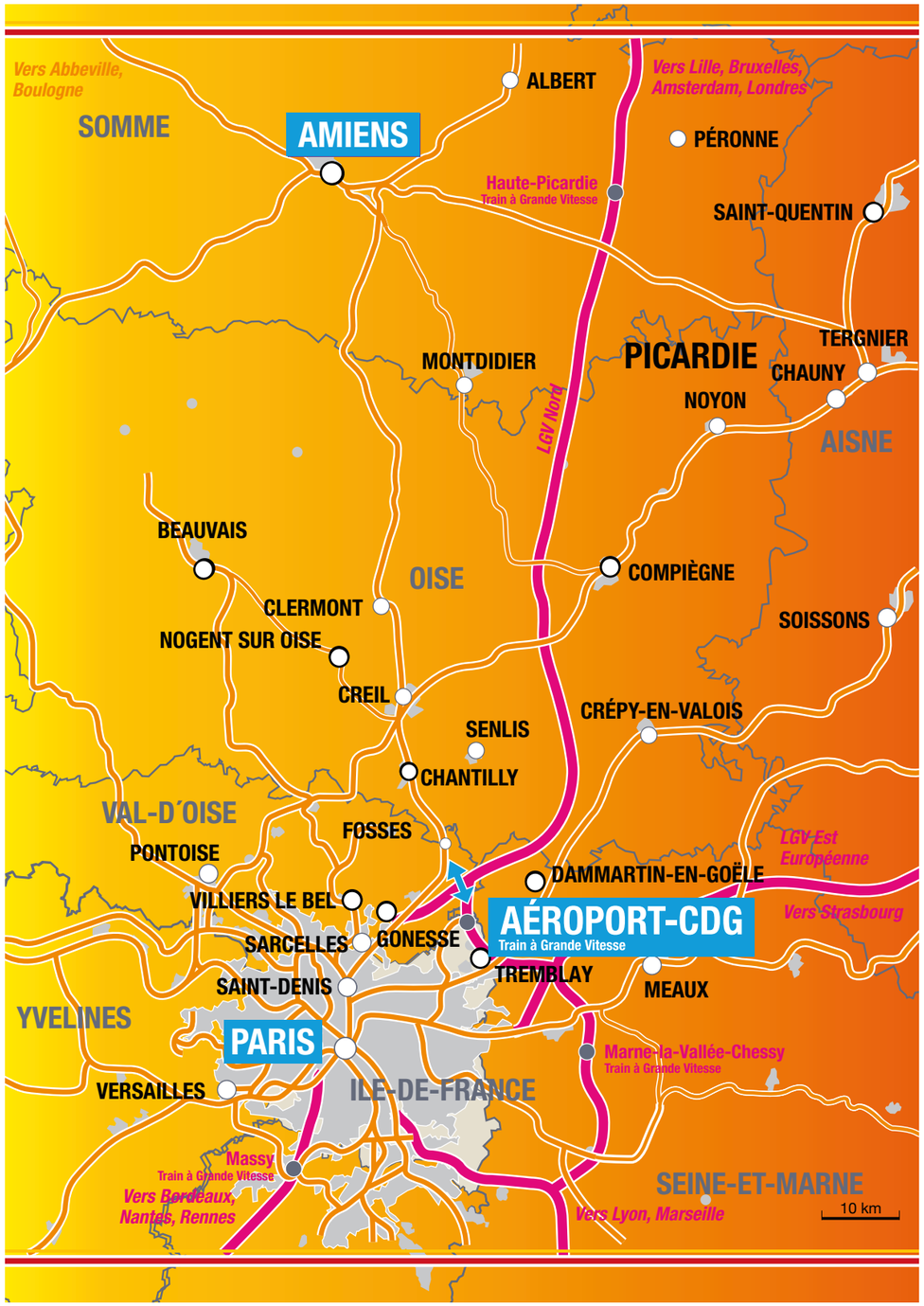
5 - Les couloirs de passage 43
L'option centrale est soutenue par les tenants du projet, mais redoutée par ses riverains 44
L'option nord recueille surtout des critiques 45
L'option sud retient l'attention 45

6 - Paroles d'usagers 46
La qualité des services quotidiens 47
Le cas du RER D 48
L'accessibilité aux personnes handicapées 49
Les liaisons entre Roissy, le Valois et l'Aisne 49

CONCLUSION 51

ANNEXES 53

Avertissement : les textes cités dans ce compte rendu (verbatim des réunions publiques, questions et réponses, avis et contributions, cahiers d'acteurs) figurent sur le site internet du débat public www.debatpublic-roissypicardie.org, qui restera ouvert au moins un an après le 31 juillet 2010, et sera archivé à la Commission nationale du débat public, 20 avenue de Ségur, 75007 Paris.



INTRODUCTION

Un débat public a été organisé, du 15 avril au 31 juillet 2010, sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie : il s'agit d'un barreau reliant le réseau des lignes à grande vitesse d'interconnexion à la ligne classique, construite au XIXème siècle entre Paris et Amiens par Creil (cf carte).

Ce barreau, long de 7 à 11 km selon les hypothèses de passage, entre le réseau d'interconnexion des LGV et un point compris entre Survilliers au nord et Louvres au sud, permettrait de faire circuler des TGV et d'autres trains entre la gare TGV de Roissy Charles de Gaulle et la Picardie.

Le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, avance que cette liaison permettrait d'ouvrir la Picardie et notamment Amiens, sur le réseau TGV français et européen (trajets de type Lyon-Roissy CDG-Creil-Amiens). Elle autoriserait aussi des liaisons régionales entre la plateforme aéroportuaire de Roissy, riche de 140.000 emplois, la Picardie (par exemple Creil, Chantilly, Compiègne, Beauvais) ainsi que le nord-est du Val d'Oise (arrêts à Survilliers ou Louvres).

Ce projet remonte à la décennie 90 : il a été inscrit pour la première fois au Schéma directeur de la Région Ile de France en 1994, sous la forme d'une liaison entre Creil et Roissy Charles de Gaulle. Deux ans plus tard, en 1996, l'Etat et le Conseil régional de Picardie décidaient de poursuivre les réflexions sur un scénario associant la liaison Creil-Roissy à un TGV entre Roissy, Creil et Amiens.

En 2007, cette liaison a été inscrite aux deux contrats de projets 2007-2013 de la Picardie et de l'Ile de France.

Par lettre du 6 juillet 2009 (cf annexe 1), le Président de Réseau Ferré de France, conformément à l'article L 121-8 du Code de l'Environnement, a saisi la Commission nationale du débat public.

Celle-ci s'est prononcée le 2 septembre 2009, en décidant l'organisation d'un débat public, en raison de l'intérêt national du projet, qui « tend à assurer le bon fonctionnement du réseau à grande vitesse, et à renforcer le pôle multimodal de Roissy », et de « son impact sur l'environnement, la zone concernée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux ».

1ère partie

L'organisation et le déroulement du débat

1 - La préparation du débat

Le calendrier politique, marqué par les élections régionales des 14 et 21 mars 2010, s'est imposé au débat public : celui-ci ne pouvait commencer que 2 à 3 semaines après les élections, soit à la mi-avril, ce qui laissait à la Commission particulière et au maître d'ouvrage 6 mois pour préparer l'organisation et les outils du débat.

1-1 > L'installation de la Commission particulière du débat public

La Commission nationale du débat public, un mois après la décision de principe, le 7 octobre 2010, a désigné comme président de la Commission particulière Claude Bernet, inspecteur général honoraire de l'Agriculture, ancien directeur d'administration centrale, qui avait été président des CPDP relatives au contournement autoroutier de Toulouse (2007) et à la ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan (2008-2009).

Sur sa proposition, la CNDP a approuvé dans sa séance du 2 décembre, la composition suivante de la Commission particulière :

- **Emmanuel Droz,** avocat à Paris, ancien directeur du patrimoine d'un grand organisme d'HLM
- **Lamia Abdelnaby,** assistante médicale dans une compagnie d'assurance
- **Claude Bernet**, ancien inspecteur général de l'agriculture
- **Danièle Rousseau,** ancienne cadre dans le secteur du logement, présidente d'une association syndicale de quartier dans l'Essonne
- **Didier Corot,** paysagiste DPLG, membre de la Commission des sites du Var, ancien membre de la CPDP pour la LGV Provence Côte d'Azur

Aucun de ces cinq membres n'a d'intérêt lié au projet, à titre personnel ou en raison de ses fonctions, au sens de l'article L 121-5 du Code de l'Environnement.

La CPDP s'est réunie chaque quinzaine, entre la mi-décembre et la mi-avril, avec un ordre du jour composé de deux sujets : le suivi de l'élaboration du dossier support du débat par le maître d'ouvrage et la préparation du débat par la Commission (analyse du contexte, notamment sur la base des entretiens conduits par le président de la CPDP avec 39 personnalités concernées, réflexion sur la problématique du débat, calendrier et organisation matérielle des réunions, préparation des documents, recherche d'experts, suivi des appels d'offres pour les prestataires).

D'avril à juillet, sauf rares exceptions, les membres de la CPDP ont assisté à toutes les réunions publiques, ainsi qu'à la séance de travail destinée, en marge de chaque réunion publique, à tirer les enseignements de la réunion précédente et à préparer la suivante. Ils se sont réunis à deux reprises pour préparer le présent compte rendu.

Deux membres de la Commission, Didier Corot et Emmanuel Droz, ont assuré la présidence de réunions publiques (Dammartin en Goële et Beauvais), afin de faire appel à des compétences diversifiées et de marquer la collégialité de la CPDP.

La CPDP a été opérationnelle dès le début décembre ; la secrétaire générale, Audrey Wu, qui avait l'expérience de quatre débats publics, dont deux en qualité de secrétaire générale, et son assistante, Marie-Laure Cuvelier, ont été embauchées à compter du 1er décembre et ont assuré le fonctionnement de la CPDP dans des locaux adaptés situés à Roissy-Pôle, près de la station RER. La Commission a recruté en avril une seconde assistante, Laëtitia Joseph, pour traiter les nombreux courriers classiques et électroniques résultant de l'envoi d'une information sur le débat et le projet à plus de 800.000 foyers et entreprises.

A la demande de la CPDP, la direction régionale de RFF compétente pour le Nord-Pas de Calais et la Picardie a lancé, conformément à la réglementation s'appliquant à cet établissement public, deux appels d'offres, l'un pour la logistique du débat, notamment des réunions publiques, l'autre pour la communication, (conception des plans de communication et des documents de la Commission, relations avec la presse, affichage, etc).

Le premier n'a suscité qu'une seule offre, arrivée hors délais, en raison d'un dysfonctionnement de la Poste, et le marché correspondant a donc fait l'objet d'une négociation ; le second a en revanche suscité 4 candidatures, toutes de qualité, entre lesquelles la Commission a choisi la mieux disante en termes de coût.

On note que ces procédures n'ont pas permis la désignation des attributaires, et donc le lancement du travail de préparation matérielle du débat, avant le 3 février. Les deux entreprises retenues, CDV Evénements et CAMPARDOU Communication, ont su mobiliser leur solide expérience du débat public pour compenser ce retard.

1-2 > Les questions en débat et la préparation du dossier support

Pour initier la préparation du débat public, la Commission a précisé les questions qui devaient être posées face au projet :

- tout d'abord la question de principe : faut-il construire cette liaison, et pourquoi ?
- ensuite la question de la fonctionnalité de la ligne laissée ouverte par le maître d'ouvrage dans sa lettre de saisine : liaisons à grande vitesse seules ou liaisons à grande vitesse et liaisons régionales ?
- en troisième lieu, si la liaison est réalisée, par quel couloir de passage, et avec quelles précautions environnementales ?
- enfin, avec quelles incidences sur d'autres liaisons existantes ou en projet (le TGV Nord et son arrêt en gare de Haute Picardie, le projet de barreau de Gonesse, le projet de liaison à grande vitesse Paris-Londres par Amiens, CDG Express, la rénovation des RER B et D etc) ?

Après avoir précisé ces questions du débat, la CPDP a tenu, avec l'équipe projet de RFF, 8 réunions pour examiner le projet de dossier en préparation, en vue de le présenter à la Commission nationale du débat public dans sa séance du 3 mars. Le maître d'ouvrage, encouragé dans ce sens par la CPDP, a poursuivi deux objectifs : traiter le projet dans son contexte économique et social, rester constamment clair et lisible.

La CNDP a approuvé le dossier dans sa séance du 3 mars, en demandant que soit complétée la partie relative aux projets de transports situés dans l'environnement de Roissy-Picardie, avec un développement sur le projet de métro automatique Arc Express, qui fait l'objet d'un autre débat public organisé par la CNDP.

1-3 > La sensibilisation des acteurs

De novembre 2009 à mars 2010, le président de la CPDP a rencontré les préfets concernés, ainsi que 34 élus, présidents d'organismes consulaires, responsables d'associations, chefs de services, pour leur annoncer le débat et en décrire le déroulement, leur demander de préciser les attentes de leur collectivité ou institution, leur proposer de suggérer des thèmes ou des sites pour le débat, enfin appeler leur attention sur la pratique du cahier d'acteurs. Ces visites ont été suivies de l'envoi d'un questionnaire qui a suscité d'intéressantes réponses.

1-4 > La définition de l'aire du débat et l'organisation des réunions publiques

L'aire du débat doit être constituée par les territoires directement concernés par le projet, soit qu'ils en incluent le site, soient qu'ils bénéficient des services apportés par le projet.

A cet égard, il est apparu que l'aire du débat comportait dans ce cas la presque totalité de la Région de Picardie (l'ensemble de l'Oise et de la Somme, le couloir ouest de l'Aisne desservi par la ligne ferroviaire Chauny-Tergnier-Saint-Quentin) ainsi que l'est du Val d'Oise, dont les 24 communes sont associées en un syndicat d'organisation territoriale, le SIEVO (Syndicat Intercommunal d'études de l'Est du Val d'Oise). La Commission y a associé les abords nord (autour de Dammartin en Goële, en Seine-et-Marne) et sud (autour de Tremblay en France, en Seine Saint-Denis) de la plateforme aéroportuaire.

C'est dans cet espace que la Commission a préparé onze réunions publiques :

- en Picardie dans les villes et agglomérations susceptibles d'être desservies : Amiens, Creil, Compiègne, Saint-Quentin, Beauvais, Chantilly,
- dans l'est du Val d'Oise, à Gonesse, et dans chacune des deux communautés (Fosses, dans Roissy-Porte de France, et Villiers le Bel, dans Val de France)
- enfin à Dammartin en Goële et à Tremblay en France, secteurs limitrophes de la plateforme aéroportuaire.

Ces choix de localisation n'ont pas suscité de critiques durant le débat.

Le calendrier des réunions a été notifié début avril par lettre personnelle aux préfets, aux parlementaires, présidents de conseils régionaux et généraux, ainsi qu'aux maires des communes concernées.

Chaque réunion a été conçue pour traiter l'ensemble du dossier, afin de respecter les attentes du public, qui veut s'exprimer sur toute question qui l'intéresse. Cependant, la CPDP a annoncé qu'elle mettrait l'accent sur les problématiques propres à certains sites, par exemple : les projets de développement local liés au TGV dans les agglomérations de Creil, Compiègne et Beauvais, la desserte de la Haute Picardie à Saint-Quentin, les couloirs de passage et la protection des espaces naturels à Fosses, les projets de développement et de transports en Ile de France. Ces questions ont été le plus souvent traitées soit par les représentants des collectivités locales, soit par des experts (notamment le directeur de l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France à Villiers le Bel, un expert du Parc naturel régional Oise Pays de France à Fosses, un architecte et un paysagiste conseils à Dammartin, et un écologue spécialiste de la biodiversité – trames verte et bleue – à Beauvais).

Enfin, les deux dernières réunions, à Gonesse le 30 juin et à Chantilly le 7 juillet, ont été consacrées à la synthèse des 10 premières semaines du débat, la Commission soumettant à la critique des participants ses premiers travaux en vue du compte rendu.

La procédure du débat public public a été peu souvent critiquée :

Cependant, un hebdomadaire internet du Val d'Oise, Roissy Mail, connu pour son franc-parler, s'est exprimé en ces termes, au lendemain de la quatrième réunion (Fosses) : « Un mot sur le « débat public ». C'est bien, lors de grands projets, de faire de l'information et de la concertation. Mais la procédure de la CNDP est longue, lourde, coûteuse et je dirais, un peu démagogique. Dans ce type de réunion, chacun, c'est comme l'auberge espagnole, vient avec sa tambouille ». Cela n'a pas empêché ce média de rendre compte régulièrement du débat pour informer ses lecteurs.

D'autre part, la réunion de Gonesse a été qualifiée de « parodie de débat public » dans le blog du Conseiller général de Goussainville, qui rendait compte néanmoins des positions importantes exposées lors de cette réunion.

De même, on lira la question n° 178, qui s'inquiète du retard que le débat provoquerait pour la réalisation du projet, tandis que l'avis 182 estime que « tout est joué d'avance », critique amère entendue plusieurs fois dans les réunions.

1-5 > L'animation du site internet

Comme il est de règle, la Commission a bénéficié du site type de débat public, défini par la CNDP, avec l'assistance de son prestataire ALEAUR. La Commission a disposé de la nouvelle configuration du site, permettant un accès plus direct et aisé aux 3 fonctions qui intéressent prioritairement le public : s'informer (sur le projet, sur le débat en cours, sur le débat public en général), poser une question, donner son avis.

La Commission a noté les améliorations apportées par ALEAUR au logiciel de traitement collaboratif des questions posées par le public et de leurs réponses : les besoins de la CPDP sont mieux pris en compte, aussi bien pour le traitement des procédures que pour l'élaboration des statistiques, mais il reste encore des progrès à faire pour assurer la convivialité du site ouvert au public.

La CPDP a réuni le 9 mars les institutions susceptibles de contribuer aux réponses adressées au public, c'est-à-dire, outre le maître d'ouvrage, les conseils régionaux des deux régions, les deux directions régionales chargées du développement durable et des transports, la SNCF, Aéroports de Paris. Toutes se sont montrées coopératives. Qu'elles en soient remerciées, comme le maître d'ouvrage, qui a répondu au plus grand nombre de questions en tenant les délais.

1-6 > La sensibilisation du public par la presse, la diffusion et l'affichage

Le projet, en raison de son caractère peu spectaculaire – linéaire court, et situé hors de la zone desservie – ne faisait l'objet d'une forte notoriété ni en Picardie ni en Ile de France : il était surtout connu des élus, moins du grand public, et encore, sous sa forme antérieure, dite « Creil-Roissy », à vocation exclusive de transport régional.

Ce défaut de notoriété faisait donc courir le risque de ne réunir que des publics clairsemés, et de limiter le débat public aux personnes et institutions prédisposées à le suivre (élus, spécialistes, etc).

Il fallait donc accroître la notoriété du projet auprès du grand public, ce qui a été entrepris en s'appuyant sur la presse locale, sur une campagne d'envoi à domicile d'une documentation simplifiée, et sur une campagne d'affichage ciblée à l'approche des réunions publiques.

• *Les relations avec la presse*

La Commission s'est attachée à développer la notoriété du débat public, en rencontrant les médias régionaux de Picardie et d'Ile de France dans le cadre de deux conférences de presse tenues le 15 avril. A l'approche des réunions publiques, la CPDP a rencontré les rédactions locales des quotidiens, notamment le Courrier picard, le Parisien, l'Aisne nouvelle, et des hebdomadaires (groupe du Bonhomme picard notamment). En Ile de France, la presse hebdomadaire par internet (Roissy Mail, VO News par exemple) est importante. Il en est résulté plus de 200 articles et sujets.

En Picardie, les médias audiovisuels, France 3, France Bleu, se sont intéressés au débat, en invitant le président à venir en parler à l'antenne, et en montrant les différentes réunions. En Ile de France, France 3 a réalisé un sujet important autour de la réunion de Fosses.

La presse a exposé le dossier technique du projet, et en a situé les enjeux à toutes les phases du débat : lancement, tenue des réunions publiques. Les mouvements d'opinion qui se sont manifestés en Picardie et en Val d'Oise – pétitions, positions des élus etc – ont contribué à initier puis à entretenir l'intérêt de la presse pour le sujet.

Il est clair que la densité des articles et sujets consacrés au débat a contribué à la participation aux réunions publiques.

• 800.000 dossiers envoyés à domicile

Ainsi sensibilisés par les médias régionaux, les citoyens et les entreprises ont reçu dans leur boîte à lettres, durant la seconde semaine d'avril, une documentation de base, contenant la synthèse élaborée par le maître d'ouvrage (6 pages), et le premier numéro du « Journal du débat », édité par la CPDP, et contenant les indications pratiques pour participer au débat (calendrier des réunions publiques, adresses postale et internet, « carte T » permettant de recevoir le dossier complet, de s'abonner aux publications du débat, de poser une question ou d'émettre un avis en une dizaine de lignes).

Cette distribution a permis de servir 645.000 boîtes à lettres en Picardie et 156.000 en Ile de France, dont 87.000 en Val d'Oise. Le prestataire, filiale de La Poste, estime qu'une boîte aux lettres dessert en moyenne 2,5 personnes.

Il faut signaler que les personnes demandant la non distribution de la publicité (« Stop Pub ») ne sont pas desservies.

• La campagne d'affichage

Pendant le débat, la Commission a recouru à l'affichage commercial urbain, notamment sur le réseau publicitaire des gares et dans des points très visibles : elle a fait poser, aux entrées de villes, stations de bus, parkings publics, quais de gares, dans les semaines précédant les réunions, 400 affiches, auxquelles se sont ajoutées 3000 affiches de plus petites dimensions, diffusées via les mairies, les services publics et les commerces de proximité.

Certaines collectivités territoriales, notamment la Communauté d'agglomération d'Amiens, celle de

Creil et ses villes membres, les villes de Fosses, Compiègne, Beauvais, ont contribué à la notoriété du débat, soit en organisant une campagne d'affichage spécifique, sur leur propre thématique, soit en relayant l'information de la CPDP, par apposition d'affiches, organisations d'expositions dans les mairies, ou appels à la participation dans leurs périodiques, écrits ou informatisés.

1-6 > Un budget de 885 000 €

Un montant de 1 million € avait été prévu pour le débat, qui a été cofinancé par RFF, l'Etat, les Régions Picardie et Ile de France.

Un montant de 884.629 € a été engagé à la date du 6 août, dont près de 519.000 € pour l'information et l'expression du public, 164.000 € pour les réunions publiques et 201.000 € pour le fonctionnement de la CPDP (voir tableau détaillé en annexe).

Le coût du débat a suscité quelques messages critiques. Par exemple les questions n° 204, 233, 241. Quand les finances publiques sont si difficiles, faut-il investir des montants relativement importants dans le débat public ? La Commission a rappelé son souci d'économies, mais s'est attachée à montrer qu'il est impossible d'impliquer le public, comme l'exige la loi, sans distribution de documents, organisation de réunions publiques et gestion du courrier, qui constituent les principaux postes de dépenses.

2 - Un débat suivi

Le débat a été suivi, comme en témoignent plusieurs indicateurs :

2-1 > 2300 participants aux onze réunions publiques

Environ 2300 personnes ont assisté aux réunions publiques, dont 450 à Amiens, 350 à Nogent sur Oise (agglomération de Creil), 300 à Fosses, 200 à Gonesse, Chantilly, Villiers le Bel, Saint-Quentin et Compiègne, 80 à Dammartin et Tremblay.

Chaque réunion publique a permis à 15 à 25 personnes de prendre la parole (hors maître d'ouvrage et Commission, bien entendu). Les comptes rendus intégraux (verbatim) des réunions ont été publiés sur le site, dans un délai d'un mois après les réunions. Ils n'ont pas donné lieu, jusqu'ici, à critiques.

Lors de toutes ces réunions, RFF était représentée, soit par la directrice régionale Nord Pas de Calais Picardie, Mme Lucette Vanlaecke, soit par le directeur régional délégué d'Ile de France, M. Yves Jouanique, assistés par M. Pierre-Yves Biet, et M. Cedric Papin, responsables du projet, et par les spécialistes des questions traitées. La SNCF a été présente à presque toutes les réunions et s'est exprimée notamment à Nogent sur Oise, Chantilly, Saint-Quentin et Beauvais.

Le débat a eu ses « fidèles », militants favorables ou opposés au projet, creillois et amiénois pour les premiers, habitants de la Plaine de France pour les seconds, assistant à presque toutes les réunions. Il y a donc, à l'évidence, des double-comptes dans le chiffre cumulé de 2300 participants. La Commission, à partir de la quatrième réunion (Fosses) a indiqué qu'elle donnerait la parole en priorité aux intervenants qui ne s'étaient jamais exprimés, ce qui n'a pas suscité de problèmes.

Certaines des réunions (Nogent sur Oise, Villiers le Bel) ont été marquées par quelques tensions verbales entre partisans et opposants du projet, ou entre ces derniers et les représentants du maître d'ouvrage (Dammartin et Tremblay en France), mais l'écoute mutuelle a prévalu, et aucun incident ne s'est produit. Dans toutes les réunions, les participants, notamment les élus, franciliens comme picards, ont pris soin de rappeler qu'il ne fallait pas opposer des régions entre elles. A Gonesse, les opposants au projet se sont retirés avant la fin de la réunion, sans en gêner le déroulement.

Les maires qui ont accueilli le débat ont, comme le maire de Fosses le 20 avril, appelé à une vraie écoute et à une vraie concertation.

Enfin, la CPDP n'a pas enregistré de succès pour la formule expérimentale d'accueil-information, qui consistait à accueillir le public, dans l'après-midi précédant 6 des réunions publiques, afin de préparer au débat ceux qui le souhaitaient. Seules quelques personnes, à Nogent sur Oise, Beauvais et Chantilly, ont saisi cette opportunité. Elles ont demandé à être informées sur les hypothèses de services (TGV, TER), de passage (couloirs) et sur le bruit.

2-2 > 809 avis et 367 questions

La Commission a enregistré 809 avis, 46 contributions (hors cahiers d'acteurs), 367 questions et 1254 demandes d'abonnement aux publications (dossier complet, cahiers d'acteurs, journaux du débat, compte rendu et bilan final).

80% des questions et 85% des avis émanent de Picardie, qui était destinataire de 80% des dossiers d'information, tandis que 17% des questions et 15% des avis viennent d'Ile de France, destinataire de 20% des dossiers. Le taux de réponse est donc assez homogène entre les régions concernées.

64 % des questions et 55 % des avis ont été formulés au moyen de la carte T annexée au dossier distribué début mars, qui constitue, par sa gratuité et sa simplicité d'utilisation, un outil très démocratique du débat. 1353 cartes T ont été retournées à la Commission.

L'internet est la seconde source des questions (33%) et des avis (44%). On observe que les parts du courrier hors carte T ou du téléphone sont infimes.

Certains avis sont très élaborés, par une personne ou un groupe, d'autres sont très simples et très clairs. Très rares ont été les textes peu compréhensibles, et la Commission se réjouit de n'avoir eu à éliminer aucun texte pour un contenu illégal (injures etc).

2-3 > 12 255 connexions au site internet

12 255 connexions ont été enregistrées, tandis que 53 712 pages étaient ouvertes et 222.056 fichiers téléchargés.

2-4 > 53 cahiers d'acteurs

La Commission a reçu 53 cahiers d'acteurs (liste en annexe), dont :

- 21 émanant de collectivités territoriales ou de leurs groupements
- 5 de Parlementaires ou de partis politiques
- 10 de Chambres consulaires ou d'organisations représentant les entreprises
- 1 de l'Université
- 2 d'organisations syndicales ouvrières
- 2 d'établissements publics de l'Etat
- 12 d'associations

De plus, Réseau Ferré de France a demandé à la Commission de diffuser, à partir du 3 juin (réunion de Dammartin) un dossier d'information complémentaire de 8 pages apportant des réponses aux questions les plus fréquemment posées dans les premières semaines du débat (avis de RFF sur la faisabilité des propositions alternatives, avenir de la gare de Haute Picardie, mesures mises en œuvre pour le respect des territoires concernés, conséquences sur la gare TGV de Roissy).

12 collectivités locales ont fait parvenir à la Commission des délibérations.

2-5 > De nouvelles associations

Comme il est fréquent, le débat public a suscité la création de nouvelles associations, notamment, en Picardie TGV 2017, créée à l'initiative du MEDEF et en Val d'Oise l'association de défense des habitants de l'est du Val d'Oise (ADHEVO), qui a fait signer par près de 400 personnes, dont 266 habitants de Goussainville, une pétition pour le passage de la liaison par le barreau de Gonesse et l'ouverture d'un bus à énergie verte entre Goussainville et l'aéroport.

2ème partie

Les enseignements du débat

Tout au long du débat, la Commission a rappelé les 4 questions autour desquelles il s'ordonne :

1 - faut-il, ou non, construire cette liaison, et pourquoi ?

2 - avec quelles fonctionnalités : trains à grande vitesse, trains régionaux, les deux ensemble ?

3 - par où passer (couloirs de passage) ? avec quels risques, environnementaux notamment, et avec quelles précautions ?

4 - avec quelles incidences sur d'autres projets ou lignes existantes ?

Toutes ces questions ont été traitées par le débat :

3 - Un projet impatiemment attendu en Picardie, mais controversé en Val d'Oise

La question de principe a largement dominé le débat : la Picardie soutient très largement et quasi unanimement le projet, qui a été controversé en Val d'Oise, malgré l'évolution positive du barreau de Gonesse. A l'occasion du débat, des intervenants très différents (partis politiques, associations d'environnement et d'usagers, représentants des employeurs) ont soutenu une desserte durable de la plateforme aéroportuaire par les transports publics, qui passe à leurs yeux par la réalisation des deux projets Roissy-Picardie et barreau de Gonesse.

3-1 > Un large soutien en Picardie

Dès la première réunion publique, le 22 avril, à Amiens, après une intervention du Préfet de Région rappelant « l'enjeu crucial » du projet et du débat, le Président du Conseil régional, le Maire d'Amiens, le Président du Conseil général, et plusieurs Parlementaires picards de toutes sensibilités ont affirmé devant une salle comble leur ferme volonté de faire aboutir le projet. Ils ont été soutenus par la majorité des intervenants, tandis que le Député de la IXème circonscription du Val d'Oise exposait avec les inconvénients du projet, ainsi que ses contre-propositions. Le relais de ces personnalités a été pris par des militants associatifs, des universitaires, des chefs d'entreprises, qui ont plaidé pour la pertinence et l'urgence du projet.

Une des interventions les plus marquantes de la réunion d'Amiens (cf verbatim sur le site du débat) a été celle d'une ressortissante chinoise, installée en Picardie, où elle travaille à accueillir des personnalités de son pays, et à faciliter les contacts en Chine, des chefs d'entreprises, chercheurs et universitaires picards. Saluant la formule du débat public, elle n'hésite pas à donner un avis enthousiaste, qui insiste sur la nécessaire ouverture d'une région riche de potentiels humains.

Le 29 avril, la réunion de Nogent sur Oise, dans l'agglomération de Creil, a fait apparaître la même volonté et la même mobilisation, avec beaucoup d'interventions venant du monde associatif, et des préoccupations concrètes d'usagers des transports.

Lors des réunions publiques qui ont suivi, à Compiègne, Saint-Quentin, Beauvais et Chantilly, tous les intervenants picards, élus, responsables associatifs ou citoyens, sont allés dans le même sens.

Environ 500 avis reçus des citoyens, essentiellement de Picardie, par courrier ou par internet appellent à la réalisation du projet. Sur quoi repose cette détermination ?

• *La réparation d'un tort*

Les Amiénois, et plus largement les Picards, n'ont pas oublié la décision de l'Etat, consistant à faire passer la ligne TGV Nord à 45 km à l'est d'Amiens, et à y construire, c'est leur perception et leur expression, « la gare des betteraves ».

Ils y ont vu le symbole d'une région condamnée à rester un lieu de passage, aujourd'hui zébrée d'autoroutes et de LGV sans arrêt, après avoir été, pendant des siècles, un théâtre meurtri des guerres européennes.

Pour beaucoup, et notamment pour ceux qui ont participé aux combats pour le TGV de 1985 (cf verbatim de la réunion d'Amiens), le projet Roissy-Picardie est vécu comme la réparation d'un tort causé à la Région et à sa ville-capitale.

• *Un projet d'ouverture, outil majeur d'aménagement du territoire et d'emploi*

Mais la volonté des Picards ne repose pas sur le passé : pour les élus comme pour les responsables économiques et les citoyens, le projet est vécu comme un espoir, à plusieurs titres :

Rappelons d'abord le contexte de crise économique dans lequel s'est déroulé le débat : crise des finances publiques européennes et de la monnaie, croissance faible, pesant notamment sur l'emploi et les industries de transformation, mouvements de délocalisation, avec leurs conséquences spectaculaires dans certaines villes. Dans cette ambiance, élus, citoyens, chefs d'entreprises, universitaires, accordent une priorité forte à tout ce qui peut relancer l'économie et faire progresser l'emploi.

Or, pour les participants au débat, ouvrir la Picardie sur le réseau TGV national et européen, c'est développer les aptitudes de la région à attirer de nouvelles activités économiques de qualité, ainsi que l'enseignement, la recherche et les fonctions tertiaires qui les accompagnent : la crise qui affecte notamment les industries sous-traitantes de l'automobile et les industries de biens de consommation renforce cette aspiration, non seulement à Amiens, mais à Compiègne, à Beauvais, à Saint-Quentin, à Creil.

A cet égard, on lira sur le site la motion adoptée le 7 mai à l'unanimité du Conseil régional de Picardie, qui commence ainsi :

« Au-delà de l'accès au réseau européen des trains à grande vitesse, le projet de barreau ferroviaire « Roissy-Picardie » permet d'ouvrir les villes picardes et notre développement à de nouveaux horizons. C'est un beau challenge qui doit rassembler l'ensemble des Picards sur une ambition commune, s'appuyant sur la richesse et la diversité des projets de nos territoires. La grande vitesse n'est pas à elle seule un outil de développement, c'est un moyen pour favoriser les échanges, c'est un bouleversement des distances, qui permet de rapprocher les grands pôles européens ».

C'est un message très proche qu'ont délivré les trois Préfets de la Région, de l'Oise et de l'Aisne, à Amiens, Beauvais, Chantilly et Saint-Quentin.

Les Conseils généraux de la Somme et de l'Oise ont pris position pour le projet, comme le montrent leurs cahiers d'acteurs, tandis que celui de l'Aisne adoptait une délibération. Le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise a fait de même.

A l'initiative du Député de la IIème circonscription de la Somme, de nombreux Parlementaires, de toutes sensibilités, ont créé un comité de soutien et signé une contribution commune, appelant à une réalisation rapide du projet.

Le Conseil économique et social de Picardie « soutient avec détermination le projet TGV+TER » (cahier d'acteurs n° 8).

Plusieurs Partis politiques se sont officiellement prononcés en faveur du projet, notamment les Verts, le Parti communiste par la voix d'un représentant à la réunion de Beauvais (29 juin) et le Parti radical de gauche.

Un Conseiller régional appartenant au groupe du Front national s'est exprimé à maintes reprises lors des réunions publiques.

Les institutions universitaires et de recherche (Université Jules Verne, Ecole supérieure d'ingénieurs en électronique, Sup de Co, CROUS) ont pris une position commune dans le débat : « l'enseignement supérieur a la conviction que ce projet est une fantastique opportunité pour impulser une nouvelle dimension au rayonnement de l'enseignement et de la recherche amiénois ».

On lira aussi l'avis n° 616 émanant du directeur de Sup de Co Amiens, qui souligne « l'effet de levier » du projet : « L'importance de cette liaison est fondamentale pour le développement des espaces concernés : Roissy, l'Ile de France et la Picardie. Elle représente un élément de synergie et de co-développement pour toutes les parties prenantes. Le lien entre un bassin d'emploi significatif et un pôle de ressources important est de nature à favoriser, dans les deux sens, le développement humain et économique. Le fait de renforcer les connexions entre les régions et le reste du monde est également déterminant pour le futur. En ce qui concerne l'enseignement supérieur, à l'heure où les échanges font partie de la quotidienneté, cette liaison est critique. Elle apportera une dimension supplémentaire à notre région, à ses étudiants et aux enseignants qui contribuent à l'édification des savoirs et des compétences. L'effet de levier d'une telle réalisation est sans limite comparé aux modestes investissements humain et environnemental qu'elle représente ».

L'argument économique est illustré par la contribution la plus originale, reçue des élèves du Lycée Robert de Luzarches, d'Amiens, et insérée sur le site du débat www.debatpublic-roissypicardie.org. C'est un film de 13 minutes montrant comment un cadre amiénois, après un voyage cauchemardesque jusqu'à Roissy, manque son avion pour le Maroc, avec peut-être de graves conséquences pour son emploi, en tout cas dans son mauvais rêve…

Plusieurs intervenants ont rappelé que la Picardie est en train de perdre d'importants volumes d'emplois dans les industries manufacturières – sous-traitantes de l'automobile notamment – et qu'elle doit absolument renforcer son attractivité dans les activités de haut de gamme, exigeant de bonnes liaisons européennes et internationales. Le TGV est clairement perçu comme une solution à cet impératif.

A cet égard, il faut noter l'engagement des Chambres de commerce et d'industrie d'Amiens, de Péronne et de l'Aisne, et de leur Chambre régionale.

On a retrouvé les mêmes préoccupations à Compiègne et Beauvais, récemment touchées par des sinistres industriels et décidées à faire valoir leurs atouts – l'Université technologique à Compiègne, notamment.

Cet argumentaire est au centre des cahiers d'acteurs de la Ville d'Amiens ou de la Chambre de commerce et d'industrie d'Amiens, ou encore de Compiègne, de Beauvais, de l'agglomération cantilienne et du Groupement des entreprises de la région de Creil.

Le tourisme n'est pas absent de l'argumentaire ; proche de territoires denses (Royaume-Uni, Benelux, Allemagne rhénane, Ile de France, Nord-Pas de Calais), riche d'un patrimoine historique et paysager exceptionnel, la Picardie estime que ses liaisons actuelles ne sont pas à la hauteur de sa vocation touristique. C'est l'un des points développés par le cahier d'acteurs des commerçants d'Amiens Coeur de Somme.

Les nombreux citoyens qui s'expriment par messages à la Commission (courrier ou internet) motivent le plus souvent leur avis par l'ouverture économique de la région : ainsi, l'avis n° 16 émanant d'un chef d'entreprise amiénois : « Notre entreprise est l'un des acteurs majeurs du secteur de la relation client à l'international et présente sur le territoire national avec de nombreux sites de production en particulier à Amiens (750 emplois), Reims, Lyon, Carmaux, Poitiers et Rouen (4300 salariés, CA 115m€). Pour chacun de nos clients (grands comptes, donneurs d'ordres de tous secteurs de l'économie) la proximité des lieux de traitement des prestations à destination de leurs clients directs revêt une importance capitale dans la décision finale qui est faite au moment du choix d'un prestataire et du site de production ».

Beaucoup de jeunes chefs d'entreprises sont intervenus dans le débat, lors des réunions publiques – Amiens, Compiègne, Beauvais, Nogent sur Oise, Chantilly – ou par l'intermédiaire des organismes consulaires ou de clubs de dirigeants (voir cahiers d'acteurs n° 31, 32, 33).

Les organisations syndicales régionales CGT et CFDT ont produit des cahiers d'acteurs, qui soulignent les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du projet.

Dans l'Oise, département densément peuplé, et dont 30% des actifs travaillent en Ile de France, le projet est perçu comme ouvrant aux habitants de nouvelles perspectives liées à la plateforme de Roissy Charles de Gaulle, actuellement riche de 140.000 emplois.

Pour l'agglomération de Creil, nous disent ses élus, présents dans presque toutes les réunions, le projet comporte une double chance : les arrêts de TGV, d'une part, l'ouverture de liaisons régionales avec la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, d'autre part. Or Creil a subi, au cours des dernières décennies, d'importants sinistres industriels – chimie, sidérurgie, machines outil, sous-traitants de l'automobile.

Plusieurs agglomérations picardes commencent à réfléchir à des projets d'aménagement liés à la réalisation du projet. C'est le cas, notamment de Creil, qui restructurerait son centre ville autour de sa gare, qui a toujours été un point fort de l'agglomération, et qui semble aujourd'hui en crise, sur le plan des accès, du fonctionnement et de la sécurité (cf verbatim de la réunion de Nogent sur Oise, ou cahiers d'acteurs de Creil et de l'association ADEROISE).

Le projet est soutenu par l'Association des Villes du Bassin parisien, dont la Présidente est Maire de Beauvais (voir sa contribution sur le site). Le Président du Conseil régional de Picardie rappelle qu'il l'a lui-même présenté l'an dernier à la Commission de l'Union européenne dans un document commun aux 8 régions du grand Bassin parisien.

On note que les Picards, et notamment les Amiénois (élus ou citoyens – cf 12 questions sur le site, dont n° 9, 52, 125) n'abandonnent pas pour autant le projet de TGV Paris-Londres par Amiens, inscrit en liste complémentaire dans la Loi Grenelle. Mais ils ont conscience que ce projet relève d'une échelle de temps différente.

Le projet Amiens Londres est cependant défendu par la Chambre interdépartementale de commerce Yvelines-Val d'Oise. Celle-ci dans son cahier d'acteurs, considère Roissy-Picardie comme une simple liaison régionale, et appelle à la réalisation du projet Paris ou Normandie-Amiens-Londres, qui passerait par Cergy (voir au 3-3).

• *Un projet de développement durable*

La plupart des cahiers d'acteurs établis en Picardie, tel celui de la Communauté de l'Aire cantilienne et du Pays du sud de l'Oise, insistent sur les effets de développement durable du projet : « Si le projet se voit conférer des enjeux économiques importants, il répond également à des considérations d'ordre écologique. En facilitant l'accès et en assurant des déplacements rapides aux voyageurs, il va permettre à un plus grand nombre de personnes d'utiliser les services ferroviaires. Il s'inscrit également dans un objectif de développement durable en proposant une alternative à l'utilisation du véhicule, et donc un remède à l'émission de gaz polluants. Il va par ailleurs favoriser le désengorgement des axes routiers aux abords de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, ce qui contribuera à une meilleure circulation ».

