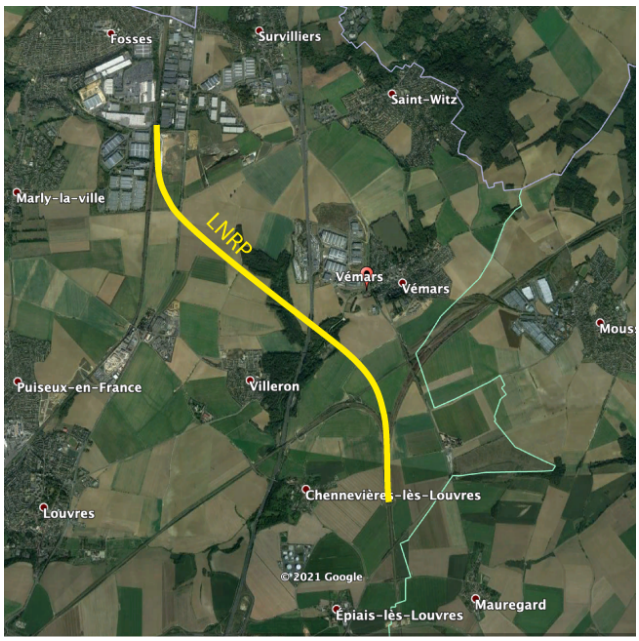
Département du Val d'Oise (95)
Enquête publique

Rapport d'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly- la-Ville, Vémars et Villeron (95).



Enquête publique n° E20000054/95

Réalisée du mardi 23 février 2021 au mardi 6 avril 2021 dans les communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)
(suivant l'arrêté inter-préfectoral n° 2021-16178 du 2 février 2021)

Commission d'enquête : M. Ronan Hebert (Président, liste d'aptitude du Val-d'Oise), M. Claude Andry (liste d'aptitude du Val-d'Oise), M. Alain Giaroli (liste d'aptitude de l'Oise), M. Michel Gauthier (liste d'aptitude de Seine-Saint-Denis), M. Patrick Jayet (liste d'aptitude de la Somme).

Destinataires : M. le Préfet du Val-d'Oise ; Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.

Nombre de pages : 421

LIVRE 1 – RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

SOMMAIRE

1 PREAMBULE 5

2 INTRODUCTION 6

3 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE 6

3.1 PRESENTATION DU PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY – PICARDIE 6
3.2 RAPPELS SUR L'HISTORIQUE DU PROJET 7
3.2.1 L'HISTORIQUE DU PROJET 7
3.2.2 LES DECISIONS GOUVERNEMENTALES 7
3.2.3 LES DECISIONS DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (CNDP) 8
3.3 PERIMETRE D'EMPRISE DU PROJET 19
3.4 LES OBJECTIFS DU PROJET 20
3.5 LES PRIORITES DES POLITIQUES DE TRANSPORT 22
3.5.1 LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLANS LOCAUX D'URBANISME 22
3.6 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUPRACOMMUNAUX 23
3.7 LES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES 25
3.7.1 LES TEXTES JURIDIQUES APPLICABLES 25
3.7.2 TEXTES RELATIFS A LA COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DUP EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DES PLU 26
3.7.3 AUTRES TEXTES LIES AU CONTENU DU DOSSIER PRESENTE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE 27

4 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE 29

4.1 FASCICULE 1 : GUIDE DE LECTURE INCLUANT LE GLOSSAIRE (PIECE A) 29
4.2 FASCICULE 2 : PRESENTATION GENERALE DU PROJET (PIECES B-C-D-E) 29
4.3 FASCICULES 3 – 4 – 5 : ETUDE D'IMPACT (PIECE F). 31
4.4 FASCICULES 6: BILAN DU DEBAT PUBLIC ET DE LA CONCERTATION (PIECE G, 114 PAGES). 34
4.5 FASCICULES 7: ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET (PIECE H, 70 PAGES). 35
4.6 FASCICULES 7: DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (PIECES I). 35
4.7 LES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ET ORGANISMES ASSOCIES (PPOA) 36
4.7.1 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE-CGEDD) N° 2020-46 DU 2 DECEMBRE 2020 36
4.7.2 AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES 38

5 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE 54

5.1 L'ORGANISATION DE L'ENQUETE 54
5.1.1 LA DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE 54
5.1.2 L'ORGANISATION DE L'ENQUETE 54
5.2 LA PUBLICITE DE L'ENQUETE 57
5.2.1 LES PUBLICATIONS DANS LES JOURNAUX 57
5.2.2 L'AFFICHAGE LEGAL 58
5.2.3 LES PUBLICITES DIVERSES ET FACULTATIVES 60
5.2.4 CONCLUSION SUR LA PUBLICITE DE L'ENQUETE 61
5.3 LES PERMANENCES DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE 61
5.4 INCIDENTS RELEVES AU COURS DE L'ENQUETE : 62
5.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE 62
5.6 DEMANDE DE PROROGATION D'ENQUETE 63
5.7 LA CLOTURE DE L'ENQUETE 64

6 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS 64

6.1 ANALYSE COMPTABLE 64
6.1.1 LES PERMANENCES 64
6.1.2 LES COURRIERS ADRESSES AUX MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE 65
6.1.3 CONSULTATION DES PIECES DU DOSSIER SUR LE SITE DE PUBLILEGAL 66

6.1.4 LES OBSERVATIONS FORMULEES PAR VOIE DEMATERIALISEE 67
6.1.5 LES OBSERVATIONS FORMULEES DANS LES REGISTRES 70
6.1.6 PETITIONS 71
6.2 ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS PAR THEMES 73
6.3 THEME T1 : LE DOSSIER D'ENQUETE – LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP) 73
6.4 THEME T2 : LE PROJET LNRP 74
6.4.1 SOUS THEMES T2.1 ET T2.2: LE TRACE LE PERIMETRE ET LES VARIANTES 75
6.4.2 S/ THEMES T2.3 ET T2.4 : LES AUTRES PROJETS ET L'INSERTION DU PROJET SUR LE RESEAU SNCF / ILE-DE-FRANCE MOBILITES 76
6.4.3 S/ THEME 2.5 : L'INTERMODALITE ET LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES GARES 77
6.5 THEME T3 : L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL 78
6.5.1 S/ THEMES 3.1 : LES NUISANCES DUES AU CHANTIER DE LA LN ROISSY-PICARDIE 79
6.5.2 T3.2 : LES NUISANCES DE LA LNRP EN PHASE D'EXPLOITATION 79
6.5.3 S/ THEME T3.3 : LES ESPACES NATURELS, LA FAUNE, LA FLORE ET LES COULOIRS ECOLOGIQUES 80
6.5.4 S/ THEME T3.4 : L'INTEGRATION PAYSAGERE 81
6.5.5 S/ THEMES T3.5 : L'ARTIFICIALISATION DES SOLS 81
5.5.6 S/ THEME T3.6 : L'HYDROLOGIE (NAPPES D'EAU SOUTERRAINES ET EAU POTABLE) 82
6.6 THEME T4 : L'IMPACT ECONOMIQUE DU PROJET 82
6.6.1 S/ THEME T4.1 : LE FINANCEMENT DU PROJET 82
6.6.2 S/ THEME T4.2 : LE COUT DU PROJET 83
6.6.3 S/ THEME T4.3 : LA RENTABILITE DU PROJET 83
6.6.4 S/ THEME T4.4 : L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE 84
6.6.5 S/ THEME T4.5 : LA DEPRECIATION IMMOBILIERE 85
6.6.6 S/ THEME T4.6 : L'IMPACT SUR L'AGRICULTURE ET LA SYLVICULTURE 85
6.7 THEME T5 : LA CONCERTATION PREALABLE – LES AVIS EXPRIMES 86
6.7.1 S/ THEME T5.1 : LE DEBAT PUBLIC ET LA CONCERTATION PREALABLE 86
6.7.2 S/ THEME T5.2 : LES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA) 87
6.8 THEME T6 : LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU 88
6.9 THEME T7 : LES MESURES COMPENSATRICES 88
6.10 THEME T8 : LE SERVICE AUX USAGERS 88
6.11 THEME T9 : L'ACCESSIBILITE ET LE DESENCLAVEMENT DE LA REGION PICARDE 90
6.12 OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE 90

7 LE PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE 91

7.1 LE TRACE, LE PERIMETRE (T2.1) ET LES VARIANTES (T2.2) 100
7.2 LES AUTRES PROJETS (T2.3) ET INSERTION DU PROJET DANS LE RESEAU SNCF/IDF MOBILITES (T2.4) 104
7.3 L'INTERMODALITE ET LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES GARES (T2.5) 106
7.4 LES NUISANCES SONORES : EN PHASE CHANTIER (T3.1) ET EN PHASE EXPLOITATION (T3.2) 111
7.5 LES ESPACES NATURELS, LA FAUNE, LA FLORE, LES COULOIRS ECOLOGIQUES (T3.3) 118
7.6 L'INTEGRATION PAYSAGERE (T3.4) 121
7.7 L'ARTIFICIALISATION DES SOLS (T3.5) ET LA RESSOURCE EN EAU (T3.6) 123
7.8 LE FINANCEMENT DU PROJET (T4.1) 126
7.9 LE COUT DU PROJET (T4.2) 127
7.10 LA RENTABILITE DU PROJET (T4.3) 127
7.11 L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE (T4.4) 128
7.12 LA DEPRECIATION IMMOBILIERE (T4.5) 130
7.13 L'IMPACT SUR L'AGRICULTURE ET LA SYLVICULTURE (T4.6) 132
7.14 LES AVIS DES PPA (T5.2) 137

8 SIGNATURE DE LA COMMISSION D'ENQUETE 152

ANNEXES

LIVRE 2 – CONCLUSIONS ET AVIS (PAGE 383)

1 PREAMBULE

Le présent document a pour objet de présenter le rapport, les conclusions et l'avis motivé de la commission d'enquête désignée par décision du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise (n°E20000054/95 du 3 décembre 2020) pour conduire l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du projet de Ligne Nouvelle Roissy-Picardie (LNRP).

Le projet de LNRP repose sur les décisions ministérielles du 30 avril 2013 (adressée au président directeur général de RFF par le Ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche) et du 13 janvier 2021 (adressée au président de SNCF Réseau par le Ministre délégué chargé des transports).

En application du code de l'environnement (chapitre III du titre II du livre 1er) le projet est soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette enquête a conduit la commission d'enquête à établir :

- Un rapport d'enquête concernant le déroulement de celle-ci, l'analyse du projet et des observations recueillies auprès du public,
- Un procès verbal d'enquête transmis au maître d'ouvrage qui a répondu aux observations de la commission d'enquête dans un mémoire en réponse,
- L'avis et les conclusions motivées en précisant son point de vue, ses réserves et recommandations souhaitables qu'elle a estimé devoir émettre.

Les différentes parties du rapport d'enquête ne sont reliées entre elles que dans un souci pratique de présentation afin d'éviter qu'un document ne s'égare.

2 INTRODUCTION

Cette enquête publique porte sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative au projet de la liaison ferroviaire Roissy - Picardie consistant en la réalisation d'une infrastructure ferroviaire de 6,5 km reliant la ligne classique Paris-Creil-Amiens à la Ligne Grande Vitesse Est. Cette DUP emporte la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des territoires concernés par ce nouveau barreau ferroviaire, à savoir communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Cette enquête publique unique a pour objectif de présenter au public le projet de façon à ce qu'il puisse s'exprimer sur l'intérêt du projet au regard de ses objectifs, de son coût, de sa rentabilité, de ses avantages (attendus) et de ses effets.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme comporte deux éléments :

- La déclaration de projet qui présente le projet et le territoire sur lequel il s'implante,
- Le dossier de mise en compatibilité des Plu des communes où le projet se situe.

Cette enquête publique conduit la commission d'enquête à établir :

- Un rapport d'enquête concernant le déroulement de celle-ci, l'analyse du projet et des observations recueillies auprès du public et des Personnes Publiques Associées (PPA), le procès-verbal de synthèse des observations établi par la commission d'enquête en fin d'enquête et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à celui-ci.
- L'avis et les conclusions motivées de la commission d'enquête qui précisent son point de vue, ses réserves et ses recommandations éventuelles qu'elle estime devoir émettre à l'égard du dossier.

3 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

3.1 Présentation du projet de liaison ferroviaire Roissy – Picardie

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie consiste en la réalisation d'un accès ferroviaire direct entre le sud des Hauts-de-France, le nord-est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV (CDG 2 TGV).

Le cœur du projet est un maillage du réseau ferroviaire, avec la réalisation d'un nouveau barreau de 6,5 km et des aménagements capacitaires sur le réseau adjacent dits « aménagements connexes ».

Les principales opérations prévues pour la réalisation de ce projet sont programmées en deux temps et sont les suivantes :

Phase 1 :

- Création d'une ligne nouvelle entre Vémars (95) et Marly-la-Ville (95),
- Aménagements en gare de Survilliers-Fosses (95) pour relier l'interconnexion LGV au nord-est de Paris à la ligne existante Paris-Creil,

- Aménagements connexes en gares de Roissy (CDG 2 TGV), d'Amiens et de La Chapelle-en-Serval.
- Réalisation d'un éco-pont en forêt de Chantilly,

Phase 2 :

- Création d'un doublet de voies à Saint-Witz jusqu'à la gare de Survilliers-Fosses (95),
- Aménagements connexes en gare de Chantilly-Gouvieux (60) : 4ème voie à quai,
- Electrification des voies de remisage en gare d'Amiens.

La maîtrise d'ouvrage relève de SNCF Réseau pour ce qui concerne la réalisation de la section de ligne nouvelle qui permettra une liaison ferroviaire Roissy / Picardie (LNRP). SNCF Réseau est également maître d'ouvrage des modifications de plans de voies en gares.

SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, est maître d'ouvrage pour les aménagements en gares, en particulier les aménagements nécessaires à la circulation des passagers.

3.2 Rappels sur l'historique du projet

3.2.1 L'historique du projet

Le projet de LNRP, initié dans les années 1990, a fait l'objet d'un débat public organisé du 15 avril au 31 juillet 2010, avec mise en place d'une commission particulière.

Après des réflexions préliminaires, l'élaboration du projet a fait l'objet d'un débat public mené par une garante de la CNDP du 15 avril au 31 juillet 2010. Ce débat a abouti à consensus sur la mise en place d'un double service TaGV (Train à Grande Vitesse) et TER (Train Express Régional). Le processus s'est poursuivi de 2011 à fin 2014 avec entre autre deux phases de concertation.

Le choix du tracé préférentiel a fait l'objet d'une décision ministérielle le 30 avril 2013.

Suite au débat public, le projet a été ajusté. Un protocole d'intention relatif à la desserte TaGV et TER entre la région Hauts-de-France et SNCF Mobilités a été signé le 19 mai 2017.

Un protocole de financement de la première phase du projet a été acté le 3 mai 2017. Ce protocole démontre l'engagement des partenaires (Etat, région des Hauts-de-France, 11 collectivités des départements de la Somme et de l'Oise et SNCF Réseau).

Une seconde étape de concertation s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020. Le bilan a été rendu le 18 mars 2020 et la garante (Mme Sylvie Denis-Dintilhac) a rendu son rapport le 13 janvier 2021.

3.2.2 Les décisions gouvernementales

Les protocoles conclus en 2017, entre l'Etat, la région Hauts-de-France, 11 collectivités de l'Oise et de la Somme et SNCF Réseau, prévoient un double service TaGV et TER avec :

- Une desserte quotidienne mixte TaGV + TER sur Amiens (2 aller-retour TaGV + 3 aller-retour TER pour assurer une correspondance à Roissy),

- Une desserte TER Région Hauts-de-France sur Creil et Compiègne avec une large plage horaire et un service renforcé en heures de pointe.

Le gouvernement a retenu ce projet comme prioritaire sur la base du Conseil d'Orientation des Infrastructures de février 2018. Il a fixé l'objectif de tenir l'enquête d'utilité publique à 2020.

Les pouvoirs publics, ainsi que le maître d'ouvrage, ont apporté leurs réponses au bilan de la deuxième phase de concertation qui ont été transmises à la CNDP le 20 mai 2020.

La décision du 28 août 2020 fixe les conditions de mise à l'enquête d'utilité publique du projet.
Le ministre des transports a adressé une lettre au président de SNCF Réseau le 13 janvier 2021 lui demandant de faire en sorte que l'enquête d'utilité publique se tienne au 1er trimestre 2021 (**annexe 1**).

3.2.3 Les décisions de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

3.2.3.1 Le dossier présenté au public

Au début des années 1990, le projet alors appelé « Creil-Roissy » prend corps et évolue au fil des études jusqu'en 2006. En 2008, Réseau Ferré de France (RFF), devenu aujourd'hui SNCF Réseau, engage une démarche visant à rechercher les solutions ferroviaires qui permettront de répondre aux besoins de déplacements identifiés lors de la phase d'étude.

En juillet 2009, la phase d'étude terminée du projet désormais dénommé « Liaison ferroviaire Roissy-Picardie », RFF et ses partenaires (Etat, régions Picardie et Ile-de-France) décident de saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) car ils considèrent que le projet a des impacts significatifs sur l'environnement et que les conséquences socio-économiques seront vraisemblablement importantes pour le développement du pôle de Roissy.

La CNDP décide le 2 septembre 2009 de l'organisation d'un débat public. La mission est confiée à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP). Le débat public se tient du 15 avril au 31 juillet 2010.
Pour ce débat, le dossier présenté au public précise les objectifs de l'opération qui consistent à mettre en réseau des lignes existantes, à la différence des projets de développement des lignes à grande vitesse. Le projet, élaboré sur des hypothèses correspondant aux aménagements d'infrastructures qui doivent être approfondies, reste ouvert aux évolutions, en précisant que le contrat de projets Etat-région 2007-2013 indique qu'une priorité forte est accordée au développement du ferroviaire en Picardie.

Les hypothèses intègrent :

- Une voie ferrée nouvelle, circulable à 160 km/h et longue de 6 à 11 km suivant l'option de tracé retenu, reliant la ligne Paris-Creil-Amiens à la Ligne à Grande Vitesse (LGV) qui dessert l'aéroport de Roissy-CDG.
- Un raccordement de cette liaison orienté vers le Nord (direction de Creil) et un raccordement sur la LGV orienté vers le Sud permettant l'accès au réseau à grande vitesse (axe Atlantique – Sud-Est/Méditerranée – Est européen),
- Deux quais supplémentaires sur les voies centrales de la gare de l'aéroport de Roissy (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 (notamment en gares de Creil et Amiens).

Les objectifs du projet présenté au public sont les suivants :

- Développer le transport ferroviaire à longue distance par un meilleur accès de la Picardie au réseau à grande vitesse tout 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.

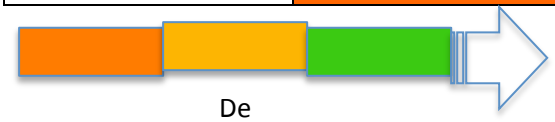
SNCF Réseau présente au public deux types de variantes :

- **Trois options de tracé pour la ligne nouvelle de jonction,**
  - ⇨ L'option « Nord », sans arrêt en Ile-de-France, présente un tracé qui longe l'autoroute A1 et bifurque vers la ligne Paris-Creil-Amiens aux environs des communes de Plailly/Survilliers.
  - ⇨ L'option « Centrale », avec un arrêt envisageable en Ile-de-France en gare de Survilliers-Fosses, propose un tracé qui bifurque vers l'Ouest au niveau de Vémars.
  - ⇨ L'option « Sud », avec deux arrêts envisageables en Ile-de-France en gares de Louvres et Survilliers-Fosses, dont le tracé longe la plate-forme aéroportuaire et la Francilienne (N104) puis rejoint la ligne Paris-Creil-Amiens au niveau de Louvres.

- **Deux scénarios de service relatifs au matériel roulant et à la desserte.**
  - ⇨ Le premier scénario consiste en une base unique de TaGV, avec arrêt à Creil, avec 7 rames aller-retour par jour entre Amiens et la gare CDG 2 TGV,
  - ⇨ Le second scénario offre un service combiné de TaGV et de TER (24 TER par jour), entre Amiens et CDG 2 TGV. Les TER s'arrêteraient à Chantilly-Gouvieux et, selon les options de tracé, à Survilliers-Fosses et Louvres, permettant ainsi une correspondance avec le RER D.

Une synthèse de l'analyse multicritères tenant compte des enjeux environnementaux et humains, des coûts, des performances de l'infrastructure, et des services a conduit au choix du tracé optimal (tableau 1).

Option de tracé	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 (base 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 CDG 18 mn environ	Creil – Roissy CDG 20 mn environ	Creil – Roissy CDG 27 mn environ
Services envisageables	Aucun arrêt possible en Ile-de-France	Un arrêt envisageable en Ile-de-France pour les TER à Survilliers-Fosses	Deux arrêts envisageables en Ile-de-France pour les TER à Survilliers-Fosses et Louvres



Du moins favorable au plus favorable

De l'option la moins favorable à la plus favorable

Tableau 1: Analyse multicritère des trois options de tracé (source dossier d'enquête, pièce G).