C'est également un axe fort du cahier d'acteurs édité par le Conseil général de l'Oise, qui fait du développement durable un fil rouge : « ce projet répond à un besoin de désengorgement routier et autoroutier du sud de l'Oise, et contribue ainsi à la réduction des nuisances et de l'effet de serre ».

De même, dans ses différentes interventions, notamment à la réunion de synthèse du 7 juillet à Chantilly, la SNCF a insisté sur un autre argument d'aménagement durable du territoire : la saturation à terme des gares TGV parisiennes impose de les desserrer en assurant le développement de gares périphériques comme Roissy.

• *Au-delà d'Amiens et de Creil*

Certains participants demandent que le projet ne se limite pas à ses bornes affichées, mais serve à améliorer les liaisons au nord d'Amiens (Côte picarde, littoral du Pas de Calais) et de Creil (Beauvais, Chauny, Tergnier, Saint-Quentin).

La question n° 22 par exemple, évoque des liaisons TGV au-delà d'Amiens, vers Abbeville et Boulogne. Le maître d'ouvrage y paraît ouvert : « le prolongement de trains TGV au-delà d'Amiens vers Abbeville et Boulogne est techniquement conditionné à l'électrification du tronçon Amiens - Rang du Fliers (première gare de la ligne, située dans la Région Nord Pas de Calais). RFF précise que des études préliminaires à cette électrification ont été réalisées entre 2004 et 2006. La poursuite des études opérationnelles pourrait débuter en 2010 avec le démarrage des études d'avant projet.

La réalisation de l'électrification de cet axe – dont le coût est estimé entre 180 et 200 M€ – est envisageable à un horizon d'une dizaine d'années, délai compatible avec celui du projet Roissy-Picardie. Le prolongement de certaines missions au-delà d'Amiens sera décidé par l'entreprise ferroviaire, en fonction de la clientèle potentielle dont celle à caractère touristique, non négligeable sur ce secteur ».

La Commission a reçu des cahiers d'acteurs émanant des élus du littoral et du nord de la Somme, notamment les députés de la IIIème (Saint Valery sur Somme) et de la IVème circonscription (Abbeville) de la Somme, tous soulignant l'enjeu d'une liaison TGV vers Amiens pour promouvoir la vocation touristique du littoral picard.

Dans son cahier d'acteurs, la CGT développe la même idée : la pleine réussite du projet suppose l'électrification d'Amiens Abbeville Rüe.
On lira notamment l'avis n° 753, qui évoque la desserte du littoral Nord : « Je pense que ce barreau de quelques petits kilomètres va pouvoir, s'il est emprunté de manière intense, rendre de grands services en matière de désenclavement et de mise en valeur des villes de la Côte d'Opale. Il ne faut pas raisonner de façon étriquée et limiter l'attrait – indéniable – que présente ce barreau à la seule région Picardie. Il faut dès à présent envisager une desserte Paris-Boulogne sur Mer – liaison qui peut être prolongée vers Calais et Dunkerque – assurée par un matériel bimode, en attendant l'électrification Amiens-Boulogne. A Roissy, des correspondances commodes et bien étudiées permettront aux résidents de la Côte d'Opale et aux touristes anglais de se rendre dans le sud de la France sans changement de gare à Paris. A un horizon plus lointain, des TGV Dunkerque-Calais Fréthun-Boulogne-Amiens-Roissy vers Marseille ou Perpignan doivent d'ores et déjà être prévus. »

De même, à la question n° 33, émanant d'un Beauvaisien, le maître d'ouvrage répond en rappelant le calendrier de l'électrification de Creil-Beauvais : « L'une des clés du projet Roissy-Picardie consiste à s'appuyer sur le réseau ferré picard existant pour diffuser « l'effet grande vitesse » en valorisant la situation des étoiles ferroviaires, notamment celle de Creil, à partir desquelles un large territoire régional peut être desservi grâce à un système de correspondances efficaces. Le Beauvaisis, en particulier, sera desservi par la ligne Creil-Beauvais. La modernisation de la ligne Creil-Beauvais est le projet le plus important du CPER 2007-2013 en Picardie (investissement de 63 M€). Il s'agit, grâce à des travaux sur la signalisation et au doublement de la voie sur certaines portions, de proposer jusqu'à 20 allers-retours par jour contre 14 actuellement et d'assurer ainsi de bonnes correspondances à Creil à l'horizon 2014 ».

Au-delà de Saint-Quentin, la Thiérache, dans la question n° 272 par exemple, a rappelé qu'elle a elle aussi des besoins de liaisons rapides. RFF a répondu que « tous les territoires desservis par la ligne Creil-Chauny-Tergnier-St-Quentin-Busigny pourront bénéficier d'un meilleur accès au TGV et à Roissy grâce aux synergies qui pourront être mises en place entre le réseau TER, Intercités et les TGV et TER en gare de Creil. ».

• *Un projet accessible*

Plusieurs partisans du projet ont souligné la relative modestie de son coût, comparée aux services rendus en Picardie, ou aux coûts des projets à long linéaire de TGV. Le Vice président du Conseil général de l'Oise, président du Syndicat mixte des transports de ce département (SMTCO), a illustré avec humour cette idée dans une formule inspirée d'un célèbre aphorisme américain : « un petit barreau pour RFF, un grand pas pour la Picardie ».

• *« 2020, c'est trop long ! »*

Les espoirs économiques et sociaux placés dans le projet conduisent les Picards à revendiquer fermement son accélération.

« Pourquoi faut-il 10 ans pour construire 7 kilomètres de ligne ? ».

C'est la question que le Président du Conseil général de la Somme a posée, non sans humour, mais avec fermeté, à Amiens le 22 avril, bientôt suivi par de nombreux intervenants (24 avis et questions, certaines véhémentes, sur le site.)

Cette impatience a été rappelée par le Président du Conseil régional de Picardie lors des nombreuses réunions publiques auxquelles il a assisté.

On lira, à titre d'exemple, la question n° 102 d'un habitant de Crèvecoeur le Grand, au nord de Beauvais, à laquelle RFF répond : « Pour Roissy-Picardie, RFF estime que la mise en service de la ligne nouvelle peut être envisagée à horizon 2020. Il s'agit d'une échéance prudente qui doit permettre de garantir la réussite du projet. RFF aura toutefois le souci, tout au long de ce processus, de l'optimisation du planning de conception et de réalisation dans le respect de la qualité des études et des concertations ».

A la réunion d'Amiens (22 avril, verbatim p 40), la directrice régionale de RFF a concédé, que, si 2020 est un délai « prudent », il faudra, si le projet est confirmé, essayer de faire plus vite. Le calendrier éventuel du projet a été détaillé à la réunion de Dammartin :

- 2011-2015 : études d'avant-projet sommaire, puis d'avant projet détaillé et enquête publique
- 2015-2020 : DUP, acquisitions foncières, travaux.

On note enfin qu'une association regroupant les milieux économiques de la Somme s'est créée sous le nom de « TGV 2017 », ce qui est un programme en soi, et a déposé un cahier d'acteurs.

• *Le devenir de la gare de Haute Picardie*

Au cours du débat, les habitants de la Haute Picardie (Ouest de l'Aisne, notamment Saint-Quentin, Chauny, Tergnier, et une partie de l'est de la Somme), ont fait part de leur attachement aux services d'ores et déjà rendus par la gare TGV de Haute Picardie. Ils l'ont démontré par leurs questions, et à la réunion publique organisée le 10 juin à Saint-Quentin.

Près de 70 messages sont parvenus à la Commission, s'inquiétant du devenir de la desserte de la Haute Picardie par la gare d'Ablaincourt-Pressoir. On lira, par exemple l'avis n° 192 : « Je suis formellement opposé au projet car la gare TGV Haute Picardie va perdre 50% de son trafic ».

Dès la réunion d'Amiens, le Président du Conseil général de la Somme avait dit : « Je ne voudrais pas que le débat amène à déshabiller Paul pour habiller Pierre, nous serons ainsi particulièrement attentifs à la gare TGV de Haute-Picardie, car des craintes légitimes peuvent se faire entendre du côté de l'Est de la Somme et du côté de nos voisins de l'Aisne. Or, cette gare TGV Picardie, la seule existante actuellement sur notre territoire régional, a son sens ».

La Commission a reçu une lettre écrite le 8 juin par la Conférence de Pays du Saint-Quentinois : elle soutient « ce projet à fort potentiel, dans un esprit de solidarité picarde et de cohérence territoriale », mais souhaite obtenir des garanties sur le maintien des dessertes actuelles de la gare de Haute Picardie, ainsi que le maintien de la desserte actuelle de la gare de Saint-Quentin.

On lira le cahier d'acteurs du Pays de Santerre Haute Somme, qui est une illustration de l'attachement que les habitants de Haute Picardie portent à leur gare TGV.

La SNCF et RFF se sont attachés à rassurer, en montrant que la croissance du trafic total permettait d'assurer le maintien des services de Haute Picardie, en ajoutant qu'il y aurait un intérêt à jouer une complémentarité d'horaires entre le nouveau service et la desserte de la gare TGV Haute-Picardie.

• Quelques opinions négatives ou sceptiques

En décalage avec cette ambiance de mobilisation en Picardie, on trouve dans les messages adressés à la Commission, plus qu'en réunion publique, quelques questions ou avis exprimant une opposition ou au moins un grand scepticisme à l'égard du projet.

Ces avis défavorables d'origine picarde – une quarantaine au total – sont en premier lieu fondés sur le coût, jugé élevé, de l'infrastructure : ainsi, un habitant de Meru (Oise) demande (question n° 20) : « qui devra payer la facture ? », tandis que les avis n° 6, 47, 76, 256, 373, 385 stigmatisent le prix du projet ou affirment son inutilité. Les gains de temps notamment sont jugés insuffisants au regard des dépenses et des « saignées dans l'environnement ». La question n° 252 reproche au projet de favoriser l'avion et donc l'émission de CO^2.

Certains intervenants, par exemple les auteurs de la question n° 202 (habitante de Beauvais) et de l'avis n° 778, habitant de Compiègne, regrettent que le projet ne soit pas mis en perspective avec celui du réseau de transport du Grand Paris.

Dans les derniers jours du débat, ROSO, qui est le Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise a déposé un cahier d'acteurs qui propose « un TER commun Ile de France Picardie », sans fonction de grande vitesse, qui serait élaboré dans le souci primordial de la qualité environnementale. Cette position avait également été présentée à la réunion de Beauvais (29 juin).

On l'a retrouvée aussi chez un participant à la réunion de Chantilly, qui demande que l'infrastructure soit réalisée, mais réservée au TER, à l'exclusion du TGV dont il ne ressent pas la nécessité.

3-2 > Un projet controversé en Val d'Oise

Ce projet presque unanimement soutenu en Picardie est néanmoins controversé dans l'est du Val d'Oise, au nord et au sud de la plateforme aéroportuaire.

En témoignent la lettre adressée le 26 octobre 2009 par le Président de la Communauté de communes Roissy Porte de France au Président de la CNDP, la motion unanime adoptée avant le débat par les 24 communes du Syndicat intercommunal d'études et de programmation de l'Est du Val d'Oise (SIEVO, 3 décembre 2009), le cahier d'acteurs de ce syndicat intercommunal, ceux du Député de la IXème circonscription (Gonesse Roissy Fosses), et les interventions des maires, de responsables associatifs et de citoyens dans les réunions publiques d'Amiens, et de Nogent sur Oise, Villiers le Bel, Fosses, Dammartin, Tremblay et Gonesse.

Cette opposition se fonde sur deux arguments très différents, dont l'un, relatif au projet de barreau de Gonesse, a connu une évolution importante durant le quatrième mois du débat public.

• Une atteinte supplémentaire à l'environnement et au patrimoine

Les maires des communes concernées par les couloirs de passage (à dominante rurale, comme Villeron, commune tout particulièrement mobilisée, Vémars, Survilliers, Saint Witz, Louvres, Epiais, Fontenay en Parisis), ainsi que le Président de la Communauté de communes Roissy Portes de France, ont exprimé leur refus du projet lors de la réunion publique de Fosses (20 mai).

Leur principal argument est la surabondance des équipements publics de transports déjà implantés sur leur territoire (aéroport, bien sûr, mais aussi autoroutes A1 et N104, LGV Nord, ligne classique doublée par le RER D, lignes à haute tension, dépôt de carburants aéronautiques). Pour eux, les nuisances ferroviaires, autoroutières et aéroportuaires se conjuguent sur un territoire que ses élus voudraient désormais consacrer à un habitat de qualité résidentielle, bénéficiant de sa situation géographique, et à des activités économiques non polluantes, ainsi qu'à une agriculture qui entretient l'espace naturel.

A la réunion publique de Fosses notamment, des représentants des associations archéologiques et des citoyens ont évoqué les sites exceptionnels que la Plaine de France a hérités du Haut Moyen-Age, et dont certains se situent dans les couloirs de passage envisagés. RFF a répondu qu'elle respecterait bien entendu toutes les dispositions protectrices des sites historiques et archéologiques, mais, sur le moment en tout cas, ses arguments n'ont pas convaincu.

On retrouvera ces positions dans les avis n° 461 (un habitant de Goussainville), 467 (Saint Witz), 76 (Coye la Forêt), 256 (Chantilly), qui citent les risques pour les exploitations agricoles, le patrimoine bâti et architectural, la biodiversité.

Nombre de citoyens de Villeron et des communes voisines ont fait part de leur opposition au projet en écrivant à la Commission (pétition de 148 signatures, sur 700 habitants, et une soixantaine de messages sur le site, y compris dans les derniers jours du débat public). De même, une pétition a été lancée auprès des habitants de Saint Witz par le Collectif de défense des paysages d'Ile de France et de Picardie.

On note que la perspective d'un ou deux arrêts desservant les habitants de ce secteur, à Survilliers Fosses et à Louvres, ne modifie en rien cette perception du projet.

Cette opposition n'a pas faibli durant le débat : si le projet doit être poursuivi, le maître d'ouvrage aura la tâche difficile de convaincre les habitants concernés de l'existence de dispositifs aptes à réduire les inconvénients redoutés du passage de la ligne.

• *L'inquiétude des agriculteurs*

Les agriculteurs de la Plaine de France ont exprimé leur position dans le cahier d'acteurs établi en commun par la Chambre interdépartementale d'Agriculture Val d'Oise-Yvelines-Essonne et par la Fédération des Syndicats d'exploitants agricoles d'Ile de France (FNSEA).

Comme l'a rappelé à Fosses le Vice président de la Chambre interdépartementale d'agriculture, la région concernée dispose d'un potentiel agricole important, avec 138 exploitations produisant, sur 16.000 hectares, 100.000 tonnes de céréales et 180.000 tonnes de betteraves.

En liaison avec la Chambre d'agriculture, la Commission a organisé, le 9 juin à la Mairie de Louvres, une réunion à laquelle ont été invités tous les agriculteurs du secteur concerné par le projet. Une douzaine étaient présents.

Ils ont exprimé, courtoisement mais fermement, leur lassitude devant la multiplication des projets consommateurs d'espace agricole ; voies ferrées, routes, urbanisation, zones industrielles, agricoles et commerciales ; le même jour, la Gazette du Val d'Oise publiait un article intitulé : « l'overdose », estimant à 200.000 m² les surfaces commerciales envisagées dans le département – dont deux projets considérables à Roissy en France et à Gonesse.

Même si le projet ne demande que 70 à 100 hectares, il créera des difficultés à quelques exploitations, et les agriculteurs sont sceptiques sur la faisabilité locale des méthodes d'aménagement foncier avancées par RFF : la tension foncière générale sur ces terres de grande qualité rend en effet difficile le dégagement des surfaces disponibles pour des échanges.

De plus, les agriculteurs redoutent les promesses non tenues, en matière d'aménagement foncier par exemple, et le souvenir des travaux de la LGV Nord, ainsi que son exploitation (présence de nuisibles) ne sont, de leur point de vue, pas rassurants.

• *Un sentiment d'injustice devant la situation relative des deux projets Roissy-Picardie et barreau de Gonesse*

Un second motif de protestation, d'origine différente, a mobilisé l'est du Val d'Oise.

Le projet de liaison Roissy-Picardie faciliterait à l'évidence les liaisons quotidiennes entre la plateforme aéroportuaire, riche de 140.000 emplois de tous types, et le sud de l'Oise, notamment l'agglomération de Creil. Or, les Valdoisiens désireux de s'employer à Roissy CDG rencontrent actuellement la même difficulté que les Creillois : aucune liaison ferroviaire ne les relie à la zone aéroportuaire ; ils doivent recourir à la voiture, avec ses encombrements, et son coût de plus en plus lourd, aux bus, longs et chers, ou au train, en passant par Paris-gare du Nord, ce qui est long et pénible. Ils ont le sentiment d'être injustement coupés de l'accès à Roissy alors qu'ils subissent à plein le bruit des avions.

Or il existe, depuis longtemps là aussi, un projet de liaison ferroviaire, le barreau de Gonesse, devant relier Sarcelles, Villiers le Bel et Gonesse au RER B, c'est-à-dire à Roissy.

En découvrant, à l'automne 2009, le projet Roissy-Picardie mis au débat public, c'est-à-dire relancé, sans que rien de semblable n'advienne au barreau de Gonesse, l'est du Val d'Oise a éprouvé un véritable sentiment d'abandon, traduit lors de la réunion de Villiers le Bel par le député-maire de Sarcelles et le maire de Villiers le Bel, président de la communauté d'agglomération Val de France, et de nombreux participants.

Citons le député maire de Sarcelles : « Cela fait exactement treize ans que les premières réunions ont eu lieu, treize ans que RFF a été saisi, que la SNCF a été saisie, que le STIF a été saisi, pour affirmer que : la priorité pour l'Est du Val-d'Oise, c'est le barreau de Gonesse. Il y a, ici, dans ces territoires 30 % de chômeurs chez les moins de 25 ans ».

Des citoyens disent la même chose, tel l'auteur de l'avis n° 632 : « Je suis totalement opposé à ce projet qui n'apporte absolument rien aux territoires traversés. Si l'intérêt est d'offrir des emplois à des populations, je suis absolument favorable à cette idée mais il faut prioriser les populations les plus proches de l'aéroport qui supportent au quotidien les nuisances ».

Le Président du Conseil général du Val d'Oise a édité dès les premiers jours du débat un cahier d'acteurs dans lequel il affirme sa volonté de faire aboutir le projet de barreau de Gonesse.

Le collectif « Vivre et venir travailler à Roissy », dans son cahier d'acteurs, demande que priorité soit donnée au barreau de Gonesse », élément d'un plan d'urgence de transport public adapté aux besoins des salariés de Roissy.

Le barreau de Gonesse, dont le coût prévisionnel semble avoisiner celui du projet en débat public, est considéré comme indispensable au désenclavement de Sarcelles et du Val de France, mais aussi comme une condition du développement économique du Triangle de Gonesse, vaste zone à vocation d'activités économiques située entre les aérodromes du Bourget et de Roissy.

Or, certains craignent que la réalisation de Roissy-Picardie détourne les moyens financiers nécessaires au barreau de Gonesse.

Lors de la réunion de Villiers le Bel, la Commission avait invité M. Hervé Dupont directeur général de l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France et M. Bruno Dicciani, responsable mobilité de la Direction régionale de l'Equipement d'Ile de France (direction de l'Etat), pour traiter des projets de développement économique intéressant l'est du Val d'Oise et des besoins de transports qu'ils entraînent, notamment en ce qui concerne la liaison entre Val de France et Roissy via Gonesse. Le Directeur Général de Plaine de France s'est attaché à démontrer que la réalisation de grands projets d'activités économiques sur le Triangle de Gonesse justifierait plus encore le projet de barreau.

Dans ce sens, une évolution importante est intervenue en fin de débat, avec la position exprimée à Gonesse le 30 juin par le Vice président chargé des transports de la Région Ile de France, qui a défini un calendrier rapproché pour la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse (2017) et a rappelé que la Région Ile de France en faisait sa priorité. Il a indiqué que, « si le barreau de Gonesse constituait évidemment la première priorité de la Région Ile de France, le projet Roissy-Picardie est un projet important auquel la Région Ile de France est attachée ».

Cette position a été rappelée par le cahier d'acteurs déposé par la Région Ile de France, qui se conclut ainsi : « La Région s'engage résolument et restera vigilante sur la réalisation rapide de ces deux projets non concurrents, barreau de Gonesse et liaison Picardie-Roissy ».

Dans les derniers jours du débat public, il est donc apparu que les deux régions Ile de France et Picardie, autorités organisatrices des transports régionaux, étaient d'accord sur la double priorité à accorder aux deux projets barreau de Gonesse et Roissy-Picardie.

Mais bien évidemment, cet événement ne pouvait en aucune façon atténuer l'inquiétude des riverains potentiels du projet.

• Des propositions alternatives qui n'ont pas convaincu

Reconnaissant que se posent des problèmes d'accès des Picards au TGV, d'une part, et à la plateforme aéroportuaire, d'autre part, le Député de la IXème circonscription du Val d'Oise a développé, dès la réunion d'ouverture à Amiens, puis dans son cahier d'acteurs, des propositions pour résoudre ces questions :

- la liaison TGV entre Roissy et Amiens serait établie par la ligne actuelle TGV Nord, avec embranchement à Chaulnes (à l'est d'Amiens) sur la voie existante, électrifiée à cette fin

- la liaison TER entre le sud de l'Oise et Roissy emprunterait le barreau de Gonesse, adapté à cette fonction, et prolongé jusqu'à Roissy.

Pour ce Parlementaire, l'intérêt de ses propositions est à la fois environnemental (préservation de l'espace concerné par le passage) et financier (un seul barreau à deux fins, dans un contexte de rareté des ressources budgétaires).

Ces propositions alternatives ne semblent pas avoir convaincu les Picards, pas plus d'ailleurs que le maître d'ouvrage.

S'agissant du passage par Chaulnes, le Président du Conseil régional de Picardie a répondu, lors de la réunion du Compiègne (27 mai), et dans le quotidien l'Union du même jour, qu'il s'agit « d'une fausse bonne idée », d'une part en raison de son coût, d'autre part parce qu'elle ne dessert ni Creil et le sud de l'Oise, ni Beauvais, Compiègne et Saint-Quentin.

De plus, RFF signale que, loin de créer des capacités supplémentaires pour l'avenir, cette solution contribuerait à terme à la saturation de la ligne TGV Nord entre Roissy et Chaulnes.

Sur l'utilisation du barreau de Gonesse pour répondre aux besoins de transports vers CDG des habitants du sud de l'Oise, RFF répond que le trajet Creil-Roissy par le barreau de Gonesse durerait de l'ordre de 45 minutes, et qu'il ne serait guère concurrentiel face à l'automobile, et que l'exploitation d'une ligne accueillant les TER du nord et du sud de la plateforme, ainsi que les TGV de Picardie créerait des problèmes de saturation.

Pour le gestionnaire des infrastructures (RFF) comme pour l'exploitant (SNCF), il n'est pas possible de faire transiter par une seule ligne l'ensemble des besoins de transport régional afférents au nord et au sud de la plateforme aéroportuaire.

Dans une lettre adressée à la Commission le 28 juillet et publiée sur le site, le Président d'Amiens Métropole a également rejeté ces propositions, pour les mêmes raisons, tandis que le maire de Creil déposait une contribution mettant en garde contre « les fausses bonnes idées ».

3-3 > Pour la desserte durable de la plateforme de Roissy

Dans le cadre du débat public, plusieurs intervenants franciliens et picards, d'horizons très différents, se sont accordés sur l'idée que, dans une perspective de moyen terme, la plateforme, riche, avec ses aires d'activité périphériques, de 140.000 emplois, et qui va se développer encore, doit être reliée à son environnement par des transports collectifs durables et de qualité.

Cet environnement comprend le sud – c'est-à-dire notamment le Val d'Oise – et le nord – notamment le sud de l'Oise et la Picardie en général : toutes ces positions ont la caractéristique de soutenir à la fois le barreau ferroviaire de Gonesse et le projet de liaison Roissy-Picardie.

Successivement, ce sont des partis politiques (Verts et radicaux de gauche, puis ensemble des Partis de gauche), puis des associations de défense de l'environnement et des usagers des transports, puis des institutions représentant les entreprises, qui ont pris position en ce sens.

• *Des partis politiques*

Les Verts de Picardie et d'Ile de France, dans une déclaration commune, publiée avant le débat, ont affirmé que les deux projets étaient également nécessaires.

A la réunion de lancement, le 22 avril à Amiens, un représentant des Verts du Val d'Oise, conseiller municipal de Domont, a exprimé une position nuancée, pour lui, le projet pose beaucoup de questions, mais il ne peut être rejeté *a priori*.

A la même réunion, ainsi que lors de plusieurs autres, notamment Chantilly, le Vice président du Conseil régional de Picardie issu de la liste Europe Ecologie a fait part de son soutien au projet.

Cette position a été exprimée dans un cahier d'acteurs commun aux Verts de Picardie et du Val d'Oise (numéro 15) : il faut, pour eux, réaliser les deux infrastructures, au nom du développement durable et des droits des usagers à des transports publics de qualité. De plus, la liaison TGV est soutenue parce qu'elle se situe dans la politique du report modal (de l'avion et de la voiture vers le train).

Cette position est toujours accompagnée d'un avertissement sur la prévention des risques environnementaux, notamment dans le choix à opérer sur le couloir de passage.

Les Radicaux de gauche des deux régions ont pris une position semblable, ainsi, l'hebdomadaire internet VO News du 2 mai écrit : « Alors que de nombreux élus de l'est du Val d'Oise se sont prononcés contre la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Creil (Oise) et l'aéroport de Roissy craignant qu'elle perturbe la construction du barreau de Gonesse entre les lignes B et D du RER, le Parti radical de gauche rejoint la position des Verts sur ce dossier ». « Les problèmes d'accès au pôle d'emploi de Roissy pour les habitants de Picardie comme pour les habitants du Val d'Oise exigent que soient réalisés conjointement le barreau de Gonesse et la liaison Roissy-Picardie » indique la présidente de la fédération PRG 95. Les fédérations des départements intéressés, y compris le Val d'Oise, ont adressé à la Commission un cahier d'acteurs en ce sens.

Enfin, le 15 juillet, l'ensemble des Partis de gauche du Val d'Oise (le Mouvement républicain et citoyen, le PCF, le PRG, le PS, les Verts) publiait un communiqué commun soutenant les deux projets barreau de Gonesse et Roissy-Picardie, au nom de l'emploi, du développement durable et de la qualité des transports publics.

• *Des associations d'environnement et d'usagers*

Des associations de défense de l'environnement et des usagers sont allées dans le même sens, notamment :

- Ile de France Environnement, membre de France Nature Environnement, et représentant 370 associations franciliennes de défense de l'environnement, dans son cahier d'acteurs
- LUTECE, association d'usagers des transports de l'étoile de Creil, membre de la FNAUT, qui s'est exprimée à Nogent sur Oise et à Amiens, et qui a réalisé un cahier d'acteurs
- le Mouvement national de lutte pour l'environnement (branches Picardie et Val d'Oise), qui d'ailleurs appelle a plus de transparence de la part du maître d'ouvrage, dans les études économiques notamment, et qui s'est exprimé tant à la réunion de Tremblay en France que dans un cahier d'acteurs.

Certains intervenants demandent sur le site que le projet ait : « le moins d'impacts possibles sur l'environnement aux meilleurs prix, le surcoût et les déficits à exclure » (avis n° 247, émanant d'un habitant de Talmas, Somme).

D'autres (ex avis n° 184, d'une habitante de Bury dans l'Oise, et contribution des élus communistes de Creil, figurant à l'avis n° 203) conditionnent leur adhésion au projet à la réalité de l'économie d'émission de carbone, par le report modal, ou à « l'amélioration du fonctionnement des opérateurs, y compris dans le domaine du dialogue social ».

• *Des organismes représentatifs des employeurs*

En juillet, deux organismes représentatifs des employeurs du Val d'Oise, la Chambre de commerce interdépartementale Yvelines Val d'Oise, ainsi que l'ARDIES (association pour le développement des infrastructures en Val d'Oise, issue des entreprises) se sont déclarés favorables aux deux projets, parce que les personnels employés à Roissy doivent trouver des solutions de transport autres que la voiture. C'est ainsi que la CCI de Versailles écrit dans son cahier d'acteurs : « Penser le développement de Roissy sans la Picardie est un non sens ».

4 - La double fonction (TGV, TER), souhaitée par les partisans du projet, impose des adaptations

La seconde question du débat, après celle du principe, était celle de la fonctionnalité de la ligne, deux hypothèses étant présentées par le maître d'ouvrage : réservation aux seuls TGV, ou association entre TGV et liaisons de type train régional desservant la plateforme de Roissy.

Ce débat a été tranché facilement par le public comme par les élus et les associations : il n'est pas question de réserver le barreau aux seuls trains à grande vitesse. Seuls se sont exprimés dans ce sens :

- le Conseil économique et social d'Ile de France, pour des raisons tenant à la capacité de la gare de Roissy.
- La CCI de Versailles (voir plus haut), qui semble considérer que la priorité au transport régional doit emporter cette conséquence, quitte à reporter le TGV picard à la liaison Paris ou Normandie Londres par Amiens et Cergy.

Tous les autres intervenants associent TGV et TER, comme l'a demandé à la réunion de Nogent sur Oise la déléguée régionale de la Fédération nationale des usagers des transports : « Ce que je veux signaler en tant que FNAUT Picardie, c'est que nous soutenons le projet Ligne Grande Vitesse plus TER, cadencé toute la journée, puisque seule cette solution répond aux besoins de l'ensemble des usagers picards, et qu'elle va dans le sens des déplacements durables ».

Mais le débat n'a pas manqué de soulever, à propos de la double fonctionnalité, des questions techniques importantes :

- la ligne classique aura-t-elle une capacité suffisante pour admettre ce surcroît de circulation ?
- la gare de Roissy aura-t-elle une capacité suffisante pour accueillir les passagers nombreux des trains régionaux ?
- comment seront organisés les transports publics internes à la zone aéroportuaire de Roissy ?

Le public attend du maître d'ouvrage que des adaptations soient réalisées sur ces 3 points, avant la mise en service éventuelle de la liaison nouvelle.

• *Une ligne suffisante pour TER et TGV*

Le public n'est pas indifférent aux charges supplémentaires que ce nouveau trafic, surtout s'il est à la fois composé de TGV et de TER, ferait peser sur le réseau existant.

L'actualité ferroviaire a manifestement inspiré la question n° 36 : « Avec du trafic supplémentaire, les infrastructures ne vont-elles pas s'user plus et occasionner plus de retards qu'actuellement ? ».

De même, la commune de Précy sur Oise a adressé à la Commission une contribution solidement argumentée (cahier d'acteurs n° 34) dans laquelle elle expose non seulement son soutien au projet, mais aussi les exigences techniques qui affecteront la ligne classique.

Il était assez prévisible que la même question fût posée dans l'agglomération de Creil, qui porte une solide tradition cheminote. Elle l'a été par le Conseiller général du canton de Montataire, favorable au projet et à sa double fin, et qui s'interroge sur la nécessité, à terme, d'une troisième voie entre Chantilly et Creil. De même, la question n° 113 demande quelles dispositions seront prises pour supporter l'intensification du trafic entre Creil et Orry-la-Ville.

RFF ne s'est pas montré fermé sur ce point, en tout cas pour l'avenir, soulignant par ailleurs d'autres points sensibles (Orry/Chantilly).

Sur la cohabitation technique entre TGV et TER, RFF a répondu en soulignant que le nombre de trains autres que les TGV serait limité à deux par heure en heure de pointe, et un aux autres heures.

• *Adapter la gare de Roissy CDG*

Dans son projet, le maître d'ouvrage a prévu un aménagement de la gare de Roissy-TGV, en utilisant l'espace des voies centrales.

Aéroports de Paris écrit dans son cahier d'acteurs : « La préservation de la capacité d'intermodalité de cette gare, du réseau à grande vitesse interconnecté et le développement de liaisons Transmanche sont des objectifs prioritaires pour Aéroports de Paris ». Or, sur la possibilité de faire accéder des TER en gare de Roissy TGV, il appelle à la prudence : si la gare TGV lui paraît pouvoir supporter le trafic TER de Picardie, au rythme d'un train par heure et deux aux heures de pointe, il s'inquiète du raccordement éventuel et ultérieur d'autres liaisons régionales à cette gare. RFF a répondu sur ce point dans son document complémentaire.

De même, quelques avis, tels les n° 161, 233, 603, ne sont pas favorables à la double fin, vraisemblablement par scepticisme sur la capacité technique à faire cohabiter des trains différents. On lira aussi l'avis n° 30, émanant d'un habitant de l'Aisne : « la gare TGV, RER B de Roissy 2 n'est pas extensible. Même en mettant à quai les 2 voies rapides, l'arrivée du TGV Amiens et des TER risque de l'engorger. La gare de Roissy 2 n'est en rien équipée pour gérer des flux importants de personnes venant travailler sur la plateforme en heure de pointe ; de plus elle est complètement décentrée par rapport aux zones d'entretien et de fret. Il faudrait prévoir de nouveaux modes de transport et de desserte intérieure à la zone aéroportuaire pour acheminer les salariés ».

Le cahier d'acteurs de la SNCF évoque précisément les aménagements nécessaires : « Dans la perspective de cette mixité des circulations, l'accès à la gare TGV de Roissy Charles de Gaulle doit être repensé. Les quatre voies à quai actuelles ne suffisent pas, les TER ayant besoin d'une gare terminus pour ne pas perturber les circulations traversantes.

Transformer les deux voies centrales dites « passantes » en voies à quai est nécessaire mais pas suffisant, car il faut en outre éviter les cisaillements lorsqu'un TER arrivé à Roissy repart vers la Picardie. Ceci n'est possible qu'à condition d'installer des appareils de voie à l'intérieur du périmètre de la gare pour passer d'une voie à l'autre sans gêner les circulations TGV ».

• Les transports internes à la plateforme aéroportuaire

Nombreux sont les participants qui s'interrogent sur les transports internes à la plateforme aéroportuaire : comment les voyageurs quotidiens déposés en gare de Roissy CDG poursuivraient-ils jusqu'à leur entreprise ? On lira sur ce sujet le cahier d'acteurs du Collectif Vivre et venir travailler à Roissy et dans ses environs. C'est une question qui se pose aujourd'hui avec le RER B, et qui se posera à l'autre projet de liaison, celui du barreau de Gonesse.

Dans son cahier d'acteurs, ADP écrit que CDG VAL permet d'accéder à environ 65% des emplois de la plateforme de Roissy. Pour les autres zones (zone de fret, zone technique, zone d'entretien), il existe une importante gare routière à Roissypôle offrant plus de 30 lignes de bus irrigant la plateforme ou les communes extérieures.

D'autre part, les voyageurs arrivant par les services Roissy-Picardie en gare Aéroport CDG TGV pourront emprunter en correspondance le RER B pour se rendre sur les sites qu'il dessert (Parc des expositions, Aulnay...). Aéroports de Paris est demandeur d'une gare supplémentaire en zone de fret qui concentre d'ores et déjà 20% des emplois de la plateforme et qui est amenée à se développer fortement ainsi que la zone avoisinante : développement d'activités commerciales, projet « Aéroville », extension du Parc des Expositions, zones d'activités sur les communes de Tremblay en France, développements sur Roissy-en-France... Cette gare supplémentaire pourrait ainsi assurer un accès facilité entre le pôle d'échange de CDG2 et la zone de fret.

Des études vont être engagées cet été par le Syndicat des Transports d'Ile de France afin de voir quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées aux transports à plus long terme.

On notera que le débat public a donné lieu à des propositions novatrices de transport local, notamment celle d'ADHEVO (ligne de bus Gonesse Roissy à bio-énergie) et celle des Verts d'Ile de France et de Picardie (pistes cyclables comme à Lyon Satolas).

La Commission avait invité à la réunion de Dammartin en Goële MM. Jean Pierre Clarac et Patrick Duguet, respectivement architecte paysagiste et architecte urbaniste, travaillant depuis plusieurs années sur l'évolution des espaces entourant l'aéroport : ils ont apporté la démonstration d'une nécessaire prise en compte, en termes d'urbanisme et de paysages, de l'évolution économique et sociale très rapide de la plateforme. Les suites de la mission confiée à M. Jacques Dermagne, Président du Conseil économique, social et environnemental, constitueront à cet égard un cadre intéressant le projet de liaison en débat public.

5 - Les couloirs de passage

La troisième question posée au débat public était celle de l'insertion de la ligne sur le territoire, et des précautions à prendre pour prévenir les risques environnementaux.

RFF propose en effet, entre la ligne d'interconnexion TGV et la ligne classique, trois options de passage, couloirs larges de 500 à 1500 mètres environ :

- option nord, de 11 km, globalement parallèle à l'autoroute A1
- option centrale, 6 km
- option sud, 7 km, globalement parallèle à la limite nord de l'aéroport

En Picardie, le débat sur les couloirs de passage a évidemment été dépassionné : le public se prononce en fonction du coût des options, et des résultats qu'elles présentent en matière de temps de trajet et de moindre consommation d'espace naturel et agricole.

En Val d'Oise au contraire, l'opposition de principe au projet s'accompagne logiquement d'un rejet de toutes les options de passage.

Le Préfet du Val d'Oise, dans sa contribution a fait établir une synthèse des points sensibles présents sur les couloirs de passage.

Des citoyens s'interrogent, tel l'auteur de la question n° 17, sur l'impact des décisions géographiques sur la faune, la flore, le bruit, le patrimoine : cette inquiétude prend en Val d'Oise un tour vif ; au cours des réunions de Villiers le Bel, Fosses et Gonesse, toutes les options ont été critiquées, ce qui est cohérent avec la position de principe décrite plus haut.

Le maître d'ouvrage a développé, à la réunion de Fosses, et dans son dossier d'information complémentaire, la politique d'évaluation et de protection de l'environnement appliquée sur l'ensemble des projets ferroviaires conduits par RFF, qui serait donc mise en oeuvre ici comme ailleurs si le projet est réalisé.

Dans son document complémentaire, édité le 2 juin, RFF précise que « la bonne insertion de la ligne nouvelle dans les territoires a été prise en compte dès les premières études. Cela s'est traduit dans la définition des options de passage, en recherchant un principe de couloir commun avec des infrastructures routières existantes (A1 pour l'option nord, Francilienne D104 pour l'option sud), et en limitant le linéaire à réaliser pour l'option centrale. À ce stade très amont dans le processus, RFF a identifié les principaux enjeux des différentes options de passage. ». Il décrit ensuite le processus itératif qui devrait être mis en œuvre pour la poursuite des études d'insertion environnementale.

La Commission a d'ailleurs invité à la réunion de Fosses M. Jean Luc Hercent, expert appartenant au Parc naturel régional, qui, à titre personnel, a rappelé les règles issues du Grenelle de l'Environnement concernant la protection de cheminements animaliers (trames verte et bleue) qui pourraient s'appliquer en l'occurrence. M. Vincent Vignon, spécialiste de la biodiversité, directeur associé de l'Office de génie écologique, a fait, lors de la réunion publique de Beauvais le 29 juin, une démonstration sur photographies des problèmes de protection de la continuité des milieux naturels.

En juin, la Commission a été saisie d'une demande des Verts tendant à organiser une visite sur place des couloirs de passage. Elle a renoncé à le faire en raison des difficultés matérielles d'approche de sites qui ne sont pas toujours reliés à des chemins praticables par un groupe de visiteurs en car.

• *L'option centrale est soutenue par les tenants du projet, mais redoutée par ses riverains*

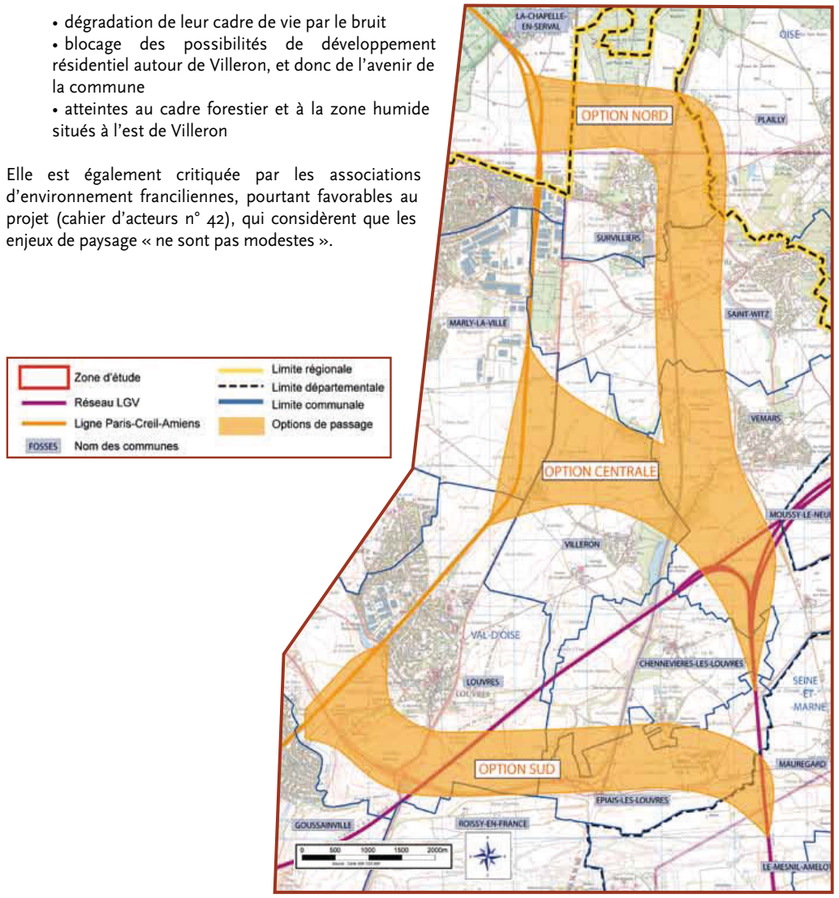
Une centaine de messages se prononcent en faveur de l'option centrale proposée par RFF. Elle présente aux yeux du public l'avantage d'être la plus courte et la moins chère, cumulant en quelque sorte les atouts environnementaux et économiques. Cet aspect ne sera sans doute pas indifférent à la Région Picardie qui devrait participer au financement du projet, s'il est décidé de le poursuivre.