Commentaire de la commission d'enquête : La méthode retenue pour présenter les résultats est assez imprécise et ne permet pas vraiment d'appréhender les différences entre les trois tracés. Pour chaque critère, on identifie un tracé « moins favorable », un « moyennement favorable » et un tracé « plus favorable », soit par code couleur un rouge, un orange et un vert par ligne. Graphiquement, cela permet de bien identifier le plus favorable des trois. Si pour le critère « coût » le classement n'est pas discutable, il l'est un peu plus pour le critère « performances » (la différence de 2 minutes est elle suffisante sur une trajet pour faire une distinction entre 2 tracés?) ou pour les deux autres critères sans quantification. Cette représentation peut par conséquent introduire un biais d'interprétation.

3.2.3.2 Débat public en 2010

- L'organisation du débat est confiée à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP), créée le 7 octobre 2009. Elle est présidée par M. Claude Vernet et constituée de 4 autres membres.
- Un compte rendu est dressé par la CPDP le 23 septembre 2010, laquelle conclut à un bon suivi du débat public.
- Les points développés par la CPDP dans son compte rendu sont :
  - ⇨ Une grande diversité des questions posées par le public,
  - ⇨ Une très forte exaspération du public, notamment lors des réunions de Fosses et Dammartin-en-Goële, qui est ulcéré par le dysfonctionnement des RER B et D. Le public valdoisien demande plus d'équité.
  - ⇨ De fortes divergences apparaissent entre les élus de Picardie et les élus du Val d'Oise :
    - La quasi totalité des picards approuve le projet et s'exprime en faveur de la construction du projet.
    - Les élus valdoisiens considèrent comme prioritaire le projet du « barreau de Gonesse » porté par le STIF qui favorise la liaison des lignes actuelles B et D du RER. Ces élus notent que les habitants du Nord et de l'Est du département doivent souvent descendre jusqu'à Paris avant de remonter sur Roissy.
  - ⇨ Une demande de cohérence :
    - Des projets ferroviaires qui est surtout exprimée par les valdoisiens. Le foisonnement des projets est difficilement compréhensible pour les valdoisiens, et plus largement par les Franciliens, ce qui pourrait ouvrir sur une opposition de nature politique.
    - Territoriale mise en avant par les Picards.
  - ⇨ L'emploi, au centre de toutes les préoccupations :
    - Pour les picards, le projet permettrait de rectifier les erreurs du passé ; la région dit « avoir été oubliée ». Un actif picard sur cinq travaille en Ile-de-France.
    - Le pôle de Roissy (140 000 emplois dont 90 000 sur la plate-forme aéroportuaire) est important dans la vie quotidienne des habitants d'Ile-de-France et des départements contigus.
  - ⇨ L'aménagement et l'agriculture :

- Le monde agricole du territoire concerné (Nord-Est du Val d'Oise) est opposé au projet car il réduit ses superficies. La Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France se prononce sans ambiguïté contre le projet.
- Les maires des communes concernées par les 3 couloirs de passage envisagés, rejettent le projet, quelque soit le tracé retenu par SNCF Réseau, consommateur de terres agricoles.

⇨ L'usage de la voiture pour accéder à l'aéroport de Roissy ou au bassin d'emploi contribue aux congestions de plus en plus importantes des axes routiers du secteur. La ligne nouvelle contribuerait au développement du transport modal.

- Les représentants du département du Val d'Oise ont réaffirmé que « le barreau de Gonesse » contribuerait à améliorer l'accès des valdoisiens aux emplois de la plate-forme de Roissy.
- Aéroport de Paris a un avis favorable au développement de l'accès à Roissy-CDG par le TGV.
- Les employeurs se déclarent favorables aux deux projets tout en posant la question de l'amélioration de l'accès aux emplois de la plate-forme qui sont très dispersés.

⇨ Préférence du tracé

- Les picards sont favorables à l'option « Centrale » qui combine TGV et TER et est la plus respectueuse de l'environnement. Le public a incité RFF à enrichir son offre de services. Les picards se sont plus intéressés au coût et à l'impact environnemental des options proposées. L'option « Centrale » est fermement rejetée par beaucoup d'élus valdoisiens et les habitants de Villeron et Vémars. Cette solution est également très critiquée par les associations environnementales franciliennes.
- L'option « Nord » est rejetée par les riverains et par nombre d'élus valdoisiens qui insistent sur le fait que de nombreuses activités économiques sont installées dans le couloir de passage. Pour certaines, l'installation est récente.
- L'option « Sud » a été soutenue par un nombre croissant d'intervenants au fur et à mesure de l'avancement du débat. Le Conseil Régional d'Ile-de-France a demandé que RFF ne néglige pas cette option.

⇨ Autres questions primordiales évoquées

- L'avenir de la gare de Haute Picardie,
- Les liaisons entre Roissy, le Valois et l'Aisne,

- **Le bilan du débat par la CDPD**

⇨ Le débat a eu lieu et a été suivi :

- La CPDP a organisé 11 réunions publiques (6 en Picardie, 3 dans l'Est du Val d'Oise – Gonesse/Fosses/Villiers-le-Bel, 1 à Dammartin-en-Goële (77) et 1 à Tremblay-en-France (93)) auxquelles ont participé 2 300 personnes.
- 53 cahiers d'acteurs sont parus.
- 800 avis, 46 contributions et 360 questions envoyées à la CPDP.
- 1 200 demandes d'abonnements aux publications.
- 12 200 connexions au site internet du débat public.

⇨ La demande est très forte en Picardie.

⇨ La desserte de Roissy depuis la Picardie par un transport durable est souhaitée. Cependant le projet est controversé dans l'Est du Val d'Oise. Le projet du « barreau de Gonesse » semble reprendre vie à l'occasion de ce débat.

⇨ Des études complémentaires devront être conduites en concertation entre tous les acteurs afin de définir le tracé et pour répondre aux nombreuses inquiétudes des élus et de leurs administrés.

⇨ Le Conseil Régional d'Ile-de-France ne s'oppose pas au projet mais juge prioritaire le barreau de Gonesse. Le débat, pour la CDPD, a contribué au rapprochement des positions.

- **Perception et décisions du maître d'ouvrage à l'issue du débat public**

⇨ RFF a recueilli l'ensemble des points de vue exprimés.

⇨ Le débat public a éclairé sur l'opportunité du projet et son bien-fondé ; il constitue une réponse attendue et adaptée au besoin de raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse.

⇨ Il ressort du débat qu'il y a consensus sur la double fonction « grande vitesse » et « service régional », soit le scénario « TaGV + TER ».

⇨ RFF a souligné, durant le débat, que le barreau de Gonesse ne pouvait pas constituer un raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse en raison de son coût et de son impact environnemental qui sont rédhibitoires pour cette option. De plus les temps de parcours entre Creil et Roissy seraient trop peu performants (45 mn au lieu de 20 mn par la liaison Roissy-Picardie).

- Le projet de barreau ferroviaire de Gonesse (étudié en 2006-2007) consistait en la création d'une ligne reliant 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.
- Fin 2016, une ligne de bus à haut niveau de service (Ligne 20) a été mise en service par Ile-de-France Mobilités pour assurer un maillage des transports en communs entre liaisons transversales, RER B et RER D.
- L'Etat a décidé d'abandonner le projet en juillet 2019 : trois nouvelles liaisons de bus à haut niveau de service sont maintenant à l'étude pour améliorer les conditions de mobilité Ouest-Est dans cette partie du val d'Oise.

⇨ **RFF décide le 25 novembre 2010, à la suite de ce débat public**, de poursuivre les études et 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 « 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 DCG 2 TGV, Creil et Amiens.

3.2.3.3 Concertation postérieure au débat public : 1er étape (sept. 2011-avril 2013)

Cette première étape a consisté 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 (tracé). Les études menées durant cette étape ont permis de déterminer les aménagements sur le réseau existant à étudier en étape 2.

Cette étape a conduit à la décision ministérielle du 30 avril 2013 avec les orientations suivantes : poursuite des études dans la zone de passage « Centre-Nord » et sur les aménagements nécessaires pour le raccordement de la ligne nouvelle au réseau existant, sur la ligne Paris-Creil et en gare CDG 2 TGV.

Suite à sa décision sur le projet en date du 25 novembre 2010, Réseau ferré de France (RFF) sollicite la CNDP afin que celle-ci nomme un garant de la concertation post-débat public. Membre de la CDPD constituée en 2010 sur le projet, Madame Danièle Rousseau est désignée par la CNDP le 2 mars 2011 pour remplir cette mission qu'elle assure jusqu'à la fin 2014.
La garante a participé à la quasi totalité des réunions de concertation.

La conduite de la concertation s'est déclinée comme suit :

- ⇨ Des réunions avec les élus franciliens et picards à l'échelle intercommunale,

- ⇨ Des réunions de groupes de travail sur différents thèmes qui regroupaient les services de l'Etat, des collectivités territoriales, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les représentants du monde agricole, les acteurs de transport (STIF devenu IDF mobilités et la 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 commune avec le projet de barreau de Gonesse),

- ⇨ Un dispositif d'information et d'expression du public (site internet dédié, dépliant informatif, panneaux d'exposition).

Les apports de la concertation à l'issue de l'étape 1

- ⇨ Le projet à l'issue de l'étape 1
  - Les zones de passage Centre-Nord et Centre-Sud sont apparues les plus favorables. Une analyse multicritères complémentaire a permis de mettre en évidence les différences principales entre ces deux zones de passage.
  - Les études d'aménagements sur le réseau existant ont permis de préciser la nécessité de deux voies supplémentaires sur l'axe Paris-Creil jusqu'au Nord de la gare de Survilliers-Fosses, d'une quatrième voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux.

- ⇨ Les apports de la concertation
  - La zone de passage « Centre-Nord », dite « Centrale », s'est avérée la plus favorable,
  - Les demandes exprimées lors des réunions agricoles, les travaux confiés à la Safer IdF et les échanges avec la profession ont été pris en compte,
  - Les enjeux archéologiques du vallon d'Orville ont été pris en considération,
  - Les interventions des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI de Versailles/Val d'Oise/Yvelines, de l'Oise) et des agences d'urbanisme, complétées des avis émis durant les réunions publiques ont montré que l'échelle interrégionale était pertinente,

Les points clés du compte rendu de la garante de la concertation

- ⇨ Le débat a eu lieu et a été suivi :
  - Par 325 participants aux 20 réunions avec élus, groupes de travail thématiques et agriculteurs,
  - Par 350 participants aux 3 réunions publiques (Louvres le 2 juillet 2012, Amiens le 3 juillet 2012 et Creil le 4 juillet 2012) qui étaient annoncées par 750 affiches au total,
  - Distribution de 5 000 dépliants d'information dans différents lieux publics,
  - 4 communiqués de presse et 60 articles sur le projet dans la presse locale et régionale,
  - réception de 46 expressions écrites recueillies au moyen de la carte « T ».

- ⇨ Le compte rendu de la garante (septembre 2012) dresse un bilan positif des conditions dans lesquelles s'est déroulée cette étape de concertation.

- ⇨ Les échanges ont fait ressortir une vision contrastée du projet entre la Picardie et les acteurs du Val d'Oise dont la position n'a pas évolué durant cette phase de concertation, alors que la concertation a renforcé l'intérêt porté au projet par les Picards.

Les enseignements pour l'étape 2 des études sont :

- ⇨ La nécessité de poursuivre le travail à l'échelle interrégionale (particulièrement sur le volet ferroviaire) et de renforcer la concertation avec la profession agricole,

- ⇨ D'impliquer plus directement les riverains de la ligne nouvelle.

3.2.3.4 Concertation préalable : 2ème phase (juin 2013-fin 2014)

Cette deuxième étape était destinée à définir un tracé et ses conditions d'insertion dans la zone de passage retenue à l'issue de l'étape 1, de préciser les caractéristiques des aménagements sur le réseau existant et dans les gares, et enfin de préciser les services et les coûts.

Commentaire de la commission d'enquête : Il est à noter qu'en juin 2013, au moment où commence la phase 2, la commission dite « Mobilité 21 » créée par le gouvernement à l'automne 2012 qui avait pour mission d'évaluer et de hiérarchiser les projets de transport à l'échelle du pays, a considéré la liaison Roissy-Picardie comme prioritaire. La commission note toutefois que le projet ne répond pas entièrement aux besoins du département du Val d'Oise.
La commission « Mobilité 21 » considère qu'il convient d'examiner, notamment dans le cadre du Grand Paris, comment mieux répondre aux besoins exprimés par le département du Val d'Oise.

Les objectifs de cette seconde phase de concertation sont :

- ⇨ Définir le tracé de la ligne nouvelle et ses conditions d'insertion dans la zone «de passage « Centre Nord »,
- ⇨ Préciser les besoins d'aménagements sur le réseau existant :
- ⇨ Préciser les aménagements en gares de Roissy CDG 2 TGV, Chantilly et Amiens,
- ⇨ Créer une section de séparation électrique à La Chapelle-en-Serval.
- ⇨ Préciser les services qui seront proposés sur la liaison et leurs modalités de mise en œuvre,
- ⇨ Affiner le coût et l'analyse socio-économique.

Considérant que « tout est décidé », les élus de la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays-de-France (CARPAF) boycottent la réunion organisée par le préfet du Val d'Oise (2 octobre 2013) ainsi que l'ensemble du dispositif de concertation prévu.

- ⇨ De ce fait, RFF, en accord avec l'Etat, renonce à organiser comme cela était envisagé des réunions à l'échelle interrégionale dans la mesure où de telles réunions ne pourront pas se dérouler dans les meilleures conditions.

La conduite de la concertation se structure autour :

- ⇨ De deux réunions d'échanges, placées sous l'égide du préfet du Val d'Oise, avec les acteurs du département (Sarcelles le 2 octobre et 21 novembre 2013),

- ⇨ D'une réunion sur les aménagements en Picardie, les services ferroviaires et les enjeux d'aménagement du territoire avec les acteurs de Picardie (Amiens le 9 décembre 2013),

- ⇨ D'échanges avec les agriculteurs : une réunion collective (Attainville le 7 novembre 2013), des échanges bilatéraux avec les agriculteurs les plus impactés par le projet, un déplacement le long de la LGV Est Européenne le 18 juin 2014 (retour d'expérience),

- ⇨ De l'information des riverains de la ligne nouvelle par voie postale,

- ⇨ D'un dispositif d'information et d'expression du public :
  - Site dédié www.roissy-picardie.fr,
  - Dépliant dénommé L'essentiel diffusé dans les mairies et gares concernées,
  - Diffusion d'un journal « Le journal du projet », à 14 000 exemplaires, durant le mois de septembre 2014 dans 24 mairies et 12 gares et plus de 10 000 exemplaires supplémentaires dans 5 gares picardes,

- Exposition dans les trois gares pendant l'été 2014, avec trois dépliants d'information (juin à août 2014). Information des expositions adressée aux 12 maires concernés.

Les chiffres du bilan de la concertation et compte rendu de la garante :

- ⇨ 52 participants aux 2 réunions plénières dans le Val d'Oise,
- ⇨ 44 participants à la réunion d'Amiens,
- ⇨ 13 participants à la réunion collective d'Attainville (profession agricole),
- ⇨ 8 agriculteurs rencontrés en réunion bilatérale,
- ⇨ 17 participants au déplacement le long de la ligne LGV Est Européenne,
- ⇨ 133 riverains et entreprises contactés par courrier,
- ⇨ 3 000 dépliants « L'Essentiel » - 24 000 exemplaires du « Journal du projet »,
- ⇨ 18 436 visiteurs du site internet entre septembre 2012 et septembre 2014,
- ⇨ 3 jeux de panneaux d'exposition dans les gares de Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et CDG 2 TGV,
- ⇨ 2 communiqués de presse et 38 articles sur le projet dans la presse locale et régionale.

Les apports de la concertation à l'issue de l'étape 2 :

⇨ <u>Le projet :</u>

Le tracé de la nouvelle ligne est fixé : 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.

La nécessité de besoins d'aménagements sur l'axe Paris-Creil est confirmée: deux voies nouvelles jusqu'à la gare de Survilliers-Fosses et une quatrième voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux. Une partie de ces aménagements pourra être réalisée en différé.

⇨ <u>Les apports de la concertation</u>

A l'issue de cette phase de concertation, RFF s'engage :

- A un tracé éloigné des zones habitées (800 m du bourg de Vémars et 1 km de Villeron),
- A préserver une zone agricole la plus vaste possible au sein du triangle de Vémars avec maintien du réseau d'irrigation et repositionnement d'un chemin agricole,
- A maintenir l'activité de ball-trap à proximité du ru de la Michelette pendant la période de travaux,
- A maintenir les cheminements agricoles de part et d'autre de l'autoroute A1,
- A acquérir des petites zones délaissées créées dans la plaine agricole de Villeron,
- A créer un chemin agricole au nord de la ligne nouvelle et rétablir le chemin des peupliers sur la RD 317.
- A préserver les continuités écologiques abordées par les associations de protection de l'environnement et le Parc Naturel régional Oise-Pays de France.

3.2.3.5 Décisions de la CNDP

Considérant que le délai imparti pour ouvrir l'enquête d'utilité publique, à compter de la date de clôture du débat public, est dépassé et que 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), la CNDP, a réception du courrier de M. Patrick Jeantet (Président de SNCF Réseau) le 25 juin 2019, décide :

- Le 3 juillet 2019 de **relancer une nouvelle étape de concertation** sur un périmètre comprenant 18 communes, 5 départements et 2 régions,
- Le 6 novembre 2019, de **valider les modalités de la concertation** à venir,
- 8 janvier 2020, de **prolonger la durée de la concertation** jusqu'au 18 février 2020.

3.2.3.6 Bilan de la concertation établi par la CNDP

Une nouvelle phase de concertation préalable a été réalisée entre le 2 décembre 2019 et le 18 février 2020, sous l'égide 3 garants désignés par la CNDP (Mme Sylvie Denis-Dintilhac, MM. Floran Augagneur et Michel Riou) qui ont rédigé un bilan le 18 mars 2020.

Cette phase a permis de donner une plus large information (dossier de concertation avec son cahier de plans, un dépliant distribué à 21 000 exemplaires). Le site www.roissy-picardie.fr a reçu 8 950 visiteurs durant la période de concertation et plus de 6 000 visiteurs se sont rendus sur le formulaire d'avis.

Cinq réunions (2 publiques et 3 thématiques) ont été organisées et réunies au total 500 participants. Treize débats mobiles ont permis de rencontrer 1 000 personnes.

Au cours de ces échanges, 1 200 contributions ont été recueillies avec des thématiques variées : opportunité du projet, services ferroviaires existants, dessertes futures, impacts environnementaux …

Les garants ont rédigé le bilan le 18 mars 2020, avec des demandes et des recommandations qui ont été transmises au maître d'ouvrage SNCF Réseau le 20 mai 2020. La SNCF, l'Etat, la région Hauts-de-France et IDF Mobilités ont donné leurs réponses à la CNDP entre mai et juin 2020.

Les principaux constats des garants sont:

- La dégradation des modes de transports sur le territoire (route, fer, RER, bus),
- Le scepticisme du public qui ne pense pas que le mode ferroviaire soit la meilleure façon d'améliorer l'accès à la plateforme aéroportuaire de Roissy,
- Une demande expresse de voir s'améliorer les transports au quotidien,
- Une appréciation du projet très différenciée,
- Le maintien de la modernisation du RER D prioritaire pour les élus franciliens et la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ile-de-France. Pour eux, l'accélération du projet met en difficulté le projet NexTEO,
- Le public émet des doutes et de fortes réserves quant aux prévisions de trafic et à la rentabilité annoncée. Le fonctionnement de l'aéroport Roissy-CDG favorisant l'usage de la voiture,
- En conclusion, à l'analyse des observations recueillies, les garants expriment le souhait que les autorités organisatrices des transports en commun et SNCF Réseau précisent les priorités et assurent la cohérence et l'efficience du maillage imaginé.

Les recommandations des garants sont que:

- Les signataires du protocole d'intention relatif à la desserte TGV et TER de la LNRP précisent leur engagement au regard de la demande du public,
- La région Hauts-de-France et Ile-de-France Mobilités doivent préciser leurs intentions quant à la politique tarifaire qui sera en vigueur sur la LNRP,
- Compte tenu du fort mécontentement exprimé par plusieurs parties prenantes du Nord du Val d'Oise, une mission de réflexion sur l'avenir de ce territoire a été confiée à M. Rol-Tanguy. Il conviendrait que le champ de cette réflexion intègre le projet LNRP,
- Les pouvoirs publics doivent fixer le cadre de financement du projet, dès que possible. Les aménagements annoncés ne sont pas financés au moment de la rédaction du rapport des garants de la CNDP (référence à l'avis du SGPI qui a mené une contre expertise en 2020 sur le coût estimé du projet). Plusieurs bénéfices attendus ne sont pas véritablement étudiés ni quantifiés d'après l'avis du SGPI. Le SGPI présente une alerte (revoir le calcul de la rentabilité du projet) et une réserve (La pièce H du dossier ne met pas assez en évidence la fragilité de certains résultats).
- Le calendrier prévisionnel doit être précisé et rendu publique,
- Du fait de l'accélération de la réalisation du projet, il conviendrait que les pouvoirs publics présentent un calendrier opérationnel qui permette d'optimiser l'articulation de tous les projets sans que soit perturbée la circulation des trains du quotidien.

La CNDP a décidé de nommer une nouvelle garante (Madame Denis-Dintilhac) le 1er juillet 2020 pour animer la dernière phase de concertation. Le rapport de la garante de la concertation de suivi est daté du 13 janvier 2021.

Les dernières mises au point concernant l'arbitrage sur le périmètre du projet ont été établies en juillet 2020 et confirmées par décision ministérielle le 28 août 2020. Ces décisions ont permis de lancer la procédure de demande d'ouverture d'enquête d'utilité publique.

⇨ Rapport de la garante sur la concertation de suivi :

Dans les premières pages de son rapport (qui comprend 14 pages), la garante rappelle les enseignements et les recommandations de la CNDP lors de la concertation préalable.

Elle note en particulier les faits marquants suivants :

- le bilan établi le 18 mars 2020,
- la synthèse du compte rendu de la concertation établi par SNCF Réseau le 20 mai 2020,
- la décision de la Commission nationale du débat public du 1er juillet 2020,
- la décision du 28 août 2020 du Ministre délégué en charge des transports qui confirme la réalisation du projet LNRP.

La mise en œuvre du projet sera progressive et planifiée en deux phases avec la construction d'un passage pour la grande faune (dit « éco-pont ») en forêt de Chantilly qui répond à un argument exprimé par le public au cours de la dernière concertation préalable.

La garante insiste sur :

- l'inquiétude du public concernant l'impact du bruit et recommande au maître d'ouvrage de tenir compte des recommandations de l'Autorité environnementale,

- les questions posées par le public concernant l'aménagement du territoire (Nord-est du Val d'Oise).

Il est également rappelé dans le rapport de la garante que le maître d'ouvrage a conduit des consultations formelles préalablement à l'enquête publique avec :

- L'Autorité environnementale qui a rendu public son avis le 2 décembre 2020,
- Le Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI),
- Les collectivités au titre de l'article L122-1 du code de l'environnement et de l'article L153-54 du code de l'urbanisme,
- La Parc Naturel Régional Oise-Pays de France,
- La Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF),
- Le Ministère de la Transition Ecologique au titre des sites classés.

⇨ Organisation et Modalités de la concertation de suivi :

Dans un contexte très contraint en raison du contexte sanitaire, les modalités retenues ont fait en sorte qu'un maximum d'informations soit rendu publique rapidement et que le processus de concertation de suivi s'efforce d'apporter les réponses manquantes au public.

Une réunion de restitution et d'échanges s'est tenue le 10 décembre 2020, de 16h à 17h30, à Roissy-en-France en présence de 45 personnes - élus et SNCF Réseau. Cette réunion a été filmée, à partir de la salle du Conseil de la CARPAF, et mise en ligne sur le site www.roissy-picardie.fr.

⇨ Avis de la garante sur le déroulé de la concertation de suivi :

- Le contexte sanitaire n'a pas joué en faveur de la mobilisation du public pendant cette phase de la concertation préalable,
- La décision ministérielle du 28 août 2020 imposait un délai d'approbation du dossier d'enquête publique fin 2020,
- Une réunion de restitution a pu se tenir en présence de participants des deux régions concernées (Hauts-de-France et Ile-de-France),
- L'Autorité environnementale avait rendu son avis avant la réunion de restitution, ce qui a permis un échange au regard de cet avis,
- Malgré cette phase de concertation de suivi très courte, le maître d'ouvrage a pu restituer au public les enseignements qu'il avait tiré de la concertation préalable ainsi que donner les réponses aux demandes de précisions formulées par les garants dans leur bilan de la concertation préalable.

3.3 Périmètre d'emprise du projet

On peut distinguer deux types de travaux d'infrastructures ferroviaires dans le projet soumis (Figure 1):

- Des travaux d'infrastructures réseau sensu stricto qui concernent la réalisation de la nouvelle ligne et ses raccordements. Cette opération ne concerne que des communes du Val-d'Oise (95) : Epiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville et Fosses,

- Des travaux d'aménagements connexes (bâtiments, ouvrages d'art, passerelles, éco-pont) en Seine-et-Marne (77) au Mesnil-Amelot, en Seine-Saint-Denis (93) à Tremblay-en-France, dans l'Oise (60) à Chantilly, La Chapelle-en-Serval et Orry-la-Ville et dans la Somme (80) à Amiens.

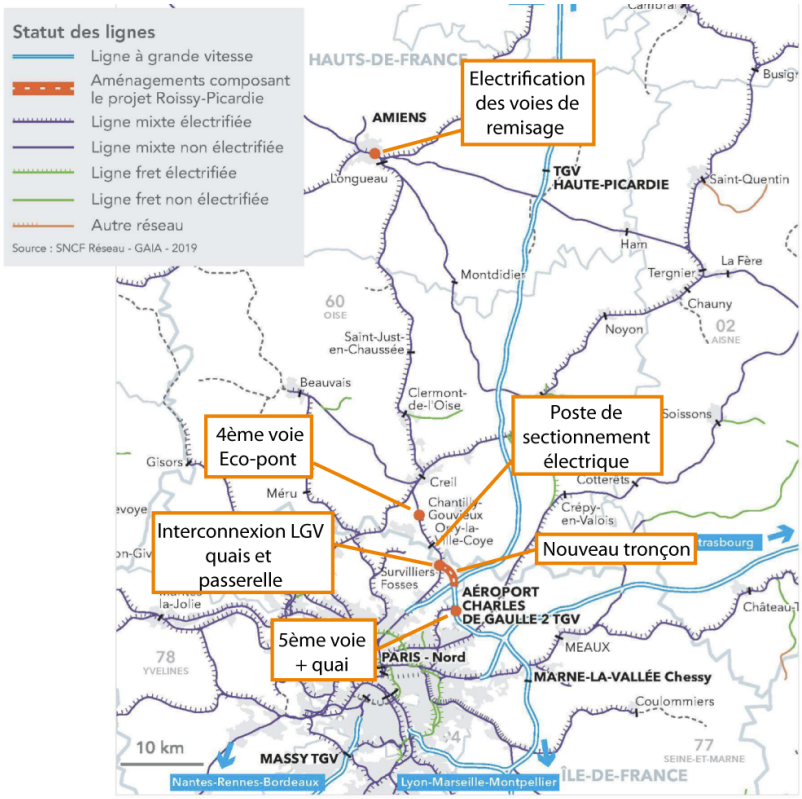


Figure 1 : Localisation des travaux associés au projet de LNRP (modifié d'après le rapport du garant de 2021)

3.4 Les objectifs du projet

La liaison ferroviaire doit répondre au développement de nouveaux services ferroviaires (train à grande vitesse TaGV et train express régional TER), et répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux. A savoir:

- Relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie sud de la région Hauts-de-France et du nord-est du Val d'Oise,
- Développer l'intermodalité fer-air en gare de CDG 2 TGV,
- Améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique et d'emploi du Grand Roissy en transports collectifs depuis les territoires situés au nord de la plate-forme aéroportuaire,
- Limiter la congestion du Grand Roissy qui pourrait freiner le développement du pôle,
- Proposer aux habitants de la région Hauts-de-France, en particulier du bassin picard, un nouvel accès à l'Ile-de-France dans un contexte actuel de saturation des dessertes vers Paris-gare du Nord,
- Permettre des gains de temps significatifs par rapport aux solutions de transport en commun de référence qui souffrent d'un déficit de solutions efficaces,

- Assurer les correspondances avec les trains à grande vitesse assurant les liaisons de province à province (« intersecteurs »),
- Augmenter les trajets en transports ferroviaires, en particulier pour les déplacements courtes distances : gain de trafic et augmentation du nombre de voyageurs à bord des trains circulant sur la liaison.

Le projet s'inscrit dans une perspective de mobilité durable en limitant l'utilisation de l'automobile par le développement des transports en commun. Les dessertes seront assurées par du matériel roulant à grande vitesse exploité sur le réseau national (TaGV) et du matériel roulant TER utilisé en région Hauts-de-France.

Les futurs services associés au projet seront supérieurs à la situation actuelle : temps de transport compétitifs, voyages nationaux plus « confortables » (correspondance simple en gare de Roissy). Les gains de temps sont jugés significatifs pour les déplacements courte distance (tableaux 2 et 3).

Temps de trajet vers Roissy CDG 2 TGV	**Situation actuelle (en mn)**		**Avec le projet (en mn)**	
	ferroviaire	par la route	en TaGV	en TER
Amiens – Roissy	100 (TER et RER B)	85	57	62
Creil – Roissy	70 (TER + RER B)	35	17	22
Compiègne – Roissy	80 (TER + RER B)	45	-	45
Pont-Sainte-Maxence – Roissy	80 (TER + RER B)	35	-	35
Chantilly-Gouvieux – Roissy	65 (TER + RER B)	30	-	16
Survilliers-Fosses - Roissy	60 (RER D + RER B)	15	-	7

Tableau 2 : *Comparaison des temps de parcours avec et sans le projet entre Roissy et les gares d'Amiens, Creil, Compiègne, Pont-Sainte Maxence, Chantilly-Gouvieux et Survilliers-Fosses (Source dossier d'enquête pièce H)*

Commentaire de la commission d'enquête : Dans la situation actuelle, aucun des trajets ferroviaires présentés ne peut concurrencer l'automobile ferroviaire en terme de temps de transport. Le projet de LNRP permet de raccourcir considérablement les temps de parcours par le ferroviaire et de rendre globalement ce mode de déplacement concurrentiel par rapport à la route sans toute fois le rendre très largement favorable.

Temps de trajet ferroviaire (de gare à gare)	Situation actuelle	Avec le projet
Amiens - Lyon	3h50	3h10
Amiens – Marseille	5h30	4h55
Amiens – Strasbourg	3h50	3h10
Creil – Lyon	3h20	2h30
Creil – Marseille	4h30	4h15
Creil - Strasbourg	2h55	2h30

Tableau 3: Comparaison des temps de parcours avec et sans le projet pour les longues distances depuis les gares d'Amiens et de Creil (Source dossier d'enquête, pièce H)

Commentaire de la commission d'enquête : Depuis Amiens, le gain de temps sur des destinations lointaines est de l'ordre de 35 à 40 mn. Il varie entre 15 et 50 mn depuis la gare de Creil.

3.5 Les priorités des politiques de transport

Le maître d'ouvrage présente le projet comme étant cohérent avec les priorités des politiques de transport et favorable à un usage renforcé du réseau ferroviaire. Le projet permet de proposer des services ferroviaires adaptés aux différents besoins de déplacements :

- à grande vitesse sur longue distance,
- sur courte distance pour les déplacements domicile-travail, domicile-études ou autres motifs,
- en pré ou post acheminements pour des déplacements aériens.

Le projet est cohérent avec les priorités définies en matière d'investissements concernant les infrastructures de transport et modernisation du réseau ferroviaire :

- maillage du réseau avec une nouvelle section de faible kilométrage (6,5 km) par rapport à d'autres projets,
- double fonctionnalité en connectant le réseau à grande vitesse et le réseau classique,
- la part transports du quotidien est majoritaire.

La réalisation du projet doit être mise en regard des programmes majeurs de rénovation et de modernisation, cofinancés par l'Etat et les collectivités, sur le même secteur (régions Ile-de-France et Hauts-de-France).

- Quinze grandes familles d'opérations ferroviaires sont programmées entre 2019 et 2023 sur l'axe nord francilien pour un montant de 3,2 Md€,
- Une nouvelle génération de matériel roulant est prévue par Ile-de-France Mobilités (RER D),
- le réseau du Grand Paris Express, avec la ligne 17 qui desservira Roissy,
- 600 M€ ont été engagés en 2019 par la région Hauts-de-France,
- Une amélioration de la qualité des services ferroviaires est prévue comme par exemple le renouvellement des lignes TER par la région Hauts-de-France sur la ligne Paris-Amiens.

3.5.1 La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme

Aucune commune du périmètre n'est concernée par un PLUi.

Compte tenu du tracé retenu, l'emprise du projet impacte des secteurs classés en zones A, N et U. Quatre communes du Val d'Oise et une de l'Oise sont concernées par la mise en conformité de leur PLU en raison de l'emprise prévisionnelles du projet (tableau 4).

Les zones agricoles (A) des ces communes sont impactées par près de 36 ha, soit 78% de l'emprise du projet (45,5 ha). Les zones naturelles (N) sont impactées par plus de 7 ha, soit un peu plus de 15% de l'emprise du projet.

Communes	Superficie de la commune (ha)	Emprise prévisionnelle (ha)				%
		Zone A	Zone N	Zone U	Total	
Chennevières-lès-Louvres	458	0,5	0	0	0,5	-
Vémars	818	11,7	4,3	0	16,0	2
Villeron	561	14,9	2,9	0	17,8	3
Marly-la-Ville	862	8,5	0	0	8,5	1
Chantilly	1619	0	0	0,9	0,9	0,05
Total par zone du PLU		35,6	7,2	0,9	43,7	

Tableau 4 : Impact du projet sur l'emprise foncière territoriale.

Après analyse des documents d'urbanisme, seules cinq communes sont concernées par une mise en compatibilité de leur PLU. Il s'agit des communes de Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron, Marly-la-Ville et Chantilly. Cette mise en compatibilité doit permettre :

- De déclasser des Espaces Boisés Classés (EBC) pour permettre les changements d'affectation ou de mode d'occupation des sols. Les EBC sont déclassés dans un périmètre d'environ 50 m de part et d'autre des emprises du projet. Ce déclassement ne préjuge pas des surfaces qui seront *in fine* défrichées et pour lesquelles une autorisation spécifique sera sollicitée.
- D'autoriser les affouillements et exhaussements du sol induits par le projet (réalisation des constructions, installations et aménagements) aujourd'hui non autorisés,
- D'intégrer un emplacement réservé (ER) au bénéfice du projet soumis à enquête. Cet ER réservé au projet ferroviaire est déterminé à partir des emprises prévisionnelles du projet, augmentées de 25 m de part et d'autre. Après la mise en service de la ligne, l'emplacement réservé dont l'assise foncière n'aura pas été utilisée sera supprimé.
- De supprimer les emplacements réservés recoupés par l'emplacement réservé au projet. Ces emplacements réservés ont des affectations non compatibles avec le projet.

La réalisation de l'éco-pont en forêt de Coye-la-Forêt, sur la commune d'Orry-la-Ville apparaît compatible avec les dispositions du PLU de cette commune.

3.6 Compatibilité avec les documents supracommunaux

L'analyse a été menée avec les plans et schémas en interaction avec le projet.

- **Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)**

  Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est mentionné dans le SDRIF adopté en 2013. Il n'y a aucune mesure à envisager pour être conforme aux orientations du SDRIF.

- **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires des Hauts-de-France (SRADDET)**

  Le SRADDET intègre au sein d'un même document cinq documents qui couvrent le territoire régional : le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) ainsi que le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD).

  Les Schémas de Cohérence Territoriales (SCoT), les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET) ainsi que les chartes des Parcs Naturels Régionaux (PNR) prennent en compte les objectifs du SRADDET.

L'analyse menée conclut à une compatibilité du projet avec les objectifs du SRADDET 2020-2025 ainsi qu'avec ceux du schéma régional d'aménagement de développement durable des territoires (SRADDT) de la région Hauts-de-France.

- **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France**

Les objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue sont respectés : le projet est donc compatible avec le SRCE d'Ile-de-France.

- **Schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays-de-France**

La ligne nouvelle et ses raccordements s'inscrivent au sein de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays-de-France (CARPF) qui regroupe 42 communes situées sur les deux départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne.
Le projet est mentionné dans le point 1.1.4 du SCoT de la CARPF avec la précision « *la projet améliorera l'accessibilité du pôle de Roissy depuis l'extérieur* (….) ». Il apparaît compatible avec les dispositions du SCoT de la CARPF.

- **Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)**

Le projet est en cohérence avec le contrat de développement territorial « Cœur économique Roissy Terres de France » et avec le réseau du Grand Paris dont l'objectif est d'améliorer les conditions de mobilités en transports en commun.
Le projet ferroviaire, en contribuant au renforcement de la part des transports collectifs dans l'accessibilité au pôle de Roissy (aéroport et pôle économique) est compatible avec les orientations du PDUIF.

- **Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE et SAGE)**

La ligne nouvelle s'inscrit dans le périmètre du SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Elle est d'autre part concernée par deux masses d'eaux souterraines identifiées au SDAGE (Eocène du Valois et Albien Néocomien captif). Deux masses d'eaux superficielles sont identifiées (le Croult depuis sa source jusqu'au lac départemental de La Courneuve (93) et la Thève de sa source à sa confluence avec l'Oise et notamment l'Ysieux).
Le projet ne remet pas en cause les objectifs d'atteinte des objectifs de bon état de ces deux masses.

Le SAGE concerné par le projet est le SAGE Croult-Enghien-Vieille-Mer.

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est compatible avec le PAGD et le règlement du SAGE Croult-Enghien-Vieille-Mer.

- **Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)**

Aucune des communes traversées par le projet n'est concernée par un TRI et/ou SLGRI. Le projet ferroviaire est ainsi compatible avec le PGRI du bassin Seine-Normandie.
Aucune des communes traversées par le projet ne fait l'objet d'un PPRi, mais un PPRi est actuellement au stade de projet pour les versants du Croult et du petit Rosne.

- **Schéma départemental des carrières et Schéma Régional de Gestion Sylvicole (SRGS)**

Le projet ne nécessite pas d'apport important de matériaux extérieurs, sauf pour les besoins spécifiques (ballast, caténaires etc…). Les aménagements paysagers seront réalisés avec l'interconnexion LGV au nord-est de Paris à la ligne existante Paris-Creil les matériaux excédentaires du projet.

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est compatible avec le schéma de gestion des carrières.

- **Charte agricole et forestière sur le territoire du Grand Roissy**

La charte agricole et forestière dont le périmètre correspond à ce jour aux 25 communes de la CARPF a été adoptée en décembre 2016 avec l'Etat, les collectivités territoriales, le monde agricole, les associations et les acteurs en lien avec l'aménagement qui prévoit la préservation de 8000 ha sur une période à échéance de 30 ans. Toutes les communes concernées par la LNRP ont signé cette charte : Epiais, Chennevières, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly, Survilliers, Fosses.

Cette charte s'appuie sur un schéma d'orientation pour l'agriculture plus vaste qui concerne le territoire du Grand Roissy qui identifie les espaces à préserver à long terme (2050) soit 16 489 ha agricoles et 2 546 forestiers. Ce schéma est présenté comme un cadre de réflexion à décliner dans les documents d'urbanisme (SCoT, PLU).

Le tracé est les emprises au sol du projet ont été étudiés pour limiter l'impact sur les terres agricoles et pour minimiser les délaissés en tenant compte de la configuration initiale de la parcelle. Il en résulte une consommation foncière de 36,5 ha de terres agricoles et de 7,5 ha. Au vu de cette analyse, le projet est compatible avec la charte agricole et forestière du Grand Roissy.

3.7 Les textes législatifs et réglementaires

Le préfet du Val-d'Oise a été désigné autorité compétente et organisatrice de l'enquête d'utilité publique sur l'ensemble du projet. Il s'agit d'un projet d'Etat dont la maîtrise avait été confiée à l'origine (lancement du débat public en 2010) à Réseau Ferré de France (RFF).

La maîtrise d'ouvrage du projet est désormais portée par « SNCF Réseau » pour la section de ligne nouvelle et pour les modifications des plans de voie en gare, et par sa filiale « SNCF Gares & Connexions » pour les autres aménagements en gares.

3.7.1 Les textes juridiques applicables

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont des sociétés publiques qui relèvent des articles L.2111-9 et suivants du Code des transports ; elles peuvent acquérir les biens nécessaires à la réalisation de leurs missions par la voie de l'expropriation (article L.2111-20 du même code).

Le projet, relevant des opérations susceptibles de porter atteinte à l'environnement et nécessitant des expropriations, doit faire l'objet d'une enquête publique préalablement à sa Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ; Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit

en effet que l'expropriation est possible à condition que « l'utilité publique » soit préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête publique (Réf. Article L.1).

Le projet de liaison ferroviaire étant soumis à étude d'impact en vertu du 5° «Infrastructures ferroviaires» de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement, il entre dans la catégorie des opérations visées au 1° de l'article L.123-2 du Code de l'environnement portant sur les enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement.

Pour cette raison, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet est régie par le Code de l'environnement (chapitre III du titre II du livre Ier).

En outre, La déclaration d'utilité publique - ou la déclaration de projet - d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, ne peut intervenir qu'au terme d'une procédure de mise en compatibilité de ce document. Cette procédure est prévue aux articles suivants du Code de l'urbanisme (Réf. Articles L.123-22 pour le SDRIF, L.144-44 pour un SCOT, L.153-54 pour un PLU).

L'enquête porte donc aussi sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) de plusieurs communes concernées par le projet : Vémars (95) – Villeron (95) – Chennevières-les-Louvres (95) – Marly-la-Ville (95) et Chantilly (60).

Ainsi elle est principalement effectuée dans les conditions prévues par :

- Le code de l'environnement : Articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27,
- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : Articles L.1, L 110-1, R111-1 et R.112-1 à R112-4,
- Le code de l'urbanisme : Articles L.153-54 à L.153-59, R.152-14, L. 104-3 et R.104-8.

3.7.2 Textes relatifs à la composition du dossier d'enquête publique préalable à la DUP emportant mise en compatibilité des PLU

Code de l'environnement :

- Article L. 123-6 et R.123-8 composition du dossier d'enquête publique;
- Articles L 122-1 et suivants, R 122-5, R 414-23 étude d'impact - évaluation des incidences sur les sites Natura 2000,

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

- Articles R.112-4, R.112-6 et R.112-7 pièces en complément de celles stipulées par le Code de l'environnement,

Code de l'urbanisme :

- Articles L.153-54 et R.153-14 mise en compatibilité des PLU,

Code des transports :

- Articles L.1511-1 à L.1511-5 et R.1511-4 à R.1511-6 évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructure de transports.