De plus, l'option centrale permettrait un arrêt des trains régionaux à Survilliers-Fosses, utile pour les habitants du nord-est du Val d'Oise travaillant à Roissy.

Elle est au contraire fermement rejetée par beaucoup de Val d'oisiens, élus et habitants de Villeron et Vémars, notamment, qui y voient les risques suivants :

- dégradation de leur cadre de vie par le bruit
- blocage des possibilités de développement résidentiel autour de Villeron, et donc de l'avenir de la commune
- atteintes au cadre forestier et à la zone humide situés à l'est de Villeron

Elle est également critiquée par les associations d'environnement franciliennes, pourtant favorables au projet (cahier d'acteurs n° 42), qui considèrent que les enjeux de paysage « ne sont pas modestes ».



• *L'option nord recueille surtout des critiques*

L'option nord a été critiquée par nombre d'élus Valdoisiens comme irréaliste dans la mesure où des activités économiques se sont récemment installées dans le couloir de passage. De plus elle ne permet aucun arrêt en Val d'Oise.

Dans sa contribution au débat public, le Parc naturel régional rappelle que le couloir nord est susceptible d'affecter une zone de passage de grand gibier.

Enfin, beaucoup d'intervenants ont souligné son absence totale de bénéfice pour la Plaine de France, dans la mesure où elle ne comporte aucun arrêt des TER.

• *L'option sud retient l'attention*

L'option sud a été soutenue au fil du débat par de plus en plus d'intervenants, par exemple l'auteur de l'avis n° 101, habitante de Louvres, qui écrit : « L'option nord et centrale nuisent à des zones qui étaient peu touchées jusqu'à présent. L'option sud a le mérite de jouxter des voies de communication déjà existantes ce qui limite les nuisances ».

Dans son cahier d'acteurs, Ile de France Environnement écarte les options nord et centrale, en raison de leur sensibilité environnementale, et se prononce pour la poursuite des études sur l'option sud : « Le tracé ferroviaire devrait selon nous suivre le plus près possible la Francilienne et son prolongement à l'est de l'A1 pour éviter un effet de coupure supplémentaire. Par ailleurs, pour le passage devant le village d'Epiais les-Louvres, il sera nécessaire que la ligne du TGV soit mise en tranchée couverte. Toutes les conditions d'intégration paysagères et environnementales, en particulier phoniques, devront être prises ».

Surtout, lors de la réunion de Gonesse (30 juin), le Vice président du Conseil régional d'Ile de France chargé des transports a demandé que RFF ne néglige pas cette option, qui a le mérite de transiter par des territoires déjà affectés par des équipements publics.

Le président du Syndicat agricole de la Plaine de France s'est interrogé dans une question sur la possibilité matérielle d'insérer une ligne ferroviaire dans le couloir sud, à proximité de la départementale 104, de la limite de l'aéroport, et des réservoirs de kérosène rigoureusement protégés par un périmètre de sécurité. RFF a maintenu son opinion sur la faisabilité de cette option, en répondant : « Si les études devaient être poursuivies, le principe général de limitation des incidences sur les zones habitées constituerait un axe fort pour la définition des tracés possibles et la définition des mesures constructives adaptées (passage en déblais, modelé paysager, tranchée couverte par exemple)... Il est enfin rappelé que l'option sud couvre une petite partie de la plateforme aéroportuaire et que les modalités de jonction entre la ligne nouvelle et ligne d'interconnexion seraient étudiées sur l'ensemble de l'espace couvert par l'option de passage ».

6 - Paroles d'usagers

Pour d'assez nombreux intervenants, picards ou franciliens, le débat a été l'occasion d'exposer le point de vue des usagers sur des sujets connexes, qui présentent une interaction avec le projet.

Pour l'essentiel, ils demandent que la réalisation de projets nouveaux ne s'accompagne pas de la dégradation de services acquis ou du différé de projets d'amélioration très attendus. A cet égard, le maître d'ouvrage a dû répondre, dans l'Oise et en Val d'Oise, à de nombreuses questions reflétant une véritable exaspération devant la situation du RER D.

Enfin, les habitants du Valois et du Soissonnais demandent à bénéficier, eux aussi, de liaisons ferroviaires avec la plateforme de Roissy.

• *La qualité des services quotidiens*

Beaucoup d'usagers (une centaine sur l'internet) demandent au maître d'ouvrage, et à la SNCF, de veiller au respect des horaires et au bon fonctionnement des gares, celles d'Amiens et de Creil notamment.

La question n° 290, par exemple, traduit cette préoccupation : « La création de nouveaux trains entre Creil et Roissy ne risque-t-elle pas de supprimer une partie de l'offre actuelle (suppression d'un certain nombre de trains entre Creil et Paris) ? Le projet est un atout pour notre région, encore faut-il ne pas réduire le nombre de trains pour se rendre à Paris quotidiennement ! ».

A cette question, le maître d'ouvrage répond qu'il n'est pas question de dégrader, mais au contraire d'améliorer les services existants en éloignant les risques de saturation des réseaux.

D'autres, ainsi l'auteur de la question n° 324, conseillent de commencer par restaurer les anciens services ferroviaires : « Votre projet, oui, pourquoi pas. Mais ne serait-il pas plus intéressant d'aménager le réseau existant en réaménageant bon nombre de gares et de lignes abandonnées ? ».

Citons encore la question n° 173, d'une habitante de Nogent sur Oise ; « On parle des atouts de l'étoile ferroviaire creilloise : des gares ont été fermées, supprimées ; des trains, des arrêts supprimés ; des lignes ont été supprimées. Ma question : y aura t-il un redéploiement de cette « étoile » (reconstruction de lignes, réouverture de gare, d'arrêts.) ? » / « Le TGV ne va t-il pas rouler au détriment des grandes lignes, des TER ? ».

Les liaisons classiques entre Paris, Creil et Amiens, ainsi qu'avec Beauvais, sont souvent citées. Ainsi, l'auteur de la question n° 35 et un intervenant à la réunion d'Amiens demandent « quels seront les avantages de ce projet pour les utilisateurs quotidiens du trajet direct Amiens-Paris ? », le maître d'ouvrage répond en citant les améliorations en cours, et en indiquant que le projet permettrait de détourner une partie du trafic actuellement supporté par la ligne classique.

Il ajoute que l'effet des lignes TGV est toujours de relancer l'activité des lignes régionales qui leur apporte des usagers : « L'une des clés du projet Roissy-Picardie consiste à s'appuyer sur le réseau ferré qui dessert la Picardie pour diffuser « l'effet grande vitesse » en valorisant les situations d'étoile ferroviaire d'Amiens et de Creil à partir desquelles un large territoire régional peut être desservi grâce à un système de correspondances efficaces. »

Ainsi, outre Creil et Amiens qui seront desservis par des TGV, les villes grandes, moyennes ou petites faisant partie du réseau TER (dense en Picardie) bénéficieront du projet grâce aux correspondances adaptées qui pourront être mises en place.

« Ce sera le cas des treize gares comprises entre Creil et Amiens. De plus, cette diffusion de l'effet grande vitesse peut s'appuyer sur un service TER de plus en plus attractif. Entre 2002 et 2008, l'offre TER mise en place par la Région Picardie s'est accrue de 20% et la fréquentation des TER a augmenté de 38% ».

On observe que le vice-président de la Région Picardie, chargé des transports, a été présent à presque toutes les réunions, et a répondu à de nombreuses questions portant sur le TER Picardie.

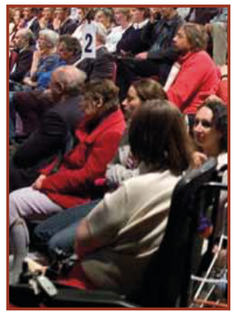
• *Le cas du RER D*

C'est une véritable exaspération que la Commission a constaté, notamment à Fosses et à Dammartin en Goële, sur le fonctionnement des RER D et B. Certains participants en concluent qu'il ne faut pas entreprendre de lignes nouvelles avant d'avoir amélioré le RER.

Ainsi, à Fosses, une habitante dit : « Ne serait-il pas plus judicieux avant d'entreprendre de tels travaux ; de faire que le RER D fonctionne mieux, comme il fonctionnait avant. Le changement récent a rallongé les temps de transport, et même fait perdre leur emploi à certains. Beaucoup de gens se débrouillent comme ils peuvent, en prenant des jours de congé, et les conditions de voyage sont vraiment déplorables. Effectivement, si vous prenez le RER, quelque soit l'heure, on se croirait un jour de grève, et il n'y a pratiquement aucun RER à l'heure ».

Pour l'association SaDur, qui fédère des usagers du RER D sur l'ensemble de son parcours, et s'est exprimée dans un cahier d'acteurs, la priorité est l'amélioration de cette liaison.

RFF a rappelé à Dammartin que le STIF, autorité responsable du RER (qui n'a assisté à aucune réunion, sans donner aucune explication), avait, dans le cadre du contrat de projets, engagé sur la ligne D un premier programme de travaux de 120 millions €, avec un objectif de mise en service en 2013, pour améliorer la capacité et la régularité ; mais seuls des résultats concrets (régularité, confort) pourraient changer la perception du public.



• *L'accessibilité aux personnes handicapées*

Au cours de plusieurs réunions, notamment à Nogent sur Oise et à Saint-Quentin, ainsi que dans des messages, des participants, s'exprimant parfois au nom d'associations d'usagers handicapés ont rappelé les insuffisances de l'accès des personnes handicapées au train, comme d'ailleurs au métro parisien.

• *Les liaisons entre Roissy, le Valois et l'Aisne*

Plusieurs questions (ex n° 4, 7, 64, verbatim de la réunion de Dammartin) évoquent la nécessité de relier l'Aisne (axe Paris Laon Hirson, Soissonnais) à Roissy CDG. Le Président de la Communauté de communes du Pays de Valois a dressé une contribution pour développer cette position, que le Conseiller général de Crépy en Valois a traité à la réunion de Compiègne.

A la question n° 286, qui porte sur le même sujet, le maître d'ouvrage fait une réponse ouverte : « le contrat de projets (nouvelle appellation des contrats de plan) 2007-2013 de Picardie prévoit la réalisation d'études relatives à l'amélioration de l'accès ferroviaire de l'Aisne (axe Paris-Soissons-Laon en particulier) à Roissy et de manière générale à la grande vitesse. Plus largement et au-delà de l'Aisne, cette étude pourrait prendre en compte l'accès à Roissy depuis les différents territoires desservis par la ligne Paris-Laon, y compris dans l'Oise voire dans la Seine-et-Marne. L'idée d'un raccordement entre la ligne Paris-Soissons-Laon et la LGV d'interconnexion au sud de l'aéroport pourra faire partie des scénarios dont la faisabilité sera étudiée ».

CONCLUSION

Comme il a été souligné dans le débat, son coût (255 millions € hors taxes, aux conditions de 2008, avec le linéaire de l'option centrale) fait de la liaison Roissy-Picardie un objectif accessible.

Les conclusions du débat public sont claires : la demande sociale est très forte en Picardie, pour la grande vitesse comme pour la desserte régionale. D'autre part, la desserte de Roissy par un transport durable, depuis le nord (Picardie) comme depuis le sud (Val d'Oise) est apparue de plus en plus souhaitée. Cependant, le projet reste controversé dans l'est du Val d'Oise, malgré les progrès très récents du projet de barreau de Gonesse, qui ne peuvent d'ailleurs atténuer l'inquiétude des riverains.

Conformément à la loi, il reviendra au maître d'ouvrage, sous l'égide de l'Etat, de formuler ses orientations sur les suites à donner au projet dans les 3 mois après la publication du bilan et du compte rendu du débat public, c'est-à-dire avant la fin décembre.

S'il décide de poursuivre le projet, la concertation devra se concentrer notamment sur les tracés possibles, pour maîtriser le bruit, et occuper le moins possible d'espace naturel. De ce point de vue, le débat public a fait avancer la connaissance des problèmes et des positions.

Au terme de sa mission, la Commission particulière du débat public tient à remercier tous ceux qui se sont engagés à ses côtés pour le bon déroulement de ce débat : ses propres collaboratrices et collaborateurs, les entreprises prestataires de services, les élus et les équipes municipales qui ont accueilli les réunions publiques, les journalistes qui leur ont fait un large écho, et bien sûr tous les participants qui, en réunions, comme sur l'internet et par courrier, ont exprimé clairement leur opinion.

Annexes

Lettre de saisine de la CNDP 55
Liste des réunions publiques 57
Liste des cahiers d'acteurs 58
Tableau budgétaire 61

LETTRE DE SAISINE DE LA CNDP

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Le Président

Paris, le - 3 JUIL. 2009

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission Nationale du Débat Public
Commission Nationale du Débat Public
6 rue du Général Camou
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Conformément à l'article L.121-8 du code de l'Environnement, j'ai l'honneur de saisir la Commission nationale du débat public du projet de « liaison ferroviaire Roissy-Picardie ».

Ce projet consiste en la création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle reliant les territoires desservis par la ligne conventionnelle Paris-Creil-Amiens au réseau de lignes à grande vitesse français au niveau de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Longue de quelques kilomètres seulement, cette liaison revêt un intérêt majeur aux échelles nationale et interrégionale : elle a pour ambition de permettre le développement du transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France et de garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy.

Inscrit aux contrats de projets Etat-Régions 2007-2013 en Ile-de-France et en Picardie, ainsi qu'au schéma directeur de la Région Ile-de-France, le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie relève d'une vision cohérente et complémentaire avec les orientations du réseau de transport Paris Région Capitale.

Le dossier de saisine qui vous est adressé présente les principaux résultats des pré-études fonctionnelles conduites par RFF sur ce projet, en relation étroite avec l'Etat, les régions Ile-de-France et Picardie, le STIF et Aéroports de Paris.

Le questionnement central abordé dans ce dossier concerne le type de service à développer à travers ce projet. Deux scénarios sont ainsi présentés : le premier prévoit uniquement des circulations de trains à grande vitesse, et le second envisage également des circulations de trains régionaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Hubert du MESNIL

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant ".

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Établissement public national à caractère industriel et commercial
92 avenue de France - 75648 Paris Cedex 13
Tél. 33 (0)1 53 94 30 60 - Fax 33 (0)1 53 94 38 09
RCS Paris B 412 280 737 - SIRET 412 280 737 00310 - NAF 5221Z
www.rff.fr

CALENDRIER DES RÉUNIONS PUBLIQUES

DATE	VILLE	THÉMATIQUES	EXPERTS INVITÉS PAR LA CPDP
jeudi 22 avril	AMIENS Mégacité	***Réunion de lancement***	
jeudi 29 avril	NOGENT SUR OISE Château des Rochers	***L'aménagement du site ferroviaire de Creil***	
mardi 4 mai	VILLIERS LE BEL Salle Marcel Pagnol	***Transports et projets de développement dans l'Est du Val d'Oise***	- Hervé DUPONT, Directeur général EPA Plaine de France - Bruno DICCIANI, Chargé de mission Mobilité DREIF
jeudi 20 mai	FOSSES Espace Germinal	***Les couloirs de passage envisagés*** ***Les espaces naturels***	- Jean-Luc HERCENT, Chargé de mission Patrimoine naturel, PNR Oise Pays de France
jeudi 27 mai	COMPIEGNE Salle St Nicolas	***Transports et projets de développement compiégnois***	
jeudi 3 juin	DAMMARTIN-EN-GOËLE Salle de la Communauté de Communes	***Aménagement et paysage autour de la plateforme de Roissy***	- Patrick DUGUET, Architecte DPLG, géographe urbaniste - Jean-Pierre CLARAC, Paysagiste, Atelier Clarac
jeudi 10 juin	SAINT-QUENTIN CCI de l'Aisne	***La desserte de la Haute Picardie***	- Jean-François PAIX, Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe, SNCF
jeudi 24 juin	TREMBLAY EN FRANCE Parc du Château de la Queue	***Le système de transports autour de la plateforme de Roissy***	- Bruno MAINGON, Directeur adjoint, Délégation de l'aménagement et des programmes, ADP
mardi 29 juin	BEAUVAIS Amphithéâtre Pré Martinet	***Les espaces naturels***	- Vincent VIGNON, Directeur associé, Office de Génie Ecologique
mercredi 30 juin	GONESSE Salle Jacques Brel	***Réunion de synthèse***	
mercredi 7 juillet	CHANTILLY Espace Bouteiller	***Réunion de synthèse***	

LISTE DES CAHIERS D'ACTEURS

Collectivités territoriales ou groupements

- Conseil régional d'Ile-de-France
- Conseil régional de Picardie
- Conseil Economique et Social de la Région Ile-de-France
- Conseil Economique et Social de Picardie
- Conseil général de l'Oise
- Conseil général de la Somme
- Conseil général du Val d'Oise
- Association du Pays de Compiègne, Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne, Ville de Compiègne
- Association du Pays de Santerre Haute Somme
- Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne
- Communauté de Communes de Haute Picardie
- Communauté d'agglomération du Beauvaisis et Ville de Beauvais
- Communauté de l'agglomération creilloise
- Conseil de Développement de la Communauté de l'agglomération creilloise
- Ville d'Amiens
- Ville de Creil
- Ville de Nogent-sur-Oise
- Ville de Précy sur Oise
- SIEVO - Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour le Développement de l'Est du Val d'Oise
- Syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois
- SMTCO - Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise

Parlementaires et partis politiques

- Les Verts d'Ile de France et de Picardie
- Comité de soutien des parlementaires pour le barreau Roissy-Picardie
- Motion des élus nationaux, départementaux et communaux représentant les habitants des cantons littoraux de la Somme
- PRG 60 - Fédérations du Parti Radical de Gauche de l'Oise, de la Somme, de l'Aisne et du Val-d'Oise
- Yannick PATERNOTTE, Député du Val d'Oise

Chambres consulaires ou organisations représentant les entreprises

- Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Picardie
- Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aisne
- Chambre de Commerce et d'Industrie d'Amiens
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Péronne
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise
- Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile de France
- Club de Dirigeants
- Club Hôtelier du Grand Amiens
- GEPE - Groupement des Entreprises de Péronne et Environs
- GERC - Groupement des Entreprises de la région de Creil et du Sud de l'Oise

Etablissements de l'Etat

- SNCF - Société Nationale des Chemins de Fer français
- ADP - Aéroports de Paris

Organisations syndicales ouvrières

- Comité régional CGT Picardie
- Union Régionale Interprofessionnelle de Picardie et Comité Régional des Transports et de l'Equipement CFDT Picardie

Associations

- ADEROISE - Association pour le développement de la rivière Oise
- ADHEVO - Association de Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise
- ARDIES 95 - Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité
- Association TGV 2017
- Cœur de Somme - Fédération des associations de commerçants et artisans
- Collectif « Vivre et venir travailler à Roissy et ses alentours »
- IDFE - Ile-de-France Environnement
- LUTECE - Association des usagers des transports de l'Etoile de Creil et Environs
- MNLE 93 et ALEP - Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, réseau Homme&Nature, Association de Lutte pour l'Environnement en Picardie
- OLV - Oise-la-Vallée
- ROSO – Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise
- SADUR - Association SaDur a pour but de représenter et de défendre les usagers de la ligne D du RER

Université

- CROUS, ESIEE Amiens, lycée Saint Rémi, Groupe Sup de Co et Université de Picardie Jules Verne

TABLEAU BUDGÉTAIRE

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CPDP	
Information et expression du public	
Conception des outils de communication	83 705 €
Impression des outils CPDP	149 152 €
Distribution	128 976 €
Opérations d'information	97 832 €
Relations presse	39 695 €
Site Internet	19 536 €
Sous-total	***518 896 €***

Réunions publiques	
Organisation des réunions publiques	163 895 €
Sous-total	***163 895 €***

Fonctionnement de la CPDP	
Installation matérielle et fonctionnement	201 838 €
Sous-total	***201 838 €***

Total	***884 629 €***

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CNDP	
Indemnités	25 114 €
Frais de déplacements	11 811 €
Total	***36 925 €***

• Crédit photos : Fotolia © imagina - RFF / CAPA / Julien Hekman (TOMA) - Jean-Robert Loquillard, jrloquillard.fr - RFF - IGN • Impression : FroLimprimé sur papier recyclé.

Conception : Campardou Communication

cndp
Commission nationale
du débat public

INFORMATIONS :
Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS

Tél. : 01.42.19.20.26 - Fax : 01.42.19.17.90

contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

4.2. BILAN DU DÉBAT PUBLIC ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT DE LA CNDP (23 SEPTEMBRE 2010)

cndp
Commission nationale
du débat public

Bilan
du débat public

projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »

15 avril 2010 - 31 juillet 2010

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

23 septembre 2010

Saisie par le Président de Réseau Ferré de France (RFF) le 6 juillet 2009, la Commission nationale du débat public (CNDP) a, le 2 septembre suivant, décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » consistant en la création d'un barreau de 7 à 10 kilomètres, au nord-est du département du Val d'Oise, entre le réseau TGV de Roissy et la ligne classique Paris-Creil-Amiens.

Elle a en effet considéré que ce projet revêt un caractère d'intérêt national, car il tend à développer le transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France et à garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy. Elle a jugé par ailleurs que ses impacts sur l'environnement seront significatifs du fait que la zone concernée comprend plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux et que les conséquences socio-économiques seront vraisemblablement importantes pour le développement du pôle de Roissy.

Le 7 octobre 2009, elle a nommé Monsieur Claude Bernet président de la commission particulière du débat public (CPDP) et le 2 décembre suivant Mesdames Lamia Abdelnaby et Danièle Rousseau ainsi que Messieurs Didier Corot et Emmanuel Droz membres de cette commission.

Lors de sa séance du 3 mars 2010, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public (le septième qu'a eu à connaître RFF), a arrêté le calendrier de ce dernier (du 15 avril au 31 juillet 2010) et en a approuvé les modalités d'organisation.

QUATRE OBJECTIFS, DEUX SCÉNARIOS ET TROIS OPTIONS DE PASSAGE

Dans le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, une priorité forte est accordée au développement du ferroviaire en Picardie. L'Etat va y consacrer 60 millions et 15 millions sont réservés au projet Picardie-Roissy, présenté comme un projet structurant dont les premières études remontent en fait aux années 90.

Les objectifs poursuivis

Selon RFF, ce projet poursuit quatre objectifs principaux.

- Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse grâce à des correspondances d'autres pôles régionaux, comme Beauvais, Compiègne, Saint-Quentin, Abbeville… mais également la vallée de l'Oise par la ligne Creil-Persan Beaumont-Pontoise. En effet, le réseau ferroviaire qui dessert la Picardie – de l'ordre de 1 500 kilomètres de lignes – n'est pas connecté au réseau à grande vitesse qui, pourtant, traverse cette région. Il s'agit donc d'un projet de maillage du réseau ferroviaire.

- Permettre des voyages plus courts et plus confortables entre la Picardie et les grandes métropoles régionales avec des temps de trajet réduits d'une demi-heure en moyenne.

- Améliorer l'accès à Roissy grâce à une liaison directe à l'ensemble des dessertes en trains à grande vitesse offertes à partir de la gare Aéroport CDG-TGV, en facilitant l'accès à l'aéroport et de relier le pôle d'emplois de Roissy en 55 minutes à partir d'Amiens et en 20 minutes à partir de Creil.

- Accroître la capacité du réseau

Les deux scénarios proposés

- Un scénario TGV, avec 7 trains à grande vitesse aller/retour par jour entre Amiens et les grandes métropoles régionales, avec desserte de Creil et de la gare Aéroport CDG-TGV.

- Un scénario TGV + TER, avec 7 trains à grande vitesse aller/retour par jour, 2 trains régionaux par heure en heure de pointe et 1 train en heure creuse, avec desserte de Chantilly.

Les trois options de passages envisagées

Un passage « Nord », impliquant la construction d'environ 11 km de linéaire, avec des enjeux importants en termes de paysage, de milieux naturels et d'occupation urbaine. Cette option, d'un coût prévisionnel de 275 M€, ne prévoyant aucun arrêt en Ile-de-France, assurerait le trajet Creil-Roissy en environ 18 minutes.

Un passage « Central », se traduisant par la construction d'environ 6 km de linéaire, avec des enjeux modérés en termes de paysage et de milieux naturels. Cette hypothèse, dont le coût est évalué à 155 M€, permettrait un éventuel arrêt en Ile-de-France pour les TER à Survilliers-Fosses et une liaison Creil-Roissy en environ 20 minutes.

Un passage « Sud », d'environ 7 km de linéaire, avec des enjeux localement forts (liés au relief et à l'urbanisation), de nombreux ouvrages d'art et deux arrêts envisageables en Ile-de-France pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses et Louvres. D'un coût estimé à 240 M€, cette option permettrait de relier Creil à Roissy en environ 27 minutes.

RFF estime en outre qu'il conviendra de procéder à divers aménagements sur le réseau existant (comme l'augmentation de la capacité de la gare Charles-de-Gaulle-TGV), l'investissement prévisible se situant entre 70 et 100 millions € selon les scénarios.

DE FORTES DIVERGENCES ENTRE ÉLUS PICARDS ET ÉLUS DU VAL D'OISE

A en juger par l'assistance aux réunions, la mobilisation des élus ou le nombre d'articles de presse, ce débat a fortement mobilisé et suscité un intérêt profond aussi bien auprès des Picards que des Valdoisiens mais pour des raisons différentes.

Le projet : les uns s'en félicitent …

Pour les Picards quasiment sans exception, ce projet représente la réponse à un souhait exprimé de très longue date. La première réunion publique à Amiens a sans conteste mis en évidence l'unanimité des responsables politiques de tous horizons en faveur de la construction de cette nouvelle voie. Le Président du Conseil général de la Somme l'a bien dit : « nous sommes, élus picards, sur la même longueur d'onde », position identique à celle exprimée par le Président du Conseil économique et social de Picardie. En outre, la grande majorité des avis reçus par courrier ou par Internet appellent à la réalisation du projet, même si les élus du Saint-Quentinois demandent aussi qu'il ne soit pas porté atteinte aux services actuels de la gare de Haute Picardie.

De même que l'on a entendu lors du débat public sur le projet d'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse qu'il était incompréhensible que l'agglomération de Castres-Mazamet soit la seule agglomération de 100 000 habitants à ne disposer ni d'autoroute, ni de gare TGV, on a souvent relevé lors de ce débat que si plus de 200 villes françaises sont reliées par le réseau TGV, une capitale régionale, Amiens, en l'occurrence, ne l'est pas. Demande d'équité, donc, comme ceci s'exprime dans de nombreux autres débats publics, objectif d'ailleurs ici poursuivi par le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) approuvé en 2009, qui présente la connexion de la Picardie au réseau à grande vitesse national comme un enjeu majeur de développement.

…mais les autres le regrettent vivement

Les élus regroupés au sein du syndicat intercommunal d'études de l'Est du Val d'Oise (SIEVO) regrettent que l'Est de leur département soit oublié alors que fleurissent divers projets de voies ferrées desservant la plate-forme de Roissy. Déjà, dès les années 1990, le SIEVO s'était prononcé contre le même projet nommé à l'époque Creil-Roissy. Aujourd'hui, le projet « Roissy-Picardie » provoque une même levée de boucliers dans le département du Val d'Oise, des élus considérant que le projet de liaison entre les actuelles lignes B et D du RER – dit « barreau de Gonesse », porté par le STIF et évoqué depuis de longues années – devrait être considéré comme prioritaire ; il éviterait en effet bien des inconvénients aux habitants de l'Est du Val d'Oise (on les a assimilés à des « galériens », on a entendu fréquemment le mot de « souffrance ») obligés de se rendre à Paris avant de remonter à Roissy. A ce sujet, comme le note la CPDP, une véritable exaspération s'est exprimée notamment à Fosses et à Dammartin en Goële, sur le fonctionnement des RER D et B. Demande d'équité donc aussi de la part des Valdoisiens. Mais l'on peut se demander si ce « barreau » ne prendrait pas toute sa signification grâce à un branchement au futur métro automatique du Grand Paris.

UNE DIVERSITÉ DE QUESTIONS, UN PROJET QUE L'ON SITUE AU REGARD DE PLUS LARGES PRÉOCCUPATIONS

A l'image des autres débats publics, le projet a été situé dans le cadre de préoccupations élargies. Si on l'a évalué au regard de soucis quotidiens (les difficultés de déplacements, la qualité du service, l'accès à l'emploi, l'aménagement urbain… c'est-à-dire en fonction d'une insertion fine du projet), on l'a aussi jugé en fonction de projets ou de perspectives proches ou plus lointaines dans l'espace (le barreau de Gonesse) et dans le temps (la saturation de la ligne LGV Nord actuelle, la liaison Paris-Londres par Amiens). On a aussi, selon les lieux de réunions posé nombre de questions et exprimé nombre d'attentes dépassant les responsabilités propres de RFF (comme par exemple les horaires, l'intermodalité autour des gares, l'avenir de l'aéroport de Beauvais, le « remisage » des trains…) ou entrant dans leur cadre comme les aménagements sur le réseau existant. Toutes ces discussions ont mis en évidence une profonde connaissance par tous les intervenants du réseau ferroviaire et de son fonctionnement à travers des prises de paroles précises et fort argumentées. Sans oublier les interrogations sur les capacités de financement du maître d'ouvrage et la possibilité de mutualiser les dessertes entre les deux projets évoqués, donc les coûts. Ceci a conduit RFF à demander à la commission de diffuser, début juin, un dossier d'information complémentaire apportant des réponses aux questions les plus fréquemment posées dans les premières semaines du débat, document critiqué par le député de la IXème circonscription du Val d'Oise qui s'est ému que ses propositions alternatives n'aient pas été davantage discutées lors du débat.

La diversité des thèmes abordés et cette montée en généralité enrichissent profondément les enseignements que l'on peut tirer du débat. Ceci s'adresse directement au maître d'ouvrage qui devra l'avoir à l'esprit dans l'hypothèse où il donnerait suite à son projet.

UNE DEMANDE DE COHÉRENCE

Cohérence des projets ferroviaires en premier lieu

Elle s'exprime tout au long du débat, par la voix surtout des Valdoisiens. Le Conseil général de ce département souligne en effet : « A l'heure où se discute au Parlement le projet de loi sur le Grand Paris, on ne peut que regretter que l'État qui affichait en avril 2009 la volonté de promouvoir un développement ambitieux et cohérent de la région capitale, laisse finalement se débattre dans des instances différentes sans lien entre elles l'avenir de projets étroitement interconnectés ».

Il semble en effet qu'il serait utile d'expliquer plus avant l'articulation des nombreux projets ferrés déjà lancés ou voyant actuellement le jour : métro automatique du Grand Paris, projet Arc Express de la Région Ile-de-France, TGV normand Le Havre-Rouen-Mantes-Achères/Cergy-La Défense, Tangentielles Nord, Sud et Ouest, Eole, interconnexion des réseaux TGV au sud de l'Ile-de-France, programmes d'investissement pour l'amélioration des RER B et D… Nul doute que cette préoccupation de cohérence sera à l'ordre du jour des deux débats conjoints (métro automatique du Grand Paris et Arc Express) qui seront lancés en octobre prochain.

Même si le maître d'ouvrage assure que l'ensemble des acteurs du transport veille à la cohérence et à la complémentarité de ces projets, ce foisonnement semble difficilement compréhensible pour les Franciliens et ouvre la voie à d'éventuelles oppositions de nature politique. A constater lors du débat la mobilisation par RFF de nombreux chefs de projets responsables de programmes autres que celui de Roissy-Picardie, nul doute que le maître d'ouvrage ressent la nécessité d'une présentation globale du système de transport ferroviaire autour de la capitale.

Mais aussi cohérence territoriale

Cohérence entre projets ferroviaires, mais aussi cohérence territoriale mise en avant par les Picards. Un élu de la commune de Creil l'a noté : il convient d'envisager cette nouvelle infrastructure dans le cadre d'un développement non seulement national mais aussi régional et local. Cohérence avec la politique de recherche et d'enseignement fort active en Picardie et avec la volonté d'ouvrir à 360 degrés la Région sur l'ensemble de l'Europe. Cohérence aussi avec les projets d'aménagements urbains envisagés notamment par diverses villes picardes ou entre cette infrastructure ferroviaire et le territoire le plus fertile de la région parisienne comme le relève un paysagiste. Ce même souci est partagé et exprimé par les Valdoisiens lorsqu'ils évoquent les difficultés rencontrées par leur département comme le souhait souvent exprimé d'un développement du « triangle de Gonesse ».

L'EMPLOI AU CENTRE DE TOUTES LES PRÉOCCUPATIONS

Pour les Picards, c'est avant tout pour des raisons économiques que l'on attend avec impatience la réalisation d'un projet qui rectifierait les erreurs du passé expliquant pour beaucoup que leur région « a été oubliée ».

Le pôle de Roissy représente plus de 140 000 emplois dont 90 000 pour la plate-forme aéroportuaire et selon le Conseil régional de Picardie un actif picard sur cinq travaillant en Ile-de-France occupe un emploi sur cette plate-forme. Ce bassin d'emploi génère par ailleurs des besoins de déplacements importants, susceptibles de croître. On a parfaitement senti toute l'importance du pôle de Roissy dans la vie quotidienne des habitants de la région Ile-de-France et des départements contigus. On a aussi entendu qu'Aéroports de Paris voit le développement de cet aspect TGV de manière favorable. Aujourd'hui, pour accéder de la Picardie à l'aéroport et au bassin d'emploi, l'usage de la voiture particulière est le plus fréquent, faute d'une meilleure accessibilité en transports en commun. Cette situation entraîne des congestions de plus en plus importantes sur les accès routiers. Roissy-Picardie participerait ainsi à la politique de développement durable grâce au transfert modal.

Pour leur part, les représentants du département du Val d'Oise affirment que le barreau de Gonesse contribuerait à améliorer nettement l'accès des Valdoisiens aux emplois de la plate-forme aéroportuaire et accompagnerait efficacement le développement du « triangle de Gonesse ». On refuse que ses habitants, et singulièrement ceux de la partie Est du département, continuent à être privés d'un accès rapide et aisé aux emplois du pôle de Roissy et condamnés à passer par Paris. Et l'on évoque aussi l'une des questions centrales de l'aménagement des territoires : celle de l'équilibre logements-emplois, loin en effet d'être assuré pour les villes du Val d'Oise pourtant situées à proximité de l'aéroport (par exemple, rappelle-t-on, la ville de Villiers-le-Bel est à 8 km à vol d'oiseau de Roissy). Et au sein même de la plate-forme de Roissy, comment desservir les milliers d'emplois très dispersés ? Cette question a fortement et fréquemment été soulevée.

Je note également que les contributions émanant des « employeurs » se déclarent en faveur de la réalisation des deux projets afin d'offrir à tous les salariés la possibilité de se rendre à Roissy en transports en commun.

Souci donc, de part et d'autre, de voir mis en œuvre des projets au service de l'emploi. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles la Picardie souhaite que ce projet soit réalisé rapidement, à savoir au plus tard vers 2017/2018, et non en 2020 comme le prévoit RFF.

AMÉNAGEMENT ET AGRICULTURE

Ce projet pose évidemment les questions de l'aménagement des territoires concernés, de la maîtrise du foncier et du développement de l'habitat, autant de sujets largement abordés.

De son côté, le monde agricole du territoire concerné, le nord est du Val d'Oise, reste opposé au projet, comme à tous ceux qui sont susceptibles de réduire ses superficies : la Chambre d'agriculture d'Ile-de-France se prononce sans ambiguïté contre le projet en regrettant que le maître d'ouvrage « déconsidère » l'agriculture régionale et méconnaisse son importance en matière économique et d'équilibre paysager.

S'exprime comme souvent lors des débats publics une profonde lassitude devant la multiplication des projets consommateurs d'espace agricole ; même si le projet ne nécessite que 70 à 100 ha, les Valdoisiens – surtout les maires des communes concernées par les couloirs de passage – ne se satisfont pas que RFF précise que la réalisation d'une ligne nouvelle s'efforcera de limiter les emprises et qu'il sera procédé à la reconstitution du potentiel économique de chaque exploitation. C'est pourquoi ils rejettent les trois couloirs proposés par RFF, tout en soulignant les atteintes au patrimoine.

UNE PRÉFÉRENCE MARQUÉE POUR LE PASSAGE CENTRAL, AVEC LA DOUBLE FONCTIONNALITÉ (TGV, TER)

Comme nous l'avons déjà signalé, les institutions et les habitants de Picardie se sont exprimés majoritairement en faveur de l'option « centrale » qui, mariant TGV et TER, leur semble la plus respectueuse de l'environnement, la plus courte et la moins chère. Ceci permettrait en outre de desservir Survilliers note une représentante de la Fédération Nationale des Usagers des Transports. Mais ce qu'il est intéressant de noter, c'est la profonde connaissance des intervenants sur les problèmes posés par le système ferroviaire actuel comme sur les questions que pourrait soulever le projet. C'est ainsi que nombre de questions sont posées tout au long du débat sur les conséquences – à l'occasion locales, mais aussi plus largement – en matière de service ferroviaire, incitant RFF à faire le point sur l'enrichissement de l'offre (et par exemple à tranquilliser les inquiétudes souvent soulevées – notamment par les habitants de l'Aisne – quant à l'avenir de la gare Haute Picardie) et aux questions problématiques de capacité des gares TGV.

QUELS PASSAGES ?

Nord, centre ou sud ?

L'option centrale est rejetée par les riverains. En Picardie, le débat sur les couloirs de passage a évidemment été dépassionné : le public se prononce en fonction du coût des options, et des résultats qu'elles présentent en matière de temps de trajet et de moindre consommation d'espace naturel et agricole. De plus, elle permet un arrêt des trains régionaux à Survilliers-Fosses, utile pour les habitants du nord-est du Val d'Oise travaillant à Roissy. Mais elle est fermement rejetée par beaucoup de Valdoisiens élus et habitants de Villeron et Vemars notamment, qui y voient des risques significatifs pour leur environnement. Elle est également très critiquée par les associations d'environnement franciliennes.

L'option nord a été critiquée par nombre d'élus Valdoisiens comme irréaliste dans la mesure où des activités économiques se sont récemment installées dans le couloir de passage. De plus elle ne permet aucun arrêt au sein de leur département.

Au fur et à mesure du débat l'option sud a en fait été soutenue par un nombre croissant d'intervenants. Dans son cahier d'acteurs, Ile-de-France Environnement écarte les options nord et centrale, en raison de leur sensibilité environnementale, et se prononce pour la poursuite des études sur l'option sud. Par ailleurs, le Vice président du Conseil régional d'Ile-de-France chargé des transports a demandé que RFF ne néglige pas cette option.

Mais il ne s'agit pas pour autant d'omettre des questions jugées primordiales

C'est en premier lieu celle de l'avenir de la gare de Haute Picardie soutenu notamment par le Président du Conseil général de la Somme et de très nombreux messages du public ; c'est également celle de la qualité des services quotidiens comme nous l'avons à l'occasion évoquée, sans omettre les liaisons entre Roissy, le Valois et l'Aisne, projets actuellement à l'étude dans le cadre du contrat de projets.

A cela, RFF répond : « que l'effet des lignes TGV est toujours de relancer l'activité des lignes régionales qui leur apportent des usagers et que l'une des clés du projet Roissy-Picardie consiste à s'appuyer sur le réseau ferré qui dessert la Picardie pour diffuser « l'effet grande vitesse » en valorisant les situations d'étoile ferroviaire d'Amiens et de Creil à partir desquelles un large territoire régional peut être desservi grâce à un système de correspondances efficaces ».

LES ÉCHANGES ONT PERMIS NÉANMOINS D'ALLER PROGRESSIVEMENT AU-DELÀ DE L'OPPOSITION FRONTALE

Si des tensions se sont fait jour (les réunions de Nogent-sur-Oise et Villiers-le-Bel par exemple ont été marquées par quelques tensions verbales), il n'en demeure pas moins que le débat a permis que l'on se parle, et le plus fréquemment de manière fort argumentée.

Les positions relativement fermes évoquées ci-dessus – renforcées par une intervention du député-maire de Sarcelles pour qui ce débat, excluant le barreau de Gonesse, est une « véritable provocation » – ont néanmoins été largement atténuées : « D'accord avec vous, dit un maire du Val d'Oise, mais pensez à nous, faisons-le ensemble ! » ; le Président de la communauté Roissy Porte de France propose quant à lui un groupe de travail conjoint destiné à dégager des solutions communes.

Un état d'esprit identique a animé les Picards, soucieux eux aussi, à l'instar du Président du Conseil régional, de ne pas chercher à opposer Roissy-Picardie à d'autres projets, position partagée par le maire de Creil lorsqu'il souligne que s'il y a « dualité des projets », ceci ne doit en aucune manière se traduire par un « duel des projets ». Tel est également le sentiment des Verts de Picardie et du Val d'Oise : il faut réaliser les deux infrastructures, au nom du développement durable et des droits des usagers à des transports publics de qualité.

Pour le maître d'ouvrage, aussi, « ce sont bien deux projets qui sont légitimes et qui sont complémentaires, un projet qui a vocation à répondre aux besoins de la Picardie et un projet qui a davantage l'objet de répondre à des besoins franciliens ». Et de préciser qu'il n'y a pas de projet unique qui puisse répondre à l'ensemble des besoins franciliens et des besoins picards, le projet de barreau de Gonesse ne permettant pas selon RFF de satisfaire la fonction de raccordement du TGV pour la Picardie.

Pour sa part, le Conseil régional d'Ile-de-France ne s'oppose pas à Roissy-Picardie et juge prioritaire le barreau de Gonesse dont les études seraient achevées avant 2013, pour que les travaux puissent être réalisés au prochain contrat de projet, soit vers 2017 maximum. Le débat a largement contribué à ce rapprochement des positions, renforcé par les dernières interventions des élus picards. Mais je note aussi que les élus du Val d'Oise n'ont pas réagi à cette déclaration. Reste donc à savoir quel sera l'avenir d'une telle prise de position.

Un débat public est fait pour que l'on échange, que l'on argumente, que l'on fasse part clairement de ses suggestions. En l'occurrence, celui-ci a joué parfaitement son rôle en permettant que s'ouvre une discussion entre les divers intervenants. On ne peut que s'en féliciter et remercier la CPDP d'avoir permis ce foisonnement d'expressions ainsi que le rapprochement d'un certain nombre de positions que l'on pouvait *a priori* considérer comme difficilement conciliables.

QUEL BILAN TIRER DU DÉBAT ?

Après une préparation complète, le débat a eu lieu

Les réunions de préparation avec le maître d'ouvrage et les divers acteurs ont débouché sur l'organisation de onze réunions publiques dans un périmètre n'ayant suscité aucune critique, comportant la presque totalité de la Région de Picardie (l'ensemble de l'Oise et de la Somme, le couloir ouest de l'Aisne) ainsi que l'est du Val d'Oise, dont les communes sont associées en un syndicat d'organisation territoriale, le SIEVO. Se sont ajoutés aux réunions un site Internet, une sensibilisation du public par la presse, la diffusion de 800 000 dossiers (la synthèse élaborée par le maître d'ouvrage et le premier numéro du « Journal du débat ») et le recours à l'affichage commercial urbain, ceci pour un budget de 885 000€.

Il a été fort suivi

Le débat a été très suivi. Les réunions ont rassemblé 2300 personnes et chacune d'elle a permis à 15 à 25 personnes de prendre la parole (hors maître d'ouvrage et CPDP). La commission particulière a reçu plus de 800 avis, 367 questions, 53 cahiers d'acteurs dont 21 émanant de collectivités locales et enregistré 46 contributions ainsi que 12 délibérations de collectivités locales. Par ailleurs, la presse a consacré près de deux cents articles au sujet. Ces chiffres illustrent indéniablement l'intérêt suscité à la fois par le projet et le débat. Notons enfin une très forte présence des élus, régionaux, départementaux, et municipaux, ce qui est en général loin d'être le cas dans la majorité des débats publics.

Ses enseignements semblent clairs

Je ne peux faire mieux que de reprendre la conclusion du président de la CPDP :
« La demande sociale est très forte en Picardie, pour la grande vitesse comme pour la desserte régionale. D'autre part, la desserte de Roissy par un transport durable, depuis le nord (Picardie) comme depuis le sud (Val d'Oise) est apparue de plus en plus souhaitée. Cependant, le projet reste controversé dans l'est du Val d'Oise, malgré les progrès très récents du projet de barreau de Gonesse ». Il n'est pas interdit de penser que ce dernier projet semble avoir en quelque sorte retrouvé vie à l'occasion du débat et de l'ouverture manifestée par nombre d'élus.

En tout état de cause, des études complémentaires devront être conduites en concertation entre tous les acteurs afin de définir le tracé éventuel et pour répondre aux très nombreuses inquiétudes des élus, de leurs administrés et des associations ressenties sur leur environnement. C'est dire la persistance des problèmes ressentis au sein de ces régions et la nécessité d'y apporter des réponses efficaces, non seulement pour la Picardie mais aussi pour le Val d'Oise. Il semble que le débat a fourni les éléments essentiels à cette fin. Gageons que ces questions surgiront à l'occasion des deux prochains débats Arc Express et métro du Grand Paris.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe DESLANDES

Rulandes

cndp
Commission nationale du débat public

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS
Tél. : 01.42.19.20.26 - Fax : 01.42.19.17.90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

CAMPARADOU

4.3. COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION ÉTABLI PAR LA GARANTE (ÉTAPE 1) (DÉCEMBRE 2012)

Danièle ROUSSEAU
Garante de la concertation

Décision RFF 25 novembre 2010
Décision CNDP du 2 mars 2011
Approbation de la CNDP, des modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre par RFF le 4 janvier 2012.

LIAISON ROISSY-PICARDIE

RAPPORT DE LA CONCERTATION ET DE L'INFORMATION DU PUBLIC

ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE : ÉTAPE 1
(Mai 2011 à juillet 2012)

1- LES ÉLÉMENTS CLÉS

2- DÉROULEMENT DE LA PHASE 1 DE LA CONCERTATION

3- BILAN DE CETTE PHASE DE CONCERTATION

Roissy Picardie rapport garant concertation phase1 12/06/2014 1

1-LES ÉLÉMENTS CLÉS

A l'issue du débat public qui s'est déroulé du 15 avril au 31 juillet 2010, le Conseil d'administration de RFF a pris la décision le 25 novembre 2010 d'engager la phase d'études et de concertation préalables à l'enquête publique afin de produire un dossier d'enquête publique d'ici 2014.

LE PROJET :

- Ligne nouvelle (6 à 7 km) entre la LGV d'interconnexion et l'axe Paris-Creil-Amiens
- Aménagement du réseau existant (Paris- Creil), consistant en une augmentation de la capacité de l'axe Paris-Creil, entre la ligne nouvelle et Creil
- Aménagement des gares (Amiens, Creil, Aéroport CDG-TGV)
- Investissement de l'ordre de 300M€

LES OBJECTIFS :

- Raccorder la Picardie au réseau à grand vitesse
- Diffuser l'effet grande vitesse sur une large partie de la Picardie
- Améliorer les déplacements quotidiens vers Roissy (depuis le nord et le sud)
- Favoriser l'intermodalité air-fer à Roissy
- Mailler le réseau ferroviaire
- pas de fonction fret

PROGRAMME RETENU À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC :

- scenario trains à grande vitesse + service régional TGV +TER
- recherche d'un tracé entre 2 options de passage, centre et sud en prenant en compte notamment, l'habitat, les activités économiques, les milieux naturels, la biodiversité, le patrimoine ; et en recherchant une approche foncière coordonnée avec le projet Barreau de Gonesse
- aménagements sur le réseau existant et en gares

DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

RFF propose de lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique, concomitamment avec le déploiement d'un dispositif d'information et de concertation sur l'avancement du projet :

- Les études alimentant ainsi la concertation, et la concertation nourrissant les études ; d'où un enrichissement du projet au bénéfice des futurs usagers et habitants,
- Concertation au plus près des acteurs des territoires concernées, lors des réunions avec les élus, d'une part et lors de groupes de travail thématiques réunissant les services de l'état, les collectivités locales, les associations, les acteurs économiques et les autres organismes publics ou privés concernés.

- Information et participation du grand public et des riverains au fur et à mesure de l'avancement des études,
- RFF a demandé à la CNDP la nomination d'un garant de concertation dont le rôle est de veiller au respect des engagements figurant dans la charte pour la conduite de la concertation rédigée par RFF, donc de veiller :
    - au bon déroulement de la concertation
    - au respect de la participation des différents acteurs
    - à la qualité de l'information du public

Le 2 mars 2011, j'ai été nommée par la CNDP garante de la concertation et de l'information du public

CONTEXTE AVANT LA PHASE DE CONCERTATION

- projet très attendu en Picardie
- projet fortement controversé par l'est du Val d'Oise

La première phase de concertation qui s'est déroulée de **juin 2011 à juillet 2012** consiste à arrêter le programme fonctionnel de l'opération (quels services, quelles dessertes ?...), à définir une zone de passage préférentielle, ainsi que la nature des aménagements nécessaires sur le réseau existant entre Creil et la ville nouvelle.

La 2ème phase (2012-2014) consistera à définir un tracé pour la ligne nouvelle et à préciser les aménagements sur le réseau existant, puis produire le dossier qui sera présenté lors de l'enquête publique.

2- DEROULEMENT DE L'ETAPE 1 DE CONCERTATION ET DE L'INFORMATION DU PUBLIC

Après approbation par le **comité de pilotage** qui s'est réuni le **14 septembre 2011**, du calendrier proposé par RFF et validation des principes et du dispositif de la concertation, la concertation est entrée dans sa phase active.

Le choix des principaux bureaux d'études et autres prestataires (agences de communication…) a été effectué au printemps et à l'été 2011.

Des réunions préparatoires au lancement des études et de la concertation ont eu lieu au printemps et à la fin de l'été. Un mode d'emploi de la concertation a été transmis à tous les participants en novembre avant le démarrage effectif de la concertation.

Des réunions avec les élus locaux concernés par le projet et des réunions avec des groupes de travail thématiques ont été organisées dans le Val d'Oise et en Picardie en 3 vagues entre novembre 2011 et juillet 2012. Lors de la vague 1, les participants sont invités à faire part de leur vision relative au projet et de leurs attentes vis-à-vis de la concertation.

Vague 1 : **de fin novembre à mi- décembre 2011**

- 1ères réunions de concertation avec les élus locaux permettant à ceux-ci de s'informer de l'avancée du projet et de s'exprimer sur les orientations prises (point de vue politique) ; elles s'articulent logiquement avec les groupes de travail (point de vue technique),
- Mise en place des groupes de travail thématiques :
  Les groupes de travail rassemblent les services de l'Etat, les représentants des principales collectivités locales, les responsables économiques et associatifs.

  Groupe de travail « services et aménagement du territoire »
  Groupe de travail « insertion environnementale et paysages »
- Echanges sur les méthodologies et les premières données collectées

Vague 2 : **de mi février à mi-mars 2012**

- Présentation des premiers résultats des études,
- Définition des zones de passage préférentielles et des aménagements sur le réseau existant.

Vague 3 : **fin juin à mi-juillet 2012**

- Restitution de l'analyse multicritère,
- Réunions d'information du public.

ÉCHANGES RFF PRÉALABLES A LA CONCERTATION

↳ Réunions avec les élus du Val d'Oise

En raison de l'hostilité manifestée par les élus du Val d'Oise, lors du débat public vis-à-vis de ce projet, RFF a jugé nécessaire de les rencontrer pour rappeler les grandes lignes de la décision prise, *d'expliquer la suite du processus*, le déroulement des études et d'échanger sur les modalités de la concertation.
Par conséquent, deux réunions ont eu lieu (**15 juin 2011 et 8 septembre 2011**) avec les élus du Val d'Oise avant le démarrage de la vague 1.

Il ressort de la réunion du 15 juin une forte hostilité de la part de la Communauté de communes vis-à-vis du projet ; les élus ont le sentiment que ce projet ne se fait qu'au profit des Picards et contre la volonté des Valdoisiens. Ils expriment leur inquiétude sur la réalisation du Barreau de Gonesse et attendent un signe positif qui permettrait de rendre acceptable ce projet.
Ils demandent une meilleure prise en compte de leurs propositions et une meilleure écoute des élus des zones rurales.
RFF indique que nombre de leurs questions font partie des études à mener dans le respect des objectifs du projet, qui sont entre autres d'améliorer les déplacements courte distance vers Roissy, et que l'humain constitue un enjeu essentiel des études.
Les élus se sentent en « porte à faux » vis-à-vis de leurs administrés et préviennent qu'ils ne seront pas consensuels lors de la concertation.
Ce climat hostile se confirme lors de la réunion suivante (8 septembre 2011) ; les élus soulignent la problématique des transports dans le Val d'Oise et sur le territoire de Roissy, et demandent une meilleure prise en compte de leurs difficultés de la part de RFF et du STIF.
Ils reconnaissent la fonction nationale du projet mais contestent sa pertinence pour les trajets « domicile-travail ».
RFF indique que la phase de concertation est précisément l'occasion d'échanger sur l'ensemble des projets de transports valdoisiens, et que la non-participation risquerait d'entrainer les prises de décisions unilatérales par RFF et les partenaires du projet.

↳ Réunion avec les agriculteurs

Une réunion d'information, d'échanges et de dialogues sur les deux projets : Barreau de Gonesse (BDG) et Roissy Picardie (RP) a eu lieu le 23 novembre 2011 à l'intention des agriculteurs ; les agriculteurs ont manifesté leur inquiétude sur l'impact de ces projets sur l'activité agricole et ils ont souligné le manque de lisibilité de l'ensemble des projets, ainsi qu'un manque de globalité des différents projets Malgré un climat un peu tendu, les participants apprécient une bonne écoute de RFF ; à l'issue de cette réunion une autre est organisée par le sous préfet de Sarcelles, le 1er février 2012 suite à la colère causée par les dégâts causés par les rongeurs sur les cultures aux abords des infrastructures dans le nord est du Val d Oise, afin de mettre en place et de coordonner des mesures destinées à lutter contre la prolifération des lapins, et d'améliorer l'entretien des abords des voies.

RFF a entendu la demande de vision plus cohérente des différents projets exprimée par la profession agricole et a décidé de mettre en œuvre une coordination des approches foncières des projets RP et BDG, eu égard à la proximité géographique des 2 projets.

VAGUE 1 (novembre/ décembre 2011)

PICARDIE

29 novembre 2011 : réunion intercommunale sur l'aménagement du réseau existant (Oise) à **Creil** ; réunion à l'attention des élus de l'Oise proche de l'axe Paris-Creil, et les services de L'Etat. (13 participants)

- *Les élus ont manifesté leur satisfaction de voir le projet avancer après le débat public de 2010.*
- *Se sont exprimées des inquiétudes sur l'impact du projet sur les ouvrages existants, sur ses conséquences acoustiques, sur la faune.*

1er décembre 2011 : groupe de travail « services et aménagements du territoire » région Picardie à **Amiens** (une trentaine de participants)

- Présentation des études de capacité et des enjeux,
- Présentation des études d'analyse, de prospective territoriale, et de prévision de trafic,
- Présentation de la grille d'analyse multicritère : il s'agit de choisir une zone de passage préférentielle.
- *Tour de table : unanimité sur l'importance du projet pour le développement économique, touristique de la Picardie*
- *Nombreux échanges constructifs entre les acteurs picards et RFF*

1er décembre 2011 : groupe de travail « insertion, environnementale, paysage, région Picardie à **Chantilly** ; (une quinzaine de participants).

- Prise en compte des enjeux du territoire pour définir les éventuels aménagements à réaliser sur la partie isarienne de la ligne Paris-Creil,
- Intégration du projet au mieux au sein du territoire du projet limitant les impacts négatifs sur l'environnement et le paysage.
- *On se réjouit du lancement des études et de la concertation, le projet est attendu par la Picardie, tant par les élus que par les habitants.*
- *Les associations ont indiqué qu'elles seraient vigilantes vis-à-vis des orientations qui seront prises.*

A la fin de chacune de ces réunions, les participants sont conviés à se rapprocher des cartes d'enjeux pour faire partager leur vécu et leur connaissance du terrain aux bureaux d'études ; *Ce moment autour des cartes est un moment fort d'échanges constructifs*

VAL D'OISE

13 décembre 2011 : réunion intercommunale ligne nouvelle (Val d'Oise) à **Roissy** (25 participants)

- Présentation des processus des études et de la méthodologie
- Partage des premiers travaux
- Présentation de la grille d'analyse multicritère pour le choix de la zone de passage préférentielle

Réunion au cours de laquelle, le député et des Maires ont exprimé leur opposition au projet et indignation ayant l'impression de ne pas avoir été écoutés lors du débat public ;
RFF a insisté sur le fait que la concertation aura pour enjeux d'aborder et d'apporter des réponses à leurs questions et que c'est à travers ces échanges avec les parties prenantes que le projet se conçoit ; et ce, malgré les divergences qui peuvent légitimement exister.

Polémique sur la nécessité d'étudier l'option sud ; RFF rappelle qu'au cours du débat public, l'option sud avait été soutenue par plusieurs intervenants, d'où le choix de poursuivre les études sur les deux options afin d'objectiver les avantages et inconvénients de chacune des solutions.
Le député demande qu'on lui fasse parvenir la dernière étude sur le débranchement nord du BDG.
Malgré un climat hostile au projet, les échanges sont courtois et RFF argumente très clairement et se réfère souvent à la décision prise à l'issue du débat public et au fait que le BDG suit son propre processus d'avancement ; et que la loi impose de tout motiver, raison supplémentaire pour étudier précisément les deux options centre et sud.
Les participants sont invités à annoter, compléter les cartes des enjeux repérés sur les territoires concernés.
De nombreux échanges se poursuivent par petits groupes autour des cartes.

15 décembre 2011 : groupe de travail « services et aménagements du territoire » Ile de France à **Louvres** (11 participants)

- Présentation des processus des études et de la méthodologie
- Partage des premiers travaux
- Présentation de la grille d'analyse multicritère pour le choix de la zone de passage préférentielle

Tour de table au cours duquel il ressort un souci d'améliorer les transports existants, que la concertation fasse émerger le meilleur tracé et certains services supplémentaires.
Echanges constructifs malgré quelques rappels sur l'hostilité au projet.
Problème des accès aux emplois du sud de la plateforme, des aménagements en gare de Roissy-CDG TGV ; questions sur la tarification

15 décembre 2011 : groupe de travail « insertion, environnementale, paysages, Ile de France à **Vémars** ; (une vingtaine de participants) Présentation des processus des études et de la méthodologie

- Partage des premiers travaux
- Présentation de la grille d'analyse multicritère pour le choix de la zone de passage préférentielle,
- Première identification des enjeux et sensibilités environnementales des territoires.

Associations de défense de l'environnement en faveur de l'option sud,
Inquiétude quant à fragilisation de l'économie agricole,
Impact dur l'environnement, les sites archéologiques (option sud en particulier),
Beaucoup regrettent l'absence de réflexion globale et d'un schéma intermodal et interrégional sur le territoire en matière de transports,
RFF répond favorablement à la demande de diffusion des comptes rendus des différentes réunions franciliennes à tous les acteurs de la concertation,
Echanges d'une trentaine de minutes autour des cartes qui seront mises à jour pour la vague 2.

VAGUE 2 (février/mars 2012)

PICARDIE

21 février 2012 à Amiens (20 participants) groupe « services et aménagements du territoire »
- Avancement des études d'analyse et de prospective territoriale et de prévision de trafic,
- Avancement des études de capacité et d'exploitation, analyse multicritère pour le choix de la zone de passage préférentielle.

Débats sur l'importance du rabattement ferroviaire autour d'Amiens et de Creil,
Prendre en compte le développement touristique,
Saturation du réseau TER,
Problème des horaires décalés,
RFF envisage de confier une mission aux agences d'urbanisme pour prendre en compte ces enjeux d'aménagement.

21 février 2012 à Orry la Ville (15 participants): groupe « insertion, environnement, paysage »
- Synthèse des enjeux environnementaux dans l'Oise,
- Avancement des études environnementales spécifiques,
- Aménagements potentiels entre Orry la Ville et Creil
- Etudes acoustiques
- Analyse multicritère pour les décisions en fin d'étape1

Aménagement de la gare de Creil, accessibilité,
Optimiser le temps de correspondance à Survilliers,
Impacts acoustiques,
Améliorer l'existant,

23 février 2012 à Coye la Forêt (11 participants): réunion intercommunale Picardie
- Avancement des études économiques, des études de capacité et d'exploitation (plans de transport), et des études de conception (enjeux environnementaux dans l'Oise, études des aménagements potentiels sur la ligne existante entre Orry et Creil, études acoustiques).

Peu de réflexion commune entre RP et évolution des lignes RER
Débats sur arrêt à Orry
Temps de trajet à partir d'Orry
3ème voie Creil-Chantilly

↳VAL D'OISE

6 mars 2012 à Roissy en France (15 participants) réunion intercommunale Val d'Oise
- Avancement général des études, présentation des zones de passage, modalités de raccordement sur le réseau existant, 1ers résultats des études de capacité, études acoustiques.

Attente de solutions urgentes sur l'existant,
Les élus mettent en cause la prise en compte de leurs observations, et reviennent au BDG.

8 mars 2012 à Louvres (15 participants) : groupe « services et aménagements du territoire »
- Idem Roissy

Présence d'un représentant du STIF qui présente une étude très claire des besoins de déplacements du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs.

Un représentant de l'EPA indique que sa demande lors d'une réunion précédente n'a pas été bien reprise dans le compte rendu : temps de transports très importants sur la zone de Roissy en raison de sa superficie, insiste sur prise en compte des horaires décalés et débranchement nord du BDG,
Le maire de Marly la Ville estime que les études économiques sont peu compréhensibles et n'expliquent pas à qui RP s'adressera,
Il pense que le projet apporte peu pour les valdoisiens,
Expression d'une inquiétude sur la saturation de la gare de Roissy.

8 mars 2012 à Epiais lès Louvres (11 participants): groupe « insertion, environnement, paysage
- Avancement des études de conception technico-environnementales, des études économiques, des études de capacité,
- Intervention du STIF : desserte du secteur de Roissy,
- Analyse multicritère

Un participant remet une étude sur la faune et la flore du vallon d'Orville

Mécontentement relatif au saccage du paysage déjà jugé bien abimé ; pourquoi pas des tunnels et coulées vertes comme dans l'ouest parisien ?
Grand débat sur l'insertion paysagère ; demande d'études menées par un organisme indépendant de RFF
Discussion sur déblai/remblai

Compte tenu de l'absence de certains élus lors de la réunion du 6 mars, RFF a rencontré dans les semaines suivantes les maires de Epiais-les-Louvres, Villeron,Vémars et Fosses.

VAGUE 3 (juin/juillet 2012)

26 juin 2012 à Roissy en France (17 participants) - réunion intercommunale du Val d'Oise
- Résultat de l'analyse multicritère comparative des zones de passages,
- Etude des besoins d'aménagements entre la ligne nouvelle et Creil.

Tout en respectant la présentation de RFF, Le Président de la communauté de communes Roissy-Porte de France a expliqué pourquoi il n'irait pas à la réunion publique et pourquoi les élus ne souhaitaient pas participer aux tables rondes auxquelles RFF les conviaient; « quel intérêt, pour les élus opposés au projet, de donner l'impression qu'ils s'associent à la démarche de la concertation ? »

Ils insistent fortement sur leur opposition au projet qui n'entraine pour eux que des nuisances et ne sert selon eux, qu'aux picards,
Faire d'abord fonctionner l'existant.

RFF argumente en signalant que les problèmes actuels viennent d'un manque d'anticipation, d'où la nécessité de réfléchir dès maintenant sur les projets à venir.
Ils trouvent que RFF ne les écoute pas ; la situation est bloquée, et ils regrettent que leurs demandes ne soient pas prises en compte,
Les élus de Vémars auraient souhaité une carte des préjudices, et non pas des enjeux avant que ne soient ébauchées les zones de passage,
Demande récurrente : fusionner avec le BDG,
En quoi ce projet est novateur ?
Débats sur l'enfouissement de la ligne,
Le député soutient les élus, et saisira le ministre rapidement pour lui demander un examen du dossier.

27 juin 2012 à Senlis (16 participants) - Réunion intercommunale en Picardie
- Résultats des études
- Analyse des besoins d'aménagement sur réseau existant
- Analyse multicritère des zones de passage

Les échanges sont nombreux et constructifs, dans l'esprit d'une concertation,
Importance de la mission confiée aux agences de l'urbanisme.

Attention aux correspondances pour Orry pour inciter à prendre le train,
Penser aux parkings pour faire face à la croissance des trafics,
Nombreux échanges sur la 4ème voie à Chantilly.

28 juin 2012 à Roissy en France (13 participants) - Réunion des deux groupes de travail regroupés « services et aménagements » et « insertion, environnement, paysage »
- Analyse multicritère des zones de passage
- Besoins d'aménagements entre la ligne nouvelle et Creil
- 1ères réflexions des agences d'urbanisme

Un participant (Val d'Oise Environnement) : présentation du projet assez claire, apporte des informations nouvelles par rapport au DP ; RP est un projet pertinent ; le BDG ne résout pas les problèmes d'accessibilité au pôle de Roissy.
Attention au Vallon d'Orville (Option Sud)

2 juillet à Louvres dans le Val d'Oise - Réunion publique
(environ 150 participants)

Opposition générale pour le projet
Ambiance hostile, tendue, forte contestation, malgré les efforts de RFF pour faire comprendre et faire partager le projet.
En particulier pour la demande récurrente de fusion Barreau de Gonesse/ Roissy Picardie
RP = projet national longue distance TGV, un projet TER d'amélioration de l'accès à Roissy
BDG= projet francilien de RER= nouvelle branche du RER D qui permet de relier le RER B au niveau du PIEX et de desservir la future zone de développement du Triangle de Gonesse.
Rappel des conclusions du débat public :

- ces projets ne sont pas fusionnables, avec des objectifs distincts,
- le BDG est réservé au RER D pour garantir sa régularité,
- impossible que les TGV empruntent le BDG.

Néanmoins, un habitant de Vémars (association bien Vivre à Vémars) pense que les objectifs de RP sont pertinents et que cette liaison est intéressante ;
Le responsable de l'association Val d'Oise environnement : « la concertation se fait de façon tout à fait correcte » et que l'intérêt du BDG est encore à démontrer (n'aidera ni le 93, ni l'est du 95), n'est utile que pour le PIEX.
Tous les autres y sont opposés (Villeron, Vemars, Epiais) : aucun tracé n'est satisfaisant
Le député : projet non financé, coupe la plaine agricole, bruyant ; il demande un nouveau débat avec le ministre
Qu'on entretienne l'existant
Aucun tracé n'est satisfaisant pour l'agriculture
Souci du bruit
Le débat ne porte que sur l'accès à Roissy
Intervention de la CCI du 95 favorable au projet, car les entreprises sont persuadés que l'avenir du grand Roissy dépasse les frontières administratives et intègre la Picardie.

3 juillet à Amiens dans la Somme - Réunion publique
(Environ 80 participants)
Présence de 3 élus de Vémars,
Excellent accueil pour ce projet attendu depuis 20 ans ; unanimité de la Picardie pour ce projet,
Participation très active de la CCI,
Le Conseil général de la Somme est tout à fait favorable au projet et prépare le territoire pour l'accueil de populations nouvelles (logements, transports),
Bonne présentation de l'agence de l'urbanisme,
Ont du mal à comprendre l'hostilité des Valdoisiens,
Nombreux échanges houleux avec un habitant de Vémars,
Craintes exprimées : baisse de la qualité de service sur les lignes classiques et baisse de la desserte à TGV Haute-Picardie.

4 juillet à Creil dans l'Oise - Réunion publique
(environ 120 participants)
Le maire manifeste sa volonté d'apaiser le climat avec le Val d'Oise.
Présentation intéressante des agences de l'urbanisme mettant en évidence les conséquences urbaines autour des gares et des lignes existantes ; mise en évidence des effets positifs et maîtrise des effets négatifs,
Beaucoup d'informations et émergence d'idées nouvelles (favoriser l'utilisation du vélo),
Grande qualité des échanges.

Les verbatim ont été mis en ligne sur le site avant le 14 juillet.

Dispositif d'information et de concertation du public

Mise en place du **site internet** en Janvier 2012 : il est clair, convivial et régulièrement enrichi au fur et à mesure du déroulement de la concertation.
Un **dépliant d'information** + carte T, envoyé aux maires début mai, 80 lieux de distribution dont les gares.

Ces dispositifs m'ont été présentés avant leur mise en place

Relation avec la presse

4 communiqués de presse : septembre 2011(lancement des études), janvier 2012, (mise en ligne du site internet), mai et juin 2012 (avancement des études, réunions publiques).

3- BILAN DE CETTE CONCERTATION

Conditions dans lesquelles les débats se sont déroulés

La 1ère étape de concertation, comprenant une vingtaine de réunions a permis à RFF de présenter de façon claire et accessible, précise et concrète le projet, toutes les études et analyses en cours.

Nous avons pu noter une grande qualité dans la présentation des différents bureaux d'études.

Les supports de réunions ont été de qualité.
Les études ont été beaucoup plus détaillées que pour le DP.
Beaucoup d'effort de la part de RFF pour faire comprendre et si possible faire partager le projet, les réponses sont bien argumentées.

Le public a été régulièrement informé.
Les compte- rendus de réunions ont été diffusés aux participants dans des délais normaux et avec le niveau de précision requis.
La salle est souvent sollicitée pour susciter les questions et faire émerger les idées au cours des débats ; les échanges ont été riches et nombreux et le plus souvent constructifs.
Lors des réunions un maximum de participants a pu intervenir.

Les réponses de RFF sont claires, dans un souci de transparence, avec un effort de pédagogie, et en maintenant une attitude équivalente vis-à-vis des différents acteurs, qu'ils soient favorables ou non au projet.
Il y a eu une grande qualité des échanges en particulier lors des réunions publiques du mois de juillet.
A ce titre, ainsi qu'à travers le dispositif d'information mis en place tout au long de cette étape, les engagements énoncés dans la charte de concertation de RFF ont été respectés, (concertation ouverte, tournée vers l'échange, dans le respect d'un dialogue constructif, avec un rendu fidèle des débats, ainsi que leur diffusion).

L'importance de la présence d'un garant a été soulignée à plusieurs reprises.

Bilan des échanges

Compte tenu du contexte, il y a un très fort contraste entre le Val d'Oise et la Picardie.

- **Sur la forme** :

On peut s'interroger sur le sens du mot « concertation » qui ne semble pas approprié lors des réunions dans le Val d'Oise compte tenu du fait que pour qu'il y ait concertation il est nécessaire de s'accorder sur un projet ; dans la mesure où le public est opposé au projet il me semble que les réunions ont été plus des réunions d'information sur l'avancement des travaux que des réunions de véritable concertation.

Il ne m'est pas apparu clairement que certaines études foncières se faisaient concomitamment avec celles du barreau de Gonesse comme cela semblait avoir été prévu et souhaité.

A noter, l'importance de la mission confiée aux agences d'urbanisme qui peuvent faire émerger l'intérêt du projet sur les deux territoires ; leur étude peut permettre de favoriser la complémentarité des territoires et atténuer les clivages entre élus picards et élus du Val d'Oise ; mesures d l'impact économique, retombées attendues sur les territoires ; sans doute dommage que cette présentation n'ait pas eu lieu dans le Val d'Oise à la réunion des élus.

Il aurait été sans doute nécessaire d'insister un peu plus sur l'enjeu national du projet ; sur l'importance pour le territoire national d'un tel projet de maillage ferroviaire ; l'enjeu accès à la grande vitesse n'a pas été assez mis en avant, surtout auprès des Val d'oisiens qui manifestent un manque d'intérêt de ce projet pour eux.
Ce qui a eu pour conséquence de débattre surtout sur l'accès au pôle d'emplois de Roissy.

En revanche, le souci de concevoir un projet respectueux de l'environnement a été évident lors de chaque réunion.

Il y a eu une forte participation des associations lors de réunions des groupes de travail.
Les moments passés autour des cartes des enjeux environnementaux ont été très positifs et riches d'enseignements.

Les réunions publiques ont fait émerger des idées nouvelles (comme faciliter l'utilisation du vélo par ex) mais on peut déplorer une assez faible participation à ces réunions malgré tous les moyens mis en œuvre pour leur organisation.

- **Sur le fond**

Forte opposition de la part du Val d'Oise
Leurs prises de position se sont souvent concentrées sur le trajet domicile- travail vers la plateforme de Roissy ; ils ne se sentent pas entendus, reviennent souvent sur la fusion avec le Barreau de Gonesse ;
Ils demandent une meilleure prise en compte de leurs propositions et une meilleure écoute,
Ne voient aucun intérêt pour eux dans ce projet, mais que des nuisances (environnement, bruit) alors qu'ils en ont déjà beaucoup (avions, A1, N104, TGV nord) ; selon eux, ce projet n'est que pour les Picards et manque d'atouts pour les Val-d'oisiens.
Le projet est mal compris

Pour eux seul le coût de l'opération est pris en compte pour le choix de la zone de passage. Ils contestent ce processus de concertation, car pour eux tout était déjà prévu.

Toutefois des voix (habitants, entreprises dans le Val d'Oise) se sont montrés plus ouverts, voire favorables au projet.

Projet très attendu par la Picardie, accès à la grande vitesse
Quelques remarques :
Prendre en compte son développement touristique
Attractivité de la Picardie
Aménagement de la gare de Creil
Optimiser les correspondances à Survilliers

La volonté des élus picards de remédier au climat d'opposition avec les Val d'oisiens s'est manifestée lors des réunions publiques.

Principales demandes récurrentes
- améliorer les transports existants (saturation du RER D)
- enfouissement de la ligne
- une vision plus cohérente de l'ensemble des projets en matière de transports
- améliorer l'accès aux emplois du sud de la plateforme
- arrêt à Survilliers

Principales inquiétudes exprimées
- prix du billet
- impact sur les ouvrages existants, sur la faune, sur les sites archéologiques
- conséquences acoustiques
- fragilisation de la profession agricole
- prise en compte des horaires décalés
- baisse de la qualité de service sur les lignes classiques existantes
- baisse de la desserte de la gare TGV Haute-Picardie

Les études comparatives montrent un avantage pour la zone de passage centre-nord qui propose un trajet qui s'éloigne des habitations et qui permet l'optimisation du linéaire global Survilliers–Vémars ;
Les études relatives aux aménagements à envisager sur les lignes existantes ont bien avancé et se poursuivent.

Le rôle de garant

J'ai pu exercer mon rôle de garante dans le respect des principes garantissant le bon fonctionnement de la concertation.
Présente à toutes les réunions sauf une (réunion publique de Creil).

Les comptes rendus de certaines réunions m'ont été soumis avant leur diffusion et mes remarques prises en considération.

Le chef de projet RFF m'a régulièrement consultée (déroulement des réunions, présentation du site internet et des documents d'informations.) informée du déroulement du processus, invitée aux réunions préparatoires, et a toujours été disponible pour tout échange en dehors des réunions.

Je n'ai été sollicitée qu'une fois par le Maire de Villeron ; il estimait qu'un compte rendu ne mentionnait pas que la commune de Villeron était contre le projet comme cela avait été manifesté lors de la réunion ; une réponse a été faite par RFF.

Chargée d'évaluer la qualité de cette concertation, dans le respect des règles posées dans sa propre Charte et par les principes du débat public, je constate que le maître d'ouvrage a réalisé, sur cette étape 1, étalée sur 9 mois, un effort qui a permis de mener une concertation conforme aux principes de transparence et de sincérité, même si je constate qu'elle n'a pas permis de lever l'opposition de certains élus et les inquiétudes des riverains qui devront trouver des réponses dans la suite de la concertation.

4.4. COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION ÉTABLI PAR LA GARANTE (ÉTAPE 2) (DÉCEMBRE 2014)

cndp Commission nationale du **débat public**

RAPPORT DU GARANT

Liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Bilan de la deuxième étape
de la phase d'études et de concertation
préalables à l'enquête publique

Avril 2013 – septembre 2014

Danièle ROUSSEAU
Désignée par la Commission nationale
du débat public

Décembre 2014

Rapport du garant

Liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Bilan de la deuxième étape
de la phase d'études et de concertation
préalables à l'enquête publique

Avril 2013- Septembre 2014

.....

SOMMAIRE

RAPPEL SUR L'ETAPE 1 3
ETAPE 2 3
REUNIONS PLENIERES. 4
CONCERTATION AVEC LA PROFESSION AGRICOLE 6
INFORMATION DU PUBLIC 6
ECHANGES ENTRE GARANTE ET RFF 7
CONCLUSIONS 8

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RAPPEL SUR L'ETAPE 1

Contexte.

La 1ère phase de concertation s'est achevée en juillet 2012.
Le rapport de cette phase a été remis à la CNDP et à RFF en septembre 2012.
Il est en ligne sur le site du projet Roissy-Picardie.

Le comité de pilotage réuni le 18 septembre 2012, après avoir examiné le bilan de cette phase a donné son accord pour proposer au Ministre des Transports les orientations pour conduire la suite du projet.
Le 30 avril 2013 la décision ministérielle retient le fuseau centre-nord et définit les conditions de poursuite de la concertation en étape2.
Le 27 juin 2013, le rapport de la commission « Mobilité 21 » classe la liaison Roissy-Picardie parmi les projets de première priorité.
Le 9 juillet 2013, le gouvernement dans le cadre du plan « Investir pour la France » confirme les recommandations retenues par la commission mobilité 21.
Cette étape marque le début de la 2ème étape de concertations.

Bilan de l'étape 1.

Les études ont permis d'identifier une zone de passage préférentielle dite centre nord, d'environ 6 km de long ; et sont précisées les conditions de poursuite des études de conception du projet : aménagements sur le réseau existant Creil-Paris et en gare Roissy- Charles de Gaulle et voies à Chantilly.

ETAPE 2

Contexte.

- en Picardie : grand intérêt pour le projet accompagné d'une demande de modernisation des gares desservies notamment à Creil et Chantilly

- en Val d'Oise, les échanges au cours de l' étape 1 n'ont pas permis de faire évoluer la position des élus du Val d'Oise plus particulièrement de plusieurs élus de la Communauté d' Agglomération Roissy Porte de France ; cette opposition et cette contestation s'appuient essentiellement sur une insuffisance des transports existants, sur des craintes de l'impact du projet sur leur cadre de vie, et sur le fait que leur proposition de fusion du projet Roissy Picardie avec celui du Barreau de Gonesse n'ait pas été retenue, ni étudiée suffisamment selon eux.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Les objectifs de l'étape 2

- définir le tracé de la ligne nouvelle et les meilleures conditions d'insertion environnementales ;
- préciser les aménagements à effectuer sur la ligne existante et en gare de Roissy ;
- préciser les services proposés sur la ligne nouvelle et les modalités de leur mise en œuvre ;
- affiner le coût du projet.

Un autre objectif était de faire progresser l'acceptabilité, voire l'intérêt pour le projet dans le Val d'Oise et de rechercher une concertation à une échelle interrégionale (Picardie-Val d'Oise), à la différence de l'étape 1 où elle a été régionalisée ; c'est dans ce but qu'une étude a été confiée aux Agences d'Urbanisme des territoires du projet afin de faire émerger les effets bénéfiques du projet pour les 2 régions.

Principes et modalités d'information et de concertation.

C'est dans un esprit de transparence et d'écoute de l'ensemble des acteurs que RFF a engagé la suite de la concertation en s'attachant particulièrement à impliquer les riverains.

De la même façon que pour la 1ère étape, RFF a organisé des réunions d'échanges avec les élus des communes concernées (en fonction du choix de la zone de passage), et avec l'ensemble des acteurs du territoire concerné : agriculteurs, acteurs économiques et associatifs, utilisateurs de la ligne. RFF a également intensifié la concertation de proximité bilatérale.

Ma priorité a été d'insister auprès de RFF sur l'importance de l'information auprès des riverains de la ligne nouvelle et auprès des personnes concernées par les aménagements sur le réseau existant.

3 REUNIONS PLENIERES d'information.

Sur la période octobre / décembre 2013
J'ai assisté aux 3 réunions auxquelles étaient invités les élus, les responsables économiques et associatifs et les administrations

Avant le démarrage de la concertation, une réunion s'est tenue le 9 septembre à Vémars, avec les élus de Vémars et de Villeron, les deux communes les plus concernées par la ligne nouvelle.
Devant l'opposition persistante des élus du Val d'Oise, RFF a renoncé en accord avec l'Etat à organiser des réunions à l'échelle inter régionale.
De plus les maires de Vémars et Villeron n'ont pas souhaité que soit organisée dans leurs communes une réunion publique proposée par RFF.

2 octobre2013 à Sarcelle.

Une quinzaine de participants.
Réunion organisée par M. le Préfet du Val d'Oise et présidée par le M. le Sous- préfet du Val d'Oise.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Participants : les acteurs locaux franciliens (associations d'usagers des transports et de protection de l'environnement, acteurs économiques).
Les élus du SIEVO opposés à ce projet depuis l'origine ont boycotté cette réunion, d'où leur absence ainsi que celle du député.
(Communiqué de presse du 2 octobre 2013).

Objectif de la réunion : présentation de l'avancement des études de conception du tracé et d'insertion de la ligne nouvelle et de ses raccordements à partir de la zone de passage centre- nord ainsi que les aménagements sur la ligne Paris-Creil et en gare de Survilliers-Fosses pour l'accueil des TER Roissy-Picardie.
Les représentants de l'association Val d'Oise Environnement et des Amis de la Terre du Val d'Yseux expriment à nouveau leur opposition au projet.
Ils sont entendus et le Sous- Préfet évoque les projets sur améliorent l'accès de la population du Val d'Oise au pôle de Roissy.

21 novembre 2013 à Sarcelle.

Sous l'égide du Préfet du Val d'Oise et en présence du Sous Préfet de Sarcelles.
Une quarantaine de personnes.
Acteurs locaux franciliens : élus, associations, acteurs économiques, organismes publics, profession agricole, …
Objectif : continuité de la réunion du 2 octobre.
Présentation des mesures d'insertion de la ligne nouvelle.
Etudes aménagements envisagés sur la ligne Paris-Creil et en gare de Survilliers-Fosses pour l'accueil des TER Roissy Picardie.
Restitution de l'étude sur les effets du projet sur les dynamiques territoriales du territoire par l'institut d'aménagement et d'urbanisme d'IDF.

Le Président d'agglomération Roissy-Porte de France rappelle son opposition au projet et la position solidaire des élus sur cette opposition. Le député demande une remise à plat du projet et un avancement plus rapide du projet Barreau de Gonesse.

Les débats sont assez « houleux ».
En réponse à une interpellation sur les objectifs du projet, RFF insiste sur l'enjeu national de ce projet dont la priorité n'est pas d'emmener les salariés de l'agglomération d'Amiens à Roissy, mais de mieux la raccorder au réseau à grande vitesse.

M. le Préfet garantit qu'il transmettra les positions des acteurs locaux au Ministre.

Au vu de ce contexte d'opposition M. le Préfet pense qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une nouvelle réunion de ce type.

9 décembre 2013 à Amiens.