3.7.3 Autres textes liés au contenu du dossier présenté par le Maitre d'Ouvrage

3.7.3.1 Phases en amont de l'enquête publique : débat public et concertation

Code de l'environnement :

- Les articles L.121-1 et L.121-2 missions de la Commission nationale du débat public(CNDP), champ d'application et l'objet du débat public,
- Les articles L.121-8 à L.121-17 organisation du débat public et de la concertation préalable,
- Les articles R.121-1 à R.121-6-2 publicité des projets, saisine de la Commission nationale du débat public,
- Les articles R.121-7 à R.121-11 et R.121-19 à R.121-24 déroulement et suites du débat public et de la concertation préalable.

3.7.3.2 Textes relatifs à l'eau

Code de l'environnement :

- Articles L.210-1, L.211-1 et suivants, L.214-1 et suivants : Installations, ouvrages, travaux et activités - IOTA - susceptibles d'affecter les eaux et les milieux aquatiques,
- Articles R.214-1 et suivants : nomenclature - opérations soumises à autorisation, à déclaration,
- Articles R.211-108 et R.211-109, zones humides.

3.7.3.3 Textes relatifs à la protection du patrimoine naturel

Code de l'environnement :

- Articles L.411-1 à L.411-3 préservation du patrimoine naturel,
- Articles R.411-1 et suivants préservation du patrimoine biologique,
- Articles L.414-1 à 7 et R.414-1 à 29 sites Natura 2000.

NB : La protection des espèces animales et végétales (au niveau national, régional…) fait l'objet de nombreux arrêtés pris sur les bases des textes suscités.

3.7.3.4 Textes relatifs à la protection du patrimoine historique

Code du patrimoine

Archéologie préventive

- Articles L.521-1 et suivants, R.523-1 et suivants,

- Articles L.531-14, L.531-15 et L.531-19, R.531-8 à R.531-10 notamment sur le découvertes archéologiques fortuites.

Monuments historiques

- Articles L.621-30 à L.621-32 Immeubles situés dans le champ de visibilité des immeubles classés ou inscrits,
- Articles R.621-96 et suivants travaux dans le champ de visibilité.

Sites inscrits et classés :

- Articles L.341-1 et suivants, articles R.341-1 et suivants.

NB : Ces dispositions sont applicables compte tenu de la réalisation de « l'éco-pont » à Orry-la-Ville, en partie en site classé (domaine de Chantilly).

3.7.3.5 Textes relatifs à la protection du cadre de vie et de la santé publique

Code de l'environnement et textes d'application

Qualité de l'air

- Articles L.220-1 et suivants préservation de la qualité de l'air, utilisation rationnelle de l'énergie.
- Circulaire DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005 prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

Prévention des risques

- Articles L.561-1 à L.566-13 et R.561-1 à R.566-13 prévention des risques naturels,
- Articles L.515-15 à L.515-26 et R.515-39 à R.515-51 prévention des risques technologiques.

Prévention des nuisances sonores

- Articles L.571-1 et suivants et R.571-1 et suivants,
- Arrêté modifié du 30 mai 1996 modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

3.7.3.6 Textes relatifs à l'étude préalable agricole

- Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (LAAF) du 13 octobre 2014,
- Décret n°2016-1190 du 31 août 2016 étude préalable et mesures de compensation prévues à l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime,
- Arrêté préfectoral du Val d'Oise n°2017-14063 du 28 avril 2017 portant dérogation au seuil de déclenchement de l'étude agricole préalable.

3.7.3.7 Textes relatifs aux transports

Code des transports et textes d'application :

- Articles L.2111-9 et suivants statuts et missions de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions,
- Articles L.1511-1 et suivants, R.1511-1 et suivants grands projets d'infrastructures de transport,
- Articles L.1112-1 et suivants, D.1112-1 et suivants accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduit,
- Décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, modifié par décret n°2019-525 du 27 septembre 2019,
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

4 Composition du dossier d'enquête

Le dossier daté du mois de décembre 2020 est un ensemble de 1 424 pages au format A3 qui est constitué :

- Du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité, détaillé en 7 fascicules.
- De cinq dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

4.1 Fascicule 1 : Guide de lecture incluant le glossaire (Pièce A)

Document de 21 pages organisé en 3 parties :

1. Comment vous repérer dans le dossier
2. Présentation et sommaire des pièces du dossier d'enquête publique
3. Glossaire des termes techniques et des sigles employés

4.2 Fascicule 2 : Présentation générale du projet (Pièces B-C-D-E)

Document de 235 pages comprenant les quatre pièces suivantes :

- **Pièce B** (pages 1 à 158) : Informations juridiques et administratives

  Chapitre 1 - L'objet et les conditions de l'enquête publique
  1.1. L'objet de l'enquête publique
  1.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération
  1.3. L'obligation légale de réaliser une enquête d'utilité publique
  1.4. Le périmètre de l'enquête publique

  Chapitre 2 - Les textes qui régissent l'enquête publique et les autres procédures
  2.1. Les textes relatifs à la procédure de débat public et à la concertation
  2.2. Les textes relatifs à la composition du dossier d'enquête publique préalable à la DUP du projet et emportant mis en compatibilité des PLU

2.3. Les textes relatifs à l'organisation, au déroulement et à l'issue de l'enquête publique
2.4. Les textes relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique
2.5. Les textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
2.6. Autres principaux textes applicables au projet

Chapitre 3 - L'insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative
3.1. Les étapes préalables à la présente enquête publique
3.2. La procédure d'enquête publique
3.3. Procédures ou avis à solliciter après la déclaration d'utilité publique
3.4. Après les travaux et la mise en service

Chapitre 4 - Avis requis avant le lancement de l'enquête publique (avis et compléments éventuels de SNCF Réseau)
4.1. Avis de l'autorité environnementale (Ae-CGEDD)
4.2. Mémoire complémentaire de SNCF Réseau suite à l'avis de l'autorité environnementale
4.3. Avis du Parc Naturel Régional Oise - Pays de France
4.4. Avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) et contre-expertise de l'évaluation socio-économique
4.5. Compléments apportés suite à l'avis du SGPI
4.6. Avis des collectivités et groupements de collectivités
4.7. Avis du Préfet du Val d'Oise sur l'étude préalable relative aux mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire
4.8. Avis de la Ministre de la transition écologique au titre des sites classés
4.9. Avis du Directeur Départemental des finances publiques du Val d'Oise

- **Pièce C** (pages 159 à 164) : Plan de situation

- **Pièce D** (pages 165 à 232) : Notice explicative

Chapitre 1 - La liaison Roissy-Picardie : présentation fonctionnelle et justification du projet
1.1. Le projet de liaison Roissy Picardie
1.1.1. Les objectifs du projet
1.1.2. Roissy Picardie : un acteur favorable à un développement territorial équilibré
1.1.3. Un projet en cohérence avec les priorités des politiques de transport
1.1.4. Prévisions de trafic évaluation socio-économique du projet
1.2. Les étapes d'élaboration du projet de liaison Roissy Picardie
1.3. Projets en interface et sujets d'ordre général abordés lors des phases de concertation

Chapitre 2 - Le projet soumis à enquête publique
2.1. Les opérations composant le projet d'infrastructure
2.2. La section de ligne nouvelle et ses raccordements
2.2.1. Caractéristiques générales

2.2.2. Présentation de la section de ligne nouvelle et raccordements par secteurs
2.2.3. Ouvrages, rétablissement de réseau
2.2.4. Les équipements ferroviaires
2.3. Le doublé de voies à Saint-Witz
2.4. Aménagements guère de CDG 2 TGV
2.4.1. Présentation de la gare et du module d'échange
2.4.2. Les aménagements prévus
2.5. Création d'une section de séparation électrique de La Chapelle-en-Serval
2.6. Aménagements de voies de remisage à Amiens
2.7. Création d'une quatrième voie à quai en gare de Chantilly Gouvieux

Chapitre 3 - Appréciation sommaire des dépenses
3.1. Estimation du coût d'investissement du projet
3.2. Modalités de réalisation et financement

Chapitre 4 - Annexes, décisions et accords relatifs au projet
4.1. Décision du Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France de novembre 2010
4.2. Lettre du ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 30 avril 2013 : décision ministérielle de fin d'étape 1 des études préalables à l'enquête publique
4.3. Protocole de financement des travaux de réalisation du projet - mai 2017
4.4. Décision ministérielle du 28 août 2020 fixant le périmètre du projet à présenter à l'enquête publique
4.5. Décision ministérielle du 13 janvier 2021 autorisant SNCF Réseau à déposer le dossier en vue de l'enquête publique

- **Pièce E** (pages 233 à 235) : Plan général des travaux

4.3 Fascicules 3 – 4 – 5 : Etude d'impact (pièce F).

L'étude d'impact est donc constituée de 3 volumes qui analysent les conséquences du projet sur l'environnement, avec l'étude d'impact et l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

- **Pièce F Volume 1 (117 pages)** – Chapitre 1 : Résumé non technique

Chapitre 1- Présentation générale du projet des opérations soumis à l'enquête
1.1. Présentation localisation du projet
1.2. Objectifs du projet
1.3. Caractéristiques générales

Chapitre 2 - État actuel de l'environnement - scénario de référence
2.1. Introduction : aires d'étude
2.2. État actuel de l'environnement de la ligne nouvelle
2.3. État actuel de l'environnement des aménagements connexes
2.4. Évolution probable de l'environnement sans et avec le projet

2.5. Interrelations entre les enjeux
2.6. Synthèse des enjeux environnementaux

Chapitre 3 - Principales solutions de substitution examinées et justification du projet retenu
3.1. Historique du projet de liaison ferroviaire Roissy Picardie
3.2. Le débat public de 2010
3.3. Les étapes d'études et concertations postérieures au débat public

Chapitre 4 - Analyse des incidences notables sur l'environnement et la santé et mesures associées
4.1. Application de la doctrine ERC
4.2. Incidences notables sur l'environnement et la santé liées à l'exploitation et mesures envisagées
4.3. Incidences notables sur l'environnement et la santé liées aux travaux d'aménagement et mesures prévues
4.4. Interrelations entre la ligne nouvelle et les aménagements connexes
4.5. Incidences résultant de la vulnérabilité à des risques d'accidents aux catastrophes majeures

Chapitre 5 - Modalités de suivi et estimation des dépenses correspondantes aux mesures environnementales
5.1. Modalités de suivi des mesures
5.2. Estimation des dépenses correspondantes aux mesures prises

Chapitre 6 - Effets cumulés du projet avec les projets existants ou approuvés
6.1. Méthodologie appliquée pour la sélection des projets existants ou approuvés
6.2. Liste des projets existants ou approuvés et des projets susceptibles d'entrer ultérieurement dans cette catégorie pour l'analyse des effets cumulés
6.3. Analyse des effets cumulés pour les projets retenus

Chapitre 7 - Compatibilité avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, schémas et programmes
7.1. Compatibilité avec des documents d'urbanisme
7.2. Compatibilité et articulation avec les plans, schémas et programmes

Chapitre 8 - Coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique
8.1. Coûts collectifs environnementaux
8.2. Bilan énergétique et bilan carbone

Chapitre 9 - Analyse des incidences vis-à-vis des sites Natura 2000

Chapitre 10 - Méthodes employées pour la réalisation de l'étude d'impact
10.1. Les méthodes utilisées pour réaliser l'état initial et méthodes d'évaluation utilisées
10.2. Les méthodes utilisées dans les études spécifiques
10.3. Auteurs de l'étude

- **Pièce F Volume 2 (322 pages) –** Chapitres 2 à 5 : Étude d'impact

  Chapitre 2 - Préambule
  2.1. Objectif de l'étude d'impact
  2.2. Contenu de l'étude d'impact
  Chapitre 3 - Description du projet
  3.1. Localisation et objectifs
  3.2. Caractéristiques physiques
  3.3. Présentation de la phase travaux
  3.4. Gestion des matériaux et usage des ressources naturelles
  3.5. Estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus, et de déchets produits en phase de construction et de fonctionnement

  Chapitre 4 - État actuel de l'environnement - scénario de référence
  4.1. Aires d'étude
  4.2. Environnement physique et risques naturels
  4.3. Milieu naturel
  4.4. Milieu humain
  4.5. Paysage et patrimoine
  4.6. Aménagements connexes
  4.7. Évolution probable de l'environnement
  4.8. Interrelations entre les enjeux environnementaux
  4.9. Synthèse des enjeux environnementaux

  Chapitre 5 - Principales solutions de substitution examinées et justification du projet retenu
  5.1. Historique du projet de liaison Roissy Picardie
  5.2. Le débat public de 2010
  5.3. Les étapes d'études et concertation postérieures au débat public

- **Pièce F Volume 3 (303 pages) –** Chapitres 6 à 13 : Étude d'impact

  Chapitre 6 - Analyse des incidences notables sur l'environnement et la santé, et mesures associées
  6.1. Application de la doctrine ERC
  6.2. Incidences notables sur l'environnement et la santé liées à l'exploitation et mesures envisagées
  6.3. Incidences notables sur l'environnement et la santé liées aux travaux d'aménagement et mesures prévues
  6.4. Les interrelations entre la ligne nouvelle et les aménagements connexes
  6.5. Incidences résultant de la vulnérabilité à des risques d'accidents aux catastrophes majeures

  Chapitre 7 - Synthèse des effets et mesures - Modalités suivis - Estimation des dépenses correspondantes

7.1. Synthèse des effets et mesures
7.2. Modalités de suivi des mesures
7.3. Estimation des dépenses correspondantes aux mesures prises

Chapitre 8 - Effets cumulés du projet avec les projets existants ou approuvés
8.1. Définition des projets existants ou approuvés
8.2. Identification des projets existants ou approuvés à analyser
8.3. Présentation de l'analyse des effets cumulés avec les projets existants et approuvés
8.4. Conclusion

Chapitre 9 - Compatibilité avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, schémas et programmes
9.1. Analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme
9.2. Analyse de la compatibilité et de l'articulation avec les plans, schémas et programmes

Chapitre 10 - Coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité - Bilan énergétique
10.1. Préambule
10.2. Effets du projet sur les trafics voyageurs
10.3. Effets environnementaux induits par le projet
• Coûts collectifs environnementaux

Chapitre 11 - Méthodologies employées
11.1. Méthodologie générale
11.2. Méthodologies détaillées par thème

Chapitre 12 - Auteurs de l'étude d'impact

Chapitre 13 - Évaluation des incidences Natura 2000
13.1. Présentation
13.2. Localisation du projet et contexte environnemental
13.3. Évaluation détaillée des incidences Natura 2000

4.4 Fascicules 6: Bilan du débat public et de la concertation (pièce G, 114 pages).

Chapitre 1 : Le débat public de 2010 à la décision du maître d'ouvrage

Chapitre 2 : La concertation postérieure au débat public (2011-2015)

Chapitre 3 : De 2015 à l'enquête publique

Chapitre 4 : Annexes - documents CNDP
- Compte-rendu CPDP et bilan CNDP du débat public de 2010

- Comptes rendus de la garante de la concertation pour l'étape 1 (2012) et l'étape 2 (2014)
- Décisions CNDP de mars 2015, juillet et novembre 2019, janvier et juillet 2020
- Bilan des garants de la concertation préalable de mars 2020
- Compte-rendu de la garante de la concertation

4.5 Fascicules 7: Évaluation socio-économique du projet (pièce H, 70 pages).

Chapitre 1 - Introduction
1.1. Présentation générale du projet
1.2. Objectifs et contexte réglementaire de l'évaluation socio-économique

Chapitre 2 - Analyse stratégique
2.1. Périmètres d'étude
2.2 Analyse de la situation existante
2.3. Perspectives d'évolution : scénario et option de référence
2.4. Définition de l'option de projet

Chapitre 3 - Analyse des effets
3.1. Analyse multidimensionnelle
3.1.3. Effets positifs sur l'environnement
3.2. Analyse monétarisée
3.3. Analyse complémentaire covid 19 et analyses de risques associées .

Chapitre 4 – Synthèse

4.6 Fascicules 7: Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pièces I).

Ce document est constitué de 5 documents individuels relatifs aux communes dont le PLU est impacté par le projet à savoir :

- Commune de Chantilly (38 pages)
- Commune de Chennevières-lès-Louvres (44 pages)
- Commune de Marly la ville (51 pages)
- Commune de Vémars (64 pages)
- Commune de Villeron (58 pages)

Le plan de chaque document est commun et se décompose comme suit :

Chapitre 1 : Procédure et contenus du dossier de mise en compatibilité
Chapitre 2 : Présentation du projet
Chapitre 3 : Analyse des incidences du projet sur le PLU
Chapitre 4 : Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU
Chapitre 5 : Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU
Chapitre 6 : Annexes :
- Avis de l'autorité environnementale
- Procès-verbal d'examen conjoint

Commentaire de la commission d'enquête : La commission d'enquête a estimé que le dossier d'enquête était complet. Compte-tenu du volume et de la densité du dossier, le maitre d'ouvrage a réalisé un guide de lecture à la demande de la commission d'enquête. Le fascicule A «Guide de lecture » ainsi mis à disposition du public contribue à une meilleure accessibilité aux différents contenus. Les sommaires de chaque fascicule sont détaillés et clairs.
L'ensemble des plans, cartes, graphiques et photo-montages illustre le projet de manière très compréhensible, néanmoins il convient de noter que certains documents cartographiques sont parfois difficiles à examiner compte-tenu de la dimension limitée du dossier. Il conviendrait à l'avenir de mettre à disposition un atlas comportant les principaux plans pour les examiner aisément. Cette difficulté était d'autant plus criante lors d'une lecture sur un écran d'ordinateur.
Certains plans auraient nécessité un autre format et une échelle mieux adaptée. Comme par exemple les cartes 2, 3 et 4 des fascicules de mise en compatibilité des PLU.
Le plan que la commission d'enquête a souhaité voir ajoutée au dossier - Plan au 1/5000è - profil en long du tracé n'était pas accessible au publique par la voie dématérialisée. Il a été joint aux dossiers mis à disposition dans les lieux de permanence. Si ce document était très utile au cours des permanences, il faut hélas regretté son obsolescence. En effet, le plan utilisé date de 2012. De fait l'occupation des sols représentée n'est pas actuelle. Elle est inexacte et incomplète, en particulier pour les nouveaux quartiers résidentiels des communes de Villeron et Vémars qui sont proches du projet de la nouvelle ligne et ne sont pas représentés.

4.7 Les avis des personnes publiques et organismes associés (PPOA)

Sont regroupés et synthétisés dans ce chapitre l'ensemble des avis des PPOA reçus avant ou pendant l'enquête publique

4.7.1 Avis de l'Autorité environnementale (Ae-CGEDD) n° 2020-46 du 2 décembre 2020

Dans son avis délibéré de 33 pages (1 page de préambule relatif à l'élaboration de l'avis, 1 page de sommaire, 1 page de synthèse de l'avis, 1 avis détaillé de 29 pages), l'Ae souligne que la ligne nouvelle traverse des milieux naturels ne présentant pas une sensibilité très forte, et qu'il n'y a pas d'espaces et sites protégés très proches.

Les principaux enjeux environnementaux pour l'AE sont :

- Les nuisances sonores et la pollution atmosphérique affectant la santé des riverains,
- Les EGES liées au transfert modal d'une part vers le train et d'autre part vers l'avion,
- L'hydrologie souterraine et superficielle,
- La consommation des espaces naturels et agricoles,
- La biodiversité et les continuités écologiques,
- Les risques écotoxicologiques liés à l'usage d'herbicides pour l'entretien des voies.

L'Ae-CGEDD recommande ainsi de:

• mettre en cohérence l'état initial pour répertorier correctement l'ensemble des espaces protégés et des périmètres de protection et d'inventaire à proximité de l'aire d'étude immédiate ;
et de vérifier les informations afférentes ;

• de présenter des résultats détaillés d'études des nuisances sonores à l'état initial à l'échelle de l'ensemble des zones habitées le long des voies ferrées concernées par le projet et des voies routières affectées éventuellement par le transfert modal ;
• de compléter l'état initial par des informations sur la qualité de l'air dans le Sud de la Picardie ;
• d'évaluer quantitativement l'impact du projet sur l'urbanisme des territoires desservis, de réévaluer l'artificialisation directe ou induite par le projet et le cas échéant de proposer des actions de désartificialisation en compensation ;
• de confirmer qu'un soin particulier, lors des études détaillées, sera porté à la qualité des évaluations du risque de pollution des eaux par les pesticides et d'appliquer rigoureusement la séquence « éviter, réduire, compenser » ainsi que d'envisager la renaturation du ru de la Michelette dans les mesures de compensation ;
• de compléter le dossier par le détail du calcul des émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de la consommation énergétique pour chacun des scénarios AME et AMS ;
• de prévoir que la nouvelle passerelle au-dessus des voies de Survilliers permette aux piétons, voire aux cyclistes, d'accéder à la zone d'activité et de considérer une ou des variantes permettant de répondre davantage aux besoins des habitants du Val-d'Oise compte tenu de l'abandon du « barreau de Gonesse » ;
• de mettre en cohérence les évaluations d'émissions de CO2 et de consommation énergétique ;
• de conduire une analyse plus détaillée et géoréférencée des incidences du projet sur la qualité de l'air et d'en rendre compte dans le dossier ;
• d'appliquer strictement la réglementation sur le secteur jouxtant les communes de Survilliers, Fosses et Saint Witz en adoptant des mesures de protection à la source ou, si cela s'avère impossible après une analyse précise, des mesures d'isolation phonique sur toutes les habitations où le niveau de bruit dépasse les seuils réglementaires , que ce niveau de bruit ait ou non connu un accroissement supérieur à 2 dB du fait de l'infrastructure ;
• de vérifier et de justifier les temps de parcours entre Amiens, Creil, Lyon et Marseille ;
• d'évaluer en termes de trafic de courte distance les conséquences d'un tracé permettant de desservir une deuxième gare en Val-d'Oise (Louvres) ;
• d'intégrer les effets économiques structurants dans la région Picardie ;
• de détailler les calculs économiques en faisant apparaître les valeurs des paramètres utilisés ;
• d'ajouter un paramètre de confort avec une valeur élevée, notamment pour les trajets à longue distance ;
• d'intégrer le coût des mesures de réduction du bruit réglementaires rappelées par le présent avis ;
• de tenir compte de l'éventuelle dépendance entre les variables explicatives du modèle ;
• de mettre en place un suivi du trafic ferroviaire et routier et de ses conséquences en termes de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre ;
• de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Dans son mémoire en réponse, la SNCF apporte des précisions et compléments suite à certaines remarques formulées par l'Ae ainsi qu'aux recommandations. La lecture de ce mémoire est facilitée par des encadrés reprenant les commentaires ou recommandations de l'Ae, suivi des réponses du M.O. Ce mémoire de 88 pages est particulièrement détaillé avec de nombreuses illustrations.

4.7.2 Avis des collectivités territoriales

4.7.2.1 Avis du Conseil Régional d'Ile-de-France/Ile de France mobilités (Csar13)

L'avis, non daté mais reçu en sous-préfecture de Sarcelles le 9 Avril 2021, est signé de la Présidente du Conseil Régional Mme Valérie Pécresse.

La Région IDF/IDF Mobilités est opposée à l'accélération du calendrier de réalisation de la LNRP (selon le dossier d'enquête, mise en exploitation en 2025 – travaux d'une durée environ de trois ans). La charge de travaux supplémentaire semble incompatible avec les efforts à faire pour les transports du quotidien. La concomitance de ce projet avec d'autres projets afférents au transport du quotidien dans le nord francilien risque de mettre en péril la bonne exécution de ces derniers. Il s'agit de risques en terme de ressources ou d'effet d'éviction pouvant affecter les travaux portés et financés par la région IDF concernant la remise à niveau du faisceau nord francilien (actions notamment sur les lignes RER B et D, lignes H et K du Transilien). Il convient de moderniser en priorité ces infrastructures afin de remédier aux effets de congestion et d'irrégularité sur le réseau le plus sollicité du Pays.

La SNCF n'a pas présenté à ce jour les garanties nécessaires afin que le projet Roissy-Picardie n'impacte pas les travaux déjà programmés sur les transports du quotidien en Ile de France

Le projet n'apporte pas de réponse structurante aux enjeux de déplacements du Val d'Oise tout en générant de nouvelles nuisances (bruit, impact environnemental). Le ressenti de cette inadéquation avec les besoins s'est même amplifié à la suite du renoncement par le gouvernement du projet Europacity, situation ayant conduit à fragiliser le projet de la ligne 17 sur le secteur de Val d'Oise.

Les investissements importants « Région IDF-ID Mobilités-Etat » pour la modernisation du RER D ne sauraient être contrecarrés par l'accélération du projet LNRP. Le département du Val d'Oise restant un des départements les moins bien dotés d'Ile de France en infrastructure de transport public, la Présidente de la Région a annoncé en 2020 un plan d'1 milliard d'euros pour remédier à cette situation. La puissance publique doit veiller à ce que ces efforts d'investissement trouvent rapidement leur concrétisation. Il s'agit de s'atteler en première urgence à la reconquête de la régularité et de la qualité de service sur les lignes déjà en service.

Les documents de l'enquête publique confirment que le projet LNRP ne répondra pas aux enjeux de mobilité du Val d'Oise : le seul arrêt présent sur le territoire d'IDF est à Survilliers-Fosses. Il ne peut bénéficier qu'aux communes environnantes pour accéder au pôle de Roissy, les autres communes proches de l'infrastructure subissant les nuisances liées à celle-ci et ne voyant que « passer les trains ».

Le projet de LNRP envisage l'artificialisation de 45,5 ha de sols, dont 36,5 ha de terres agricoles et 7,5 ha de terrains forestiers. Cette artificialisation est considérée « faible » (étude d'impact - pièce F - vol 3, p. 165), ce que conteste la région IDF avançant les arguments suivants : il s'agit pour un projet « unique » de 63% de la consommation foncière décennale ou au regard des projets retenus pour l'étude des effets cumulés de 8% du total de l'imperméabilisation, de 20% de la consommation des terres agricoles et de 30% de la consommation des terrains forestiers (cf. pièce F vol 3 p 206). Le territoire est très pauvre en boisements dans un contexte général de réduction des

surfaces agricoles au profit de la périurbanisation et des infrastructures. Une concertation est nécessaire avec les agriculteurs afin que l'activité agricole puisse être poursuivie pendant les travaux (semis, récoltes, circulations) et également pour le rétablissement des accès définitifs.

Le principal impact du projet en matière de déchets est associé à la production de déblais (2 millions de m^3 dont 60% réutilisables en remblais sur le chantier). Les 800 000 ou 900 000 tonnes restantes devraient être utilisées pour partie à la réalisation d'aménagements paysagers et pour partie acheminées vers les filières de traitement adaptées. Or le PRPGD, en application de la législation nationale, prévoit des objectifs précis chiffrés sur la valorisation matière des déchets du BTP (75% à l'horizon 2025) et des objectifs spécifiques par flux de déchets, notamment pour les déblais inertes (80% de valorisation matière à l'horizon 2025). La région considère que l'évaluation environnementale conduite par le MO est insuffisante pour une conformité avec le PRPGD.

L'espace entre les gares de Survilliers-Fosses et Orry-Coye est identifié comme un point stratégique pour la circulation de la grande faune du nord au sud du massif de Chantilly. Or le projet LNRP traverse cet espace.

La région sera attentive aux propositions de réduction des phénomènes de ravinement à ce propos.

En conclusion, la Région IDF et IDF mobilités donnent un avis défavorable au projet. Les arguments avancés sont notamment : un calendrier irréaliste compromettant la modernisation du faisceau nord des RER B et D, des conséquences environnementales insuffisamment prises en compte, et une impasse sur les besoins supérieurs des habitants du Val d'Oise en transports collectifs.

Remarque de la commission d'enquête : Lors de la réunion du 16 mars 2021, le représentant du M.O. (M. Bayle) a précisé que la concomitance entre le projet de LNRP avec les travaux sur le réseau ferré francilien ne poserait pas de problème et que des ressources extra-régionales seraient mobilisées pour la réalisation de ce projet.
Concernant l'artificialisation des sols, la consommation des terres agricoles et forestières est examinée par la commission à la lumière de mesures ERC mises en place par le MO et de l'analyse bilancielle du projet (Couts/Avantages).
Le réemploi des terres excavées pour la réalisation de remblai et de modelé paysager est une voie de valorisation évitant l'enfouissement. Il conviendra de préciser les volumes exacts et les différents exutoires pour vérifier de la compatibilité du projet avec le PRPGD. En l'état actuel, juger de ce point n'est pas possible.
La réalisation d'un éco-pont sur l'espace indiqué (compensation écologique) est censé permettre le passage de la grande faune à cet endroit.

4.7.2.2 Courrier de soutien de la Région des Hauts-de-France (Csar8)

Le président de la région Hauts –de-France, M. Xavier Bertrand, est venu lui même déposer un courrier de soutien au projet (2 pages + 35 pages d'annexes) à la permanence du 30/03/2021 de Chantilly (30RCy ; **annexe 11**). Ces documents ont également été transmis par voie postale à l'attention du président de la commission en sous-préfecture de Sarcelles (Csar8 ; **annexe 12**).

Ce courrier rappelle que le projet:

- est soutenu par les élus régionaux des HDF, l'adoption de deux protocoles de financement portant sur la passerelle à Survilliers-Fosses et sur l'éco-pont en forêt de Chantilly le 25 mars 2021 en étant une preuve récente,
- est l'un des grands projets d'infrastructure du SRADDET HDF et qu'il s'inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM),
- doit favoriser l'accès à l'emploi des habitants du sud de la région HDF et de ceux du Nord du département du Val d'Oise (pôle de Roissy, estimation 25000 actifs des HDF en 2020 et 34000 en 2030),
- doit polariser le développement économique autour des pôles gares,
- Répond aux enjeux de mobilité du quotidien et de mobilité durable (report de la voiture individuelle vers les transports en commun)
- Est une aménagement essentiel pour accessibilité ferroviaire de la région (HDF) à l'Ile de France, notamment en permettant connexion avec réseau automatique du Grand Paris Express (ligne 17), et par conséquent diversification des portes d'entrée en IDF
- Permet l'accès au réseau à Grande Vitesse, territoire sud de la région et particulièrement Amiens

Sont jointes à ce courrier les pièces suivantes :

- Délibération n° 20170433 du 30/3/2017 adoptant le protocole du financement de la liaison nouvelle Roissy-Picardie (enregistrée Cy 28 à Cy 32 dans registre de Chantilly) - Réf. au protocole de financement de 2017 déjà dans le dossier d'enquête ; Protocole financement Etat – Région – SNCF Réseau + 3 Annexes (Cy 33 à Cy 45 dans registre de Chantilly). Le protocole de 2017 déjà dans le dossier d'enquête ;
- Délibération 2020 017 15 du 9/12/2020 approuvant la convention d'acquisition de 33 rames REGIO2N Extra Longues (Cy 46 à Cy 50 dans registre de Chantilly). Convention entre Région HDF et SNCF mobilités : financement de rames pour dessertes régionales ; coûts 565 463 380, 00 euros ;
- Délibération n° 2021.00707 du 25/3/2021 adoptant les protocoles de financement additionnels de la liaison nouvelle Roissy-Picardie (Cy 51 à Cy 55 dans registre de Chantilly) : PA1 pour financement d'une passerelle en gare de Survilliers- Fosses (Etat 6,5 M euros – Région HDF 6,5 M euros : soit 100% financement 13M euros ; PA2 pour financement d'un éco-pont en forêt de Chantilly (Région HDF 1,330 M euros, Département de l'Oise 1,570 M euros, Collectivités de l'Oise 1 M euros, PNR Oise Pays de France 0,100 M euros soit : 100% financement 4 M euros
- Délibération n° 2021.00803 Réunion 25/03/2021 adoptant le principe de mise en concurrence du périmètre dit « des radiales parisiennes ». Lot dit des « Radiales Parisiennes » comprenant lignes dites du « Y Picard » incluant les ex-lignes TET et l'ajout de la desserte « Roissy-Picardie » soit les lignes : Paris-Creil-Amiens-Calais, Paris-Creil-Compiègne-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai, Paris-Laon, Amiens-Creil-Roissy et Saint-Quentin-Creil-Roissy

4.7.2.3 Avis du Conseil départemental du val d'Oise – CD95 (20/11/2020 et CSar9)

Le CD95 émet un avis défavorable au titre :

- que le projet de LNRP se réalise dans un contexte où d'autres sont abandonnés ou retardés sur le territoire. La ligne 17 doit être réalisée en priorité ;
- Qu'un nouveau tracé doit être recherché pour mutualiser les besoins des picards et des valdoisiens ;
- Qu'un calendrier des travaux sur le faisceau Nord doit être établi et que les impacts du projet sur les échéances de modernisation des lignes RER B et RER D soient précisés ;
- de l'impact important sur les terres agricoles ;
- que le Plan Départemental d'Itinéraires de Promenades et de Randonnées, qui n'est pas évoqué, doit être intégré ;
- Que les échanges fonciers et des compensations financières avec les agriculteurs soient pris en compte. que des solutions de reboisement les plus proches doivent être recherchées en concertation avec les collectivités et en respectant la charte agricole et forestière ;
- Que sur le plan hydrologique, la cellule du ''Schéma d'Aménagement des eaux Croult Enghien Vieille mer'' doit être associée pour être en conformité avec le SAGE ;
- Qu'en matière de franchissement pour la faune, les ouvrage doivent être efficaces et si possible dissociés d'autres usages ;
- Qu'au niveau des nuisances sonores, il est souhaité la réalisation de moellons de terre paysagers.
- que la création de voies de retournement en gare de Survilliers Fosses pour prolonger le RER D soient réalisées;
- que la réalisation de la passerelle dans la même gare soit financée par le maitre d'ouvrage ainsi que les aménagements nécessaires pour la création d'un pôle multimodal.

4.7.2.4 Avis du Conseil Départemental de l'Oise – CD60 (9/11/2020)

Le CD60 émet un avis favorable sans réserve et sans commentaire

4.7.2.5 Avis du Conseil Départemental de la Somme – CD80 (16/11/2020 et Csar14)

Avis favorable exprimé sans commentaire.

4.7.2.6 Avis du Conseil Départemental de Seine et Marne (20/12/2020)

Le Président du Conseil départemental reconnait l'importance du projet mais tient à faire part de sa plus vive inquiétude quant aux capacités de l'Etat d'assurer le financement des projets franciliens déjà actés. Cela concerne notamment les schémas directeurs des RER, Le Grand Paris Express et ses gares dont celle de Bry-Villiers-Champigny. Ses craintes se portent aussi sur les compétences nécessaires à la réalisation de ce projet alors que l'ingénierie mobilisée pour l'ensemble des projets en cours se raréfie. Il ne souhaite pas de retards supplémentaires pour ces projets essentiels à l'amélioration des transports du quotidien en Seine-et-Marne et en Ile-de-France au profit de la ligne LNRP qui lui paraît, pour une grande majorité de franciliens, non prioritaire.

Le Président souligne que le projet LNRP, à échéance 2025, vient s'ajouter aux projets déjà programmés et à ce titre il viendra accroitre les nuisances que devront subir les usagers lors des travaux. Il pense en particulier aux répercussions des travaux sur le fonctionnement du RER D. Il est demandé que des réponses soient apportées concernant l'impact des travaux sur la programmation

du RER D et sur les enjeux de mobilité du Nord du Val d'Oise. Il sera donc vigilant quant à l'impact du projet d'une part sur l'articulation des travaux sur le faisceau nord francilien, d'autre part sur les conditions d'exploitation de la ligne RER D afin de limiter la gêne des usagers.

En outre le Président du Conseil Départemental identifie des problématiques de gestion des interfaces et de coordination des travaux en gare de TGV 2. Il veillera à ce que la gêne occasionnée soit minimisée. Il souhaite que les conditions de fonctionnement de la gare TGV soient mises en avant dans le cadre de la poursuite des études. Il souhaite enfin que la question du dimensionnement des infrastructures en gare TGV soit étudiée plus finement afin de garantir des conditions de fonctionnement optimales pour les voyageurs.

Enfin, il note que le projet ne justifie pas sa compatibilité avec le Plan Régional Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD). Par ailleurs l'étude ne précise ni les centres de traitement envisagés ni les modes de transports prévus des déchets du projet. A ce sujet il souhaite que l'impact des travaux sur le territoire de la Seine-et-Marne soit évalué, particulièrement la gestion des déchets.

En complément, l'avis du service départemental en charge de l'expertise déchets énergie et climat (SEDEC) est joint à celui du CD93.

Compte-tenu de ces éléments et dans l'attente de réponses probantes, le Département de Seine-et-Marne émet un avis défavorable au projet de liaison Roissy-Picardie.

4.7.2.7 Avis de la communauté d'agglomération Roissy-Pays-De France (CARPF).

La CARPF émet un avis défavorable largement détaillé dans l'annexe à l'avis. Dans sa délibération, la CARPF demande:

- Que l'enquête publique soit reportée pour associer les parties prenantes ;
- Que l'Etat et le maître d'ouvrage démontrent que la liaison Roissy-Picardie ne retarde pas les travaux de la ligne RER D prioritaires ;
- Que le coût de la passerelle de la gare de Survilliers-Fosses soit pris en charge par le maître d'ouvrage ainsi que les aménagements de ce pôle (gare routière, stationnement) ;
- Que les capacités de la ligne soient confirmées comme suffisantes pour le renforcement de l'offre de transilien et pour le fret ;
- Que le maître d'ouvrage reprenne l'analyse socio-économique avec des chiffres réalistes pour considérer à la baisse le nombre de voyageurs attendus qui serait de 3,1 millions au lieu des 4,4 prévus ;
- Que les impacts hydrologiques soient précisés à travers une modélisation et que les ouvrages soient améliorés (franchissement du ru de la Michelette) ;
- Que soient exposés en complément les pertes de surfaces agricoles utiles cumulées depuis 10 ans pour les 10 exploitations directement concernées par l'emprise du projet ;
- Que le volet paysager soit approfondi et décliné dans un plan paysager ;
- Que soit présenté un plan détaillé des dépendances vertes garantissant une présentation des continuités écologiques ;
- Que la ventilation de 1,1 millions de mètres-cubes de matériaux courants entre les remblais et chacun des aménagements paysagers soient détaillés.

4.7.2.8 Avis de l'Agglomération de la Région de Compiègne - ARC (13 novembre 2020 et Csar12)

L'ARC rend un avis très favorable au projet dont les objectifs sont de répondre aux enjeux de :

- déplacements nationaux, inter-régionaux et locaux: réseau à grande vitesse jusqu'à Amiens, intermodalité fer-air, amélioration des déplacements quotidiens, accès au pôle économique et d'emploi du grand Roissy en transports collectifs, nouvel accès à l'IDF en évitant Paris-Gare du Nord, report modal vers le ferroviaire,
- des constructions et aménagements liés (2 phases) et des services ouverts aux usagers.

Elle rappelle également que sa participation financière au projet est à hauteur de 1 million d'euros (Réf. Signataire du protocole d'accord de Mai 2017 entre l'Etat, la Région HDF, 11 collectivités de l'Oise et de la Somme, et SNCF Réseau - ainsi qu'avec SNCF Mobilité pour le protocole d'intention de desserte.

L'ARC a également transmis un extrait du registre des délibérations de son conseil, réunit en date du 1/04/2021, qui renouvelle son avis favorable

4.7.2.9 Avis de la Communauté de Communes du Clermontois - CCC (16 mars 2021 et Csar11)

La communauté de communes du Clermontois rend un avis favorable annexé d'un courrier co-signé par plusieurs élus du Clermontois et du Beauvaisis, conseillers régionaux et départementaux, parlementaires (courrier déjà adressé lors de la phase de concertation préalable en janvier 2020).

La CCC demande que la gare de Clermont bénéficie d'une desserte sur la ligne TER Amiens-Creil-Roissy CDG associée à la ligne TGV. Cette demande est motivée par :

- Un plan de déplacement mutualisé avec les cinq autres communautés du sud de l'Oise ayant mis en évidence 12000 flux quotidiens en direction du Creillois puis de l'IDF et 4000 déplacements quotidiens directs à destinations de l'IDF,
- Une fréquentation de la gare de Clermont à hauteur de 930 000 voyageurs par an dont 25% des usagers provient des territoires voisins (Beauvaisis, Plateau Picard). La gare de Clermont constitue une porte d'entrée vers la région parisienne pour ces usagers,
- Le dynamisme économique du Clermontois (ZA de Breuil le Sec - 1000 emplois ; centre hospitalier isarien - 2000 emplois),
- La requalification du quartier de la gare de Clermont dans le cadre de la ZAC des Marettes (18 000m2 de logements et bureaux),
- Un projet global de 20 M d'euros en cours de réalisation pour le Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Clermont (création de 830 places de stationnement, gare routière de 10 quais, 90 places de stationnement vélos …..),
- Un arrêt à Clermont (à l'instar de la ligne TER Compiègne – Pont Ste Maxence – Creil) offrirait aux usagers un parcours en 31 mn au lieu de 1h22 actuellement pour rejoindre Roissy CDG.

Le Clermontois conscient des enjeux liés à l'intermodalité contribuera au projet à hauteur de 400 000 euros, effort important mais essentiel pour améliorer le cadre de vie des habitants et des entreprises.

Enfin, une offre diversifiée de service de mobilité est organisée pour faciliter les déplacements et à ce titre une délibération est intervenue le 18 mars 2021 sur l'approbation d'un plan de mobilité simplifié en cohérence avec les 5 autres intercommunalités du Sud de l'Oise.

4.7.2.10 Communauté d'Agglomération Creil-Sud/Oise (16/12/2020)

La Communauté d'Agglomération Creil-Sud/Oise exprime un avis favorable ainsi qu'un soutien total au projet qui bénéficie :

- au renforcement des « transports du quotidien » impliquant le pôle de Roissy CDG,
- à l'accès à la Grande Vitesse ferroviaire,
- au renforcement de l'intermodalité Fer-Air,
- aux gains de temps pour les trajets du quotidien vers le pôle de Roissy et aussi vers les Grandes agglomérations du Sud-Est (Lyon, Marseille) et de l'Est (Strasbourg) du territoire national,
- au renforcement du dynamisme du territoire couvert par la Communauté de communes,
- à l'accompagnement des investissements importants pour son aménagement (habitats – activités – loisirs).