Une cinquantaine de personnes : élus, associations, acteurs économiques, organismes publics de Picardie.
Le projet est jugé prioritaire et les Picards souhaitent un démarrage de la ligne en 2020.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Certains regrettent que la concertation soit sectorisée (Val d'Oise /Picardie).
Expression de certaines craintes : qualité de service dans les trains, horaires, impact sur la forêt de Chantilly, pas de prise en compte du fret.
Ils soulignent la qualité de l'étude présentée par les agences d'urbanisme.
Ils expriment le souhait d'améliorer la coopération avec le Val d'Oise, il y a beaucoup de barrières à lever qui constituent des freins au développement des aménagements nécessaires.

Les compte- rendus de ces réunions sont envoyées à tous les participants.

CONCERTATION AVEC LA PROFESSION AGRICOLE

7 novembre 2013.

A la Coopérative agricole d'Attainville (Val d'Oise)
Présents : environ 15 personnes de la profession agricole dont le Président de la FDSEA du 95, le Directeur adjoint de la chambre d'agriculture d'IDF, le président du syndicat agricole de la Plaine de France.
Objectif de la réunion : présentation des études qui ont amené au tracé proposé.
Echanges sur les mesures envisageables en matière foncière et agricole.
Les échanges sont ouverts et constructifs autour des cartes présentées .
RFF propose plusieurs solutions d'aménagement des remblais, dont la réalisation d'un modelé en pente douce qui permettrait de maintenir de l'espace agricole, et de gérer une large partie de l'excédent de matériaux; à priori aucune des 2 propositions ne semble les satisfaire ; la visite d'une réalisation de ce type, le long de la LGV Est sera organisée.

Par ailleurs RFF a rencontré sous forme de réunions bilatérales entre décembre 2013/janvier 2014 les 8 agriculteurs les plus directement concernés.

18 juin 2014.

Déplacement dans la Marne dans le but de présenter un retour d'expérience de restitution d'un terrain à l'agriculture après qu'il ait été utilisé comme base chantier et d'étudier la manière dont est conduit ce type de restitution à l'agriculture.
Une quinzaine de participants : agriculteurs de Vémars, Chambre d'agriculture, syndicats agricoles.

INFORMATION DU PUBLIC riverains et usagers de la ligne

Juin 2013 un dépliant synthétique d'information a été diffusé dans les mairies et les gares concernées par le projet (3000 exemplaires).

fin **octobre 2013**
Les réunions publiques n'ayant pas été souhaitées par les élus du Val d'Oise, RFF a adressé un courrier d'information aux riverains du projet (133 boîtes aux lettres).

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

de Juillet à Septembre 2014 : dispositif local d'information de grande envergure auprès du public.

- Exposition dans les gares
De juillet à fin septembre des panneaux d'information sont exposés dans les gares de Survilliers-Fosses, Chantilly et Roissy.

- un Journal du projet (6 pages) a été largement diffusé (boites aux lettres, mairies, gares)
Septembre 2014 : diffusion du journal (25 000 exemplaires) dans 10 000 boites aux lettres du 95, 52 mairies, gares (Amiens, Compiègne, Survilliers), mailing à l'attention de particuliers ayant manifesté leur intérêt vis-à-vis du projet lors du débat public.

- 3 dépliants d'information spécifiques (Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Aéroport de Roissy) ont été diffusés à plusieurs milliers d'exemplaires.

- Manifestation dans les gares :
Survilliers- Fosses, Chantilly, Roissy, Creil, Amiens, Compiègne, Pont Ste Maxence : distribution du journal, accueil avec café ou jus de fruit. (Plus de 10 000 exemplaires distribués).
Cette action touche directement de nombreux usagers qui manifestent leur intérêt pour ces informations.

Site internet
En ligne depuis janvier 2012
Il est alimenté au fur et à mesure de l'avancement des études ; il est possible de télécharger tous les documents relatifs.
Nouvelle version fin août 2014 avec mise en ligne d'une présentation en 3D de la ligne nouvelle et ses raccordements sur le réseau existant.

Les actions du mois de septembre ont eu pour conséquence un pic de fréquentation du site.

Suivi des questions /réponses une douzaine en 2014
Réponses de RFF en toute transparence.
Portent essentiellement sur les craintes de nuisances sonores à Vémars et Chantilly, calendrier du projet, opportunité, aménagements divers, …
5 questions suite aux actions de septembre ce qui prouve l'impact positif de ces actions.

ECHANGES ENTRE GARANTE ET RFF

Septembre 2013 visualisation du tracé sur place avec le chef de projet.
Par la suite :

- Des points téléphoniques sont faits régulièrement au fur et à mesure des procédures ou des actions mises en place.
- Les actions envisagées me sont présentées en amont.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

CONCLUSIONS

L'absence de réunions publiques a été compensée par les actions menées au mois de septembre 2014 ; en effet, ces actions ont probablement touché plus de personnes, compte tenu du fait que peu de personnes assistent aux réunions organisées à leur intention.

D'autre part je n'ai pas été sollicitée pour des informations complémentaires, ce qui tend à prouver que les informations données ont été suffisantes, ou bien que le projet semble à la plupart encore trop éloigné dans le temps.

RFF a pleinement respecté les engagements de sa charte de concertation, les informations ont été d'une grande qualité, les échanges se sont toujours déroulés dans un esprit d'écoute respectueuse pour les intervenants ; ce qui n'était pas facile face à un public parfois hostile au projet auquel RFF a dû s'adapter.

RFF a largement porté son attention sur l'information du grand public concerné (riverains et agriculteurs).

En tant que garante, je n'ai rencontré aucune difficulté pour assumer mon rôle, mes échanges avec le chef de projet ont été permanents tout au long de cette phase de concertation et (surtout) d'information.

Danièle ROUSSEAU, garante de la concertation

Décembre 2014

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

cndp Commission nationale du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

4.5. DÉCISION DE LA CNDP PRENANT ACTE DE LA CONCERTATION POST-DÉBAT PUBLIC (4 MARS 2015)

cndp Commission nationale du débat public

Paris, le 4 mars 2015

LE PRÉSIDENT

COMMUNIQUE DES DECISIONS DE LA CNDP DU 4 MARS 2015

Lors de sa réunion du 4 mars 2015, la Commission nationale du débat public a examiné les dossiers suivants :

I – Concertations post-débat public

- **Projet de ligne nouvelle Provence- Côte d'Azur**

  Le projet de ligne nouvelle Provence - Côte d'Azur doit améliorer la desserte de l'ensemble de la côte d'Azur en reliant Marseille à Nice et la frontière italienne via Toulon. Le projet initial a fait l'objet d'un débat public de février à juillet 2005. Le projet entre dans une nouvelle phase d'études préalables à l'ouverture de l'enquête publique pour les sections prioritaires. A la demande de SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, la Commission a désigné Monsieur Philippe QUEVREMONT comme personnalité qualifiée chargée de veiller à la mise en oeuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public.

- **Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie**

  Ce projet a fait l'objet d'un débat public du 15 avril 2010 au 31 juillet 2010. A partir de septembre 2011, une phase de concertation post-débat public s'est déroulée sous l'égide d'un garant et dans le cadre d'une charte négociée avec les acteurs. Cette phase a permis de choisir la zone de passage préférentiel, de préciser les besoins d'aménagement ainsi que les services qui seront proposés et enfin d'affiner les coûts du projet. La Commission a donné acte du compte rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante, deux documents qui seront annexés au dossier d'enquête publique.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 - christian.leyrit@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

II – Questions diverses

- **Evolutions législatives et réglementaires dans le domaine du débat public et de la participation des citoyens**

  La Commission nationale du débat public a approuvé à l'unanimité l'ensemble des propositions qui seront présentées par son Président à la commission sur le dialogue environnemental constituée par Madame Ségolène Royal, Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, et présidée par Monsieur Alain Richard, ancien Ministre.

- **Saisine du syndicat mixte Landes Océanes concernant l'organisation d'une concertation sur un projet de complexe résidentiel et touristique à dominante golfique sur la commune de Tosse (Landes)**

  Le syndicat mixte Landes Océanes (qui associe le département des Landes et la communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud) a saisi la CNDP au sujet de la concertation avec le public concernant la création d'un complexe résidentiel et touristique à dominante golfique sur la commune de Tosse (Landes). Au regard des enjeux présentés par le projet, la Commission a décidé de nommer Monsieur Claude BERNET comme garant du processus de concertation avec le public envisagé par le syndicat mixte.

Christian LEYRIT

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

2

4.6. DÉCISION DE LA CNDP DE RELANCER UNE NOUVELLE ÉTAPE DE CONCERTATION (3 JUILLET 2019)

cndp Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 3 JUILLET 2019

DÉCISION N° 2019 / 110 / LFRPP / 8

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et L.121-12,
- vu la décision du 25 novembre 2010 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France relative aux conditions de poursuite du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » à l'issue du débat public qui s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010,
- vu sa décision n°2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011, désignant Madame Danièle ROUSSEAU comme garante de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n°2015/12/LFRP/7 du 4 mars 2015, donnant acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante concernant la concertation post-débat public menée sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,

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,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 :

Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 :

Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR sont désignés garants du processus de concertation prévu à l'article 2.

Article 4 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

4.7. DÉCISION DE LA CNDP VALIDANT LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION (6 NOVEMBRE 2019)

cndp Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 6 NOVEMBRE 2019

DÉCISION N° 2019 / 155 / LFRPP / 9

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12,
- vu la décision du 25 novembre 2010 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France relative aux conditions de poursuite du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » à l'issue du débat public qui s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010,
- vu sa décision n°2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011, désignant Madame Danièle ROUSSEAU comme garante de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n°2015/12/LFRP/7 du 4 mars 2015, donnant acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante concernant la concertation post-débat public menée sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,
- vu sa décision n°2019 / 110 / LFRPP / 8 décidant d'une concertation préalable selon les articles L. 121-9 et L.121-12 du code de l'environnement et désignant Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR comme garants de la concertation,
- vu le dossier de la concertation préalable, reçu le 31 octobre 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale considère que le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage du projet liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » est suffisamment complet pour engager la concertation.

Article 2 :

Les modalités de la concertation définies par la CNDP sont décrites dans la note portant sur le dispositif de concertation, annexée au dossier de concertation du maître d'ouvrage.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

4.8. DÉCISION DE LA CNDP DE PROLONGER LA DURÉE DE CONCERTATION (8 JANVIER 2020)

cndp Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 8 JANVIER 2020

DÉCISION N° 2020 / 6 / LFRP / 10

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,
- vu sa décision n°2019 / 110 / LFRPP / 8 décidant d'une concertation préalable selon les articles L. 121-9 et L.121-12 du code de l'environnement et désignant Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR comme garants de la concertation,
- vu le dossier de la concertation préalable, reçu le 31 octobre 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Monsieur Michel RIOU est désigné garant du processus de concertation préalable.

Article 2 :

La durée de la concertation préalable est prolongée jusqu'au 18 février 2020.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

4.9. BILAN DES GARANTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE (18 MARS 2020)

cndp Commission nationale du débat public

BILAN DES GARANTS

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY - PICARDIE »

Concertation préalable

2 DECEMBRE 2019 – 18 FEVRIER 2020

FLORAN AUGAGNEUR
SYLVIE DENIS DINTILHAC
MICHEL RIOU

Désignés par la Commission nationale du débat public

LE 18 MARS 2020

Bilan des garants

Projet de Liaison ferroviaire « ROISSY - PICARDIE »

2 DECEMBRE 2019 – 18 FEVRIER 2020

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET 4
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION 8
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION 10
SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC 10
GARANTIR LA CONCERTATION 10
ETUDE DE CONTEXTE ET DEFINITION DU DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION ... 11
1. La concertation porte sur un projet ancien, devenu prioritaire 11
2. La concertation s'inscrit dans un contexte territorial difficile, avec des attentes fortement contrastées et caractérisées 13
3. Un dispositif de concertation retenu qui a évolué en cours de concertation 16
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION 18
LE DISPOSITIF ET SON DEROULEMENT 18
LA MOBILISATION 19
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION / cartographie des arguments 21
A. LE PROJET ET SES INCIDENCES 21
1. Les équipements 21
2. Les incidences environnementales et sonores du projet 22
B. LES ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE 25
1. Un constat de dégradation des modes de transports sur le territoire 26
2. Une demande expresse d'améliorer les transports du quotidien 27
3. Une appréciation différenciée du projet Roissy-Picardie 28
C. L'OFFRE DE SERVICES 30
1. Les dessertes prévues par le projet et des demandes d'arrêts formulées par le public 30
2. La plage horaire 31
3. La tarification du voyage 32
4. La qualité du service 32
D. LES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET SUR LE TERRITOIRE 33
1. Etudes prévisionnelles de trafic 33
2. Aménagement du territoire 34
3. Développement économique et marché de l'emploi 36
4. Aspects financiers 37
5. Mise en service et calendrier opérationnel des travaux 39

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

DEMANDES DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS 41
AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC A METTRE EN OEUVRE JUSQU'A L'ENQUÊTE PUBLIQUE..... 41
Précisions à apporter de la part du maître d'ouvrage, des pouvoirs publics et des autorités organisatrices des transports. 41
Recommandations 42
ANNEXES..... 43

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAÎTRE D'OUVRAGE :** SNCF Réseau
- **CONTEXTE :**

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, évoqué dès 1990, a déjà été soumis à la participation du public :

- en 2010, dans le cadre d'un débat public placé sous l'égide de la CNDP et au terme duquel le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre les études
- de 2011 à 2014, se sont succédées deux phases de concertation post-débat public, confiées à une garante. En 2013, par décision ministérielle, sont arrêtées la zone de passage préférentielle « Centre-Nord » pour la ligne nouvelle et les conditions de poursuite des études de conception.

Depuis, deux protocoles portant sur le financement du projet et sur les dessertes ferroviaires prévues ont été signés en mai 2017. D'autre part, le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie apparaît comme projet prioritaire dans l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :**

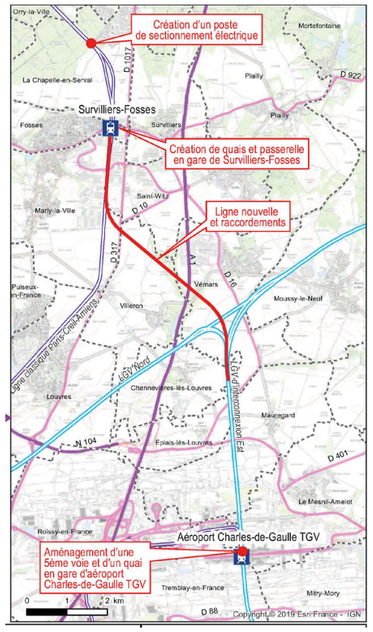
Plan de situation

Extrait de la carte du réseau ferré national.

(Source : Dossier de concertation, p.21)

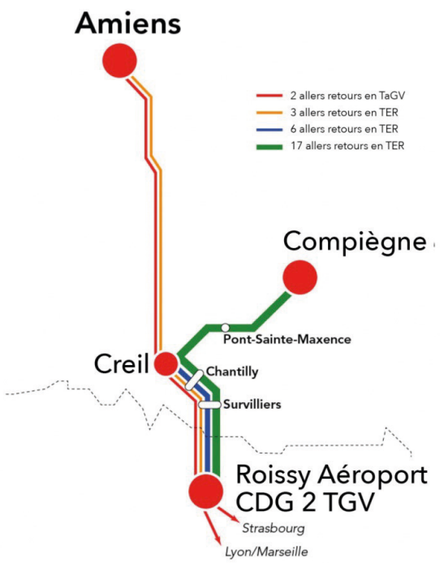
Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Projet de ligne nouvelle



(Source : Dossier de concertation, p.23)

Schéma d'offre prévu sur la liaison



(Source : Dossier de concertation, p.25)

- **OBJECTIFS :**

La nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie a pour objectifs :

- d'améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique de Roissy depuis les territoires situés au nord de la plateforme aéroportuaire (parties du Sud des Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise),
- de relier directement Amiens et Creil en rames TGV via Roissy vers le réseau LGV pour les destinations de Strasbourg et Lyon/Marseille,
- de proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Ile-de-France via ce barreau, dans un contexte où l'augmentation des dessertes vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe,
- de 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,
- de développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie se caractérise par

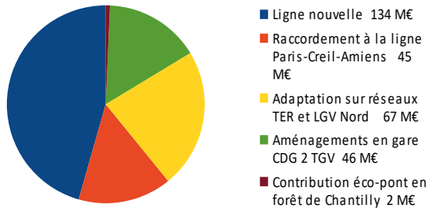
- la réalisation d'insfrastructures : ligne nouvelle entre Vémars et Marly-la-Ville, aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, création d'un nouveau quai en gare CDG 2 TGV, aménagements en gare de Survilliers-Fosses et, dans une phase ultérieure, création d'un évitement de circulation entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses et d'une quatriéme voie en gare de Chantilly-Gouvieux ;
- un double service TaGV et TER avec des dessertes soit mixte TaGV et TER sur Amiens, soit TER Région Hauts-de-France sur Creil et Compiègne.

- **COÛT :**

Coût d'investissement du programme global d'infrastructure

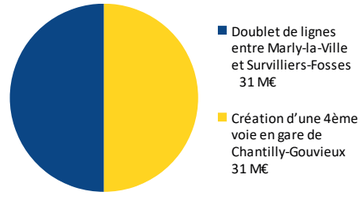
Phase 1 : 294 M€

Mise en œuvre
des principaux objectifs du projet

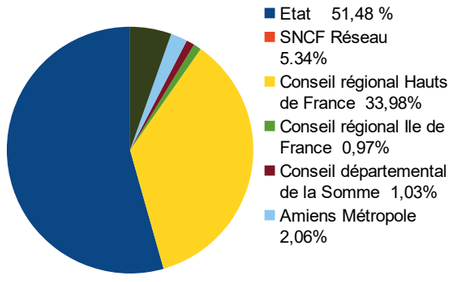


Phase 2 : 62 M€

Aménagements destinés à améliorer
la robustesse de l'exploitation de la ligne

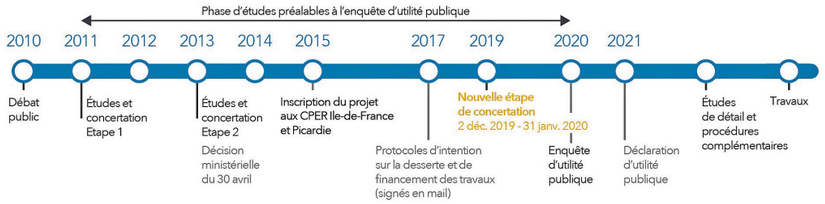


Protocole relatif au financement de la phase 1 – Mai 2017



Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :**



(Source : Dossier de concertation, p.13, Calendrier du projet jusqu'à la mise en service)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS**

25 juin 2019 Saisine de la CNDP par le Président de SNCF Réseau	**3 juillet 2019** Nomination de deux garants, Floran AUGAGNEUR et Sylvie DENIS DINTILHAC	**6 novembre 2019** La CNDP approuve les modalités, le calendrier et le dossier de la concertation préalable
8 janvier 2020 Prolongation de la concertation préalable et nomination de Michel RIOU, garant	**2 décembre 2019** **18 février 2020** Dates de la concertation préalable	**18 mars 2020** Publication du bilan des garants

- **PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION**

18 communes	**5 départements** Val d'Oise, Seine-et-Marne, Seine-St-Denis, Oise, Somme	**2 régions** Île-de-France et Hauts-de-France

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS**

2 réunions publiques	**3 réunions thématiques**	**13 débats mobiles**

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

21 500 **dépliants d'information** diffusés (11 000 exemplaires boîtés)	**1 300** **tracts d'information** distribués (prolongation et dates de réunion)	**370** **affiches** de mobilisation
450 exemplaires du **dossier de concertation** (réunions publiques, dépôts en mairie au seindu périmètre de la concertation)		**220** **cahiers de plans** diffusés

- PARTICIPANTS

1 546 **participants** aux évènements	**9 000** **connexions** au site internet	**1 197** **contributions**
313 **questions posées** lors des débats mobiles	**606** **avis en ligne**	**96** **cartes T** reçues

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

SNCF Réseau, par courrier reçu le 25 juin 2019 et sur le fondement de l'article L121-12 du Code de l'environnement, a saisi la Commission nationale du débat public afin qu'elle se prononce sur les suites à donner concernant les procédures de participation du public.

En effet, l'article L121-12 du Code de l'environnement dispose que l'enquête publique doit être ouverte dans un délai maximum de huit ans à compter de la clôture du débat public. En l'espèce, le débat public s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010.

Lors de sa séance plénière du 3 juillet 2019, la Commission nationale du débat public a considéré que, si la tenue d'un débat public ne s'imposait pas, il convenait, au regard des circonstances de fait, d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-9 du Code de l'environnement. Ainsi, la Commission nationale du débat public précise, dans sa décision n°2019/110/LFRPP/8, que « *les circonstances de fait justifiant le projet ont subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public, et 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* ». Dans la même décision, la Commission nationale du débat public nomme deux garants, Floran AUGAGNEUR et Sylvie DENIS DINTILHAC (Michel RIOU sera également nommé garant à la date du 8 janvier 2020).

La Commission nationale du débat public, dans une lettre de mission du 5 juillet 2019, définit les objectifs de cette concertation préalable au regard des dispositions de l'article L121-15-1 du Code de l'environnement. Le champ de la concertation est « *particulièrement large* » et, selon le texte légal, 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.* ».

Les modalités de la concertation préalable, quant à elles, sont définies et validées par la Commission nationale du débat public, qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, SNCF Réseau, conformément à l'article L121-9 du Code de l'environnement.

GARANTIR LA CONCERTATION

Comme autorité indépendante, la Commission nationale du débat public est défenseure des droits constitutionnels de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement. Comme représentants de l'institution, les garants veillent au respect des principes fondamentaux qui formalisent ces droits. En ce sens, les garants ne sont ni des accompagnateurs ni des conseillers, mais des prescripteurs. Le rôle des garants est de veiller, depuis la phase préparatoire jusqu'à la fin de la concertation, au respect des principes de la Commission nationale du débat public :

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

• **INDÉPENDANCE ET NEUTRALITÉ** : les garants sont indépendants du Gouvernement, du maître d'ouvrage et de toutes les parties prenantes. Ils ne prennent jamais position sur le fond du dossier;

• **TRANSPARENCE** : les garants veillent à la transparence de l'information tout au long du processus;

• **ÉQUIVALENCE** : les garants veillent à ce que la parole de chacun soit traitée de manière équivalente, quel que soit le statut des personnes;

• **ARGUMENTATION** : les garants veillent ce que les interventions soit argumentées et donnent lieu à des réponses tout aussi argumentées de la part du maître d'ouvrage.

À cela les garants ont ajouté un principe supplémentaire :

• **INCLUSION** : les garants veillent à ce que le dispositif recherche la parole de tous les publics, même les plus éloignés, et facilite leur expression.

ETUDE DE CONTEXTE ET DEFINITION DU DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

1. La concertation porte sur un projet ancien, devenu prioritaire

- **Le projet a déjà été soumis à des dispositifs de participation**

Saisie le 6 juillet 2009 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie par RFF, aujourd'hui SNCF Réseau, la Commission nationale du débat public a organisé un débat public, du 15 avril 2010 au 31 juillet 2010. Trois zones de passages avaient été étudiées et étaient soumises au débat.

A la suite du débat public, le 25 novembre 2010, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre les études sur le projet. Le scénario « trains à grande vitesse + service régional » a été retenu.

Le 2 mars 2011, une phase postérieure au débat public s'est ouverte sous l'égide d'une garante, Danièle Rousseau. Cette première étape s'est conclue par la décision ministérielle du 30 avril 2013 retenant la zone de passage « Centre-Nord ». Une deuxième étape s'est ouverte entre 2012 et 2014 toujours sous l'égide de Danièle Rousseau, garante.

Lors du débat public et des concertations post, le projet avait été débattu au regard des projets à venir : barreau de Gonesse, liaison Paris-Londres par Amiens. Le barreau de Gonesse ayant depuis été abandonné, et le Groupe ADP présentant un projet de réaménagement pour augmenter ses capacités à 120 millions de passagers par an d'ici 2037, la Commission nationale du débat public a jugé que les circonstances avaient subi des modifications substantielles. C'est d'ailleurs dans le cadre de cette concertation préalable (12 février-12 mai 2019) que le projet est réapparu, après sa mention dans le cadrage préalable de l'autorité environnementale du 16 janvier 2019.

Elle a ainsi, comme le prévoit le code de l'environnement, décidé de relancer une procédure de participation du public, à travers une concertation préalable.

La concertation préalable est une procédure qui, comme un débat public, doit permettre de débattre de :

- débattre de l'opportunité du projet ;
- débattre de ses caractéristiques et objectifs ;
- débattre du contexte économique, social et environnementale ;
- débattre de ses alternatives ;
- débattre de l'absence de projet.

Ainsi, la présente procédure de participation devait permettre, selon la loi, de débattre de l'opportunité et des alternatives alors que son objet portait sur un projet dont les éléments étaient en grande partie définis à un stade avancé, celui de la phase d'enquête publique.

Le public a soulevé cette situation paradoxale. En réunions publiques, plusieurs intervenants ont demandé des précisions : «***Une participante, membre du Conseil de développement de l'ACSO, souhaite revenir sur le fond de la concertation et savoir ce qui est validé et ce qui peut encore être modifié, notamment pour éclairer ceux qui n'ont pas participé aux étapes antérieures » ;*** d'autres ont exprimé leur perception de cette phase de concertation préalable : un élu « ***se demande s'il s'agit d'une phase de concertation ou d'acceptation »*** ou «***insiste sur le fait que la concertation est selon lui un leurre, destiné à faire discuter des conditions de réalisation d'un projet auquel le territoire s'oppose. »***

- **Le projet, devenu prioritaire dans l'action du Gouvernement, est soumis à des facteurs d'accélération**

Ce sentiment a été renforcé par le fait que de nombreux éléments indiquent une implication directe des pouvoirs publics en faveur de la réalisation de ce projet, et ce au plus haut niveau.

En effet, le projet figure parmi les lignes nouvelles prioritaires citées dans l'exposé des motifs de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Un paragraphe lui est consacré :
« Concernant la ligne nouvelle Roissy-Picardie, ce projet donne un accès ferroviaire direct entre la Picardie et l'aéroport de Roissy et, au-delà, le réseau des lignes à grande vitesse vers l'Est et le Sud de la France. Il répond aux besoins croissants de déplacements quotidiens vers le bassin d'emploi du Roissy, pour lesquels aucune alternative à la voiture individuelle n'existe aujourd'hui. Les études sur ce nouveau barreau "Roissy-Picardie", destiné aux usagers du quotidien, vont se poursuivre dans l'objectif de présenter le projet à l'enquête publique d'ici 2020 puis d'engager des premiers travaux dans la période 2018 –2022. »

Par ailleurs, la présente procédure de concertation préalable devait s'insérer dans un calendrier opérationnel pré-défini par le maître d'ouvrage de manière précise et contraignante pour l'organisation de la procédure de participation.

Enfin, le Président de la République, dans un courrier en date du 12 août 2019 et adressé à Madame le Maire d'Amiens, précise que « ***le Gouvernement a donc demandé à la SNCF d'optimiser son calendrier pour aboutir à une mise en service de cette ligne à l'horizon 2025. ».*** Ce courrier a été annexé à la contribution déposée par la Ville et la Métropole d'Amiens au cours de la concertation préalable.

2. La concertation s'inscrit dans un contexte territorial difficile, avec des attentes fortement contrastées et caractérisées

- **Le projet s'inscrit dans un contexte de territoire difficile pour le Nord du Val d'Oise**

La zone du nord du Val d'Oise a vu se multiplier les grands projets sur cette partie du territoire parmi lesquels : Terminal 4, Barreau de Gonesse, ligne 17, Europacity et bien sûr, Roissy-Picardie.

D'autre part, d'autres projets, tels le CDG Express ou les infrastructures olympiques, qui se situent dans des départements limitrophes, généreront certainement des nuisances supplémentaires pour la population du Nord du Val d'Oise.

Enfin, aujourd'hui, certains projets évoqués supra ont été abandonnés et cet état de fait soulève nombre questions et sujets d'inquiétude pour une partie des résidents de ce territoire.

- Concernant le **barreau de Gonesse** et suite à la concertation menée sur le projet d'aménagement du Terminal 4, le Préfet de la Région Île-de-France a apporté, à la demande de la CNDP, les précisions suivantes :
  « Le Préfet de région a réuni le 8 juillet 2019 les élus du Grand Roissy avec la présidente du Conseil départemental du Val d'Oise et le Conseil régional et Île-de-France Mobilités pour examiner la question des mobilités sur le secteur. Cette réunion a permis de partager les conclusions des études réalisées par Île-de-France Mobilités sur le barreau ferroviaire de Gonesse. L'ensemble des partenaires ont pris acte du bilan socio-économique défavorable du projet malgré les recherches d'optimisations réalisées. Ces éléments ne permettent pas d'envisager une déclaration d'utilité publique. Dans ces conditions, les partenaires ont entériné l'abandon du projet du barreau ferroviaire de Gonesse inscrit au CPER. L'ensemble des partenaires ont également partagé le constat que des solutions adaptées devaient être apportées pour répondre aux besoins de mobilités des habitats du secteur et notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois. Ainsi, sur la base d'une étude conduite par Ile-de-France Mobilités, plusieurs axes structurants pour des liaisons bus transversales de qualité ont été identifiés. Ces liaisons permettent de répondre finement aux déplacements quotidiens en reliant de manière plus efficace les zones d'emplois et les zones d'habitation. Trois liaisons seront traitées en priorité :
  - ***liaison Goussainville – Parc des Expositions ;***
  - ***liaison Villiers-le-Bel – Roissypôle ;***
  - ***liaison Garges Sarcelles – Roissypôle.***

  Les aménagements projetés sur ces liaisons permettront d'apporter rapidement des gains de temps de parcours et une régularité accrue pour les liaisons bus avec une fréquence qui pourra être renforcée. Les études sont engagées et le Conseil départemental du Val d'Oise a accepté d'en assurer la maîtrise d'ouvrage. C'est une réponse pragmatique aux besoins de déplacements et qui apportera des évolutions concrètes à court terme ».

- Le 7 novembre 2019, suite au Conseil de défense écologique, le Gouvernement décide d'abandonner le **projet EuropaCity**. Suite à l'abandon de ce projet, Francis Rol-Tanguy a été chargé par le gouvernement de proposer un projet alternatif. La lettre de mission adressée à Francis Rol-Tanguy n'a pas été portée à la connaissance des garants.

- Suite à l'abandon d'EuropaCity, des incertitudes s'expriment sur la **ligne 17** et son calendrier de réalisation. Par jugement du 15 novembre 2019, le Tribunal administratif de Montreuil a suspendu les travaux de la ligne 17 du réseau de transport du Grand Paris Express devant être effectués autour du Triangle de Gonesse, notamment (cf.http://montreuil.tribunal-administratif.fr/Actualites/Actualites-Communiques/Les-travaux-de-la-ligne-17-Nord-du-reseau-de-transport-du-Grand-Paris-Express-sont-partiellement-suspendus-par-le-tribunal-administratif-de-Montreuil).

Tous ces éléments renforcent, sur ce territoire, le sentiment que la priorité est systématiquement donnée aux projets dont il subit les nuisances sans bénéficier des services qui profiteront à d'autres territoires. Certains acteurs rencontrés par les garants ont fortement exprimé ce sentiment à propos de la relance du projet de liaison Roissy-Picardie.

Rappelons que, le 7 juin 2018, la Présidente de la CNDP, Mme Chantal Jouanno, a alerté les pouvoirs publics par courrier adressé au Premier ministre, au Ministre d'État, Ministre de la Transition écologique et solidaire, à la Ministre des transports et à la Présidente de la région Île-de-France de l'opportunité de mener une procédure de participation du public sur la cohérence de l'aménagement de la zone. Cette demande est restée, aujourd'hui, sans suite.

Les garants reformulent cette demande pour le territoire. Un dispositif participatif pour éclairer sur les besoins et les attentes du public qui pourrait accompagner ou poursuivre la mission Rol-Tanguy semble plus que jamais opportun.

- **Le projet s'inscrit dans un contexte de territoire en mutation pour la Métropole d'Amiens**

Depuis 2015 et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi NOTRe », Amiens a perdu son statut de capitale régionale. Pour de nombreux acteurs, la perte de ce statut a eu un impact très négatif en termes économiques, cela a constitué « ***un coup de frein économique énorme*** ». « ***Capitale régionale déclassée*** », la ville aurait subi le départ de nombreux de ses cadres de la fonction publique et de sièges régionaux d'établissements bancaires et financiers. La Chambre du Commerce et de l'industrie est, désormais rattachée à la Chambre de Commerce et de l'Industrie des Hauts-de-France, sans personnalité morale propre depuis le 1er janvier 2019. L'attractivité économique ainsi qu'une partie des emplois se sont déplacés vers Lille.

Cette situation explique en partie la volonté des élus de reconnecter la ville au reste du territoire national et international. Amiens se situe « ***au centre de l'Europe »*** et représente, déjà, une base logistique importante pour plusieurs grosses entreprises du secteur. Pour beaucoup, il est essentiel de limiter ce « ***coup de frein*** » et de redonner de l'attractivité au territoire en facilitant sa desserte et en réduisant les temps de parcours vers les autres grands pôles économiques.

Ainsi, pour favoriser ce re-déploiement des activités économiques sur ce territoire amiénois, la desserte d'Amiens en direction de Paris et de Roissy est un sujet abordé par de nombreux acteurs rencontrés.

- La dégradation de la **liaison Paris-Amiens** a, souvent, été évoquée. Pour certains acteurs économiques d'Amiens, la priorité serait davantage d'être à moins d'une heure de Paris d'une façon ou d'une autre. La ligne TER est vieillissante et les services ne sont pas optimaux. Aujourd'hui le trajet est de 1h27 en moyenne.

Il semble essentiel aux garants que les pouvoirs publics et l'exploitant précisent en priorité comment ils comptent améliorer la ligne Amiens-Gare du nord et s'il est possible de réduire ce temps de trajet.

- Au-delà de cette ligne TER Amiens-Gare du nord, il est apparu très vite dans l'étude de contexte qu'Amiens partage avec Saint-Quentin une gare commune reliant les deux villes à Roissy-CDG sur la ligne Lille-Roissy. En effet, sur cette ligne, une **Gare TGV Haute-Picardie,** située entre Amiens et Saint-Quentin est en service depuis 1994. Surnommée « gare des Betteraves » pour son emplacement très excentré par rapport au centre-ville d'Amiens (environ 45 minutes en voiture d'Amiens), cette gare ne semble pas, selon certains acteurs rencontrés, être exploitées à son potentiel pour répondre aux besoins des amiénoises et des amiénois. Le potentiel de cette gare est-il exploité ? La possibilité de navettes efficaces a-t-elle été étudiée ? Aucune réponse précise à ces questions n'a été apportée.

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 ?

- La **liaison Roissy—Picardie.** Malgré ce sentiment de déclassement, la nécessité de relier Amiens à Roissy a d'emblée été questionnée par des acteurs du territoire lors de la préparation de la concertation avec les garants. Pour d'autres acteurs, il s'agit de désenclaver le territoire amiénois en assurant une meilleure desserte des grandes métropoles françaises à partir d'Amiens mais aussi de développer des trajets du quotidien entre Amiens et la plateforme aéroportuaire. Soucieux de l'état d'avancement du projet, des élus de la Région Hauts-de-France et maires de villes concernées ont pris attache avec la CNDP pour s'informer sur l'avancement des procédures avant même la saisine par la maitrise d'ouvrage, seule habilitée à saisir la Commission nationale du débat public.

Dans le cadre de l'étude de contexte, les garants se sont ainsi entretenus avec le Maire de Gonesse, le Président de l'Autorité environnementale, la Présidente de la CCI d'Amiens, la Maire d'Amiens, le Vice-Président en charge des transports de la Métropole d'Amiens, le Directeur général des services auprès de la Mairie d'Amiens, le Maire de Vémars, le Vice-Président en charge des transports de la Région Hauts-de-France, le Maire de Chantilly, le Président de la Communauté d'agglomération Roissy-Pays de France, le Maire de Villeron, le responsable de la Maison de Ville Eco-citoyenneté de Creil., etc...

3. Un dispositif de concertation retenu qui a évolué en cours de concertation

Compte-tenu de l'historique participatif autour de ce projet et des publics concernés, la nécessité d'un dispositif qui se déplace vers le public est apparu pertinent dès l'étude de contexte. Une partie importante du débat devait donc être mobile et très présent dans les gares et lieux de passages et à différents horaires afin de toucher un large public concerné.

- **Un dispositif qui a cherché à prendre en considération l'ensemble des problématiques**

Il est par ailleurs ressorti trois problématiques différentes en fonction de trois zones :

Pour le public directement concerné par le chantier, au-delà du besoin d'échanges sur l'opportunité du projet et l'apport d'informations sur les choix qui ont mené à l'état actuel du projet, il a semblé nécessaire de soulever la question des aménagements liés à la ligne nouvelle : quelles insertions dans le paysage sont prévues ? L'insertion est-elle financée ? Quels sont les besoins et les priorités pour les riverains ?

Pour le public plus large du nord du Val d'Oise et du sud de l'Oise l'enjeu est en priorité de débattre de la mobilité au quotidien et de l'offre de transport quotidien.

Pour le public de Picardie, il a semblé important de traiter des aspects d'attractivité économique et sociale. Il a alors semblé nécessaire, pour une partie des acteurs, que le débat soulève la question du niveau des services potentiellement offerts par la ligne nouvelle : quel temps gagné ? quels seraient les horaires ? A quel tarif ? etc.

Afin que la concertation soit la plus utile possible pour le public et en fonction de ces différences territoriales, les garants ont donc souhaité, au-delà de réunions publiques, de nombreux débats mobiles et au moins trois ateliers thématiques dans ces trois zones géographiques sur les thèmes identifiés.

Le périmètre de la concertation préalable définit les communes dans lesquelles l'affichage réglementaire est obligatoire. Le périmètre choisi pour la concertation préalable concernait 18 communes sur 5 départements et 7 communautés de commune. Certaines communes hors du périmètre ont manifesté leur regret de ne pas accueillir d'événements publics comme cela avait été le cas lors du débat public de 2010.

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

Par décision du 6 novembre 2019, la CNDP validait le calendrier et les modalités de concertation.

- **Un dispositif qui a dû être ajusté dans ses modalités**

Toutefois, lors de la réunion publique à Roissy-en-France le 10 décembre 2020, des critiques ont été émises envers le calendrier, le mois de janvier étant un mois à forte activité. Le besoin de temps pour prendre

connaissance du dossier en détails et pour participer à la concertation est apparu également lors de rencontres avec des élus de Vémars et des élus de Villeron. Ainsi, et compte tenu de la prolongation des grèves dans les transports, la CNDP a décidé le 8 janvier 2020 de prolonger la concertation de 18 jours, jusqu'au 18 février 2020.

- **Un dispositif qui n'a pu faire l'objet d'un cadrage préalable de la part de l'Autorité environnementale**

Dès le début de leur mission, les garants ont exprimé le souhait d'une saisine de l'Autorité environnementale d'un cadrage préalable (article R.122-4 du code de l'environnement). En effet, cette étape leur a semblé importante pour plusieurs raisons :
- garantir que l'ensemble des problématiques environnementales soient bien identifiées pour pouvoir être traitées dans cette nouvelle étape de concertation ;
- permettre de garantir au public une information environnementale de qualité ;
- s'assurer que le périmètre de la concertation couvre la zone d'impact du projet.

La maitrise d'ouvrage n'a pas souhaité répondre positivement à cette requête, arguant du fait que le projet était trop avancé pour un cadrage préalable. Dans un courrier adressé aux garants, elle précisait : ***« Pour être pertinent, il doit être sollicité bien en amont de la réalisation de l'étude d'impact, avant d'engager des études et actions permettant de produire l'étude d'impact du projet, pour apporter une plus-value à la mise au point du projet et de l'étude d'impact..... Le programme d'opération peut être considéré comme stabilisé à ce stade des études (niveau APS). Les enjeux environnementaux sont également bien identifiés. Concernant spécifiquement l'étude d'impact, elle a fait l'objet d'une première version en 2014/2015, actualisée partiellement en 2017....En conclusion, la situation du projet Roissy Picardie (conception avancée après plusieurs étapes de concertations et études, programme d'opération défini) ne correspond pas du point de vue du maître d'ouvrage à un cas où une demande de cadrage préalable parait pertinente ou s'inscrivant dans les orientations définies par l'Ae-CGEDD en la matière. »***

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

LE DISPOSITIF ET SON DEROULEMENT

Le dispositif de la concertation est acté par la Commission nationale du débat public lors de la plénière du **6 novembre 2019** et se décline de la manière suivante :

- calendrier : lundi 2 décembre 2019 au vendredi 31 janvier 2020,
- un site internet dédié,
- des moyens d'expression complémentaires : adresse mail, carte T,
- deux réunions publiques dans le périmètre de concertation : à Creil, le 3 décembre et à Roissy-en-France, le 10 décembre 2019,
- trois ateliers thématiques : à Vémars, le 14 janvier, à Amiens, le 21 janvier et à Fosses, le 28 janvier 2020,
- onze débats mobiles répartis en Île-de-France et Hauts-de-France.

Dès le 5 décembre 2019, soit trois jours après le lancement de la concertation, le trafic ferroviaire SNCF a été fortement perturbé par un mouvement de grève qui s'est prolongé jusqu'au mois de janvier 2020.
D'autre part, au cours de la réunion publique du 10 décembre 2019 à Roissy-en-France, plusieurs points de controverse ont apparu. Ainsi, les modalités de concertation ont été évoqués le manque de communication autour de cette nouvelle phase de concertation, la publicité tardive de la réunion publique, le calendrier de la concertation en période électorale et s'échelonnant sur les fêtes de fin d'année. Par ailleurs, les garants ont constaté que l'appréhension de plusieurs thématiques (enjeux de mobilités sur le territoire du nord-est du Val d'Oise, aménagements liés à la réalisation de la ligne nouvelle, entre autres) devaient être approfondie.