4.7.2.11 Avis de la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte - CCPOH (22/11/2020)

La CCPOH, qui s'est engagée à soutenir le projet à hauteur de 195 000 € (protocole d'accord de 2017) émet un avis favorable.

Les effets induits par le projet au bénéfice du territoire de la communauté de communes sont:

- une réduction de la part modale de la voiture au profit des transports collectifs, donc bénéfiques à l'environnement,
- un renforcement de l'attractivité économique et touristique,
- la réalisation d'un « passage grande faune » en forêt de Chantilly renforçant la fonctionnalité des continuités écologiques (continuum forestier).

Cependant la réussite du projet est conditionnée au développement d'une chaine de transport intermodale entre le lieu de départ de l'usager et son lieu d'arrivée :

- Desserte domicile-gare,
- Desserte zones d'activités, zone de tourisme du territoire,
- Desserte des zones d'activités sur la plateforme de Roissy CDG,

Sans ce développement, la voiture peut rester un mode concurrentiel du train, en termes de temps, sur le trajet Pont Ste Maxence – Roissy.

4.7.2.12 Avis de la Communauté de communes Senlis-Sud-Oise - CCSSO (21/11/2020)

La CCSSO, comme l'ensemble des collectivités de groupements signataires du protocole de 2017, émet un avis favorable.

4.7.2.13 Avis conjoint Ville d'Amiens et Communauté d'Agglomération Amiens Métropole (6/11/2020)

Amiens Métropole et la Ville d'Amiens émettent un avis favorable et adhèrent fortement au projet au titre des nouvelles possibilités de déplacements nationaux, inter-régionaux et locaux permettant :

- De relier Amiens au réseau grande vitesse,
- Le développement de l'intermodalité Fer-Air,
- L'amélioration des déplacements quotidiens pour rejoindre le pôle économique et d'emploi du Grand Roissy,
- Un nouvel accès à l'Ile de France sans passer par Paris

Ces nouveaux services pourront profiter pleinement à la ZAC « Gare la Vallée » avec ses 110 000 m^2 de locaux d'activité et ses 100 000 m^2 de nouveaux logements.

C'est un projet prioritaire identifié par la commission « Mobilité 21 » (Ministère des transports).

4.7.2.14 Avis de la commune de Chantilly – Oise (20/11/2020)

La commune de Chantilly est favorable au projet, cependant elle est particulièrement préoccupée par l'intégration du projet dans un contexte environnemental et humain qui lui est propre (milieux naturels protégés, patrimoine, tourisme). Elle demande des précisions au MO à verser au dossier d'enquête quant à l'impact sur le foncier (emprise du projet), sur la santé des riverains (effets acoustiques, vibratoires, mesures de réduction prévues), sur certains aspects techniques (quid du cadencement/horaires des trains pour la liaison avec Paris, calendrier des travaux, phase d'exploitation/phase travaux).

Elle rappelle l'existence d'un alignement d'arbres protégé au PLU pouvant être impacté par l'emprise du projet, la justification d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Elle souligne l'inscription au PLU d'OAP et du Pôle d'Echange Multimodal (PME) sur le secteur de la gare, éléments à prendre en compte par le MO. Elle rappelle la nécessité de mesures de suivi sur les impacts environnementaux. Elle demande la mise en place d'une concertation avec participation des riverains avant l'exécution des travaux.

4.7.2.15 Avis de la commune du Mesnil-Amelot au projet Roissy-Picardie en date du 20/11/2020

La commune du Mesnil-Amelot s'interroge sur la consommation des espaces à l'heure où la préservation des sites naturels et agricoles est au cœur des politiques d'aménagement du territoire.

Alors que le projet se présente comme ayant des enjeux modérés sur le paysage et les milieux naturels, un doute apparait quant à cette affirmation : quantité d'artificialisation des sols, conséquences pour les 10 exploitations agricoles, besoins des chantiers en eau potable, gestion des eaux pluviales et de ruissellement, paysage remblais, matériaux à déplacer, biodiversité (continuités écologiques inscrites au SRCE et passage de faune), nuisances sonores.

Le coût du projet est estimé à 356 M d'euros alors que des projets essentiels ont été revus à la baisse. Une interrogation demeure sur sa pertinence en tenant compte des coûts et avantages globaux.
Le projet Roissy-Picardie ne doit pas se faire au détriment de ceux existant comme le RER D et ses 615 000 voyageurs quotidiens.

Le calendrier de l'enquête publique apparait peu pertinent (calendrier électoral + COVID) et un souhait est formulé sur la vulgarisation et la lisibilité du document d'enquête et sa bonne lisibilité.

L'impact de la fréquentation sur la gare de Survilliers-Fosses va entrainer une pression sur les parkings-relais. La SNCF indique que les parkings relèvent de la compétence des acteurs du territoire. La commune conteste ce point et pense que c'est au maitre d'ouvrage de compenser les impacts du projet. Il est donc demandé une étude sur les parkings-relais.

4.7.2.16 Avis de la commune la Chapelle-en-Serval – Oise (6/11/2020)

La commune émet un avis favorable et attire l'attention du MO sur les nuisances sonores générées par l'augmentation du trafic des trains.

Remarque de la commission d'enquête : Les personnes publiques de la Région Hauts-de-France (HDF) ayant répondu à la lettre de « saisine pour avis » du Préfet du Val d'Oise (lettre du 18 Septembre 2020 – Réponses attendues dans le délai règlementaire de deux mois à partir de la réception de l'avis ; Cf. Art L 122-1 et R 122-7 du code de l'environnement) sont les suivantes: Commune de La Chapelle-en-Serval, Commune de Chantilly, Ville d'Amiens et Communauté d'Agglomération Amiens-Métropole, Communauté d'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC), Département de l'Oise, Département de la Somme, Communauté de communes du Clermontois, Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte, Communauté de communes Senlis-Sud Oise, Parc Naturel Régional Oise Pays de France, Communauté d'Agglomération Creil-Sud Oise,

Les collectivités et autres personnes publiques des HDF sont toutes favorables au projet LNRP. Celles-ci soulignent principalement le soutien/dynamisme qu'apportera ce projet au développement du territoire sur les plans notamment des activités économiques, du logement et des loisirs. Ce projet apparait comme une composante importante des réflexions et initiatives, déjà menées par les collectivités sur les transports et l'intermodalité dans le cadre du développement durable (bénéfices écologiques).

Plusieurs de ces collectivités et personnes publiques sont engagées financièrement dans la réalisation de ce projet par le protocole d'accord de mai 2017*****. Elles soutiennent donc fortement le projet.
Certaines de celles-ci, en complément de leur avis, ont adressé au MO des observations et demandes

portant principalement sur les sujets suivants :

- Maitrise des nuisances pour la santé (La Chapelle-en-Serval, Chantilly),
- Complétude ou qualité du dossier d'enquête (Chantilly, PNR Oise-Pays de France),
- Environnement/protections écologiques propres à la collectivité ou aux objectifs de la personne publique (Chantilly, PNR Oise Pays de France),
- Composantes du PLU, justifications pour une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (Chantilly),
- Services aux usagers/desserte (Communauté de communes du Pays du Clermontois, Chantilly),
- Calendrier du projet (Chantilly),
- Impact travaux (Chantilly),
- Pôle d'Echange Multimodal – PEM (Chantilly, Communauté de communes du Pays de Clermontois),
- Continuité écologique/Ecopont (PNR Oise-Pays de France).

Les demandes/observations suivantes doivent être principalement soulignées:

- Une desserte du maillage ferroviaire TER mise en place par le projet en Gare de Clermont,
- la réussite du projet est conditionnée au développement d'une chaîne de transport inter-modale entre le lieu de départ de l'usager et son lieu d'arrivée : sans ce développement la voiture peut rester un mode concurrentiel du train, en termes de temps,
- Une révision de l'éco-pont proposé avec une largeur portée 40m ainsi qu'une végétalisation,
- Une étude de solutions techniques pour la restauration d'un passage faune **(**ongulés) entre le sud du domaine forestier de Chantilly et la gare de Survilliers-Fosses.

***Les signataires du protocole de financement de 3 Mai 2017 sont** : L'Etat, la Région Haut de France, le Département de la Somme, le Département de l'Oise, la Communauté d'Agglomération Amiens-Métropole, La Communauté de communes de la Région de Compiègne et de la Basse Automne (ARC), La Communauté de communes du Clermontois, La Communauté d' Agglomération du Beauvaisis, La Communauté de communes de l'Aire Cantilienne, La Communauté d'Agglomération Creil-Sud Oise, La Communauté de communes Senlis-Sud Oise, la Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte, la Communauté de communes de la Vallée Dorée, SNCF Réseau.*

En ce qui concerne l'extension des dessertes sur la gare de Clermont, le compte-rendu de Mai 2020 de SNCF Réseau en réponse au rapport des Garants de mars 2020 porte à connaissance que cette demande est prise en considération par le MO et les autres parties prenantes au financement, mais qu'il appartiendra à la Région Hauts de France d'y répondre ultérieurement (probablement après la mise en service) laquelle est détentrice de la compétence en matière d'organisation des mobilités pour les transports collectifs routiers et ferroviaires dans la région (une demande d'extension de desserte a été faite également sur la commune de Saint Quentin/Aisne).

4.7.2.17 Avis de la commune de Fosses (non daté et non signé).

Le Conseil municipal de Fosses reprend à son compte les positions de la CARPF, en particulier celle concernant l'exposition au bruit. A ce sujet, il est fait état de l'augmentation des niveaux de

bruit, entre 2 et dB(A,) sur des bâtiments proches de la gare ce qui nécessite la réalisation d'un écran anti-bruit.

Il est regretté que le rapport ne prenne pas en compte les défaillances de la ligne RER D et qu'il ne soit fait aucune référence au financement de la passerelle de la gare qui ne peut être à la charge des collectivités locales.

Un arrêt des TER Paris-Creil en gare de Survilliers-Fosses est souhaité pour améliorer la mobilité. Le dédoublement des voies sur le secteur de St Witz, reporté à une date ultérieure, ne doit pas empêcher des TER de s'arrêter à Fosses. C'est une question de cadencement des flux.

Il est proposé la création sur la ligne RER D d'une station de retournement pour éviter la suppression de trains. Il convient de ne pas retarder ce chantier qui risquerait d'entraver la ligne Roissy-Picardie.

Il est aussi mis en avant la nécessité d'améliorer la desserte des bus de rabattement pour les habitants non desservis par le RER ainsi que les modalités des déplacements des salariés sur la zone aéroportuaire. Sans bus, les habitants souhaitant accéder au TER Roissy-Picardie seront obligés de venir en voiture et le parking sera saturé.

L'étude d'impact est manifestement incomplète du fait de l'absence de réflexion sur les transports de rabattement supprimés ou rendus nécessaires à l'issue du projet.

En conclusion, la liaison Roissy-Picardie pourrait constituer une opportunité pour les habitants du territoire et un transport de rechange si la ligne du RER D dysfonctionne. L'étude d'impact ne prend pas en compte ce besoin.

4.7.2.18 Avis de la commune de Marly-la-Ville (20/11/2020 et CSar15)

Le Conseil municipal de Marly formule un avis défavorable sur le projet Roissy-Picardie en considérant comme dévastatrice l'ouverture d'une tranchée sur les communes.

Il est demandé le report de l'enquête afin de permettre une bonne association des parties prenantes et que la démonstration soit faite que le projet ne retarde pas celui du RER D qui est prioritaire. Il est souhaité que le maître d'ouvrage prenne en charge la passerelle et les travaux du pôle gare de Survilliers-Fosses.

Il est proposé que les études socio-économiques soient refaites et la confirmation que la capacité de la ligne est suffisante y compris dans le cadre du renforcement du trafic (Transilien et fret).

Il est demandé que les impacts du projet sur l'activité agricole soient précisés en termes d'artificialisation, de compensations agricoles et de restitution des fonctionnalités.

Les impacts hydrologiques doivent être précisés (modélisation, ouvrages améliorés dont celui de franchissement du ru de la Michelette.)

Le volet paysager doit être approfondi, mieux illustré et décliné en un plan. Le maitre d'ouvrage doit garantir une préservation durable des continuités écologiques locales.

La mise en œuvre adaptée d'ouvrages d'arts routiers, voies, rétablissement du chemin des peupliers à Marly-la-Ville, avec éco-giratoire RD 317/Chemin des Peupliers/RD 10/A1 pour franchir la saignée ouverte.

4.7.2.19 Avis de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) des Hauts-de-France (31/03/2021 Publi875 et 2/04/2021 Csar7)

Cet avis a été transmis par voie dématérialisée (Publi875) ainsi que par courrier en sous préfecture de Sarcelles (Csar7). L'avis est très favorable et le président de la FNAUT HDF insiste pour que ce projet soit réalisé dans les délais les plus courts, pour les raisons suivantes :

- le projet permettra de relier le sud de la Picardie directement à Roissy considéré comme zone d'emplois, aéroport et gare TGV,
- le projet offre un maillage entre plusieurs réseaux,
- usage facilité des transports en commun (TER et réseaux ferrés existants),
- valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil,

La FNAUT insiste pour que dès la première phase des aménagements requis pour la nouvelle ligne, les aménagements nécessaires au maintien de la qualité de desserte actuelle Paris-Creil soient réalisés. Elle demande également l'adoption d'une grille horaire de dessertes TER cadencée sans rupture de charge et une tarification attractive et adaptée aux besoins des usagers.

4.7.2.20 Avis de l'association « Les Usagers des Transports de l'Etoile de Creil et Environs » - LUTECE (30/03/2021 Publi 835 et 31/03/2021 Csar6)

L'association LUTECE, membre de la FNAUT des Hauts-de France, soutient la création de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie pour les raisons suivantes. La nouvelle liaison :

- est indispensable car le barreau prévu va dans le sens d'un véritable maillage du territoire,
- permettra une diminution du temps de transport entre Creil et l'aéroport de Roissy-CDG,
- renforce l'interconnexion TGV avec un meilleur accès à la gare TGV de Roissy,
- est d'utilité en matière d'aménagement du territoire (attractivité économique du creillois, désenclavement du sud des Hauts-de-France, renforcement de l'attractivité touristique de l'Oise sud).

LUTECE estime que ce projet respecte la biodiversité et est impératif pour diminuer le trafic routier aux heures pleines et promouvoir l'intermodalité fer-air pour les passagers de l'Oise.

Dans son courrier, l'association note néanmoins que plusieurs éléments garantissant le succès et l'efficacité du projet doivent être pris en compte:

- mise en place d'une grille horaire et d'une tarification attractive, avec établissement de véritables correspondances avec les 5 branches de l'étoile de Creil,
- certitude que soient menés les aménagements indispensables sur la ligne existante Paris-Creil,
- une véritable réfection de la gare de Creil en adéquation au flux de passagers,

- la réalisation de murs anti-bruit le long des voies passant en zones urbanisées.

Remarque de la commission d'enquête : La commission d'enquête prend acte de cette remarque de l'association LUTECE car les éléments précisés ci-dessus n'apparaissent pas dans le dossier soumis à l'enquête publique

4.7.2.21 Avis du directeur départemental des finances publiques (7/05/2020)

L'avis du directeur départemental des finances publique du Val d'Oise a été rendu le 7 mai 2020. Cet avis porte sur l'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières nécessaires au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Il précise les superficies à acquérir dans les différentes zones des PLU concernés (total de 45,55 ha).

L'évaluation globale est estimée à 2 390 909 € avec un poste « aléas divers » de 15% (311 k€).

4.7.2.22 Avis du Parc National Régional Oise-Pays de France - PNR (5/10/2020).

Le PNR, en attente de l'approbation de sa charte révisée et du renouvellement de son classement, n'émet pas d'avis explicit. Les objectifs de sa charte concernent principalement l'écologie, la biodiversité, le paysage, les aménagements, l'urbanisme, les ressources naturelles, l'économie, notamment rurale et touristique, concourant à une politique du « mieux-être » sur le territoire.

Le projet LNRP concerne le PNR au titre de :

- L'utilisation de la voie ferrée existante au niveau des communes de Fosses, la Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville, Coye-La-Fôret, Lamorlaye, Chantilly-Gouvieux, Saint-Maximin, et Creil ;
- Le bénéfice apporté par le projet, en termes de nouveaux services, aux usagers des gares de Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux, Pont-Ste-Maxence, Creil ;

Les Observations du Parc sur le projet LNRP porte essentiellement sur les impacts écologiques et paysagers :

La continuité écologique du réseau forestier parisien ;

- La ligne existante qui va être utilisée par le projet traverse le dernier espace qui permet à la faune de circuler du Nord au Sud du Massif Forestier de Chantilly et par extension entre les massifs franciliens au sud et les massifs Picard au nord (Continuum forestier Nord de Paris – Ardennes) ;
- Ainsi un espace stratégique est identifié, comme se situant entre la gare de Survilliers-Fosse et celle d'Orry-La-Ville ;
- En amont du projet le Parc a identifié deux portions de voie entre la gare de Survilliers et celle d'Orry-La-Ville générant une rupture de la continuité écologique. Il a obtenu la pose d'une clôture franchissable entre la gare de la Borne-Blanche et celle d'Orry-Coye (sur 500m de linéaire avec deux liaisons

relictuelles). L'étude d'impact mériterait d'être complétée à ce propos (Volume 3, page 258) ;

- Le Parc salue l'aménagement d'un éco-pont dans le secteur de la Borne-Blanche à ce propos, cependant il demande au MO une structure adéquate au passage grande faune mais également aux autres composantes de la biodiversité (habitats, flore, invertébrés). Ainsi il demande la réalisation d'un éco-pont végétalisé de 40 m de large (30 m dans la solution proposée au dossier ref. résumé non technique page 69) ;
- Le Parc demande également au MO l'étude de solutions techniques pour la restauration du passage des ongulés (cerf élaphe notamment) entre la lisière sud du Massif de Chantilly et la gare de Survilliers-Fosses (ref résumé non technique, page 68), passage fortement obéré par la pose de clôtures le long de la voie ferrées par RFF en 2004.

4.7.2.23 Avis du secrétaire général pour l'Investissement –SGPI (9/12/2020)

Dans son avis n° 2020-74, le SGPI émet un avis favorable sous réserve.

La valeur actuelle nette (VAN) a été actualisée à la suite d'une contre-expertise critique pour conclure que dans le cas d'un scénario très dégradé en raison de la situation post Covid, la VAN pourrait être négative.

Il ressort de l'avis du SGPI « *que l'étude socio-économique fait apparaître un projet susceptible d'apporter beaucoup de valeur à la collectivité, notamment au travers des gains de temps des usagers du quotidien comme de ceux de la longue distance. Dans une moindre mesure, il apporte des gains en terme d'émission de gaz à effet de serre ».*

Le SGPI précise que si le projet doit contribuer au désenclavement du territoire picard et à la décongestion de la gare de Paris-Nord, ces deux points n'ont pas véritablement été étudiés ni quantifiés dans le dossier d'évaluation socio-économique. D'autant plus qu'un scénario plus dégradé que celui étudié par le porteur de projet ne peut être exclu dans le cadre d'une réduction des transports aériens. Non seulement à cause du Covid mais également pour des raisons écologiques. Ce qui entrainerait une valeur négative de la VAN.

Ainsi les réserves du SGPI concernent principalement la révision de la pièce H du dossier d'enquête (volet socio-économique) avec :

- Une alerte puisque les principaux résultats de la contre-expertise « *mettent en évidence une sensibilité extrême de la rentabilité du projet au développement des activités sur le pôle de Roissy* »,
- Une réserve concernant la pièce H du dossier « *qui ne met pas assez en évidence la fragilité de certains résultats ».*

Parmi les 8 recommandations formulées, il est à noter :

- Le fait que la rentabilité du projet et la date de mise en service à privilégier sont très fortement tributaires de l'évolution de l'activité du secteur aérien, aujourd'hui entachée d'une grande incertitude,
- Que le SGPI recommande à l'Etat de clarifier sa stratégie en matière de métropolisation et de soutien aux territoires.

4.7.2.24 Avis de la ministre chargée du ministère de la transition écologique (DGALN (avis du 14/12/2020)

Le projet d'éco-pont doit être réalisé en site « classé » du domaine forestier de Chantilly, dans le secteur de la « Borne Blanche ». Ce secteur est couvert par le site Natura 2000 « FR 221200005 : forêts picardes : massif des Trois forêts et bois du Roi ». Il permettra de lever la coupure d'un corridor important pour le passage de la faune formée par la ligne ferroviaire Paris/Creil.

Des mesures devront être prises (condamnation/dévoiement de chemins forestiers, interdiction de circulation etc…) pour éviter une fréquentation trop importante du secteur et des habitats autour de l'éco-pont.

L'avis attire l'attention du M.O. sur la nécessité de l'obtention d'une autorisation spéciale de travaux pour la réalisation de cette infrastructure, en application de l'article L341-10 du code de l'environnement . Une étude d'impact sur le site classé du domaine de Chantilly devra être réalisée dans le cadre de cette demande d'autorisation avec exposé des mesures ERC retenues. L'évaluation des incidences de l'éco-pont sur la zone Natura 2000 couvrant le secteur devra être jointe à la demande d'autorisation.

En conclusion, la ministre émet un avis favorable sous réserve des observations ci-dessus, notamment la réduction des impacts paysager de l'éco-pont et ses abords sur ce lieu de forte valeur patrimoniale.

Commentaire de la commission d'enquête : L'éco-pont (structure assurant le continuum forestier pour le passage de la faune) doit avoir son emprise entre le secteur de la Borne Blanche et la gare d'Orry-La-Ville. Il est prévu en phase 1 du déroulement du projet (Cf. lettre du ministre des transports du 28 Aout 2020). Par sa délibération du 25 mars 2021 le Conseil Régional de Hauts de France a approuvé un protocole additionnel au protocole de financement du projet LNRP de mai 2017 engageant la région des HDF, le Département et plusieurs collectivités de l'Oise, ainsi que le PNR Oise Pays de France à financer l'éco-pont à hauteur de 100% de son coût prévisionnel (4M euros).

4.7.2.25 Avis de la Commission départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers – CDPENAF (20/11/2020)

la CDPENAF émet un avis favorable sur l'existence d'effets négatifs notables du projet sur l'économie agricole, sur la nécessité de mesures de compensation collective, sur la pertinence et la proportionnalité des mesures proposées, avec certaines réserves.

Le maître d'ouvrage a adressé l'étude préalable agricole au Préfet du Val d'Oise, qui l'a soumise à la CDPENAF lors de sa séance du 20 novembre 2020. Le Préfet, dans son avis du 9 décembre 2020 (publié sur le site de la préfecture) a constaté que l'étude avait été réalisée dans le

respect chronologique de la séquence ERC et a émis un avis favorable assorti des préconisations suivantes à effet immédiat :

- que le pré-cadrage financier de la compensation collective agricole à hauteur de 645 502 € soit réévalué avec les ajustements des emprises définitives, résultant des études détaillées et des enquêtes parcellaires, et des pertes temporaires d'exploitation agricole ; qu'il se prononcera sur le cadrage financier définitif, eu égard à l'affinement du périmètre des emprises après la validation de déclaration d'utilité publique ;
- que le préfet valide les critères proposés par SNCF Réseau pour la sélection des projets pouvant être soutenus en lien avec le calendrier du projet d'infrastructure, avec le territoire et les filières impactées par le projet, ainsi que la dimension collective des projets ;
- Que le préfet se prononcera sur les mesures de compensation choisies, après mises à jour de la liste des projets alors susceptibles d'être éligibles, et priorisation selon un critère de proximité (priorisation des projets bénéficiant aux exploitations agricoles directement impactées par le tracé de la ligne nouvelle), ainsi que sur les calendriers de mise en œuvre présentés par SNCF Réseau.
- Qu'un comité de suivi des mesures de compensation collective sera mis en place. Ce comité sera piloté par le Maître d'Ouvrage et associera à minima la Chambre d'Agriculture et les services de l'État pour une réunion annuelle, et ceci jusqu'à la mise en œuvre finale de la compensation agricole.

4.7.2.26 Avis de la Chambre d'Agriculture de la Région Île-de-France (23/03/2021 et Csar5)

La Chambre d'Agriculture rendu un avis défavorable. Son président, M. Christophe Hillairet, souligne que la Plaine de France est une région agricole couvrant environ 16 000 ha de terres de très grande qualité agronomique dans le Val-d'Oise et connue depuis des siècles comme le « grenier à blé » de la capitale. Cette région a subi d'importants bouleversements par la création de l'aéroport de Roissy et réalisation d'importantes infrastructures de circulation autoroutières et routières et fait l'objet de nombreux autres projets d'urbanisation ou d'équipements consommateurs d'espaces agricoles.

Les 6,5 km de nouvelle voie prélèveront 36,5 ha de terres agricoles dans le Val-d'Oise ainsi qu'une déstructuration du territoire agricole par le morcellement de parcelles.

L'impact sur le foncier agricole sera considérablement accru par le projet de modelé paysager d'environ 20 ha localisé dans la plaine de Vémars au nord de la voie nouvelle, afin de stocker le surplus de terres de déblais engendré par le projet ferroviaire. Le président ne dispose d'aucune référence concluante concernant ce type d'aménagement, mais le potentiel agronomique d'une parcelle est à chaque fois diminué durablement, notamment lors de la création d'un modelé avec une forte pente. Pour cette raison, il convient :

- d'étudier d'autres solutions pour l'insertion paysagère du projet (haies, bandes boisées...)
- de rechercher des solutions alternatives de dépôt à cette proposition qui impacterait grandement l'activité agricole et engendrerait une perte irréversible de potentiel agricole sur ce secteur.

Concernant la réalisation du projet, il conviendra, le cas échéant de faire réaliser la mise à jour des échanges de culture par un géomètre, choisi en concertation avec les exploitants agricoles.

Si des chemins sont créés, ils devront supporter la charge de véhicules de 44 t par toutes les conditions météo et devront être entretenus par la SNCF.

L'accès aux parcelles agricoles devra être maintenu en permanence pendant les travaux.
Il conviendra également d'assurer une parfaite remise en état, sur toute leur largeur, des chemins d'exploitation et des chemins ruraux après travaux.

Les écoulements d'eau devront être étudiés afin de préserver notamment les parcelles de culture et les voiries agricoles, et des grillages anti lapins devront être posés.

5 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

5.1 L'organisation de l'enquête

5.1.1 La désignation de la commission d'enquête

Par décision n°E200000054/95 du 4 décembre 2020 (**annexe 2**), Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise a désigné une commission d'enquête chargée de recueillir l'avis du public en vue d'une Déclaration d'Utilité Publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP).

La commission d'enquête chargée de conduire cette enquête est composée de :

- Ronan HEBERT : président de la commission d'enquête, liste d'aptitude du Val-d'Oise,
- Claude ANDRY : membre titulaire de la commission, liste d'aptitude du Val-d'Oise,
- Michel GAUTHIER : membre titulaire de la commission, liste d'aptitude de Seine-Saint-Denis,
- Alain GIAROLI : membre titulaire de la commission, liste d'aptitude de l'Oise,
- Patrick JAYET : membre titulaire de la commission, liste d'aptitude de Somme.

5.1.2 L'organisation de l'enquête

Monsieur le préfet du Val d'Oise, en tant qu'autorité organisatrice de l'enquête (cf. courrier de Monsieur le ministre délégué chargé des transports du 13 janvier 2021 ; **annexe 1**) a publié un arrêté inter préfectoral « d'ouverture d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie ».
Cet arrêté inter-préfectoral n° 2021-16178 du 2 février 2021 (**annexe 3**) porte sur :

- La déclaration d'utilité publique du projet de ligne ferroviaire Roissy-Picardie (LNRP),
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Chennevières-lès-Louvres, Villeron, Vémars et Marly-la-Ville dans le Val d'Oise ainsi que de Chantilly dans l'Oise.

L'arrêté indique les modalités de cette enquête, dont les principales sont que :

- Sa durée est fixée à 43 jours consécutifs du mardi 23 février 2021 à 9 h 00 au mardi 6 avril 2021 à 18 h 00,

- Le périmètre de l'enquête publique s'étend sur 13 communes réparties sur 5 départements,
- Un exemplaire papier du dossier d'enquête sera déposé dans les lieux d'enquête,
- Un registre paraphé par le président de la commission d'enquête sera déposé dans chacune des 13 communes où la commission d'enquête tiendra ses permanences,
- Le dossier d'enquête numérique sera consultable sur les sites internet des services de l'Etat dans le Val d'Oise, https://www.val-doise.gouv.fr et depuis le lien www.roissy-picardie.enquetepublique.net,
- Le dossier d'enquête, version papier, sera disponible et consultable par le public dans les 13 communes où s'exercent les permanences de la commission d'enquête,
- Le siège de l'enquête est fixé à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 Boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles,
- Un registre dématérialisé est mis à la disposition du public durant toute la durée de l'enquête publique et accessible depuis l'adresse suivante : www.roissy-picardie.enquêtepublique.net,
- Une adresse de messagerie électronique est également disponible dans les mêmes conditions que le registre dématérialisé : roissy-picardie@enquetepublique.net,
- Un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public dans les 13 communes lieux d'enquête, dans les lieux et aux dates et heures fixés dans un tableau inclus dans l'arrêté.

5.1.2.1 Rencontres avec l'Administration organisatrice de l'enquête

Le 4 janvier 2021, une réunion a été organisée à l'initiative du président de la commission d'enquête, avec les membres de la dite commission et Mesdames Fabienne Roquier-Chavannes (cheffe du service Urbanisme et aménagement durable – DDT 95) et Mélanie Pennec (chargée d'études procédures à la DDT 95). L'objet de cette réunion était double :

- Examiner la problématique inhérente à cette enquête publique qui intéresse 5 départements et 13 communes dont 5 devront mettre en compatibilité leur PLU.
  - Envisager les dates possibles de début et de fin d'enquête compte tenu de l'avancement du dossier d'enquête (incomplet à ce jour) et de la décision du Ministre chargé des transports du 28 août 2020 qui définissait les conditions de lancement de l'enquête d'utilité publique et les dispositions retenues pour la suite du projet,
  - Définir une pré-liste des communes où se tiendront les permanences,
  - Préciser le siège de l'enquête : la sous-préfecture de Sarcelles a été retenue sur proposition de la DDT 95,
  - Examiner les différents modes de recueil des observations à soumettre au maître d'ouvrage (SNCF Réseau) et la méthode de récupération des observations, courriels et courriers en fin d'enquête.
- Créer un premier contact entre les membres de la commission d'enquête.
-

A la fin de la réunion, la décision fut prise d'organiser une réunion le plus rapidement possible avec le maître d'ouvrage SNCF Réseau. Cette réunion s'est tenue le 13 janvier 2021 dans une salle de la préfecture de Cergy-Pontoise.

5.1.2.2 Rencontres avec le maître d'ouvrage et visite des lieux

Le 13 janvier 2021, les membres de la commission d'enquête ont participé à une réunion où étaient présents le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) et la DDT 95. Compte tenu des règles sanitaires, la réunion s'est déroulée en présentiel pour deux membres de la commission d'enquête (dont le président), M. André Bayle chef de la mission GPSO (SNCF Réseau/DGST/DSR). Tous les autres participants ont assisté à cette réunion en distanciel : les autres membres de la commission d'enquête, Mme Mélanie Pennec (DDT 95) et d'autres personnes de SNCF Réseau.

Au cours de cette réunion, SNCF Réseau a répondu à certaines questions que se posait la commission d'enquête ; les particularités du projet ont été explicitées par M. Bayle. Le format du dossier d'enquête a été arrêté, à savoir un format A3 permettant une lecture plus confortable des nombreux documents graphiques. Vu le volume important du dossier d'enquête, il a été également demandé au M.O. de réaliser un guide de lecture pour aider le public dans la prise de connaissance du dossier et rendre celui-ci plus accessible. Il a été également convenu de compléter le dossier par un plan en grand format permettant une meilleure lecture graphique du tracé de la ligne nouvelle.

Monsieur Mathias Postel, chef de projet du service enquête publique de Publilégal, a rejoint la réunion pour une présentation de l'outil développé par Publilégal pour la dématérialisation des enquêtes publiques. A l'issue de cette présentation, la commission d'enquête a arrêté les prestations qu'elle souhaitait voir mises en œuvre.

Le 28 janvier 2021, à la demande de la commission d'enquête, une visite des lieux a été organisée par SNCF Réseau. Trois membres de la commission d'enquête y ont participé. La visite a commencé en gare de Chantilly et s'est terminée à Roissy TGV. Les principaux points qui présentent des caractéristiques spécifiques ont fait l'objet d'explications détaillées, ce qui a permis aux membres de la commission d'enquête présents de mieux appréhender et visualiser les aménagements qui composent le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie.

Le 16 mars 2021, la commission d'enquête a organisé une réunion avec le représentant du M.O. (M. Bayle) et la représentante de la DDT (Mme Pennec) à la préfecture du Val-d'Oise. Le but de cette réunion était de présenter au M.O. un bilan à mi-parcours de l'enquête et d'arrêter la procédure de récupération des registres à la fin de celle-ci. La commission a choisi de ne pas laisser cette tache à Publilégal mais de la prendre en charge, les commissaires enquêteurs s'organisant entre eux pour la collecte des registres et leur transmission au président pour la clôture de ces derniers.

5.1.2.3 La remise du dossier d'enquête

Suite à la réunion du 13 janvier 2021 et aux différents échanges entre le président de la commission d'enquête et M. André Bayle, le calendrier des « bons à tirer pour impression » (BAT) de l'ensemble du dossier d'enquête a été adressé au président de la commission d'enquête le 20 janvier 2021.

Les dossiers d'enquête ont été adressés aux mairies et à la sous-préfecture de Sarcelles avant le début de l'enquête. Un exemplaire complet du dossier a été adressé à chaque membre de la commission d'enquête, par voie postale, le 3 février 2021. La pièce F-Volume 3 ayant fait l'objet de corrections postérieurement à cette date, sa nouvelle version a été envoyée aux commissaires enquêteurs le 12 février.

5.1.2.4 Réunion avec Ile de France Mobilités (IdFM)

Lors de l'étude du dossier et à la suite de la réunion avec SNCF Réseau, la commission d'enquête a estimé nécessaire de rencontrer Ile de France Mobilités afin de mieux comprendre comment s'imbriquait le projet de la LNRP avec les nombreux projets de modernisation du réseau des transports en commun en Ile de France.

Une réunion s'est tenue le 26 février dans les locaux d'Ile de France Mobilités. Monsieur Christophe Deniau, chef du département des systèmes de transport à la direction de l'exploitation d'IdFM, a reçu M. Andry qui représentait à cette occasion la commission d'enquête. Suite à cette réunion, la commission d'enquête a noté les engagements d'IdFM pour :

- Maintenir la cadence prévue pour moderniser les lignes RER B et D (remplacement des voitures, automatisation - projet NEXTEO, etc…),
- Faire en sorte que l'empilement des nombreux projets de transport sur l'axe nord francilien ne remette pas en cause ses propres projets qui visent à l'amélioration du réseau RER,
- Reprendre la réflexion, non aboutie à ce jour, pour savoir comment organiser les transports en commun sur la zone aéroportuaire de Roissy (réflexion interrompue du fait de l'abandon du projet de terminal 4 à Roissy-CDG).

5.2 La publicité de l'enquête

5.2.1 Les publications dans les journaux

Compte tenu de l'importance de ce projet qui répond à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux, la préfecture du Val d'Oise a fait procéder à des parutions dans la presse nationale et dans la presse locale. Conformément à la réglementation, l'enquête publique a été annoncée par un avis publié dans des journaux habilités à recevoir les annonces légales et judicaires (tableau 5):

Journal	1ère parution	2ème parution
Le Parisien Val d'Oise	3 févr. 2021 (annexe 4.a)	24 févr. 2021 (annexe 5.a)
Le Parisien Seine & Marne	3 févr. 2021 (annexe 4.b)	24 févr. 2021 (annexe 5.b)
Le Parisien Seine St Denis	3 févr. 2021 (annexe 4.c)	24 févr. 2021 (annexe 5.c)
Le Parisien Oise	3 févr. 2021 (annexe 4.d)	24 févr. 2021 (annexe 5.d)
Aujourd'hui en France Seine St Denis	3 févr. 2021 (annexe 4.e)	24 févr. 2021 (annexe 5.e)
La Gazette du Val d'Oise	3 févr. 2021 (annexe 4.f)	24 févr. 2021 (annexe 5.f)
Journal local 77 La Marne	3 févr. 2021 (annexe 4.g)	24 févr. 2021 (annexe 5.g)
Journal local 60 Le courrier Picard	3 févr. 2021 (annexe 4.h)	24 févr. 2021 (annexe 5.h)
Journal local 80 Le courrier Picard	3 févr. 2021 (annexe 4.i)	24 févr. 2021 (annexe 5.i)
Journal local 80 Le Bonhomme Picard	3 févr. 2021 (annexe 4.j)	24 févr. 2021 (annexe 5.j)
Le Parisien édition nationale – IdF et Oise	3 févr. 2021 (annexe 4.k)	24 févr. 2021 (annexe 5.k)
Aujourd'hui en France édition nationale	5 févr. 2021 (annexe 4.l)	*

*Tableau 5 : Publications réglementaires dans la presse nationale et locale (*Conformément à l'article 9 de l'arrêté d'ouverture d'enquête, la publication au niveau national de l'avis d'ouverture d'enquête s'effectue quinze jours au moins avant le début de l'enquête sans être rappelée dans les huit premiers jours de celle-ci, contrairement aux journaux locaux).*

5.2.2 L'affichage légal

Le M.O. a délégué à Publilégal l'affichage de l'avis au public, son contrôle régulier tout au long de l'enquête ainsi que son retrait à l'issue de celle-ci. Le calendrier de ces différentes phases est précisé dans le tableau 6.

Date	Opération
04 février 2021 – 08 février 2021	Mise en place avec huissier
22 février 2021	1er contrôle
08 mars 2021	2ème contrôle
15 mars 2021	3ème contrôle + Huissier
22 mars 2021	4ème contrôle
29 mars 2021	5ème contrôle
08 avril 2021	Contrôle final avec huissier et retrait des affiches

Tableau 6: Calendrier des opérations d'affichage et de contrôle d'affichage avant et pendant l'enquête publique.

L'affichage publique a été constaté par huissier (SAS Tristant – Le Peillet – Darcq 92 - Office de Pontoise, Huissiers de justice associés - 9, place Saint-Louis – 95300 Pontoise) lors de la mise en place initiale, à mi-parcours de l'enquête ainsi qu'à la fin de celle-ci (**annexe 6**) :

- Sur l'itinéraire :

Les affiches ont été mises en place en divers points visibles sur la voie publique à proximité des lieux de réalisation de l'opération (tableau 7).

Communes	Point d'affichage	Localisation géographique
Amiens (80)	31	Place Alphonse Fiquet
	32	Rue Paul Tellier
	33	Passage Alphonse Fiquet
	34	Rue Dejean
Chantilly (60)	26	24 rue d'Orgemont
	27	1 rue d'Orgemont
	28	Gare de Chantilly Gouvieux sur parking
	29	Parking gare côté rue Victor Hugo
	30	Gare de Chantilly Gouvieux côté rue Victor Hugo
Orry-la-Ville (60)	22	Rue d'Hérivaux
	23	Forêt gare RER Borne Blanche
	24	Parking Gare d'Orry-la-Ville
	25	Gare d'Orry-la-Ville
La Chapelle-en-Serval (60)	21	Boulevard de la Riolette et rue des Girolles
Survilliers (95)	16	Place Jean Moulin
	17	Place Jean Moulin
	18	D 922
	19	12 Place de la Liberté
	20	D 922

Fosses (95)	15	Gare de Survilliers Fosses
Marly-la-Ville (95)	09	Angle chemin des peupliers et D317
	10	Angle chemin des peupliers et D317
Villeron (95)	07	D9 Entrée de Villeron
Saint-Witz (95)	11	Angle D10 et D317
	12	Angle D317 et D10
	13	Angle rue Eugène Pottier et rue de Moimont
	14	4 rue de Moimont
Vémars (95)	03	D9
	04	D9
	05	D9
	06	D9
	08	D16 avant rond-point
Epiais-lès-Louvres (95)	01	D165 Au dessus Chemin de fer
	02	D165

Tableau 7 : Liste des affichages sur la voie publique. Les numéros de point d'affichage correspondent aux références Publilégal (source Publilégal).

Trente quatre panneaux ont été placés sur la voie publique, dont vingt entre Epaiais-les-Louvres et Survilliers-Fosses

- Dans les gares d'Amiens, Chantilly-Gouvieux, Survilliers-Fosses, Orry-la-Ville et Roissy TGV

Neuf panneaux ont été fixés sur différents supports, à l'intérieur et à l'extérieur des gares, ainsi qu'aux entrées de parking (tableau 10).

Commune	N°	Lieu
Amiens (80)	01	Gare d'Amiens, entrée hall
	02	Gare d'Amiens, autre entrée hall
	03	Gare d'Amiens, intérieur gare
Chantilly (60)	01	Intérieur de la gare
	02	Extérieur sous panneau d'information mural vitré
	03	Extérieur – sous autre panneau d'information vitré
Roissy TGV 1 Le Mesnil-Hamelot (77)		Gare TGV-SNCF entre 2F et 2D
Roissy TGV 2 Roissy-en-France (95)		Aéroport CDG 2 TGV entre le 2^{E} et le 2C en surface
Roissy TGV 3 Le Mesnil-Hamelot (77)		Gare TGV-SNCF hall de gare côté Sud

Tableau 10 : Liste des affichages dans les gares et leurs abords immédiats

- Dans les communes où se sont tenues les permanences :

Les affichages légaux prévus à l'article 9 de l'arrêté étaient également réalisés dans les communes des lieux d'enquête (tableau 11).

Commune	Adresse
Mairie d'Amiens (80)	7, rue de la Malmaison
Mairie de Chantilly (60)	11, avenue du Maréchal Joffre
Mairie d'Orry-la-Ville (60)	8, place Abbé Clin
Mairie de la Chapelle-en-Serval (60)	1200, rue de Paris
Mairie d'Epiais-lès-Louvres (95)	8, rue du Manoir
Mairie de Fosses (95)	1, place du 19 mars 1962
Mairie de Marly-la-Ville (95)	10, rue du Colonel Fabien
Mairie de Saint-Witz (95)	1, place Isabelle de Vy
Mairie de Vémars (95)	5, rue Léon Bouchard
Vémars	Salle des fêtes
Mairie de Villeron (95)	25, rue Saint Germain
Mairie de Tremblay-en-France (93)	18, Bd de l'Hôtel de Ville
Mairie de Chennevières-lès-Louvres (95)	5, place de l'église
Mairie de Le Mesnil-Hamelot (77)	2, rue du Chapeau

Tableau 11: Liste des lieux d'affichage dans les communes concernées par une ou plusieurs permanences

- Dans les administrations préfectorales:

L'avis d'enquête a été affiché en sous-préfecture de sarcelles (95) ainsi que publié sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise (rubriques Politiques-publiques \ Aménagement du territoire et construction \ Urbanisme-Planification-Logement \ Les déclarations d'utilité publique \ DUP).