Dans ce contexte, les garants ont demandé au maître d'ouvrage, SNCF Réseau, de

- envisager une prolongation de la concertation préalable jusqu'au 18 février 2020
- redéfinir les ateliers thématiques en réunions thématiques autour de trois points :
  - l'attractivité du projet pour le territoire à Amiens
  - les enjeux de mobilité pour le territoire à Fosses
  - le projet et ses aménagements à Vémars
- prévoir l'intervention d'institutionnels au cours des réunions thématiques.

La Commission nationale du débat public lors de la plénière du **8 janvier 2020** a acté ces modifications apportées aux modalités de la concertation. Ce prolongement du calendrier a nécessité le renforcement de « l'équipe de garants ». La CNDP a désigné Michel Riou, comme garant.

Finalement, le dispositif de concertation mis en place est le suivant :

- calendrier : lundi 2 décembre 2019 au mardi 18 février 2020
- un site internet dédié
- des moyens d'expression complémentaires : adresse mail, carte T
- deux réunions publiques dans le périmètre de concertation : à Creil, le 3 décembre et à Roissy-en-France, le 10 décembre 2019
- trois ateliers thématiques : à Amiens, le 21 janvier , à Fosses, le 28 janvier et à Vémars, le 4 février 2020
- treize débats mobiles répartis en Île-de-France et Hauts-de-France.

Ce dispositif a dû être accompagné de mesures de publicité, règlementaires et complémentaires

Supports de communication	Diffusion
Affiches	Dans les 18 communes du périmètre de la concertation : • pour annoncer la concertation : remises en mairie les 13 et 14 novembre 2019 • pour annoncer la prolongation de la concertation : remises en mairies les 14 et 15 janvier 2020
Parutions dans la presse	Insertion presse réglementaire les 16 novembre 2019 et 15 janvier 2020 dans 3 journaux : Le Courrier Picard (Oise et Somme), Le Parisien (Oise et Val d'Oise), Aujourd'hui en France
Communiqués de presse	27 novembre : lancement d'une nouvelle étape de concertation 14 janvier : prolongation de la phase de concertation
Réseaux sociaux	Campagne Facebook sponsorisée ciblée Creil du 29 novembre au 3 décembre, en vue de la réunion publique du 3 décembre 2019 Campagne Facebook sponsorisée ciblée Amiens, Creil, Compiègne, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly, Survilliers/Fosses/La Chapelle –en-Serval du 11 au 18 février 2020

LA MOBILISATION

Environ **1 438** personnes au total se sont déplacées lors des évènements publics.

- **Réunions publiques : 153 participants**

  A Creil, le 3 décembre 2019 : 110 participants

  A Roissy-en-France, le 10 décembre 2019 : 43 participants

- **Réunions thématiques : 324 participants**

  Sur les enjeux d'attractivité du territoire, à Amiens, le 21 janvier 2020 : 56 participants

  Sur les enjeux de mobilités dans le Val d'Oise, à Fosses, le 28 janvier 2020 : 152 participants

  Sur la ligne nouvelle et ses aménagements, à Vémars, le 4 février 2020 : 116 participants

- **Débats mobiles : 1 069 participants**

  13 débats mobiles organisés, notamment, à Amiens, en Picardie (Creil, Chantilly/Gouvieux, Compiègne) et dans le Vald'Oise (Goussainville, Survilliers - Fosses, Gare CDG 2 TGV Roissy)

- **Intervenants institutionnels ayant participé aux réunions thématiques**

  Région Hauts-de-France, Agences d'urbanisme ADUGA/Oise les Vallées, Amiens Aménagement, Ile-de-France Mobilités, Conseil Départemental du Val d'Oise

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- **Zones de mobilisation**

Après analyse qualitative de l'ensemble des contributions et au regard du périmètre de concertation pré-défini, les garants ont observé plusieurs zones de mobilisation :

1. une zone où sera réalisée la ligne nouvelle. La mobilisation a été très forte, comme dans les communes de Vémars et de Villeron. Les participants, nombreux aux évènements publics, ont fait part d'inquiétudes liées aux impacts environnementaux du projet, et plus particulièrement les nuisances sonores.

2. une zone particulièrement préoccupée par les offres de services (plage horaire, fréquence des trains, gares desservies, tarification). De nombreux avis émanent, notamment, des usagers actuels des transports en commun de cette zone : Creil, Montataire, Pont Saint Maxence,Chantilly/Gouvieux, Survilliers/ Fosses, Compiègne. A noter que beaucoup de participants, dans cette zone, ont demandé des dessertes supplémentaires (Orry-la-Ville, Clermont, entre autres) ou le maintien de la desserte bus existante (Creil- Senlis – Roissy).

3. une zone favorable à la réalisation de ce projet et où la mobilisation a été plus faible. La thématique principalement abordée est la liaison ferroviaire Roissy – Picardie, élément d'attractivité et de développement social et économique du territoire amiennois.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION / CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS

Le droit à la participation du public aux décisions ayant un impact significatif sur l'environnement se traduit par la possibilité pour chacun d'interroger le maître d'ouvrage ou d'émettre un avis argumenté sur le projet et d'obtenir en retour une réponse argumentée.

Il ne s'agit pas ici de résumer l'ensemble des échanges qui se sont tenus, mais d'effectuer une « cartographie des arguments », c'est-à-dire de mettre en lumière les principaux arguments échangés pendant le temps de la concertation afin :

- d'éclairer le décideur,
- d'identifier les arguments ou interrogations du public qui n'ont pas obtenu de réponse ou nécessitent des précisions de la part du maître d'ouvrage ou des pouvoirs publics.

Afin de respecter au mieux le principe d'équivalence de traitement, les garants s'en tiennent au corpus de données exprimé dans le cadre réglementaire de la concertation préalable et mis en ligne sur le site de la concertation (compte-rendus de toutes les réunions publiques, avis en ligne, etc.).

La logique de la participation n'étant pas celle de la représentation, tous les arguments ont la même valeur et méritent une égale attention, quel que soit le statut de la personne qui les porte.

Les garants ont identifié quatre thèmes majeurs présents tout le long de la concertation et qui forment le plan de cette cartographie des arguments :

- projet et ses aménagements ;
- enjeux de la mobilité sur le territoire ;
- offre de services;
- enjeux socio-économiques du projet sur le territoire.

A. LE PROJET ET SES INCIDENCES

Au cours de la concertation, le public a,déposé des contributions qui portaient principalement sur les aménagements du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et ses impacts.

1. Les équipements

Les équipements qui ont fait l'objet de débat ont été la passerelle de la gare de Fosses-Survilliers ou des parkings de rabattement**.**

- **La passerelle en gare de Survilliers-Fosses**

Le dossier de concertation indique que le projet comporte **une passerelle en gare de Fosses-Survilliers** à ce jour non couverte par un protocole de financement. Elle est prévue avec ascenseurs pour personnes à mobilité réduite et son coût est estimé à 13 M€.

Le public s'est interrogé à Fosses, lors de la réunion publique thématique sur l'enjeu des mobilités, : ***« ….Il faut pour cela que le projet soit gagnant- gagnant et pas uniquement pour les picards. Le fait d'accorder la priorité à la passerelle ou d'étudier le retournement en gare de Survilliers-Fosses serait pour cela des signaux positifs » ; « Pascal DOLL, Vice-président transport de la CARPF….. interroge SNCF Réseau sur le prix de la passerelle indispensable au projet. Il souhaite que le projet débute par les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avant de réaliser la ligne….. ».***

Le maître d'ouvrage, quant à lui, a précisé que le projet prévoit bien les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la passerelle permettant l'accès aux quais et l'interconnexion avec le RER D (le financement de celle-ci - qui ne représente que quelques pourcents du coût d'investissement - sera à obtenir dans les phases ultérieures de mise au point du projet).

A Creil, lors de la réunion publique, a été abordée la réalisation d'une passerelle en gare de Creil, qui n'est pas prévue dans le dossier de concertation : ***« Il existe un projet de passerelle qui enjamberait les voies et permettrait d'avoir 2 accès voyageurs en gare de Creil. Qui doit financer ce projet ? »***
La maitrise d'ouvrage a répondu sur ce point : ***« Le projet "Gare cœur d'agglo", porté par l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO), envisage une passerelle piétonne enjambant l'ensemble du faisceau ferroviaire et permettant ainsi l'accès à la gare depuis Nogent-sur-Oise. Une étude préliminaire de ce projet doit être lancée en 2020 ».***

- **Les parkings de rabattement**

Les voyageurs des villes desservies par une liaison ferroviaire ne sont pas exclusivement des riverains immédiats des gares. Ces gares offrent des possibilités de parkings de rabattement (voitures et 2 roues) qui semblent souvent proches de la saturation.
Un participant remarque que « ***Le parking de la gare de Fosses a été agrandi car saturé, il risque de saturer à nouveau, prévoir donc un agrandissement…*** ». Pour un internaute : « ***Il faudra vraiment prévoir des parkings dès sa mise en service à côté des gares (Creil, Gouvieux,...)… ».***

Par ailleurs, des demandes d'élus ou d'habitants de Senlis qui pourraient utiliser les dessertes de Chantilly ou de Fosses éloignées de distances presqu'équivalentes à celle d'Orry (non prévue) ont été formulées et confortent les demandes sur la capacité du parking d'Orry dont ils ont participé au financement.

SNCF Réseau, maître d'ouvrage a apporté une réponse : ***« ceux-ci relèvent d'autres programmes, à mener en cohérence, à l'initiative des acteurs des territoires, afin que les territoires desservis bénéficient des améliorations des services ferroviaires. Le soutien apporté au projet et les engagements forts déjà pris pour sa réalisation permettent de penser que ces actions seront poursuivies pour que les territoires desservis bénéficient pleinement des améliorations des services ferroviaires. »***

2. Les incidences environnementales et sonores du projet

- Concernant le Climat, empreinte carbone, pollution de l'air : l'impact du projet sur ces thèmes apparait dans le débat sous deux principales formes, soit cité seul dans les arguments des participants, soit cité en

argument complémentaire, en appui d'autres arguments. L'avantage de l'utilisation du train sur la voiture du point de vue du climat a été soulevé lors des discussions. Par exemple, pour un intervenant à la réunion de Fosses : ***« Les gens qui aujourd'hui prennent leur voiture pourraient se reporter sur ce futur axe, même occasionnellement et ça, c'est moins d'émissions de CO2 » ;*** pour un intervenant à Compiègne: ***« A l'heure où l'on nous parle H24 d empreinte carbone, je suis prêt à abandonner ma voiture au profit du train ».*** La pollution est souvent citée *« ….nous sommes contraints régulièrement d'utiliser nos voitures. Cela s'avère au fil des années de plus en plus problématique à la fois pour nous (bouchons de plus en plus fréquents, durées de parcours de plus en plus longues, risques, vignettes crit'air...) et pour les agglomérations que nous fréquentons (nous contribuons à engorger la circulation, nous générons une importante pollution … »* La pollution de l'air est souvent associée à crit'air, aux agglomérations ou aux réseaux routiers saturés.

- Concernant la biodiversité : Certains participants ont exprimé leur préoccupation concernant des impacts sur la biodiversité des aménagements des territoires. ***« La protection de la faune et les continuités forestières constituent notre environnement. Elles sont déjà menacées par l'extension de l'aéroport de Roissy. Ce projet de barreau Roissy-Picardie qui ne présente aucun intérêt pour les populations locales aggraverait la situation de manière désastreuse ».*** Pour limiter ces impacts sur la faune notamment, il a été demandé de prévoir des ponts et de tunnels : ***« merci de prévoir des tunnels ou des ponts pour le passage de ce qu'il restera de faune dans le secteur ?*** *».* La question de la mise en place de de la mise en place de haies et les questions de maintien de l'entretien des corridors pour la faune ont également été soulevées lors de la réunion publique tenue à Roissy en France.

- Concernant les trames bleues et vertes : Les participants ont également soulevé la question des trames vertes et bleues sont définies dans les schémas directeurs d'aménagement. Ainsi, la Ligue de Protection des Oiseaux IDF *a soulevé le* ***« 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…. Le fonctionnement des continuités écologiques de la Chevêche d'Athéna entre l'Est du Val-d'Oise et Nord de la Seine-et-Marne serait donc fortement impacté avec ce projet ferroviaire. A noter également la présence à Vémars de l'Effraie des clochers toute aussi impactée par la disparition de son habitat et sa très forte mortalité face aux collisions routières et ferroviaires comme la Chevêche d'Athéna ».***

A ces différents éléments, la maitrise d'ouvrage a répondu que ***« de nombreux ouvrages sont prévus afin d'assurer la continuité des corridors écologiques, si nécessaire la reconstitution de milieux...les mesures prévues seront proposées dans leur principe dans l'étude d'impact, pièce essentielle du dossier d'enquête publique ; elles seront détaillées dans la procédure d'autorisation environnementale qui interviendra ultérieurement (au titre des impacts hydrauliques, milieux naturels/faune -flore, défrichement...et comprendra une nouvelle enquête publique). A la traversée du bois d'Argenteuil par exemple, la continuité du corridor sera assurée par la création d'un passage inférieur – sous la ligne en remblai dans ce secteur - dit mixte (rétablissement de chemin forestier + passage de la faune) au sein du boisement. La conception fine de l'ouvrage sera affinée lors des études détaillées en vue de son efficacité optimale : longueur de franchissement par la faune minimisée, avec des abords végétalisés, ouverture minimale de 12 mètres et sol non imperméabilisé. Ce passage sera également utilisé par la petite et moyenne faune. Une buse au droit de la lisière du bois d'Argenteuil et du bassin d'écrêtement complétera le dispositif en faveur de la petite faune ».***

- Concernant les nuisances sonores : Les contributions relatives aux impacts sonores subis ou prévisibles ne manquent pas. Certaines d'entre elles portent sur la ligne actuelle qui verra des augmentations de trafic, sur le tronçon nouveau entre Villeron et Vémars et sur les élargissements possibles des plages horaires. Sur la ligne actuelle, un participant de Chantilly s'inquiète de l'augmentation du passage des trains sur le niveau sonore : ***«Le niveau sonore au passage des trains est élevé (impossible de se parler dans la rue devant chez moi quand le train passe). Le passage du pont au-dessus de la rue de Gouvieux est un point majeur de nuisance sonore (et visuelle) ».*** Il demande alors ***« 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 (notamment rue d'Orgemont et rue André) ».***
  Pour un riverain de La Chapelle en Serval, la question soulevée est celle des garanties contre le bruit : «***Dans le projet, il est mentionné que les premières habitations touchées sont situées à plus de 600 mètres. Or, sur le territoire de La Chapelle en Serval, les habitations situées à proximité de la ligne ferroviaire sont CLAIREMENT situées à bien moins de 600 mètres (résidence de la Riolette notamment). Quelles sont les garanties apportées aux résidents ? y aura-t-il des aménagements anti-bruit? »***
  Concernant le bruit autour du nouveau tronçon, une participante à la réunion de Vémars a soulevé la problématique de l'accumulation des bruits : ***«Je n'ai absolument pas envie d'avoir encore une ligne de TGV qui passe dans la commune. Vémars serait alors encerclée de TGV et par les airs avec les avions. Quand certains d'entre nous avons fait le choix d'habiter la commune nous l'avons accepté avec ses bruits mais sûrement pas pour en avoir de nouveau… ».***
  La réduction de la vitesse pour réduire les emprises nécessaires au projet dans l'hypothèse d'un tunnel a également été évoquée lors de la réunion thématique de Vémars. D'autre part, la question de la nuisance sonore d'un train en remblai a été soulevée : ***«Comment arrêter la nuisance sonore d'un train, au niveau de Vémars, lorsque le train roule sur un remblai ? »*** Enfin, concernant les extrémités des plages horaires, un participant de la réunion publique de Villeron a formulé la demande que ***« les études acoustiques et les protections en découlant prennent en compte que le bruit d'un train à 4h30 du matin n'est pas ressenti de la même manière qu'à 6h et le calcul du nouveau budget engagé ».***

A ces interventions sur les nuisances sonores, la maitrise d'ouvrage a apporté les éléments de réponse suivants : ***« le projet n'est pas conçu comme un projet de ligne à grande vitesse : les trains à grande vitesse et les TER qui l'emprunteront circuleront à 160 km/h, vitesse correspondant à celle pratiquée sur la ligne existante vers Amiens ; la plus grande partie des circulations concernent les transports du quotidien, avec l'objectif de contribuer à renforcer la part des transports en commun dans la desserte du pôle de Roissy ; le tracé proposé pour la ligne nouvelle s'écarte largement des secteurs urbanisés ou en projet de Vémars et Villeron (habitations les plus proches à plus de 600 mètres) ; les impacts identifiés en gare de Survilliers – Fosses feront l'objet de protections.Une solution en tunnel a été écartée pour des raisons économiques, compte tenu des surcoûts très importants qu'elle représenterait par rapport au projet élaboré. »***

Les dispositions générales suivantes relatives au bruit ont, également, été indiquées : ***« SNCF Réseau respecte scrupuleusement la réglementation dans ce domaine. Celle-ci prend en compte la sensibilité des secteurs (milieu calme ou bruyant), le type de ligne ferroviaire et définit les seuils réglementaires à ne pas dépasser,***

avec une obligation de résultats associée. La réduction de l'impact sonore est un élément déterminant pour le choix du tracé. Dans le cadre de l'obligation de résultats, des contrôles sur sites sont réalisés après la mise en service de la ligne, pour vérifier la conformité des niveaux sonores aux seuils en vigueur. Ces mesures sont effectuées par des bureaux spécialisés indépendants, sous le contrôle des principaux acteurs (Services de l'État, associations…) réunis au sein d'une commission de suivi du projet. Des protections supplémentaires devront alors être réalisées si les contrôles démontrent que les seuils de bruit sont dépassés malgré les protections en place. »

B. LES ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE

Le thème des enjeux de mobilité sur le territoire concerné par le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et, plus particulièrement, le nord du Val d'Oise correspondait à un sujet pressenti lors de la phase de préparation de la concertation préalable et était libellé ainsi dans le dossier de concertation : ***«les enjeux de mobilité au Nord de l'Ile-de-France, et notamment les mesures prévues pour son amélioration pour le Val d'Oise et l'accessibilité à la plateforme de Roissy. ».***

En effet, dès 2007, le projet est considéré comme une liaison ferroviaire globale Roissy-Picardie et le dossier mentionne l'objectif poursuivi alors : ***« Le maillage du réseau ferroviaire obtenu en connectant le réseau à grande vitesse et le réseau des lignes existantes au Nord de Paris permet ainsi de combiner le développement de services plus performants sur longue distance (par des missions à grande vitesse prolongées jusqu'à Amiens ou en correspondance à Roissy TGV) et l'amélioration des transports du quotidien. »***.

Aujourd'hui, le maître d'ouvrage rappelle, d'une part, les éléments qui définissent la problématique des mobilités sur ce territoire : ***«Le Sud des Hauts-de-France (anciennement région Picardie) et le Nord de l'Ile-de-France sont maillés par un réseau d'infrastructures ferroviaires dense. Avec plus de 18 millions de déplacements par an, les flux ferroviaires entre le Sud des Hauts-de-France et l'Ile-de-France sont intenses. Ils représentent près de 90% de l'ensemble des flux ferroviaires entre ce territoire et toutes les régions françaises ».***

D'autre part, il présente le projet comme une contribution au développement de la politique d'aménagement du territoire : « ***enjeu majeur pour faire face à la congestion routière »*** ; ***«moyen d'amélioration des conditions de déplacements en premier lieu pour les habitants des territoires situés au nord-ouest et à l'ouest de Roissy ».***

Tout au long de la concertation, cette thématique des enjeux de mobilité sur le territoire a été soulevée par un public très large et dans sa globalité : l'ensemble des mobilités existantes sur ce territoire ont été interrogées (ligne Paris-Amiens, ligne TER Paris-Creil, RER D, réseau routier, bus,…). A travers l'ensemble des contributions du public, les arguments émis dressent un constat (celui de la dégradation des mobilités sur le territoire), et formulent une demande (celle d'une amélioration du transport du quotidien) et portent une appréciation différenciée sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

1. Un constat de dégradation des modes de transports sur le territoire

L'analyse des contributions fait apparaître des critiques qui concernent l'ensemble ou chaque mode de transport proposé ou utilisé sur l'ensemble du territoire amiénois, de l'Oise et nord du Val d'Oise. A Fosses, au cours de la réunion publique thématique portant sur les enjeux de mobilité, un élu « ***regrette qu'aujourd'hui la desserte du territoire ne soit pas satisfaisante, malgré toutes les solutions proposées : le RER D fonctionne de façon catastrophique (ponctualité, sécurité, propreté...), en gare TGV à Roissy un système de verbalisation automatique à l'arrêt minute rend l'acheminement compliqué, le prix du RER B pour rejoindre Paris est excessif, les voies de circulations routières sont surchargées... La mobilité sur le territoire est donc selon lui dans un état catastrophique. »***

- Concernant le trafic routier : ***« l'A1 est saturée, bondée de poids lourd, dangereuse »*** ; ***« l'autoroute A1 est déjà extrêmement empruntée » ; « Habitant Saint-Witz depuis 1984 ,ai assisté à une dégradation significative des conditions de circulation(que ce soit par route ou par transports en commun) pour me rendre à Paris ou à l'aéroport CDG, »***
- Concernant la ligne ferroviaire Paris-Amiens : ***« l'axe Amiens-Paris se dégrade régulièrement malgré les travaux réalisés ces dernières années. » ; « la qualité de service sur la ligne existante, qui est atroce : trains quasiment toujours en retard, remplis de monde, et vétustes » ; «des embouteillages dantesques et des nuisances jour et nuit parce que le réseau vieux de 50 ans est maintenant complètement sous dimensionné par rapport au trafic. » ; « La SNCF n'est PAS CAPABLE d'assurer la simple liaison Amiens-Paris en 1h, en respectant les horaires, les voyageurs voyagent dans des trains sales, toilettes fermées,puants et sans eau, trains dans chauffage ou clim en plus de payer des prix exhorbitants par mois, des trains supprimés ou retardés de 2h souvent sans explications. »***
- Concernant la ligne TER Paris-Creil : ***« nous avons des retards reguliers pour aller sur paris ou repartir de paris. les trains sont courts et il y a peu de places » ; «Coucou entretenez d abord la ligne amiens creil !!! Mettez nous des trains à l heure !!! » ; «Les trains en heure de pointe sont surchargés » ; «Il faut davantage de trains sur cette ligne avec Paris »***
- Concernant la ligne RER D : ***«La ligne D est toujours en retard et reste Jusqu'à maintenant très mal desservie » ; «Lorsque la ligne D connait des perturbations ce qui est malheureusement très fréquent, seuls les trains à destination d'Orry la Ville en supportent les conséquences, ceux à destination de Villiers le Bel et de Goussainville étant maintenus. » ; « la situation des transports à Survilliers-Fosses ne cesse de se dégrader: à la gestion catastrophique du RER D »*** ; pour le Conseil départemental de la Seine-et-Marne : ***« les impacts de ce projet sur le fonctionnement du RER D, qui demeure la ligne de RER la moins fiable avec un taux de ponctualité déplorable à 86%, épuisant le quotidien des usagers. »***
- Concernant les réseaux de bus (BHNS ou non) : ***«nous n avons pas de bus le dimanche » ; « à la gestion catastrophique du RER D s'ajoute l'insuffisance de desserte et de fréquence des bus de rabattement pour les habitants des communes non desservies par le RER » ; «Il faut plus de bus N143, les employés arrivent en retard car le service n'est pas bon » ; «Sur la ligne 9501 entre Fosses et la plateforme, plusieurs habitants mettent en avant des difficultés d'exploitation et un temps de parcours pouvant atteindre 1 heure au lieu de 40 minutes » ; «Un habitant de Saint-Witz, usager du bus 95.01, regrette la fréquence insuffisante de ce bus et demande s'il serait envisageable de faire circuler des bus moins***

longs mais avec une fréquence plus importante. » ; «Le bus R2 ne sont pas en cohérence avec les horaires de train et du collège. »

- Concernant la desserte de la plateforme aéroportuaire : *Val d'Oise Environnement «Sur l'enjeu de mobilité sur le territoire il considère que le débat porte d'une part sur le RER D (et le besoin d'aller vers le Sud), c'est pour lui la priorité, et d'autre part sur l'accès à la plateforme aéroportuaire. Pour l'accès à la plateforme, il estime que le mode ferré n'est pas nécessairement la meilleure façon d'y répondre. »*

2. Une demande expresse d'améliorer les transports du quotidien

- Concernant la ligne Paris-Amiens : lors de la réunion publique sur l'attractivité du territoire, *« Alain GEST ajoute sur la question de la ligne Amiens-Paris qu'Amiens Métropole attend une forte amélioration du service, indépendamment du projet Roissy Picardie, et ce dès le court terme »*
- Concernant le RER D : *«il faut essayer d'améliorer la ligne D du RER », « La ligne D doit être améliorée : Plus de trains sur la ligne entre Orry et Goussainville, plus de régularité, ce sont toujours les trains d'Orry qui sont annulés. », « moi il y a autre chose à faire avec cet argent, comme faire en sorte que le RER D fonctionne bien.» ; « Améliorer la fréquence des TER, il n'y a pas de solution alternative quand un problème survient sur la ligne actuelleIl faut plus de trains et en meilleur état » ; « Un habitant de Fosses, usager du RER D, explique souhaiter des améliorations rapides et non pas aux échéances présentées » ;* pour Val d'Oise Environnement : *« La demande des habitants de l'Est du Val d'Oise s'est clairement exprimée lors des réunions de concertation portant sur le sujet : amélioration de la desserte en radiale du RER D et renforcement des dessertes bus (extension des plages horaires, fréquence, création de lignes de transport à la demande type Filéo… » ;* la Société des Amis des Forêts : *« demandons, en contre proposition, que la priorité soit donnée à l'amélioration des conditions de circulation sur le RER D entre Creil et Paris Nord (Fréquences des trains, respect des horaires, retournements Nord afin de desservir les gares situées au Nord de Goussainville en particulier aux heures de pointe, sécurité) »*
- Concernant l'enjeu des mobilités sur le territoire : le Conseil départemental de la Seine-et-Marne *« demande que le projet Nextéo sur le RER B et le RER D soit prioritairement intégré au Comité des travaux de l'axe Nord. Je souhaite que la SNCF étudie la mutualisation des travaux de l'ensemble des projets pour limiter la gêne aux usagers aux heures de pointes de la semaine » ;* le Conseil départemental du Val d'Oise *« requiert de l'Etat une desserte prioritaire du corridor aéroportuaire grâce à la ligne 17 du Grand Paris Express, aux trois lignes de transports en commun à haut niveau de service du Grand Roissy, à l'arrêt de la ligne H à Saint-Denis Pleyel et au prolongement du tramway T5 à Garges-les-Gonesse » ;* pour la FNAUT Île-de-France : *« il n'est pas envisageable que les ressources humaines nécessaires aux opérations déjà programmées en Ile-de-France soient dévoyées vers un nouveau projet... »*

3. Une appréciation différenciée du projet Roissy-Picardie

Des internautes se sont exprimés sur le projet en ces termes : *« Le projet est nécessaire pour un meilleur maillage du territoire », « le projet est nécessaire pour notre région, c'est génial s'il arrive à terme ! », «excellente initiative. Aujourd'hui, pour se déplacer de Fosses Survilliers à Roissy, il faut aller jusqu'à Paris et ensuite direction Roissy, environ 1h30 de temps de trajet. » ; «Le projet est une réelle opportunité, un gain de temps, un désengorgement de Paris Nord, plus de possibiliités pour la Picardie de prendre des TGV vers le sud sans passer par Paris. En privilégiant les transports en commun, c'est une aubaine pour les travailleurs de Roissy CDG (moins de voiture). Il est aussi important de faciliter l'accès au travail por des personnes d'Ile-de-France n'ayant pas le permis et de favoriser le décloisonnement des régions ».*

La Région Hauts-de-France considère : *« en matière de mobilité durable, la réalisation du barreau Creil-Roissy représente une alternative forte à l'augmentation des trafics routiers et de la saturation des réseaux.. ». P*our l'Agglomération de Compiègne : *«la réalisation de cette infrastructure .. aura un retentissement direct sur la mobilité quotidienne des nombreux actifs allant à Roissy et pourrait avoir un effet accélérateur pour apaiser le quotidien très contraint des nombreux autres habitants se rendant quotidiennement à Paris ».* Enfin pour ADP : *« L'ouverture d'une nouvelle desserte vers Amiens est intéressante dans un contexte où le développement de l'intermodalitéair-fer doit rester un objectif prioritaire ».*

Toutefois, des contributions s'inquiètent, mettent en exergue les impacts éventuels et négatifs du projet et formulent des demandes :

- la prise en compte du projet NexTEO et « Axe Nord » : la FNAUT Ïle-de-France *« soutient le principe d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie dont nous approuvons les objectifs ...le réseau francilien et en particulier son « axe Nord » dans lequel s'insérera la liaison Roissy-Picardie est l'objet d'une vaste opération de remise à niveau menée concomitamment avec d'autres projets majeurs comme le Charles de Gaulle Express ou le Grand Paris Express. » ;* pour Île-de-France Mobilité : *« l'accélération à 2025 du projet Roissy-Picardie...mettra en difficulté le projet NexTEO ...le fret ferroviaire pourrait lui aussi être impacté » ;* le Conseil départemental du Val d'Oise : *« INTERPELLE l'Etat sur les conséquences de la mise en service de la liaison Roissy-Picardie en 2025 pour l'ensemble des transports ferrés qui empruntent l'axe ferroviaire Nord parisien »*
- la maintien de la modernisation du RER D : pour la Chambre du Commerce et de l'Industrie Île-de-France *« il est indispensable que soient respectés les engagements de modernisation des trains (RER Nouvelle Génération avec rames à double étage) » ;* à Roissy à France, lorsde la réunion publique, le Président de la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France *« met en avant le fait que la Présidente de la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE, lui 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. Il dit qu'il faut être clair sur ce point comme sur le sujet du financement et des 5% manquants à ce jour »*
- la prise en compte de la localisation des emplois de la plateforme aéroportuaire : lors de la réunion publique de Fosses, le Maire de Survilliers et vice-président de la CARPF, *« rappelle que 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 selon lui de passer au milieu des zones d'activités, ce qui n'est pas le cas du projet. »

- le maintien ou développement des dessertes bus : pour la CCI ïle de France, il ***« devrait être également prévue une offre de rabattement en bus vers la gare de Survilliers-Fosses avec des horaires adaptés... » ;*** une élue de Senlis, explique que ***« Senlis comporte plus de 1000 personnes actives qui travaillent sur la plateforme de Roissy. Étant donné qu'il n'y a pas de gare à Senlis, elle met en avant sa crainte de voir la ligne de car régional N°40 être supprimée. Il est selon elle essentiel de la maintenir voire de la renforcer. En réponse à une question, elle indique cette ligne circule entre 4h le matin et minuit, que la ligne est saturée et que des comptages sont actuellement en cours. Elle regrette qu'il n'y ait pas eu de diffusion de l'information vers Senlis. »***
- A la réunion publique de Vémars, un représentant de Val d'Oise Environnement explique que ***pour lui, le projet n'est pas un projet d'évolution durable mais relève du cauchemar. Il faut pour lui une robustesse de toutes les lignes du bassin de vie concerné, il faut se poser davantage la question de l'intermodalité des systèmes de transport, entre les lignes, mais également avec les circulations douces. »***

Tout au long de la concertation, des réponses ont été apportées aux contributions du public, par plusieurs intervenants :

le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, précise que « ***le projet a été classé dans les priorités dans le cadre des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures (rapport de janvier 2018, établi en préparation de la loi d'orientation des mobilités). Sa réalisation ne remet pas en cause les très importants programmes en cours de mise en œuvre sur le réseau existant par les pouvoirs publics, afin d'améliorer les conditions de mobilité au nord-est de la région parisienne, ou l'accès au pôle de Roissy pour d'autres territoires … Ces travaux sont coordonnés dans le cadre notamment de « Paris Nord 2024 » avec un comité de coordination Axe Nord présidé par le Préfet de région Ile-de-France et associant les grandes collectivités : la planification des travaux de Roissy-Picardie sera examinée dans ce cadre afin que l'Etat et les collectivités territoriales des Hauts-de-Farnce et Ile-de-France partagent ensemble les orientations à prendre et le choix du meilleur séquencement des projets. Ces travaux peuvent être source eux-mêmes de contraintes immédiates pour les voyageurs mais l'objectif est bien d'améliorer fortement la qualité de service dans les prochaines années. »*** et ***« Concernant la ligne existante Paris-Creil-Amiens, l'amélioration de la qualité de service sur la ligne est une priorité forte pour la SNCF, avec des actions prévues dans plusieurs domaines, 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), une réflexion sur l'évolution - en concertation - de la structure de l'offre ferroviaire. A noter que la ligne fait par ailleurs l'objet d'importants projets de modernisation »***

mais aussi, au cours de la réunion publique de Fosses, ayant pour thème « les mobilités sur le territoire », Île-de-France Mobilités et le Conseil départemental du Val-d'Oise pour les grands projets de transports en commun pour l'Est du Val-d'Oise.

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.

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'efficience du maillage.

C. L'OFFRE DE SERVICES

1. Les dessertes prévues par le projet et des demandes d'arrêts formulées par le public

Des usagers actuels ou potentiels, habitant dans ou près de villes traversées par les rames annoncées, ont formulé la demande que des arrêts soient prévus dans leurs villes. Par exemple, pour un participant, un arrêt aurait des avantages notamment pour les habitants de Beauvais : ***« Je vois qu'aucun projet d'arrêt est prévu sur la gare de Clermont de l'Oise, ce serait pourtant très intéressant de nombreuses personnes travaillent sur Roissy, et la gare de Clermont draine les habitants de Beauvais ».***

Cela permettrait, selon un autre participant, à des habitants du Clermontois, du Beauvaisis et du Plateau picard ***« d'avoir recours au train en venant à Clermont, allégeant ainsi leur empreinte carbone et leurs frais de transport ».***
Selon la maitrise d'ouvrage, les protocoles signés mai 2017 prévoient un examen de ces points lors des étapes ultérieures ; ***« les études seront alors à mener avec la Région Hauts de France, autorité organisatrice des transports »***

D'autres participants demandent un arrêt à la gare d'Orry-la-Ville, à ce titre, ils signalent l'existence d'un parking : ***«Orry est la seule gare disposant d'un énorme parking extensible et desservant tout le secteur. En l'absence d'arrêt à Orry, je continuerai à aller en voiture à Roissy, Chantilly et Survilliers, étant si peu accessibles »***
Concernant un arrêt à Orry, la maitrise d'ouvrage a répondu que ***« La desserte d'Orry-la-Ville n'est pas prévue dans les protocoles de mai 2017 actant les dessertes prévisionnelles liées à la réalisation du barreau ferroviaire (schéma arrêté avec la préoccupation de concilier les enjeux de desserte des territoires jusqu'à Creil, Amiens et Compiègne, et la capacité de ces lignes déjà très fréquentées) ; les études de trafic mentionnées dans le dossier de concertation, avec des résultats encore intermédiaires (en page 28) et des compléments qui seront apportés dans le dossier d'enquête publique, sont nécessairement basées sur ces accords et la politique d'arrêts qui y figure. A noter que ces schémas de desserte sont susceptibles d'évolutions ultérieures, d'ci la mise en service puis au-delà en fonction des décisions relevant de l'Autorité organisatrice des mobilités, à savoir la région Hauts-de-France. La gare d'Orry-la-Ville bénéficie à la fois d'arrêts de lignes du réseau TER Hauts-de-France ainsi que du RER D, qui pourront permettre des correspondances vers les liaisons empruntant la ligne nouvelle Roissy Picardie, par ex en gare de Survilliers-Fosses ».***

Si les arrêts à Clermont sont principalement sollicités pour le TER une demande a aussi été faite **pour un arrêt TGV :** ***«un arrêt du TGV sur Clermont pour drainer le nord, l'ouest et l'est du département de l'Oise. Clermont est au centre du département et comprend une gare très utilisée. Elle est également desservie ou proche des axes routiers est/ouest (RN 31, accès A16) et Nord/sud (A1) » .***

2. La plage horaire

- Concernant les déplacements au quotidien : Les observations recueillies notamment auprès des personnels travaillant sur le site du terminal T2 de Roissy, personnels des compagnies aériennes (comptoirs, enregistrements, personnels naviguant…) ceux d'aéroport de Paris (personnels de piste, carburants, …) agents des douanes, de la sécurité et autres, mettent en avant leurs horaires de travail. Beaucoup sont en horaires postés : ils arrivent avant 5 ou 6 h le matin ou repartent tard le soir. Les plages horaires que le projet propose à ce jour ne leur conviennent pas. L'offre n'est adaptée que pour « les administratifs » dont les déplacements se font dans les horaires dits de bureaux.

  Par exemple, pour un intervenant, « ***le service doit correspondre au maximum aux horaires des personnes travaillant à Roissy. Le service devrait commencer vers 4 heures du matin ».*** Un autre intervenant ***« travaille sur l' aéroport avec des horaires décalés très tôt le matin 4h45 où tard le soir 23h00 ».***

- Concernant les déplacements occasionnels vers la plateforme aéroportuaire : Outre les demandes relatives aux déplacements du quotidien, des demandes émanent aussi de voyageurs dont le mode principal de leur voyage est l'avion : « ***il faudrait s'assurer que les horaires des dessertes collent avec les vols à CDG, notamment les premiers (matin) et derniers vols (soir) » remarque un participant***.

Le dossier de concertation (p29) mentionne la réalisation des investissements en 2 phases. Parmi les objectifs de la phase 2, est prévu un éventuel élargissement de la plage horaire proposée pour la mise en service en fin de phase 1 : « …les autres aménagements, notamment en gare de Chantilly-Gouvieux (création d'une 4ème voie) et entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses, pourront être réalisés dans une phase ultérieure, avec l'objectif d'améliorer la robustesse de l'exploitation de la ligne en cas de modification des grilles horaires, pour un montant de 62 M€ ».

Le maitre d'ouvrage a apporté les réponses suivantes : ***«Sur les questions de la plage horaire prévue à ce jour pour les services ferroviaires empruntant la liaison, les accords intervenus en 2017 prévoient déjà une large plage horaire (6h-23h), avec l'objectif de faciliter l'accès au pôle de Roissy en transports en commun. Les décisions d'adaptation éventuelle de cette plage (qui devront ménager une plage pour la maintenance de la ligne, en période nocturne) relèveront le moment venu de l'Autorité Organisatrice des mobilités en la matière, à savoir la Région Hauts-de-France ; le représentant du Conseil Régional a d'ailleurs fait part lors de la réunion publique de Creil le 3 décembre de sa disponibilité pour étudier cette question lors de la mise au point des schémas de desserte ».***

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.
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.

3. La tarification du voyage

Si l'intérêt de gains en temps de transport est un élément primordial pour certains usagers, la question du coût global des déplacements en comparaison des coûts actuels fait également question. Le niveau des tarifications futures est objet de débat.
A Chantilly , un participant note à propos du pass navigo : ***« Si on peut utiliser le pass navigo, ça peut devenir intéressant, sinon je prendrai toujours ma voiture ».***
Pour certains participants, il faudrait : ***« une tarification plus incitative si on veut que la nouvelle ligne soit utilisée, compatible avec la carte navigo. »***

Concernant la tarification, SNCF Réseau, maitre d'ouvrage, a apporté les éléments de réponse suivants : ***«La tarification relèvera, pour les trains à grande vitesse, de décisions des entreprises ferroviaires et il est trop tôt pour la déterminer. Ces décisions seront prises en fonction des prix de marché, du contexte concurrentiel entre opérateurs et entre moyens de mobilité, en adaptant l'offre tarifaire en fonction de la demande comme cela est actuellement le cas pour en maintenir l'attractivité. Concernant les trains à vocation régionale, permettant de relier la Picardie à l'Aéroport Paris Charles de Gaulle, c'est la Région Hauts de France en tant qu'autorité organisatrice qui aura la compétence pour fixer la politique tarifaire. Une convention à passer le moment venu avec Ile-de-France Mobilités permettra le moment venu de fixer les conditions tarifaires pour les usagers franciliens (gare de Survilliers-Fosses). A noter qu'actuellement, les usagers franciliens peuvent emprunter les TER Hauts de France desservant les gares situées en Île de France, avec leur Pass Navigo, sur deux lignes ».***

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.

4. La qualité du service

Les rames TER Roissy-Amiens et Roissy-Compiègne projetées devraient circuler en grande partie sur les tronçons existants Paris-Amiens-et Paris-Compiègne. La qualité de service sur ces lignes est souvent critiquée (pannes, retards, anomalies diverses). De ce fait, par transpositions, des interrogations sur cette qualité font l'objet de contributions. Un intervenant de Nogent sur Oise note : *« la gare d'Amiens à trop souvent des retards de préparation de train, j'espère que cette ligne ne subira pas ces désagrément trop habituel des "TER" ».*

Sur ce point, SNCF Réseau, maitre d'ouvrage, apporte les éléments de réponses suivants : ***« Concernant la ligne existante Paris-Creil-Amiens, l'amélioration de la qualité de service sur la ligne est une priorité forte pour la SNCF, avec des actions prévues dans plusieurs domaines, 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), une réflexion sur l'évolution - en concertation - de la structure de l'offre ferroviaire. A noter que la ligne fait par ailleurs l'objet d'importants projets de modernisation (par exemple, nouveau poste de gestion des circulations de Creil mis en service en novembre 2019 pour un montant de 115M€) ».***

D. LES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET SUR LE TERRITOIRE

L'évaluation socio-économique, stricto sensu, du projet, fondée sur un bilan exprimé en euros qui mobilise les résultats des autres formes d'évaluation (prévisions de trafic ou de fréquentation, impact environnemental..) et valorise les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité correspond à une phase étudiée après la concertation préalable.
Pourtant, tout au long de la concertation, les enjeux socio-économiques, lato sensu, du projet ont été interrogés par le public, à chaque réunion publique, thématique ou non, et ont été abordés dans les contributions.
L'analyse de l'expression du public montre qu'ont été évoqués cinq sous-thèmes : les études prévisionnelles de trafic, l'aménagement du territoire, le marché de l'emploi, les aspects financiers et les impacts liés au calendrier opérationnel des travaux.

1. Etudes prévisionnelles de trafic

Même si l'évaluation socio-économique du projet est réalisée dans une phase ultérieure à la concertation préalable, le dossier de concertation apporte, tout de même, des éléments qui peuvent fonder une appréciation socio-économique. Ainsi, il est mentionné : ***« Les prévisions de trafic sont établies sur la base de modélisations numériques, préalablement calées sur des données existantes. Elles sont mises à jour au fur et à mesure des étapes d'élaboration d'un projet...La majorité du trafic intéressé par la future liaison Roissy Picardie est constitué par les actifs, employés dans le Grand Roissy résidant en Ile-de-France ou Picardie. Les principaux bénéficiaires du projet sont les usagers régionaux (courte distance), plus du 1/3 des déplacements provenant du Val d'Oise. La liaison et l'offre nouvelles apportent des gains de temps importants. Les usagers Grandes Lignes sont les seconds bénéficiaires du projet. Ils sont moins nombreux à profiter du projet mais sur de plus longues distances. ».***

Par ailleurs, le maître d'ouvrage précise que « ***Pour la phase d'études en cours, l'année de base utilisée est l'année 2017, avec deux horizons de calcul 2028 et 2040. »*** et qu'une nouvelle phase d'actualisation est en cours.

Le public, au regard, notamment, de ses éléments d'information, s'interroge et

- demande des précisions. Un internaute questionne : ***« Quelle utilité du tracé actuel, combien de personnes estimées au quotidien ? » ;***

- demande une actualisation, voire de nouveaux calculs intégrant des projets futurs, tel le Terminal 4 de l'aéroport Charles de Gaulle. Une contribution porte sur la prise en compte de projet d'aménagement prévu depuis les études : ***« Pourquoi le projet du T4 n'est-il pas pris en compte sur le projet Roissy-Picardie ? » ;***
- émet des réserves, des doutes quant aux prévisions de trafic et à la rentabilité annoncées. L'association Val d'Oise Environnement, dans l'avis déposé en ligne, ***« doute de la prévision de trafic »*** et fait valoir que ***« Contrairement à une ville centre, le fonctionnement de l'aéroport encourage l'usage de la voiture individuelle : importance du nombre d'emplois à horaires décalés, 24h sur 24 et 7 jours sur 7 ; facilité de stationnement pour les salariés ; indemnité kilométrique de transport ; difficultés de déplacement sur l'aéroport entre la gare et les lieux d'emploi ; absence de circulations douces ; condition d'embauche fréquente nécessitant de disposer d'un véhicule...Selon les présentations lors de la concertation, la prévision est de 12 000 à 13 000 voyageurs/jour. Voyageurs ou voyages ? Sachant qu'un touriste fait un seul trajet, aller ou retour dans la journée mais qu'un salarié fait deux voyages, aller et retour, dans la journée. Cette prévision est faible pour une ligne de train régulière.»***

2. Aménagement du territoire

L'articulation du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie avec la politique de l'aménagement des territoires concernés n'est pas tant traité en termes d'impact qu'en cohérence avec :

- les documents d'urbanisme applicables.Ainsi, sont cités le projet de Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, en cours d'approbation ; le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé en décembre 2013 ; le projet de Schéma de cohérence territoriale (SCoT) Roissy Pays de France en cours d'approbation et la Charte agricole du Grand Roissy (signée par l'Etat, les collectivités territoriales, le monde agricole et les acteurs de l'aménagement en décembre 2016 pour les communes du Grand Roissy Ouest :
- les différentes politiques d'aménagement de territoire des collectivités territoriales : ***« Le soutien généralement apporté au projet et les engagements forts déjà pris pour la réalisation du projet Roissy-Picardie montrent que les conditions sont réunies pour que les territoires desservis bénéficient des améliorations des services ferroviaires »***

et précise, pour le Nord du Val d'Oise : ***«L'attractivité renforcée du pôle de Fosses peut structurer un nouveau pôle économique au nord-est du Val-d'Oise, facteur d'équilibre dans le développement du Grand Roissy au regard des grands projets prévus au sud de l'aéroport. »***

Pendant le temps de la concertation, le thème de l'insertion du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie dans la politique locale d'aménagement territorial a été abordé à chaque réunion publique et a fait l'objet d'une réunion spécifique à Amiens. A ce titre, plusieurs intervenants spécifiques ont présenté l'incidence de ce projet ferroviaire sur le territoire amiénois en terme d'attractivité économique et sociale.

L'analyse des contributions met en exergue l'existence très forte d'une corrélation entre la zone géographique et l'enjeu d'aménagement du territoire : forte attente, inquiétude ou déception et refus de la part des territoires concernés. Aussi, convient-il d'examiner la nature de ces avis en fonction des différentes zones de mobilisation, notamment :

- Amiens apparaît, selon un internaute, ***«en voie de désertification »*** et ainsi**, l**e projet devient une ***« possibilité pour redonner un souffle économique », « essentiel pour le développement de la Métropole, son attractivité et le développement de plusieurs quartiers comme celui de la gare » « indispensable pour permettre à notre région d'avoir un apport économique important en bénéficiant de l'attractivité de Roissy ».*** Lors de la réunion publique d'Amiens consacrée à l'attractivité du territoire, plusieurs participants ont précisé cette notion d'attractivité ou les différentes facettes qu'elle pouvait présenter : ***« conforter l'attractivité résidentielle de la Picardie » « attractivité bipolaire du territoire : enjeu de meilleure accessibilité pour la mobilité longue distance et un enjeu de renforcement des transports collectifs du quotidien ».***
- pour la ville de Creil, ***« ce projet est très structurant »,*** il constitue ***« une très grosse opportunité pour Creil et ses alentours »*** car ***« Cela va développer la ville de Creil, afin d'y faire venir des entreprises »*** et ***« Creil est un grand passage »***. Lors de la réunion publique, le Maire de Creil a pris la parole : ***« Creil a aujourd'hui un rôle de porte d'entrée et de sortie pour les Hauts-de-France depuis et vers l'Île-de-France. Il explique que régulièrement des entrepreneurs viennent se renseigner .. et que des tranches d'extension du parc ALATA sont prévues »***
- les contributions relatives à la ville de Clermont montre une déception : ***« suis interpellé par l'exclusion de la gare de Clermont du projet dans sa globalité...un nouvel acte manqué de créer de l'emploi, de l'activité et de la richesse sur un territoire à fort potentiel »*** alors que la Communauté de communes Pays du Clermontois précise, dans son avis, « ***le Clermontois a programmé des investissements importants afin d'augmenter son attractivité territoriale et de développer l'intermodalité...nous nous sommes engagés dans deux projets structurants qui viennent en cohérence avec ceux de la future liaison Roissy-Picardie ».***
- la ville de Senlis considère que ***« cela pénalise les habitants de Senlis et de la communauté de communes de Senlis »*** car les habitants ne bénéficieront pas de cette nouvelle liaison alors qu'ils ont financé un parking à la gare d'Orry-la-Ville et craignent la suppression de liaison bus actuelle jusque la plateforme aéroportuaire.

Dans le territoire du nord du Val d'Oise, des participants (population résidente et élus) ont manifesté très largement, au cours des trois réunions publiques de Roissy-en-France, de Fosses et de Vémars, leur mécontentement. Les élus mettent en exergue l'absence de cohérence dans la politique d'aménagement du territoire menée par l'Etat, ainsi : un élu ***« met en avant le fait que le territoire réclame depuis plus de 25 ans des projets essentiels, systématiquement refusés...pour une population extrêmement paupérisée »*** et ***« regrette que les services de l'Etat qui ont imposé la construction de logements en zone rurale n'aient pas anticipé davantage la réalisation de ce projet »,*** un autre s'interroge sur le ***« tracé sauvage qui massacre les terres agricoles et le bois d'Argenteuil à Villeron. .. aménagements réalisés par la commune de Vémars et notamment les 300 logements prévus non loin du projet »*** Enfin, une association environnementale, Val d'Oise Environnement ***« demande comment le projet intègre les réflexions portées par M. Rol Tanguy sur le territoire ».***
Le maître d'ouvrage répond aux préoccupations exprimées par

- la ville de Senlis : ***«Le projet de liaison ferroviaire a pour objectif de faciliter l'accès direct à la gare de Roissy TGV, sans remettre en cause les services assurés sur d'autres axes non desservis par le ferroviaire, comme Senlis. Les décisions en la matière relèveront le moment venu des autorités organisatrices des mobilités, très attentives à la qualité des services de mobilité pour les différents territoires. A noter que dans les études de trafic menées sur le projet Roissy-Picardie, il est considéré que les liaisons par cars entre Senlis et Roissy sont maintenues. »***

- le territoire du nord du Val d'Oise en reprenant les éléments contenus dans le dossier de concertation.

> 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. Plusieurs 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 . Il conviendrait que le champ de cette réflexion intègre également ce projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

3. Développement économique et marché de l'emploi

Les enjeux de développement économique et de l'accès au marché de l'emploi liés à la réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sont évoqués, par le maître d'ouvrage, avec les orientations d'aménagement et sont envisagés sous le prisme de la mobilité : renforcement de l'accessibilité ferroviaire, contribution à un meilleur équilibre modal et augmentation des transports collectifs.

A l'analyse de la participation du public, il apparaît que la réalisation du projet Roissy-Picardie est ***« un projet majeur pour l'économie du sud des Hauts-de-France »,*** est envisagée ***« comme l'opportunité offerte pour la redynamisation du secteur fret. ».*** La Chambre de Commerce et d'Industrie Île-de-France, dans son avis, considère que ***« la mise en place d'une offre de transport ferroviaire nouvelle permettant de desservir le pôle économique Roissy-CDG est favorable aux entreprises qui y sont situées. »***

Les incidences de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur l'accessibilité au marché de l'emploi sont appréciées de diverses manières :

- la Région des Hauts-de-France et le Conseil départemental de la Somme mentionnent que ***« le projet contribue à favoriser l'accès à l'emploi d'un grand nombre d'habitants de l'Oise, de la Somme et de l'Aisne via Compiègne vers Noyon, Tergnier et Saint Quentin. L'influencedu pôle économique du Grand Roissy est considérable : 27 000 actifs picards travaillent sur la zone du Grand Roissy ».***

mais en ce qui concerne les personnes résidant dans le nord du Val d'Oise,
un internaute considère que ***« Les emplois de la dynamique économique de l'aéroport Roissy CDG ne profitent déjà pas assez aux populations locales, il est donc indécent de vouloir en faire bénéficier des populations plus éloignées et qui bénéficient déjà d'un meilleur cadre de vie »***
Val d'Oise Environnement, dans son avis, estime que l'idée selon laquelle ***« Pour améliorer le taux d'emploi à Roissy de la population active locale il faut une ligne de train »*** est fausse ***: « L'absence de ligne de train reliant une commune à la plateforme ne change rien.... Seulement 5,6 % de la population active des communes proches de Roissy travaille sur la plateforme. La raison en est que Roissy n'est pas une ville centre offrant l'ensemble de la palette des métiers d'une ville, mais un aéroport avec une palette étroite de métiers, ce qui oblige à une aire de recrutement très étendue sur les deux régions Ile-de-France et Hauts-de-France. »***

Le maître d'ouvrage, dans sa réponse, valorise ***« l'effet catalyseur du projet» et affirme qu'*** « ***Il est soutenu à ce titre par les représentants du monde économique..***
.Celles-ci nécessitent des actions concertées mobilisant un grand nombre de partenaires : action économique en faveur des entreprises, aménagement urbain à proximité des gares, amélioration des transports de rabattement, développement de l'intermodalité avec la création de pôles d'échanges multimodaux... »
Concernant la phase travaux, on peut estimer que le chantier génèrera plusieurs centaines d'emplois directs, auxquels il y faut ajouter les emplois indirects et induits (fournisseurs, restauration des personnels du chantier...). Des politiques d'accompagnement que les acteurs publics entendent mettre en œuvre permettront d'optimiser les retombées du projet d'infrastructure, notamment en matière de formation ou d'insertion. »

4. Aspects financiers

Le coût global du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est annoncé dans le dossier de concertation (page 29) : 356 M€ en valeur janvier 2017, avec la décomposition par phases de réalisation et selon les différents postes de travaux.
En ce qui concerne le plan de financement, le maître d'ouvrage mentionne le Protocole de financement signé en Mai 2017, annexé au dossier, et précise «***La réalisation d'une passerelle accessible PMR pour l'accès aux nouveaux quais en gare de Survilliers-Fosses est prise en compte dans le programme global, le protocole de mai 2017 renvoyant à ce sujet à un accord complémentaire à trouver avec les collectivités franciliennes (à hauteur de 13 M€). Ce point sera à régler dans les prochaines étapes »*** . Ainsi, seul le financement de la phase 1 du projet est présenté pour 95% de son coût prévisionnel.

A l'égard du coût global du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, le montant en lui-même n'est pas interrogé mais un contributeur demande explicitement *« **ne pas dépasser les 356 M€ prévus ».*** D'autres appellent des précisions : *« **quel est le comparatif de prix entre le tracé actuel et le tracé Sud disparu depuis ? », « quel est le chiffrage exact du tracé sud ? ».*** Un internaute, enfin, pose la question de la pertinence des sommes engagées pour les aménagements prévus en gare de Survilliers-Fosses : ***« Cela peut nous permettre d'avoir un itinéraire bis mais la somme dépensée pour créer cette gare (ou du moins autre quai) était-elle vraiment justifiée ? ».***

La thématique du financement a été abordée tant en ce qui concerne l'investissement que l'exploitation. A l'égard du financement des infrastructures à créer, les contributions déposées en ligne ou exprimées lors des réunions publiques

- rappellent l'implication importante des collectivités territoriales au niveau financier. La Ville d'Amiens et la Communauté d'agglomération Amiens Métropole, dans sa contribution mise en ligne, signalent que ***« il a donc ainsi été acté que l'Etat financerait le barreau Roissy-Picardie à hauteur de 160 M€, le reste du coût devant être pris en charge par les collectivités territoriales, avec un engagement financier fort de la Région Hauts-de-France, et par la SNCF. ».*** En réunion publique, à Creil, le Maire de Creil insiste : ***« parmi les collectivités qui participent au financement du projet, il n'y a qu'Amiens et le département pour la Somme alors que pour l'Oise, c'est le département et tous les Communautés d'agglomération positivement concernées par le projet qui financent le projet ».*** La Communauté de communes du Pays du Clermontois souligne que ***«en 2018, la gare de Clermont présente une fréquentation annuelle d'environ 930 000 voyageurs et c'est précisément ce qui nous a motivés à prendre part au financement du projet à hauteur de 310 000€ pour la première phase ; investissement important à l'échelle de notre collectivité de 38 000 habitants. ».***
- mentionnent l'inscription du projet au CPER. Ainsi, un habitant d'Amiens demande : ***« Mobiliser le CPER dans le protocole de financement des travaux sur des coûts actualisés 2020, année charnière et de négociation des ces instruments financiers. »***
- attirent l'attention sur le fait que le projet n'est que partiellement financé. Au cours de la réunion publique de Roissy-en-France, le Président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France « ***met en avant qu'aucun financement pour la gare de Survilliers-Fosses n'est aujourd'hui prévu dans le cadre du projet ».*** Cette affirmation est confortée, lors des réunions publiques de Fosses et de Vémars par le Conseiller départemental du Val d'Oise en charge de l'Emploi et du Grand Paris : ***« l'arrêt de Survilliers-Fosses n'est pas financé, le financement de la passerelle n'étant pas acquis ».*** Cet état de fait génère des incompréhensions exprimées lors de la réunion publique de Fosses : ***« une habitante de Fosses dit ne pas comprendre le lien entre le projet et Survilliers-Fosses si la passerelle n'est pas financée. ».***
- demandent de manière ferme le financement préalable de tous les aménagements de la phase 1. Le Conseil Départemental du Val d'oise, dans la délibération n°6-01 du 17 janvier 2020, ***« 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. Dans ce contexte, une étude de pôle mérite d'être rapidement engagée ».***

En ce qui concerne la phase d'exploitation, la Maire d'amiens et Vice-Présidente du Conseil Régional des Hauts-de-France, lors de la réunion publique d'Amiens, a rappelé que ***« 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. ».***

Enfin, certains internautes se sont exprimés sur l'impact du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur le prix de l'immobilier. Dans la région de Creil, les avis sont favorables : ***« cela va faire augmenter le prix de ma maison à Pont-Sainte-Maxence »*** alors que, lors de la réunion publique thématique de Vémars, un participant a fait part de son inquiétude : ***« en cas de moins-value, il demande si des compensations seront prévues et s'il est possible de récupérer des bénéfices du projet pour financer les communes (baisse des impôts locaux, etc.).*** ».
Dans sa réponse, le maître d'ouvrage rappelle, dans un premier temps, les éléments contenus dans le dossier de concertation et, ensuite, ajoute : ***« Après la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet et sur la base des principes du protocole de 2017, de nouveaux accords devront intervenir entre les acteurs publics (Etat, collectivités) pour acter le financement des études détaillées puis de la phase de réalisation, en fixant les participations respectives. Il appartiendra ensuite à chaque partenaire de déterminer les modalités d'apport de sa contribution dans le cadre de l'exécution de ses budgets. ».***

Au regard des inquiétudes, préoccupations exprimées par une partie du public quant aux aménagements annoncés mais non financés à ce jour mais aussi des engagements pris et rappelés dans des contributions, 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,.

5. Mise en service et calendrier opérationnel des travaux

Le dossier de concertation ne comporte aucun engagement pour la date de mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Le maître d'ouvrage présente uniquement une frise « calendrier général2010-2021 » (dossier de concertation, page 59). Toutefois, il rappelle que ***«Le protocole de mai 2017 prévoyait un objectif d'achèvement des travaux et de mise en service en 2024 avec une enquête d'utilité publique début 2018. Le calendrier précis de mise en service sera à affiner par la prise en compte : du processus de révision de la politique nationale en matière de mobilité, du bon accomplissement des étapes à venir après la phase de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ».***

Si la date de mise en service n'est pas mentionnée dans le dossier, elle est évoquée dans diverses contributions. Un internaute demande explicitement : ***« Bonjour, ceci est un projet intéressant mais quel est le calendrier ? A quelle date pourra-t-on prendre ces trains ? »***. Des participants qualifient l'échéance avancée : ***« La date de 2025 me paraît très ambitieuse, sera-t-elle remise en cause ? »***, une autre demande ***« si la date de mise en service est bien enfin stabilisée. »***. Enfin, lors de la réunion publique thématique liée à l'attractivité des territoires, le Président de la Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole s'est exprimé : ***« Cela fait donc 30 ans que le territoire défend cette solution. Sur la date, il rappelle que le Président de la République s'est engagé sur la date de 2025 pour la mise en service et dit ne pas imaginer que ce calendrier ne soit pas respecté par une société directement dépendante de l'Etat. »***

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

Le calendrier opérationnel figurant dans le dossier de concertation soulève, quant à lui, beaucoup de questions, de préoccupations et de demandes au regard

- du phasage dans le temps des travaux. La FNAUT Île-de-France signale qu' ***«Etant donné la grande fragilité et l'extrême sollicitation du réseau ferré francilien, en particulier de « l'axe Nord », il n'est pas envisageable que la mise en service de la première phase de la liaison Roissy-Picardie s'effectue sans amélioration de la robustesse de l'exploitation et devienne une cause supplémentaire de perturbation de la ligne ParisCreil. Par conséquent, nous demandons que le maître d'ouvrage renonce au phasage de ce projet. »***
- de la concomittance de travaux prévus sur la plateforme aéroportuaire. ADP, dans son avis déposé en ligne, précise que ***«la réalisation des travaux afférents au projet ne devront pas impacter les projets déjà en cours de réalisation sur CDG, ni en terme de planning, ni en terme financier. ».***
- des travaux planifiés sur l'Axe Nord. Le Conseil départemental de la Seine-et-Marne rappelle, tout d'abord, que ***«la multiplication des projets déjà programmés impliquant la réalisation de travaux sur l'axe ferroviaire Paris-Nord a conduit à la constitution d'une mission de coordination sous l'égide du Préfet de la Région Île-de-France. »*** puis fait part de son ***« inquiétude concernant les impacts de ce projet sur le fonctionnement du RER D ».***

La Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités, ont déposé une contribution dans laquelle il est indiqué que ***« que l'accélération de la liaison Roissy-Picardieest 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 » et concluent ainsi ***« ces éléments ...posent un problème majeur et ne pourront pas être acceptés par Île-de-France Mobilités,.. par la Région Île-de-France ni par les territoires.. Je vous alerte donc fermement sur la nécessité de revoir ce calendrier.. »***

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

DEMANDES DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS

Précisions à apporter de la part du maître d'ouvrage, des pouvoirs publics et des autorités organisatrices des transports.

Afin que le droit à l'information et à la participation du public soit garanti, les garants demandent au maître d'ouvrage, aux pouvoirs publics et aux autorités organisatrices des transports d'apporter des précisions et compléments sur les points soulevés par le public pendant la concertation suivants :

Points à préciser de la part du maître d'ouvrage :

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

2. Il conviendrait que le maître d'ouvrage informe le public sur une date prévisionnellle de mise en service.

Points à préciser de la part de l'ensemble des parties prenantes :

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.

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,

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 ?

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.

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'efficience 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.

Recommandations

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.**

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.**

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)**

ANNEXES

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

cndp Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 3 JUILLET 2019

DÉCISION N° 2019 / 110 / LFRPP / 8

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et L.121-12,
- vu la décision du 25 novembre 2010 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France relative aux conditions de poursuite du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » à l'issue du débat public qui s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010,
- vu sa décision n°2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011, désignant Madame Danièle ROUSSEAU comme garante de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n°2015/12/LFRP/7 du 4 mars 2015, donnant acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante concernant la concertation post-débat public menée sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,

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,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 :

Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 :

Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR sont désignés garants du processus de concertation prévu à l'article 2.

Article 4 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

cndp Commission nationale du **débat public**

LA PRESIDENTE

Paris, le 5 juillet 2019

Madame,

lors de sa séance plénière du 3 juillet 2019, la Commission nationale du débat public vous a désignée conjointement à Monsieur Floran AUGAGNEUR, garante du processus de concertation préalable pour le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie », relevant de la catégorie 1-c « Création de lignes ferroviaires » de l'article R.121-2 du Code l'environnement,

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux socio-économiques et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de deux articles du Code de l'environnement :

- D'une part le L.121-12 qui dispose que pour les projets ayant fait l'objet d'un débat public mais dont le délai entre le bilan de ce débat et l'enquête publique dépasse un certain nombre d'années (en l'occurrence, 5), « *la commission ne peut décider de relancer la participation du public* ***que si les circonstances de fait (…) justifiant le projet (…) ont subi des modifications substantielles*** » ;
- D'autre part le L.121-8, à lire avec l'article L.121-9, qui dispose que « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de* ***l'organisation d'une concertation préalable****. Elle* ***en définit les modalités****,* ***en confie l'organisation au maître d'ouvrage*** *et* ***désigne un garant*** ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

…/…

Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC
Garante de la concertation préalable
Projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

En effet, cette nouvelle ouverture de la concertation au grand public sur le projet de barreau ferré entre la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG et la ligne Paris-Creil-Amiens doit permettre de répondre, entre autres, aux questions suivantes :

- Neuf ans après le premier débat public sur ce projet, l'enquête publique n'ayant pas été engagée, SNCF Réseau saisit à nouveau la CNDP qui constate des modifications substantielles dans les conditions de fait justifiant le projet, tant législatives, politiques, socio-économiques qu'urbaines et d'aménagement. Ainsi, l'évolution des conditions économiques et des grands projets du territoire tels que le terminal 4 de l'aéroport de Roissy CDG, le complexe touristique et commercial Europacity, la création de la ligne 17 du Grand Paris, les incertitudes concernant le projet du barreau de Gonesse sont autant d'éléments qui joueront sur le niveau de service nécessaire sur cette ligne, ce qui peut être compris par le public comme un questionnement des fondements de ce projet (pour rappel, le rééquilibrage en faveur du TER était une des conclusions du débat public de 2010). Pour autant, le niveau d'avancement technique et politique du projet est tel qu'il peut fermer certains thèmes du débat. Dans ce contexte particulier, comment dépasser le stade de l'information et permettre à la participation d'avoir une influence réelle sur le projet ? Comment intégrer au débat les questions de l'exploitation comme le prix du billet ou le niveau de desserte, par exemple ? Comment garantir une information transparente sur les marges de manœuvres réelles ? Comment ne pas se limiter à une troisième phase de concertation post-débat public ? Et, pour autant, quelles sont les modalités nécessaires d'information et de participation du public après la concertation préalable jusqu'à l'enquête publique ?

- Suite à un long historique de la participation et des positions tantôt évolutives, tantôt fermes des uns et des autres, dont il vous sera utile de vous imprégner avant d'entamer votre mission, comment remobiliser le public ? A quelles conditions avait-il été donné satisfaction à l'opposition de certains acteurs lors des précédents phases d'association du public ? Ces conditions sont-elles toujours existantes ou bien la concertation qui s'ouvre est-elle l'occasion pertinente de les réétudier ? Comment dépasser l'incompréhension mutuelle entre les différents acteurs du débat de 2010 sur la recherche d'équité territoriale ? Dans tous les cas, il sera important d'amener chaque acteur à participer à cette nouvelle démarche, et notamment le décisionnaire final, à savoir l'Etat, sans quoi SNCF Réseau se verrait dans l'incapacité de répondre à tous les arguments qui lui seront proposés. Par ailleurs, au vu des évolutions de contexte mentionnées ci-dessus, le MO devra clarifier avec l'Etat, dans le cadre de cette nouvelle concertation, les objectifs stabilisés du projet : développement du modèle Ligne à Grande Vitesse (« LGV ») ? Modernisation des lignes existantes ? Renforcement de l'accès à l'emploi et des déplacements du quotidien ?

- Le MO, habitué des démarches d'association du public portées par la CNDP, dispose de son propre service « Concertation », dont les premiers éléments de stratégie ne semblent à ce jour pas pleinement définis. Dans tous les cas, aux termes de l'article L 121-9 du code de l'environnement, il appartient à la CNDP d'adopter les modalités de cette concertation sur la base de vos préconisations. Quelle serait donc la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public sur les enjeux socio-économiques et d'équité territoriale ?

Au regard de ces questions et des autres qui pourraient se poser, cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, dans la préparation et la définition des modalités de concertation, dans son organisation et sa conduite confiées au MO sous votre garantie, dans vos relations avec la CNDP. Naturellement, il vous appartient de déterminer en collaboration avec le MO les modalités d'association du public (voir ci-dessous)

2

Périmètre de la concertation préalable

La définition du champ et du périmètre de la concertation est une condition indispensable à la qualité du processus.

Il est important que vous puissiez inscrire cette démarche de concertation préalable sur un projet d'infrastructure ferroviaire dans une vision cohérente de participation du public au processus décisionnel de procédures complexes.

Pour ce faire, l'un des enjeux sera manifestement de définir avec précision l'articulation entre :

- une approche territoriale :
  - Un linéaire de 6 kms au nord de Roissy, d'une part ;
  - des travaux de raccordement, et d'aménagement de gares, d'autre part ;

- et une approche thématique, intégrant par exemple :
  - l'insertion de ce projet de transport sur un territoire saturé de grands projets, et notamment le niveau de service qui sera proposé en lien avec les évolutions socio-économiques et urbaines de ce territoire aux franges du Grand Paris ;
  - les enjeux de développement local et d'équité territoriale pour deux départements proches mais aux contextes très différents (l'Oise et le Val d'Oise) ;

Comme vous le savez, pour ce faire, vous avez toute latitude pour aller à la rencontre des acteurs concernés (entre autres, usagers actuels et potentiels de la SNCF, riverains du tracé et des gares, acteurs du rail et du transport ferroviaire (notamment SNCF Mobilités et Régions), porteurs des projets d'aménagement actuels, associations, monde agricole, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques, les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, et pour lesquels je vous ai proposé certaines pistes ci-dessus.

Définition des modalités de concertation

L'une de vos missions principales est donc de définir le périmètre mais aussi les modalités et le calendrier de la concertation pour qu'ils répondent bien aux objectifs fixés par le Code de l'environnement. Ces propositions seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle.

À partir de l'analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation, tout en tenant compte de ses contraintes. En votre qualité de garante, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Vous serez invitée à réaliser une synthèse de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et de son organisation, qui sera confiée au maître d'ouvrage. Cette synthèse sera présentée au bureau de la CNDP, avant que les modalités de la concertation ne soient soumises à l'approbation du collège de la CNDP.

Selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous

3

appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leurs éventuelles démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

La responsabilité de garant de la concertation relative au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité,
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation ;
- l'élaboration d'un bilan définitif, à l'issue de la phase de concertation préalable dans le mois suivant, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation préalable et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus.

Élaboration du dossier de concertation

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public.

Relations avec la CNDP

Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un bilan de la concertation préalable, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

De plus et compte-tenu de l'importance du projet de barreau Roissy-Picardie, il est nécessaire que nous puissions conserver un contact régulier afin que vous nous teniez informés régulièrement du déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation. Floran AUGAGNEUR est désigné à vos côtés afin d'assurer ce lien, en particulier sur les enjeux liés à la concertation préalable qu'il a garantie sur l'aménagement du terminal 4 de l'aéroport Roissy – CDG.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, nous vous invitons à une journée de formation dans les locaux de la CNDP, le 12 juillet 2019. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Je vous invite à nous confirmer votre présence dès maintenant en écrivant à l'adresse garant@debatpublic.fr.

4

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pour la Présidente de la Commission Nationale du Débat Public, la Vice-Présidente,

Maria CASILLO

5

cndp Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 6 NOVEMBRE 2019

DÉCISION N° 2019 / 155 / LFRPP / 9

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12,
- vu la décision du 25 novembre 2010 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France relative aux conditions de poursuite du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » à l'issue du débat public qui s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010,
- vu sa décision n°2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011, désignant Madame Danièle ROUSSEAU comme garante de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n°2015/12/LFRP/7 du 4 mars 2015, donnant acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante concernant la concertation post-débat public menée sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,
- vu sa décision n°2019 / 110 / LFRPP / 8 décidant d'une concertation préalable selon les articles L. 121-9 et L.121-12 du code de l'environnement et désignant Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR comme garants de la concertation,
- vu le dossier de la concertation préalable, reçu le 31 octobre 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale considère que le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage du projet liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » est suffisamment complet pour engager la concertation.

Article 2 :

Les modalités de la concertation définies par la CNDP sont décrites dans la note portant sur le dispositif de concertation, annexée au dossier de concertation du maître d'ouvrage.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

cndp Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 8 JANVIER 2020

DÉCISION N° 2020 / 6 / LFRP / 10

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,
- vu sa décision n°2019 / 110 / LFRPP / 8 décidant d'une concertation préalable selon les articles L. 121-9 et L.121-12 du code de l'environnement et désignant Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR comme garants de la concertation,
- vu le dossier de la concertation préalable, reçu le 31 octobre 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Monsieur Michel RIOU est désigné garant du processus de concertation préalable.

Article 2 :

La durée de la concertation préalable est prolongée jusqu'au 18 février 2020.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

cndp Commission nationale du débat public

LA PRÉSIDENTE

Paris, le 7 juin 2018

Monsieur le Premier ministre,

La Commission nationale du débat public a débattu ce jour suite à la saisine par Aéroport de Paris sur l'opportunité de mener un débat public concernant le projet de terminal 4 à Roissy. Les conditions légales d'organisation d'un débat public n'étaient malheureusement pas réunies en raison d'une réglementation étonnamment restrictive en ce qui concerne les projets d'infrastructures aéroportuaires. Aussi, ce projet sera soumis à la concertation publique sous la seule responsabilité d'ADP, et suivi par quatre garants de la CNDP.

Pour autant, ce projet d'infrastructure est majeur par ses enjeux socio-économiques et environnementaux.

La présentation de ce projet par les responsables d'ADP soulignait, par exemple, le risque de concurrence avec Europacity, notamment quant aux capacités d'absorption du réseau de transport. Il est par ailleurs évident que le périmètre de la concertation sur le T4 devrait concerner l'ensemble de l'Ile-de-France et impliquer d'autres maîtres d'ouvrage.

Les débats internes à la CNDP ont conduit l'ensemble des membres à vous saisir sur l'opportunité de mener un débat public sur la cohérence des projets envisagés sur cette zone géographique. Si les projets Europacity, CDG Express, ligne 17 et les infrastructures olympiques ont tous fait l'objet de démarches de concertation ou de débat public, leur cohérence n'a jamais été débattue. Plus encore, la multiplication de chantiers d'ampleur, qui ne s'adressent qu'indirectement aux habitants de ce territoire, pourrait susciter de vives oppositions locales.

Au-delà du projet T4, c'est bien le projet d'aménagement de l'ensemble de ce territoire qui devrait être soumis au débat public.

Tels sont les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, à l'assurance de ma très haute considération.

Chantal Jouanno

Monsieur Edouard Philippe
Premier ministre
57 rue de Varenne
75007 Paris

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

4.10. DÉCISION DE LA CNDP PRENANT ACTE DU COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION PRÉALABLE (1ER JUILLET 2020)

cndp Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 1er JUILLET 2020

DÉCISION N° 2020 / 79 / LFRPP / 11

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12,
- vu la décision du 25 novembre 2010 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France relative aux conditions de poursuite du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » à l'issue du débat public qui s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010,
- vu sa décision n°2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011, désignant Madame Danièle ROUSSEAU comme garante de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n°2015/12/LFRP/7 du 4 mars 2015, donnant acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante concernant la concertation post-débat public menée sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,
- vu sa décision n°2019 / 110 / LFRPP / 8 décidant d'une concertation préalable selon les articles L. 121-9 et L.121-12 du code de l'environnement et désignant Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR comme garants de la concertation,
- vu le dossier de la concertation préalable, reçu le 31 octobre 2019,
- vu sa décision n°2019 / 155 / LFRPP / 9 en date du 6 novembre 2019 décidant des modalités de la concertation préalable du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- Vu la décision 2020 / 6 / LFRP / 10 en date du 8 janvier 2020 désignant Michel RIOU comme garant de la concertation et prolongeant la durée de la concertation jusqu'au 18 février 2020,
- vu le bilan des garants de la concertation préalable en date du 18 mars 2020,
- vu sa décision n°2020 / 55 / LFRPP / 10 en date du 1er avril 2020, prenant acte du bilan des garant.e.s du projet liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le compte-rendu de la concertation préalable produit par SNCF Réseau le 20 mai 2020, édictant notamment les enseignements de la concertation préalable tirés par SNCF Réseau et les suites à donner,
- vu le courrier et le dossier annexé de Monsieur Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts-de-France, en date du 13 mai 2020, apportant les réponses de la Région Hauts-de-France aux questions soulevées pendant la concertation,
- vu le courrier annexé de Madame Sandrine CHINZI, Directrice des infrastructures de transport en date du 15 juin 2020, apportant les réponses de l'Etat aux questions soulevées pendant la concertation,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale du débat public prend acte du compte-rendu de la concertation préalable publié par SNCF Réseau le 23 mai 2020, indiquant les enseignements qu'il tire de la concertation.

La Commission nationale du débat public prend acte des réponses apportées par la Région Hauts-de-France aux questions soulevées pendant la concertation.

La Commission nationale du débat public prend acte des réponses apportées par l'État aux questions soulevées pendant la concertation.

Article 2 :

Des réponses précises à certains arguments ou interrogations du public manquent à ce stade. Elles portent sur :
- la date prévisionnelle et les objectifs de mise en service du projet
- l'étude des plages horaires de circulation des trains
- le financement des aménagements de la phase 1 non assuré à ce jour
- les options de maillages ferroviaires pour le public d'Amiens et le calendrier d'amélioration des services ferroviaires de l'axe Paris Nord-Amiens
- l'impact des travaux sur la rénovation programmée du RER D et sur les enjeux de mobilité du Nord Val d'Oise

Elles devront être apportées lors de la concertation à venir qui visera à assurer la bonne information et participation du public jusqu'à l'enquête publique.

Dès que les différentes décisions attendues sur la poursuite du projet seront prises le public devra en être informé.

Article 3 :

Mme Sylvie DENIS-DINTILHAC est désignée garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie ».

Article 4 :

La garante établira un rapport un rapport annuel à la date anniversaire de sa désignation, qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Article 5 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

4.11. RAPPORT DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION DE SUIVI (13 JANVIER 2021)

cndp Commission nationale du débat public

RAPPORT DU GARANT

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY - PICARDIE »

Concertation de suivi

Période de juillet 2020 à janvier 2021

SYLVIE DENIS DINTILHAC
Désignée par la Commission nationale du débat public

Janvier 2021

Rapport du garant

Projet de liaison ferroviaire
« ROISSY - PICARDIE »

Période de juillet 2020 à janvier 2021

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET....4
LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION Préalable....7
2 décembre 2019 – 18 février 2020....7
RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PREALABLE (CNDP, GARANT)....9
Le bilan de la concertation préalable établi par les garants a été publié le 18 mars 2020....9
Le compte rendu de la concertation établi par SNCF Réseau a été adressé le 20 mai 2020 9
La décision de la Commission nationale du débat public en date du 1er juillet 2020 10
SUITES DONNEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A LA CONCERTATION PREALABLE 10
MISSION DU GARANT DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION DE SUIVI....11
ORGANISATION ET MODALITES DE CONCERTATION DE SUIVI....11
Des modalités de concertation de suivi définies dans un contexte singulier....11
Les modalités retenues pour garantir le droit à l'information et à la participation du public12
RESULTATS DE LA CONCERTATION DE SUIVI 13
Une mobilisation du public faible....13
Les principaux points de vue exprimés....13
Avis du garant sur le déroulé de la concertation DE SUIVI....16
ANNEXES 17

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE** SNCF Réseau

- **CONTEXTE**

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, évoqué dès 1990, a été soumis à la participation du public :

- en 2010, dans le cadre d'un débat public placé sous l'égide de la CNDP et au terme duquel le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre les études
- de 2011 à 2014, se sont succédées deux phases de concertation post-débat public. En 2013, par décision ministérielle, sont arrêtées la zone de passage préférentielle « Centre-Nord » pour la ligne nouvelle et les conditions de poursuite des études de conception.

Deux protocoles portant sur le financement du projet et sur les dessertes ferroviaires prévues ont été signés en mai 2017 et le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie apparaît comme investissement prioritaire dans le rapport annexé de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 Décembre 2019.

Au regard de l'ancienneté du débat public et d'éléments de contexte nouveaux, une nouvelle concertation préalable s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020.

Par décision du 28 août 2020, le Ministre délégué en charge des transports a « *confirmé la réalisation du projet LNRP* » et « *arrêté la consistance des aménagements du projet dans le cadre d'une mise en œuvre progressive en deux phases* ».

- **OBJECTIFS**

La nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie a pour objectifs :

- d'améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique de Roissy depuis les territoires situés au nord de la plateforme aéroportuaire (parties du Sud des Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise),
- de relier directement Amiens et Creil en rames TGV via Roissy vers le réseau LGV pour les destinations de Strasbourg et Lyon/Marseille,
- de proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Ile-de-France via ce barreau, dans un contexte où l'augmentation des dessertes vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe,
- de 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,
- de développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION**

Plan de situation

Extrait de la carte du réseau ferré national.

Source : Dossier de concertation préalable, p.21)

- **CARACTÉRISTIQUES**

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie se caractérise par

- la réalisation d'infrastructures : ligne nouvelle entre Vémars et Marly-la-Ville, aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, création d'un nouveau quai en gare CDG 2 TGV, aménagements en gare de Survilliers-Fosses et, dans une phase ultérieure, création d'un évitement de circulation entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses et d'une quatrième voie en gare de Chantilly-Gouvieux ;
- un double service TaGV et TER avec des dessertes soit mixte TaGV et TER sur Amiens, soit TER Région Hauts-de-France sur Creil et Compiègne.

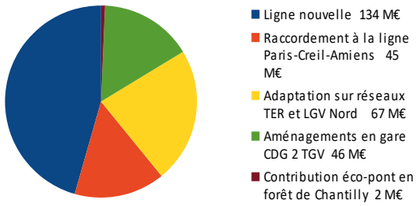
La décision ministérielle, en date du 28 août 2020, portant sur le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie acte la « *construction d'un passage grande faune (dit écopont ») en forêt de Chantilly, en tant que mesure d'accompagnement du projet* ».

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

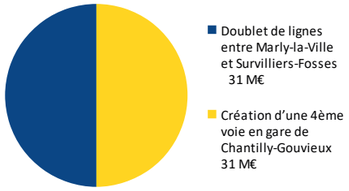
- **COÛT**

Coût d'investissement du programme global d'infrastructure

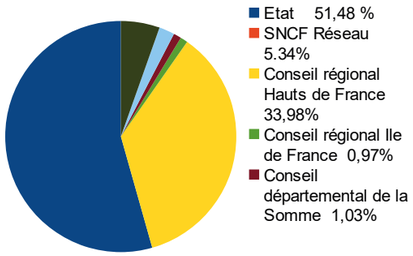
Phase 1 : 294 M€
Mise en œuvre
des principaux objectifs du projet



Phase 2 : 62 M€
Aménagements destinés à améliorer
la robustesse de l'exploitation de la ligne



Protocole relatif au financement de la phase 1 – Mai 2017



- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE**

(Source : Dossier de concertation préalable, p.13, Calendrier du projet jusqu'à la mise en service)

La décision ministérielle, en date du 28 août 2020, portant sur le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie mentionne une « *mise en service de la phase 1 du projet à horizon 2025* ».

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE
2 DÉCEMBRE 2019 – 18 FÉVRIER 2020

- **QUELQUES DATES CLÉS**

25 juin 2019 Saisine de la CNDP par le Président de SNCF Réseau	**3 juillet 2019** Nomination de deux garants, Floran AUGAGNEUR et Sylvie DENIS DINTILHAC	**6 novembre 2019** La CNDP approuve les modalités, le calendrier et le dossier de la concertation préalable
8 janvier 2020 Prolongation de la concertation préalable et nomination de Michel RIOU, garant	**2 décembre 2019** **18 février 2020** Dates de la concertation préalable	**18 mars 2020** Publication du bilan des garants

- **PERIMETRE DE LA CONCERTATION**

18 communes	**5 départements**	**2 régions** Île-de-France / Hauts-de-France

- **EVENEMENTS PUBLICS**

2 **réunions publiques**	**3** **réunions thématiques**	**13** **débats mobiles**

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION**

21 500 **dépliants d'information**	**1 300** **tracts d'information**	**370** **affiches**
450 exemplaires du **dossier de concertation**		**220** **cahiers de plans**

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

- **PARTICIPANTS**

1 546 **participants** aux évènements	**9 000** **connexions** au site internet	**1 197** **contributions**
313 **questions posées** lors des débats mobiles	**606** **avis en ligne**	**96** **cartes T** reçues

- **DES GARANTS NEUTRES ET INDÉPENDANTS**

Comme autorité indépendante, la Commission nationale du débat public est défenseure des droits constitutionnels de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement. Comme représentants de l'institution, les garants veillent au respect des principes fondamentaux qui formalisent ces droits. En ce sens, les garants ne sont ni des accompagnateurs ni des conseillers, mais des prescripteurs. Le rôle des garants est de veiller, depuis la phase préparatoire jusqu'à la fin de la concertation, au respect des principes de la Commission nationale du débat public :

• **INDÉPENDANCE ET NEUTRALITÉ** : les garants sont indépendants du Gouvernement, du maître d'ouvrage et de toutes les parties prenantes. Ils ne prennent jamais position sur le fond du dossier;

• **TRANSPARENCE** : les garants veillent à la transparence de l'information tout au long du processus;

• **ÉQUIVALENCE** : les garants veillent à ce que la parole de chacun soit traitée de manière équivalente, quel que soit le statut des personnes;

• **ARGUMENTATION** : les garants veillent ce que les interventions soit argumentées et donnent lieu à des réponses tout aussi argumentées de la part du maître d'ouvrage.

À cela , les garants ont ajouté un principe supplémentaire :

• **INCLUSION :** les garants veillent à ce que le dispositif recherche la parole de tous les publics, même les plus éloignés, et facilite leur expression.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PREALABLE (CNDP, GARANT)

Le bilan de la concertation préalable établi par les garants a été publié le 18 mars 2020.

Le bilan présente les principaux points de vue exprimés par les participants à la concertation préalable.
La première partie du bilan de concertation rapporte des arguments exprimés dans un contexte territorial difficile, avec des attentes contrastées et caractérisées. Quatre thèmes majeurs présents tout le long de la concertation et qui forment le plan de cette cartographie des arguments : le projet et ses aménagements ; les enjeux de la mobilité sur le territoire ; l'offre de services et les enjeux socio-économiques du projet sur le territoire.

Au regard de l'analyse de la cartographie des arguments du public et des réponses du maître d'ouvrage, le bilan de concertation formule des demandes de précision adressées :

- au maître d'ouvrage : le périmètre de la participation en incluant au minimum Senlis et Clermont dans le dispositif d'information et de participation, et informer le public sur une date prévisionnelle de mise en service ;
- à l'ensemble des parties prenantes et à propos de la plage horaire des dessertes TER (6-23h selon protocole), du cadre des nouveaux accords de financement à fixer dès que possible, des conditions d'exploitation de la gare TGV Haute Picardie, de la politique tarifaire sur la liaison à préciser par la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités , de l'articulation et complémentarité des différents moyens de transports existants et futurs, voire leur priorisation.

Le bilan de concertation préalable contient également diverses recommandations applicables aux différentes étapes ultérieures de finalisation du projet ; elles portent sur :

- la présentation d'un calendrier opérationnel permettant d'optimiser l'articulation de tous les projets (Axe Nord) ;
- l'intégration du projet Roissy-Picardie dans la mission F. Rol-Tanguy de réflexion sur l'avenir du territoire ;
- la mise en place d'un dispositif participatif sur la cohérence des projets envisagés et la mobilité du quotidien (Val d'Oise).

Le compte rendu de la concertation établi par SNCF Réseau a été adressé le 20 mai 2020

Le maître d'ouvrage, dans son compte rendu, présente les enseignements qu'il tire de la concertation préalable.
De manière générale, SNCF Réseau constate, dans un premier temps, que

- la reprise du dialogue territorial a suscité de nombreuses expressions, de nature contrastées, du publics ;
- les arguments du public dépassent le cadre du projet : ils portent sur des enjeux territoriaux majeurs et reflètent des attentes fortes en matière d'amélioration des mobilités à plusieurs niveaux ;
- les enjeux de calendrier sont sujet de préoccupations.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

A l'égard de la mise au point du projet, SNCF Réseau prend note de l'importance de

- la desserte et de l'interconnexion en gare de Survilliers-Fosses ;
- l'écopont en forêt de Chantilly ;
- l'analyse des variantes et justifiaction des choix à conforter pour le dossier d'enquête publique ;
- la présentation des études et des résultats en matière acoustique ;
- des propositions de compensation agricole collective et de la poursuite de concertation sur les conditions de mise en dépôt de terres excédentaires.

La décision de la Commission nationale du débat public en date du 1er juillet 2020

La décision, par laquelle la Commission nationale du débat public a pris acte des compte rendu de SNCF Réseau et réponses des autres parties prenantes, souligne que « *des réponses précises à certains arguments ou interrogations du public manquent à ce stade* ».

SUITES DONNEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE A LA CONCERTATION PREALABLE

Par décision du 28 août 2020, le Ministre délégué en charge des transports

- *« confirme la réalisation du projet LNRP »*
- *arrête la consistance des aménagements du projet dans le cadre d'une mise en œuvre progressive en deux phases*
- *demande de préparer le dossier support de l'enquête publique et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de poursuivre le partage d'information au public sur les principaux thèmes identifiés au cours de la dernière étape de concertation et relatifs notamment à l'insertion locale du projet. »*

Si la mise en œuvre progressive en deux phases est maintenue, la construction d'un passage grande faune (dit « écopont ») en forêt de Chantilly devient un aménagement acté dans la première phase de réalisation et répond à un argument exprimé par le public au cours de la dernière concertation préalable.

Par ailleurs, pour la poursuite opérationnelle du projet, le maître d'ouvrage souligne dans sa décision du 28 août 2020 plusieurs points de vigilance, notamment :

- la coordination des aménagements complémentaires sur le nœud ferroviaire de Creil, contribuant à la robustesse de l'exploitation, avec les travaux du projet LNRP
- l'optimisation de l'articulation des études et travaux prévus aux horizons 2025 avec la programmation des projets du faisceau nord francilien et le partage de ces études avec l'ensemble des parties prenantes dans le cadre du comité de coordination de l'axe Nord
- la recherche d'un plan de financement relatif à la passerelle en gare de Survilliers-Fosses et de l'écopont en forêt de Chantilly.

Au cours du dernier trimestre 2020, le maître d'ouvrage a conduit les consultations formelles préalables à l'enquête

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

publique :

- l'Autorité environnementale ;
- le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) ;
- les collectivités au titre de l'article L122-1 du Code de l'environnement ;
- le Parc Naturel Régional Oise – Pays de France ;
- les collectivités au titre de l'article L153-54 du Code de l'urbanisme ;
- la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) ;
- le Ministère de la Transition Écologique au titre des sites classés.

MISSION DU GARANT DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION DE SUIVI

Par décision n°2020 /79/ LFRPP/11 du 1er juillet 2020, la Commission Nationale du débat public a pris acte du compte-rendu de la concertation préalable publié par SNCF Réseau le 23 mai 2020 et les réponses apportées par la Région Hauts-de-France et l'Etat et a désigné Sylvie DENIS DINTILHAC, garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

La mission de concertation de suivi trouve son fondement dans l'article L121-14 du Code de l'environnement au titre du principe de continuum de participation du public. Entre la fin d'une concertation préalable et l'ouverture de l'enquête publique, les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être associés pour participer, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le maître d'ouvrage, et surtout en être informés régulièrement.
La lettre de mission, adressée par la Commission nationale du débat public le 3 juillet 2020, définit des points de vigilance, notamment deux qu'il convient de souligner : « *Il faut donc avant toute chose « retourner vers le public », c'est-à-dire définir sans tarder les modalités de restitution de ces réponses aux publics concernés »* et *« Dans la mesure où la dimension conflictuelle de ce projet se situe principalement autour de son articulation avec l'aménagement du territoire (notamment nord-francilien), il est fondamental que les débats à venir associent tous les acteurs responsables de la politique d'aménagement, à différentes échelles «*

ORGANISATION ET MODALITES DE CONCERTATION DE SUIVI

Des modalités de concertation de suivi définies dans un contexte singulier

La décision ministérielle du 28 août 2020 prévoit l'approbation « *dossier d'enquête publique d'ici la fin de l'année 2020 »*. Cette mention, de fait, a restreint de manière drastique, le temps de la concertation de suivi et supposait de revenir vers les publics de manière très rapide.

D'autre part, le contexte sanitaire a évolué au cours de la concertation de suivi. En effet, le 17 octobre 2020, le régime d'état d'urgence sanitaire était ré-établi et un couvre-feu à 21heures prescrit.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Enfin, l'Autorité environnementale du CGEDD a rendu public son avis le 2 décembre 2020. Dans la synthèse de l'avis, l'Autorité environnementale souligne, notamment, trois points

- « *L'état initial devrait être complété sur les nuisances sonores et la qualité de l'air* »
- *« Le dossier est, elliptique sur la quantification des effets du projet sur l'urbanisation ou l'artificialisation »*
- *« L'analyse socio-économique paraît insuffisamment précise et comprend quelques incohérences quant aux calculs de temps de trajet »*

Les modalités retenues pour garantir le droit à l'information et à la participation du public

Dans un contexte très contraint, la vigilance de la garante s'est portée sur deux points

- faire en sorte que le maximum d'informations soient rendues publiques le plus tôt possible ;
- faire en sorte que le processus de concertation de suivi s'efforce d'apporter les réponses manquantes au public.

Les modalités retenues pour assurer les droits à l'information et à la participation du public dans le cadre de cette concertation de suivi ont été les suivantes :

- la mise à jour du site internet dédié « www.roissy-picardie.fr ». L'information a été actualisée et les outils de participation pour le public maintenu, soit par un formulaire, soit en adressant un mail à SNCF Réseau « *concertation-roissy-picardie@reseau.sncf.fr* ». Ainsi, le public pouvait poser une question ou déposer une observation dans les mêmes conditions que lors de la concertation préalable et le maître d'ouvrage s'est engagé à répondre au fur et à mesure ;

- la diffusion d'une Newsletter au cours du mois de novembre 2020 aux 780 mails à disposition et transmise aux collectivités concernées pour relais sur leur propre site. Celle-ci présentait l'actualité du projet et portait à connaissance du public les modalités de poursuite de la concertation de suivi.

- la tenue d'une réunion de restitution et d'échanges le 10 décembre 2020, de 16h à 17h30, à Roissy-en-France. Initialement, il était prévu, en novembre, deux réunions de restitution territoriales (une par région, Hauts-de-France et Île-de-France, en fonction de leurs spécificités). L'objectif poursuivi était de poursuivre le dialogue avec le plus d'interactivité possible. En raison du contexte sanitaire, une seule réunion s'est déroulée sous un format « hybride », avec une réunion en salle avec un nombre limité de participants et une diffusion en direct en ligne, avec possibilité de participation à distance. Chacun a pu en simultané réagir ou poser des quesons par écrit, des réponses ont été apportées lors de la réunion ou suite à celle-ci.
  L'ordre du jour a comporté différentes présentations portant sur
  - un point d'avancement du projet avec un rappel des opérations menées au cours du 1er semestre 2020 ;
  - l'étape actuelle, la concertation de suivi et la préparation de la phase d'enquête publique ;
  - des prochaines étapes, une décision ministérielle et l'enquête publique ;
  - des sujets évoqués dans le cadre de la dernière concertation préalable et des avis émis depuis à travers à travers notamment la justification du projet présenté (tracé, profil en long), socio-économie, emprises, acoustique et insertion du projet.

La réunion a été filmée à partir de la salle du Conseil à la Communauté d'agglomération Roissy-Pays de France, en présence d'élus et de SNCF Réseau. Le film, les présentations faites et le compte-rendu de la réunion ont été mis en ligne sur le site « www.roissy-picardie.fr ».

RESULTATS DE LA CONCERTATION DE SUIVI

Une mobilisation du public faible

La réunion de restitution et d'échanges, qui s'est tenue le 10 décembre 2020, a réuni 10 élus au sein de la salle du Conseil de la Communauté d'agglomération Roissy-Pays de France et 35 participants en ligne.

Pendant la concertation de suivi, ont été déposées 39 contributions dont 2 doublons, soit 37 contributions réelles. Elles sont parvenues par différents canaux :

- 9 par internet ;
- 20 par mail ;
- 8 lors de la réunion de restitution et d'échanges.

Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, a apporté 18 réponses en ligne. Pour les autres contributions, certaines ont eu une réponse en réunion, d'autres ne demandaient pas de réponse ou encore une réponse a été apportée par mail.

Les chiffres clefs de la concertation de suivi

- Calendrier : **juillet 2020 à janvier 2021**
- **39 avis** mis en ligne
- Une réunion de restitution et d'échanges : **45 participants**

Les principaux points de vue exprimés

L'essentiel des points de vue recueillis durant la concertation de suivi portent sur des thèmes déjà soulevés lors de la concertation préalable. Il convient de noter que certaines prises de parole font référence à l'avis de l'Autorité environnementale, rendu public le 2 décembre 2020, soit pendant cette phase de concertation de suivi.

1. **Le projet de la nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie**

Un internaute a interrogé le maître d'ouvrage sur le processus de consultation réglementaire pour connaître l'avancée de cette étape.

Un participant, au cours de la réunion d'échanges, a soulevé l'opportunité de fondre les deux phases de réalisation du projet en une seule. Pour lui, si la première phase du projet, permettant de mettre en œuvre les principaux objectifs du projet, et la seconde phase permettant d'améliorer la robustesse du réseau elles pourraient être menées conjointement. Il insiste notamment sur le fait que, pour lui, il n'est pas envisageable que la première phase du projet vienne fragiliser l'Axe Nord déjà soumis à de nombreuses difficultés.

Enfin, une participante a soulevé auprès du maître d'ouvrage des interrogations sur le financement des dessertes TGV par la Région Hauts-de-France en demandant si cela est réaliste au vu du temps de parcours qui est presque identique entre TGV et TER.

2. L'offre de services liée au projet de la nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Un participant interroge le maître d'ouvrage sur la question des plages horaires. Il ajoute que si ces plages sont confirmées elles seront insuffisantes pour répondre aux besoins des travailleurs de la plateforme de Roissy.

Un participant s'inquiète des prévisions de trafics de jour et de nuit actuellement prévues dans le projet et demande des précisions.

Plus précisément, le nombre de circulations la nuit préoccupe les participants qui demandent des précisions sur les garanties possibles pour éviter que le trafic soit augmenté une fois la voie réalisée. Sur les horaires de nuit, ils ajoutent que cela ne concerne pas toute la nuit mais les créneaux de 22h à 0h30 et de 4h30 à 6h et que l'on risque d'avoir 5 à 6 trains par heure sur ces périodes. L'analyse de flux devrait donc porter selon lui sur le réel cadencement et non pas sur toute la journée et toute la nuit.

3. L'impact acoustique

Le public, plus particulièrement les résidents des communes du Nord Est Val d'Oise impactées mais aussi les habitants de Chantilly et Coye la Forêt, est inquiet des impacts acoustiques de cette nouvelle desserte..Un participant ajoute qu'une des recommandations de l'Autorité environnementale (Ae) porte sur le fait que les résultats détaillés des études de nuisances sonores doivent être présentées à la fois sur l'ensemble des zones habitées et tout au long de la voie.

Plus précisément, un participant explique que le projet va impacter plusieurs zones sur les communes de Vémars et Villeron. Fosses connait déjà la situation d'une proximité entre habitations et installations ferroviaires. Il ajoute que les pôles gares sont aujourd'hui très densifiés, ce qui pose un problème pour les gens que l'on a incité à habiter à proximité des gares. L'étude d'impact montre que les émergences mesurées se situent entre 2 et 5dbA par rapport à la situation actuelle, sachant que l'on double le bruit tous les 3 db(A), il y aura deux fois plus de bruit dans le cadre de ce qui est aujourd'hui prévu.. Il interroge le maître d'ouvrage sur la solution privilégiée entre écrans acoustiques et protections de façades, car cela n'est pour lui pas clair dans les documents. Selon lui, la protection à la source est à retenir pour pouvoir profiter au plus grand nombre. Il ajoute que l'étude n'intègre pas les 80 logements construits tout récemment ni l'ensemble du quartier à proximité. Il termine en mettant en avant la sensibilité de ces questions pour les personnes concernées, qui nécessite que les mesures les plus appropriées soient prises.

Un autre participant insiste en disant qu'il faut se donner les moyens si on veut faire ce projet et que ces coûts doivent être intégrés au projet. Il ajoute que les protections à la source permettent de réduire le bruit au-delà des habitations concernées ; le cas échant des solutions mixtes peuvent être envisagées. Il faut aussi distinguer le bruit relatif et le bruit émergent, le ressenti d'un train qui passe en pleine nuit n'est pour lui pas le même et cela doit être détaillé dans l'étude. Il demande de veiller aux retours d'expérience pour que des mesures efficaces soient mises en œuvre.

4. Le projet et l'aménagement du territoire

Une participante en ligne explique s'opposer au projet car elle juge prioritaires les améliorations sur le RER D. Elle demande ce qu'il en est du retournement en gare de Fosses-Survilliers en cas d'incident sur la ligne D.

Un internaute demande pourquoi, comme demandé par tous les représentants du Val d'Oise, ne pas vouloir prendre en compte les propositions suivantes :

- un arrêt à Gonesse permettant ainsi à la partie "déshéritée" du département de pouvoir profiter plus facilement du bassin d'emplois créé par l'aéroport et son développement futur grâce à un meilleur maillage ferroviaire ;
- un terminal de la ligne LGV ailleurs que directement sur la plateforme de CDG déjà saturée à ce jour en utilisant une solution de type VAL.

L'enjeu des mobilités sur le territoire du nord Est du Val d'Oise est soulevé par plusieurs personnes qui regrettent que la question de la régulation soit renvoyée à la fin de la décennie alors que le service après la gare des Noues est catastrophique et que beaucoup d'usagers subissent les suppressions de trains. La proposition du bouclage sur la partie Nord possible par le projet pourrait apparaître comme une solution intéressante, d'autant que le projet du barreau de Gonesse a été abandonné. Il serait insupportable pour le territoire de voir passer tout le monde alors qu'aucune solution ne serait apportée pour pouvoir aller travailler à Roissy sans avoir de voiture.

Une participante indique qu'il est nécessaire d'écouter davantage les élus du terrain et regrette le temps nécessaire aujourd'hui depuis le territoire pour rejoindre Paris. Les BHNS ne pourront pas être une solution suffisante au vu de la population du territoire selon elle. Pour l'un des participant, le projet n'est pas acceptable pour les habitants du Nord-Est du Val d'Oise qui connaissent chaque jour des conditions difficiles de déplacement.

AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION DE SUIVI

Les éléments de contexte n'ont pas joué en la faveur de la mobilisation du public pendant cette phase de participation du public. La décision ministérielle, prise le 28 août 2020, précisait une approbation du dossier d'enquête publique fin 2020. Ainsi, la phase de concertation de suivi devait se dérouler sur 4 mois au total.
D'autre part, le contexte sanitaire a été, également, un élément de contrainte. Les modalités de participation ont dû être modifiées à plusieurs reprises au regard des prescriptions sanitaires en vigueur.

Toutefois, il est important de rappeler qu'une réunion de restitution a pu se tenir. Les participants représentaient les deux régions, Hauts-de-France et Île-de-France. Par ailleurs, ce temps d'information et d'échanges a eu lieu après publication de l'avis de l'Autorité environnementale et a permis au public de poser des questions au regard de cet avis.

Si cette phase de concertation de suivi s'est réalisée dans un délai très court, elle a permis au maître d'ouvrage de restituer au public les enseignements qu'il avait tiré de la concertation préalable et les réponses apportées aux demandes de précisions formulées par les garants dans le bilan de la concertation préalable, d'expliciter les étapes d'avancement du projet et d'informer le public de l'avis de l'Autorité environnementale. A la lecture des différents avis formulés pendant cette phase, il est important, aujourd'hui, de maintenir ce dialogue territorial et d'inclure les enjeux d'aménagement du territoire et de mobilités dans l'approche de ce projet de nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Décision ministérielle du 28 août 2020

ANNEXE 2 : Décision 2020/79/LFRPP/11 du 1er juillet 2020

ANNEXE 3 : Lettre de mission de la CNDP, en date du 3 juillet 2020

cndp Commission nationale du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Le ministre délégué,

Paris, le 28 AOUT 2020

Réf. : D20011427

Monsieur Luc LALLEMAND
Président de SNCF Réseau
5 /17 rue Jean-Philippe Rameau
93418 LA PLAINE SAINT DENIS

Objet : Décision ministérielle portant sur le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP)

Le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP) prévoit de relier sur 6,5 km environ la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle à la ligne classique existante Paris-Creil-Amiens, permettant la mise en œuvre d'une liaison ferroviaire entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ainsi que de réaliser des aménagements capacitaires sur le réseau existant. Il a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (trains à grande vitesse et trains express régionaux), de répondre aux besoins de mobilité longue distance et de transports du quotidien, en offrant un accès direct au réseau à grande vitesse et un accès facilité au pôle aéroportuaire et économique de Roissy, tant pour les habitants de Picardie que du Nord-Est du Val d'Oise.

À la suite du débat public qui s'était achevé en juillet 2010 et des études menées de 2011 à 2013 pour définir la zone de passage préférentielle (ZPP – bande large en moyenne de 1 à 3 km), le ministre chargé des transports avait décidé, le 30 avril 2013, de poursuivre les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) sur la ZPP dite « centre nord ».

L'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP), dont l'objectif était de préciser le tracé du projet, s'est déroulée de 2013 à 2015, le projet ayant été en parallèle considéré comme prioritaire par la commission « Mobilité 21 » en juin 2013. La large concertation continue menée auprès des acteurs et du grand public a ainsi permis d'aboutir à un choix de tracé et aux mesures d'insertion associées, de préciser les besoins d'aménagements sur le réseau existant et leurs caractéristiques, ainsi que les services proposés. Les études opérationnelles ont alors fait l'objet d'une inscription aux Contrats de plan État-Région (CPER) 2015-2020 des régions Île-de-France et Picardie, signés respectivement le 9 juillet 2015 et le 30 juillet 2015.

Par ailleurs, sur la base des études de niveau avant-projet sommaire, le dialogue entre les partenaires du projet a permis la signature d'un protocole relatif au financement des travaux de réalisation du projet le 3 mai 2017 entre l'Etat, SNCF Réseau, la région Hauts-de-France, les départements et 9 autres collectivités de l'Oise et de la Somme, ainsi que d'un protocole d'intention relatif aux dessertes entre SNCF Mobilités et la région Hauts-de-France le 19 mai 2017.

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a, dans son rapport de février 2018, retenu le projet LNRP dans l'ensemble de ses scénarios. Il considère ainsi le projet LNRP comme prioritaire. Le projet figure également dans les investissements prioritaires du rapport annexé de la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019.

Hôtel de Play
40, rue du Bac - 75007 Paris
Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Par ses décisions du 3 juillet et 6 novembre 2019 et au regard de l'ancienneté du débat public, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé la tenue d'une nouvelle étape de concertation qui s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020. A l'issue du bilan de la concertation rendu par les garants désignés par la CNDP le 18 mars 2020, SNCF Réseau a tiré les enseignements pour la mise au point du projet qu'il a communiqués à la CNDP le 20 mai 2020. La Région Hauts-de-France et l'État ont également apporté des éléments de réponse à la CNDP dans leurs courriers adressés respectivement le 13 mai 2020 et le 15 juin 2020. La CNDP a pris acte des réponses apportées dans sa décision du 1er juillet 2020.

Sur la base de ces éléments, je confirme la réalisation du projet LNRP et j'arrête la consistance des aménagements du projet dans le cadre d'une mise en œuvre progressive en deux phases :

Aménagements de phase 1

- La création d'une ligne nouvelle à double voie de 6,5 km circulable à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plateforme aéroportuaire de Paris-Aéroport Charles de Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville ;
- Des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens notamment pour en adapter la capacité :
  - l'électrification de voies de remisage des rames en gare d'Amiens ;
  - le déplacement d'une section de séparation électrique à la Chapelle-en-Serval ;
- La création d'un nouveau quai en gare CDG 2 TGV et des circulations verticales le desservant, et la suppression d'une voie existante pour implanter ce quai et l'ajout de communications ferroviaires permettant aux trains de passer d'une voie sur l'autre ;
- Les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec de nouveaux quais ainsi qu'une passerelle permettant aux voyageurs d'accéder à ces quais et d'assurer l'interconnexion avec le RER D ;
- La construction d'un passage grande faune (dit « écopont ») en forêt de Chantilly, en tant que mesure d'accompagnement du projet, au droit de la commune d'Orry-la-Ville et au-dessus de la ligne existante Paris-Creil-Amiens ;

Aménagements de phase 2

- La création d'un doublet de voies (prolongement des voies nouvelles pour la création d'un évitement de circulation) entre le raccordement à Marly-la-Ville et la gare de Survilliers-Fosses ;
- La création d'une quatrième voie à quai côté Gouvieux en gare de Chantilly-Gouvieux, permettant la réception alternée, sur des quais distincts, de trains de même sens.

Sur la base de ce programme d'aménagements, je vous demande de préparer le dossier support de l'enquête publique et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Vous vous rapprocherez des services de l'État et des collectivités concernés pour finaliser les procédures préalables et le dossier d'enquête et ce, afin de solliciter dans les meilleurs délais les avis du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) et de l'Autorité environnementale (AE), ainsi que les collectivités et groupement concernés par le projet, conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics et à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Une fois ces avis rendus et les réponses apportées par vos soins, j'approuverai le dossier d'enquête publique d'ici la fin de l'année 2020 et déciderai alors du lancement de l'enquête publique, qui devra s'ouvrir et se tenir conformément à l'article L.123-1 et suivants du code de l'environnement et L.110-1 et suivants du code de l'expropriation.

Dispositions relatives à la poursuite opérationnelle du projet

Je vous demande de poursuivre le partage d'information au public sur les principaux thèmes identifiés au cours de la dernière étape de concertation et relatifs notamment à l'insertion locale du projet.

2

Je souhaite que vous lanciez les études d'avant-projet détaillé dans les meilleurs délais, afin de pouvoir rapidement après l'enquête publique engager les études de projet et lancer les travaux dans la perspective d'une mise en service de la phase 1 du projet à horizon 2025.

Ce calendrier nécessite de renouveler, d'ici la mise en service, certains postes de signalisation sur la LGV Nord au droit de l'interconnexion au nord de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Je vous demande de mener les études complémentaires permettant d'analyser de manière approfondie les conséquences techniques et l'impact financier de ces travaux initialement non prévus, et d'en partager les résultats avec l'ensemble des partenaires.

Vous veillerez également à ce que les aménagements complémentaires sur le nœud ferroviaire de Creil, contribuant à améliorer la robustesse de l'exploitation, soient bien coordonnés avec les travaux du projet LNRP et réalisés en vue de sa mise en service.

Par ailleurs, vous vous assurerez que l'articulation des études et travaux prévus aux horizons de temps précités avec la programmation des projets du faisceau nord francilien soit optimisée et partagée avec l'ensemble des parties prenantes dans le cadre du comité de coordination de l'axe Nord réunissant l'État, les collectivités d'Île-de-France et des Hauts-de-France sous l'égide du Préfet d'Île-de-France.

Je demande par ailleurs au président du comité de pilotage du projet LNRP de piloter, avec l'appui des Préfets des Régions Hauts-de-France et Île-de-France, la recherche d'un plan de financement relatif à la passerelle en gare de Survilliers-Fosses d'un coût de 13 M€$_{CE\ 2011}$, qui reste à préciser dans le cadre de discussions avec les partenaires.

S'agissant de l'écopont désormais intégré au projet, une contribution forfaitaire de 2 M€ du projet LNRP était initialement prévue dans le protocole de financement de 2017. Je demande également au président du comité de pilotage du projet LNRP d'engager, avec l'appui du Préfet de la Région Hauts-de-France, les réflexions avec les partenaires sur le financement complet de cet ouvrage.

* *
*

Je souhaite que la procédure d'enquête publique, pilotée par les autorités compétentes chacune en ce qui la concerne, ainsi que les études opérationnelles fassent l'objet d'un suivi régulier dans le cadre des instances de gouvernance qui avaient été mises en place lors des EPEUP. Comme souligné précédemment, vous veillerez également au partage et à la bonne coordination des étapes à venir avec la programmation relative aux projets de l'axe nord francilien et ce, dans le cadre de ses instances de gouvernance dédiées.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de l'avancement du projet et se tiendront à votre disposition pour la mise en œuvre de l'ensemble de ces orientations.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sincères salutations.

Jean-Baptiste DJEBBARI

3

cndp Commission nationale du débat public

SÉANCE DU 1er JUILLET 2020

DÉCISION N° 2020 / 79 / LFRPP / 11

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12,
- vu la décision du 25 novembre 2010 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France relative aux conditions de poursuite du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » à l'issue du débat public qui s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010,
- vu sa décision n°2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011, désignant Madame Danièle ROUSSEAU comme garante de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n°2015/12/LFRP/7 du 4 mars 2015, donnant acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante concernant la concertation post-débat public menée sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,
- vu sa décision n°2019 / 110 / LFRPP / 8 décidant d'une concertation préalable selon les articles L. 121-9 et L.121-12 du code de l'environnement et désignant Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR comme garants de la concertation,
- vu le dossier de la concertation préalable, reçu le 31 octobre 2019,
- vu sa décision n°2019 / 155 / LFRPP / 9 en date du 6 novembre 2019 décidant des modalités de la concertation préalable du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- Vu la décision 2020 / 6 / LFRP / 10 en date du 8 janvier 2020 désignant Michel RIOU comme garant de la concertation et prolongeant la durée de la concertation jusqu'au 18 février 2020,
- vu le bilan des garants de la concertation préalable en date du 18 mars 2020,
- vu sa décision n°2020 / 55 / LFRPP / 10 en date du 1er avril 2020, prenant acte du bilan des garant.e.s du projet liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le compte-rendu de la concertation préalable produit par SNCF Réseau le 20 mai 2020, édictant notamment les enseignements de la concertation préalable tirés par SNCF Réseau et les suites à donner,
- vu le courrier et le dossier annexé de Monsieur Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts-de-France, en date du 13 mai 2020, apportant les réponses de la Région Hauts-de-France aux questions soulevées pendant la concertation,
- vu le courrier annexé de Madame Sandrine CHINZI, Directrice des infrastructures de transport en date du 15 juin 2020, apportant les réponses de l'Etat aux questions soulevées pendant la concertation,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale du débat public prend acte du compte-rendu de la concertation préalable publié par SNCF Réseau le 23 mai 2020, indiquant les enseignements qu'il tire de la concertation.

La Commission nationale du débat public prend acte des réponses apportées par la Région Hauts-de-France aux questions soulevées pendant la concertation.

La Commission nationale du débat public prend acte des réponses apportées par l'État aux questions soulevées pendant la concertation.

Article 2 :

Des réponses précises à certains arguments ou interrogations du public manquent à ce stade. Elles portent sur :
- la date prévisionnelle et les objectifs de mise en service du projet
- l'étude des plages horaires de circulation des trains
- le financement des aménagements de la phase 1 non assuré à ce jour
- les options de maillages ferroviaires pour le public d'Amiens et le calendrier d'amélioration des services ferroviaires de l'axe Paris Nord-Amiens
- l'impact des travaux sur la rénovation programmée du RER D et sur les enjeux de mobilité du Nord Val d'Oise

Elles devront être apportées lors de la concertation à venir qui visera à assurer la bonne information et participation du public jusqu'à l'enquête publique.

Dès que les différentes décisions attendues sur la poursuite du projet seront prises le public devra en être informé.

Article 3 :

Mme Sylvie DENIS-DINTILHAC est désignée garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie ».

Article 4 :

La garante établira un rapport un rapport annuel à la date anniversaire de sa désignation, qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Article 5 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

cndp Commission nationale du débat public

LA PRÉSIDENTE

Paris, le 3 juillet 2020

Madame,

Lors de sa séance plénière du 1er juillet 2020, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignée garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de Ligne Ferroviaire Roissy-Picardie (LFRP) porté par SNCF Réseau.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet emportant des enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire fondamentaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation de suivi sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, suite à la concertation préalable qui s'est tenue du 2 décembre au 18 février 2020 garantie par Floran AUGAGNEUR, Michel RIOU et vous-même. Comme l'indique cet article, **après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le maître d'ouvrage (MO) décide de poursuivre son projet**, « *la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique* ». Par conséquent, la concertation de suivi se poursuit sous votre égide à compter d'aujourd'hui.

Rappel des objectifs de la concertation de suivi :

Le champ de la concertation de suivi est particulièrement large et est présenté dans les articles L.120-1, L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement. Son objectif principal est donc le continuum de l'information et de la participation du public entre les phases dites « amont » et « aval » d'association du public. Autrement dit, entre la fin d'une concertation préalable ou d'un débat public – le MO décidant de poursuivre son projet – et l'ouverture de l'enquête publique, **les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être associés pour participer, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le MO, et surtout en être informés régulièrement**.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

…/…

Sylvie DENIS-DINTILHAC
Garante de la concertation de suivi jusqu'à l'enquête publique
LFRP (SNCF Réseau)

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 55 – chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Votre rôle et mission de garante : prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte

Dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul MO. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle ne peut en aucun cas être assimilé à celui de « caution démocratique », ni réduit à celui d'observatrice du dispositif de concertation. Par mimétisme avec la concertation préalable, vous êtes prescriptrice des modalités de la concertation : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous ne sauriez donc, ainsi que la CNDP, être tenue responsable des choix du MO en matière de concertation, mais leur évolution vers un meilleur respect du droit dépend de vous.

A cette fin, vous pouvez notamment vous appuyer sur trois éléments :

- Vos demandes de précisions et recommandations faites dans votre bilan de la concertation préalable,
- Les engagements pris par le MO relatifs aux mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements de la concertation préalable (L.121-13, L.121-16, R.121-9, R.121-24 CE),
- L'avis de la CNDP sur la complétude des réponses du MO et des parties prenantes rendu dans sa décision n°2020/ 79/ LFRP/ 11

Vous avez toute latitude dans la négociation avec le MO pour l'amener à suivre les recommandations contenues dans les bilans précédents et à respecter les engagements qu'il a pris. Sentez-vous libre des préconisations que vous ferez pour garantir le droit à l'information et à la participation : la concertation de suivi n'est pas une version dégradée de la concertation préalable ou du débat public.

Plus précisément, il s'agit dans un premier temps de **ré-identifier et re-mobiliser le public cible**, qui n'est peut-être pas le même que celui de la phase préalable de participation. Vous devez veiller en particulier à ce que toute personne soit en capacité de participer à cette concertation. Nous devons avoir un souci constant d'inclusion des publics les plus éloignés de la décision.

Il s'agit également de **définir des formes d'information et de participation qui correspondent à la durée de ce continuum**, qui peut s'étaler sur un temps très long, et donc voir l'information et le sens de la participation se diluer :

- clarifier aux publics les grandes étapes du calendrier à venir et donner un certain rythme à la démarche ;
- ajuster les outils en fonction de l'évolution du contexte ;
- assurer la complétude, l'accessibilité et l'intelligibilité des informations et documents transmis aux publics ;
- assurer les possibilités de contribution du public et d'échanges directs entre lui et le MO, la mise en débat de sujets qui méritent d'être approfondis, veiller à ce que des réponses soient apportées par le MO à toutes les questions, observations et propositions ;
- demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données, si cela vous semble nécessaire.

Si votre mission dure au-delà de 12 mois, elle sera rythmée par la publication de rapports intermédiaires annuels. Ces derniers sont de nature à rappeler le cadre légal et de principe de la concertation et à permettre aux publics de suivre les évolutions du projet et de la démarche de participation. Si nécessaire, vous pouvez rédiger des notes d'observation, qui ont pour but de rappeler aux organisateurs les engagements pris ou les règles de base de la concertation.

Durant toute la durée de votre mission, vous devez vous mettre à disposition des participant.e.s, être visible et expliciter votre rôle. Le public doit pouvoir vous contacter directement, notamment par la

diffusion de votre adresse mail. En effet, **vous constituez un recours possible en cas de désaccord** sur le déroulement du processus de concertation ou sur les expertises produites. Si vous êtes sollicitée par des participant.e.s et si vous jugez que les réclamations sont fondées, vous devez les porter auprès du MO et des acteurs décisionnaires et exiger qu'il les considère. Si jamais vos recommandations ne sont pas prises en compte, vous devrez faire état de ces difficultés dans votre rapport (voir plus bas). Si les réclamations ne vous semblent pas fondées, vous répondez directement aux auteurs et expliquez votre position.

Eléments de contexte et enjeux de la concertation identifiés au stade de la décision CNDP

Suite à la phase de concertation préalable, SNCF Réseau, les Régions Hauts-de-France et Ile-de-France et l'Etat ont pu répondre en partie aux demandes de précisions et aux recommandations des garants, qui émanaient des contributions en phase de concertation préalable. Ces échanges se sont tenus à huis-clos en plénière de la CNDP. Il faut donc avant toute chose **« retourner vers le public », c'est-à-dire définir sans tarder les modalités de restitution de ces réponses aux publics concernés**. Cela passe naturellement par l'organisation de plusieurs rencontres publiques physiques, ouvertes à tou.te.s. Si les conditions sanitaires ne permettent pas ces rassemblements, il faudra multiplier le nombre de rencontres en petit nombre et à distance. Je vous laisse juge de l'utilité d'informer chaque territoire sur l'ensemble des décisions relatives au projet LFRP ou au contraire de partager à chacun.e une information le concernant au premier chef.

Ce « retour vers le public » doit bien sûr prendre en compte les temporalités propres au projet. En effet, même si l'enquête publique est prévue pour l'année 2020, le contexte est de nature à perturber ce calendrier, notamment par la crise sanitaire et l'approche d'un potentiel remaniement ministériel. De ce point de vue, il est important de ne pas préjuger de la proximité de l'enquête publique, et d'**anticiper dès maintenant un rythme d'association des publics compatible avec le long terme**, sachant que le continuum de la participation est désormais une obligation légale.

Par ailleurs, la concertation de suivi doit laisser la place au débat et ces réponses apportées ne manqueront pas de poser d'autres questions. Si certains sujets sont sans doute aboutis par les conclusions de la concertation préalable, d'autres informations doivent encore être apportées aux publics et d'autres sujets doivent encore être débattus avec eux, ce pour quoi est faite la phase de concertation qui s'ouvre :

- la date prévisionnelle et les objectifs de mise en service du projet,
- l'étude des plages horaires de circulation des trains,
- le financement des aménagements de la phase 1 non assuré à ce jour,
- les options de maillages ferroviaires pour le public d'Amiens et le calendrier d'amélioration des services ferroviaires de l'axe Paris Nord-Amiens,
- l'impact des travaux sur la rénovation programmée du RER D et sur les enjeux de mobilité du Nord Val d'Oise.

Dans la mesure où la dimension conflictuelle de ce projet se situe principalement autour de son articulation avec l'aménagement du territoire (notamment nord-francilien), il est fondamental que **les débats à venir associent tous les acteurs responsables de la politique d'aménagement**, à différentes échelles. SNCF Réseau ne peut pas répondre seule à toutes les questions que pose son projet : il faut qu'à chaque point de débat, les participants puissent être en mesure de savoir qui est responsable de la réponse et/ ou de l'action, avec quels moyens est-ce réalisable, et sous quels délais.

Dans tous les cas, pour plus de lisibilité, il est important que vous ameniez le MO à **produire une synthèse simple et lisible du processus décisionnel d'ici à la réalisation du projet**, faisant apparaître les phases de négociations entre les acteurs.

Enfin, compte tenu des échéances lointaines du projet, il parait souhaitable que des efforts spécifiques d'**association des jeunes publics** soient assurés car ils sont les premiers concernés. Je vous conseille par exemple de vous rapprocher des structures d'enseignements secondaire et supérieur, notamment celles qui sont liées à l'aménagement du territoire.

Conclusions de la concertation de suivi

Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un rapport final présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce rapport comporte une présentation des étapes de la concertation de suivi, une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation sur le long terme, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Il met l'accent sur **la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions**. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO et à la CNDP qui le publient sans délai sur leurs sites et est joint au dossier d'enquête publique, conformément à l'article R.121-11 du Code de l'environnement.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

Nous ne parlons donc pas là d'une simple procédure, mais bien d'**une démarche démocratique encadrée par la loi**, dont le respect est sous votre garantie, au nom de la CNDP.

Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions **conserver un contact étroit** afin que vous nous teniez informé.e.s régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité des documents produits pour les publics, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel, etc.). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation. Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, vous serez convié.e dans les prochaines semaines par Marie-Liane Schützler à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s également en mission de concertation de suivi.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Chantal JOUANNO

LES PARTENAIRES SIGNATAIRES DES CONVENTIONS D'ÉTUDES :

LES PARTENAIRES SIGNATAIRES DU PROTOCOLE DE FINANCEMENT DES TRAVAUX DE RÉALISATION DU PROJET :