5.2.3 Les publicités diverses et facultatives

Certaines communes concernées ont complété la publicité règlementaire par une information complémentaire sur leur site internet, dans leur bulletin municipal, voir dans les panneaux d'affichage lumineux (e.g. Marly-la-Ville, figure 2)

Figure 2: exemples d'affichage sur les panneaux numériques de la commune de Marly-la-Ville

5.2.4 Conclusion sur la publicité de l'enquête

L'avis d'enquête a fait l'objet de 58 affichages au total, répartis dans les mairies où étaient organisées des permanences, dans les principales gares concernées, ainsi que sur la voie publique à proximité de l'emprise de la nouvelle ligne.

L'ensemble des affichages a été constatée par huissier à trois reprises : A la mise en place de celui-ci (**annexe 6.a**) dans les deux semaines précédant le début de l'enquête ; A mi-enquête (**annexe 6.b**) ; et finalement au retrait des affiches une fois l'enquête terminée (**annexe 6.c**).

Les commissaires enquêteurs ont constaté eux-mêmes lors de chacune des permanences, la présence de certains de ces avis sur les panneaux municipaux des mairies et le long de la route située à proximité de l'emprise du nouveau barreau.

Vu l'information au public par voie d'insertion dans la presse locale et nationale où l'avis d'enquête publique fut inséré,

Vu l'information au public par voie d'affichage et autres moyens de communication,

Vu l'information au public sur le site internet de la Préfecture du Val-d'Oise,

La commission d'enquête considère qu'avant et pendant l'enquête publique, l'information au public était conforme aux obligations règlementaires.

5.3 Les permanences des membres de la commission d'enquête

Conformément à l'arrêté d'organisation de l'enquête publique, les commissaires enquêteurs ont reçu le public au cours de 26 permanences (tableau 12)

Commune	Code postal	Lieu de permanence	Date	Créneau horaire
Epiais-lès-Louvres	95380	Mairie	18 mars	15 h – 18 h
Chennevières-lès-Louvres	95380	Mairie	23 février *	14 h – 17 h
			25 mars	15 h – 18 h
			1er avril	14 h – 17 h
Fosses	95470	Mairie	2 mars	14 h – 17 h
			24 mars	9 h – 12 h
			2 avril	14 h – 17 h
Vémars	95470	Mairie	1er mars	15 h – 18 h
			20 mars	9 h – 12 h
			6 avril **	14 h – 18 h 30
Villeron	95380	Mairie	24 février	9 h – 12 h
			11 mars	15 h – 18 h
			31 mars	13 h – 16 h
Saint-Witz	95470	Mairie	20 mars	9 h – 12 h

Marly-la-Ville	95670	Mairie	25 février	9 h – 12 h
			20 mars	9 h – 12 h
			1er avril	9 h – 12 h
Tremblay-en-France	93290	Mairie	6 avril **	9 h – 12 h
Le Mesnil-Amelot	77590	Mairie	19 mars	14 h – 17 h
Chantilly	60500	Mairie	23 février *	9 h – 12 h
			6 mars	9 h – 12 h
			30 mars	14 h – 17 h
La Chapelle-en-Serval	60520	Mairie	17 mars	15 h – 18 h
Orry-la-Ville	60560	Mairie	15 mars	14 h 30 – 17 h 30
Amiens	80000	Mairie	26 février	14 h – 17 h
			8 mars	9 – 12 h

*Tableau 12 : Liste des lieux, dates et horaires des permanences. * Ouverture de l'enquête publique ; ** Clôture de l'enquête publique*

L'ensemble de la commission était présente à la permanence de clôture le 6 avril. 2 commissaires étaient présents lors de la permanence du 31 mars 2021 à Villeron. La CARPF ayant prévenu de sa venue pour déposer sa contribution, il a semblé pertinent de prévoir un second commissaire en soutien afin de recevoir le public venu au même moment.

5.4 Incidents relevés au cours de l'enquête :

Au cours de la période d'enquête, la commission n'a eu à relever aucun incident susceptible de perturber le bon déroulement de celle-ci.

5.5 Le déroulement de l'enquête

Les dossiers papiers du projet soumis à l'enquête publique, ainsi que les registres d'enquête papier étaient mis à disposition dans les 13 mairies concernées par les permanences du 23 février au 6 avril 2021 inclus. Il en était de même en sous-préfecture de Sarcelles.

Sur l'ensemble des 13 communes ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles, les dossiers et registres papier sont restés accessibles au public aux jours et heures d'ouverture des dites mairies. Les commissaires enquêteurs ont pu vérifier cela à chacune de leurs permanences.

Le dossier numérique était également consultable pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise ainsi que sur le site de Publilégal dédié à cette enquête.

L'adresse mail et le registre dématérialisé, gérés par Publilégal, ont tous deux été ouverts le 23 février 2021 à 9 heure et fermés le 6 avril 2021 à 18 heures.

5.6 Demande de prorogation d'enquête

Le 24 mars 2021, soit respectivement 30 jours après le début de l'enquête publique et 13 jours avant la fin de celle-ci, M. Mohamed Najib dépose par voie électronique (Publi652) et dans le registre papier de la commune de Fosses (R2Fos) une demande prorogation de l'enquête au nom du *Collectif des Riverains du Projet de Ligne Grande Vitesse "Roissy-Picardie" (annexe 7)* au titre d'un déficit de participation en raison de la situation sanitaire actuellement en cours et qui pourrait être préjudiciable à l'évaluation du projet par la commission d'enquête (*les mesures de confinement limitent les déplacements physiques et « altèrent » le bon déroulement des permanences*. *Les mesures actuelles prévues par l'avis d'enquête unique sont insuffisantes pour assurer les droits à l'information et à la participation du public*…)

Ainsi, le collectif considère *indispensable de compléter les moyens d'information et d'expression*, et de proroger l'enquête (conformément au mémento relatif à la pratique de l'enquête publique pendant l'épidémie de covid-19 édité par la CNCE) en organisant des réunions publiques par des moyens de télécommunication ainsi que des permanences téléphoniques .

Commentaire de la commission d'enquête : La commission d'enquête, a transmis sa réponse par écrit à M. le Préfet du Val-d'Oise (copie au T.A. de Cergy-Pontoise ainsi qu'au M.O.) le 26 mars 2021. La réponse à également été donnée à M. Najib par le commissaire enquêteur de permanence le 2 avril 2021 à Fosses. Cette réponse a été défavorable au titre que :

- le projet, initié depuis 1990, a fait l'objet d'une procédure préalable à l'enquête conforme à la réglementation et satisfaisante (nombreuses réunions publiques, phases de concertation, un débat public avec une large participation),
- que la communication et l'information relatives à l'enquête publique étaient conformes à la réglementation en la matière. Que l'enquête a fait l'objet d'une abondante publicité au travers de publications dans les journaux municipaux des communes concernées, de pétitions à l'échelle communale, de l'apposition de bannières à l'entrée et sortie de la commune de Vémars, du « boîtage » de tract dans les communes de Villeron et de Chennevières-lès-Louvres,
- que la participation du public a été importante que ce soit sur le site de Publilégal du public lors des permanences a été significative
- que nombre d'observations déposées dans les registres papier des 13 communes concernées à l'art. 7 de l'arrêté inter préfectoral n°2021-16178 ainsi qu'au siège de l'enquête (sous préfecture de Sarcelles) était conforme à ce qui était attendu,
- que la durée de l'enquête avait été fixée à 43 jours pour tenir compte de la situation sanitaire dès son ouverture (pour mémoire les durées sont classiquement d'un peu plus de trentaine de jours,
- que les conditions d'organisation et d'accueil dans les mairies hors et pendant les permanences étaient bonnes (grandes salles aérées avec mise à disposition de gel hydro alcoolique),
- que les déplacements étaient autorisés dans les conditions de confinement, du moment,
- que le document édité par la CNCE n'était pas applicable à la situation sanitaire du moment.

La version intégrale de cette réponse est donnée en **annexe 8**.

5.7 La clôture de l'enquête

L'enquête publique s'est terminée, comme prévu, le mardi 6 avril 2021 à 18 heures 30.
L'enquête s'est déroulée dans un climat serein, sans hostilité notable, même lorsque de fervents opposants au projet sont venus rencontrés les membres de la commission d'enquête lors des permanences.

Le président de la commission d'enquête tient à souligner la disponibilité et la réactivité des personnes en charge du dossier, en mairies et à la DDT 95, qui ont apporté les compléments d'information souhaités par la commission d'enquête.

Les membres de la commission d'enquête ont procédé au ramassage de l'ensemble des registres papier dans les communes concernées, à l'exclusion de celui de la commune de Vémars qui a été emporté par le président de la commission d'enquête le jour de la clôture à l'issue de la dernière permanence.

Les courriers adressés au président de la commission d'enquête en sous préfecture de Sarcelles ainsi que le registre papier qui y était déposé, ont été transmis à la DDT de la préfecture de Cergy-Pontoise par courrier interne, puis récupérés par le président de la commission auprès de ce service le 22 avril 2021. Une copie numérique de ces courriers avait été envoyé au président de la commission au fil de l'eau.

Le président de la commission a récupéré les derniers registres le vendredi 8 avril 2021, registres qui ont été clos à partir de 18h. Une fois récupérés, les registres et courriers ont été analysés par les différents membres de la commission d'enquête selon une répartition définie par la dite commission, ceci afin que la commission d'enquête puisse disposer de toutes les contributions du public pour procéder aux opérations de dépouillement.

Les contributions déposées sur la messagerie électronique et le registre numérique mis en ligne par Publilégal ont fait l'objet d'une analyse détaillée par la commission d'enquête selon une vacation tournante, quotidienne, définie par la dite commission au début de l'enquête. Publilégal adressait quotidiennement par courriel à chaque membre de la commission d'enquête, un journal des contributions déposées la veille.

6 Analyse des contributions

6.1 Analyse comptable

6.1.1 Les permanences

Cent quarante (140) personnes sont venues rencontrer les commissaires enquêteurs au cours des 26 permanences et cent-cinq (105) contributions écrites ont été déposées sur les registres papier (tableau 13).

Si on ramène le nombre de visiteurs par permanence, on peut distinguer 2 groupes de mobilisation : une mobilisation forte (entre 8 et 13 visiteurs par permanence) dans les communes de Vémars, Villeron, Saint-Witz, Chantilly, La Chapelle-en-Serval et Orry-la-Ville. Cette mobilisation s'explique par le tracé de la LNRP qui traverse certains de ces territoires, la présence d'aménagements connexes voir le souhait d'arrêt dans des gares existantes. Une mobilisation faible (entre 1 et 3 personnes par permanence) dans les communes d'Epiais-lès-Louvres, Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Fosses, Le Mesnil-Amelot, Tremblay-en-France, et Amiens. Si pour certaines communes on peut comprendre le faible nombre de visite (e.g. Amiens, Tremblay-en-France qui ne sont pas très impactés par les travaux), la faible participation des autres communes est plus surprenante vue leur proximité avec le projet. A noter qu'il n'y a eu aucune observation déposée dans les registres de Tremblay-en-France, Le Mesnil- Amelot et Epiais-les-Louvres.

Dépt	Commune	Nombre de permanences	Visiteurs reçus	Contributions écrites	Nb de visiteurs/Nb de permanences
95	Epiais-lès-Louvres	1	1	0	1
	Chennevières-lès-Louvres	3	4	7	1,33
	Vémars	3	24	18	8
	Villeron	3	28	11	9,33
	Saint-Witz	1	10	10	10
	Marly-la-Ville	3	9	4	3
	Fosses	3	4	3	1,33
93	Tremblay-en-France	1	2	0	2
77	Le Mesnil-Amelot	1	1	0	1
60	Chantilly	3	27	32	9
	La Chapelle-en-Serval	1	12	9	12
	Orry-la-Ville	1	13	6	13
80	Amiens	2	5	5	2,5
	TOTAL	**26**	**140**	**105**	

Tableau 13 : Nombre de visiteurs et de contributions reçus lors des permanences

Lors de la permanence de clôture tenue dans la salle des fêtes de Vémars, la commission, qui était au complet, a reçu un peu plus d'une vingtaine de personnes entre 14 h et 18 h 30, dont les représentants du collectif des riverains venus déposer leur pétition personnes.

Le nombre (i) d'observations verbales reçues au cours des permanences et (ii) de contributions écrites dans les registres papier est relativement faible par rapport au nombre de contributions électroniques reçues (1 404), soit un peu moins de 10% des observations totales reçues (orales, écrites).

6.1.2 Les courriers adressés aux membres de la commission d'enquête

Quinze courriers ont été adressés au président de la commission d'enquête au siège l'enquête qui avait été fixé à la sous préfecture de Sarcelles (tableau 14)

Sept d'entre eux sont ont fait également l'objet d'un dépôt le site de Publilégal. Ces doublons ont été analysés dans le journal de traitement des contributions Publilégal (**annexe 10**).

Trois sont des exemplaires de la pétition de Vémars et ont été comptabilisés avec ceux remis en permanence de la dire commune.

Dix courriers proviennent de PPOA et sont traités dans le chapitre 4.7.

Les deux courriers restants proviennent de particulier et leur analyse est synthétisée en **annexe 12**.

N° de contribution	Type	Expéditeur	Nombre de pages	Date d'émission	Date de réception	Doublon	Avis
CSar1	Pét. Ve	M. Dos Santos	2	26/02	2/03		D
CSar2	Pét. Ve	M. et Mme Amsaleg	2	1/03	9/03		D
CSar3	Courrier	Mme Picard	1	8/03	11/03		D
CSar4	Pét. Ve	M. Tinquet	2		18/03		D
CSar5	Avis	Chambre d'Agriculture Région IdF	2	23/03	29/03	x	D
CSar6	Avis	LUTECE	3	28/03	31/03	x	F
CSar7	Avis	FNAUT HDF	1	30/03	2/04	x	F
CSar8	Avis	Conseil Régional Hauts de France	37	1/04	6/04	x	F
CSar9	Avis	CD du Val-d'Oise	7	1/04	6/04	x	D
CSar10	Courrier	MM. Fossier	1	25/03	7/04		D
CSar11	Avis	Pays du Clermontois	3	16/03	25/03		F
CSar12	Délibération	Agglomération de la Région de Compiègne	3	1/04	6/04		F
CSar13	Avis	Région Ile de France	4	Nsp	9/04	x	D
CSar14	Avis	CD Somme	2	6/04	13/04	x	F
CSar15	Délibération	Marly la Ville	8	8/04	15/04		D

Tableau 14 : Contributions reçues en sous-préfecture de Sarcelles.

Certaines contributions sont arrivées hors du délai réglementaire. Néanmoins, étant donné le contexte sanitaire et les conditions de télétravail très largement suivies dans les collectivités territoriales et les services de l'Etat, la commission a choisi de faire preuve de bienveillance et accorder un délai de latence pour la transmission et la réception des courriers.

6.1.3 Consultation des pièces du dossier sur le site de Publilégal

Le site de Publilégal a reçu un nombre important de visiteurs (42 464 connexions) qui ont consulté les différentes pages du dossier. Il y a eu 2 975 téléchargements des pièces du dossier d'enquête (tableau 15).

	Préfecture		Pièce du dossier d'enquête														
	Avis	Arrêté	A	B	C	D	E	F1	F2	F3	G	H	I1	I2	I3	I4	I5
Nbr	**78**	**103**	**226**	**186**	**569**	**272**	**424**	**245**	**92**	**93**	**163**	**167**	**154**	**40**	**51**	**55**	**56**

Tableau 15 : Téléchargement des pièces du dossier à partir du site de Publilégal. Pièce A : Guide de lecture permettant de s'orienter dans le dossier ; Pièce B : Informations juridiques et administratives (avis émis et mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale) ; Pièce C : plan de situation ; Pièce D : Notice explicative ; Pièce E : Plan général des travaux ; Pièce F1 : Etude d'impact (volume 1) ; Pièce F2 : Etude d'impact (volume 2) ; Pièce F3 : Etude d'impact (volume 3) ; Pièce G : Bilan du débat public et de la concertation ; Pièce H : Evaluation socio-économique ; Pièce I : PLU des communes de (1/Chantilly – 2/Chennevières-lès-Louvres – 3/Marly-la-Ville – 4/Vémars – 5/Villeron).

La consultation des différentes pages du site ont été comme suit :

- Page « d'accueil » : 11 916
- Page « d'informations » : 943
- Page « dossier » : 5 832
- Page « consulter les observations » : 11 225
- Page « déposer une observation » : 12 486
- Page « scan des registres papier » : 62

6.1.4 Les observations formulées par voie dématérialisée

La plateforme Publilégal a été très largement utilisée, que ce soit pour consulter/télécharger des documents, ou pour exprimer un avis sur le projet. 1 404 contributions ont déposées à 93% (1 309) directement via l'interface de la plateforme (www.roissy-picardie.enquêtepublique.net) ou à 7% (95) par courrier électronique à l'adresse roissy-picardie@enquetepublique.net.

Leur dépouillement a fait l'objet d'une analyse détaillée par la commission d'enquête selon une vacation tournante, quotidienne, définie par la dite commission au début de l'enquête. Publilégal adressait quotidiennement par courriel à chaque membre de la commission d'enquête, un journal des contributions déposées la veille.

Les contributions ont fait l'objet de dépôts au fil de l'eau dès l'ouverture de l'enquête jusqu'à sa clôture. La mobilisation a été très forte en début d'enquête (pics à 50 et 40 contributions/jour) puis une stabilisation pendant la période de vacances (10-20 /j) suivi d'une augmentation progressive des contributions quotidiennes (20- 30/j jusqu'au 19 mars, 30-40/j jusqu'au 27 mars, puis > 40j) pour atteindre un pic de 149 le 5 avril (figure 3).

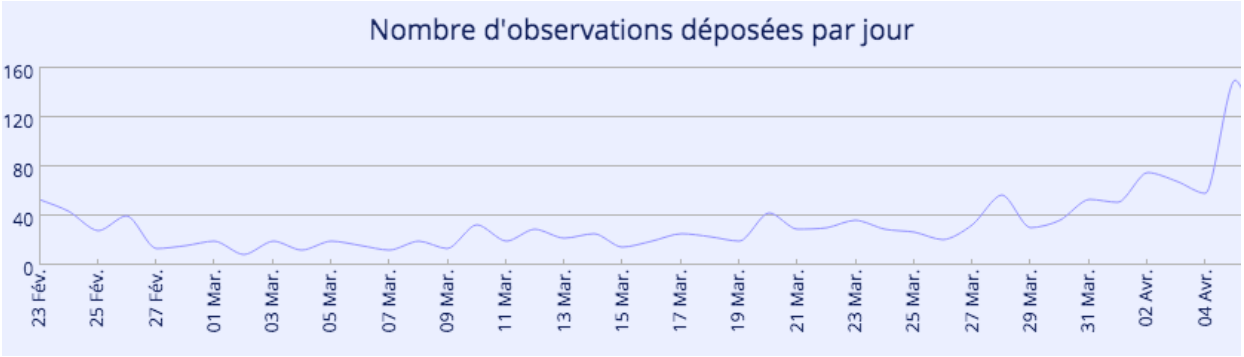


Figure 3 : Nombre d'observations déposées par jour sur le site de Publilégal sur la durée de l'enquête publique (source Publilégal).

Seuls 70% des déposants ont indiqué leur localisation géographique. A partir de cette information, on constate qu'environ 60% des contributions proviennent des Hauts-de-France, et ~40% d'Ile-de-France. Les contributions hors de ces deux régions sont assez marginales (~1%).:

- Que 42% des avis exprimés sont favorables, 9% favorables avec réserves, 43% défavorables et 6% sont neutres.
- Que les particuliers (94,3%) sont l'essentiel des déposants, le reste provenant d'associations (1,4%), des collectivités territoriales (1,3%), des politiques (1,8%) et du monde socio-économique (1,1%).

Elus et collectivités se sont mobilisés par des observations ou documents déposés dans les mairies des communes concernées par l'enquête (ex Chantilly, Orry-la-Ville, La Chapelle-En-Serval).

Les observations du public, ainsi que les interrogations de la commission d'enquête, ont été regroupées dans les thèmes et sous thèmes suivant :

Thème 1 (T1) : Le dossier d'enquête,

Thème 2 (T2): Le Projet

- **T2.1 :** Le tracé, le périmètre,
- **T2.2 :** Les variantes,
- **T2.3 :** Les autres projets,
- **T2.4 :** L'insertion du projet - Réseau SNCF / IDF Mobilités,
- **T2.5 :** L'intermodalité et le stationnement aux abords des gares.

Thème 3 (T3) : L'impact environnemental

- **T3.1** : Les nuisances en phase chantier de la LNRP,
- **T3.2** : Les nuisances en phase exploitation de la LNRP,
- **T3.3** : Les espaces naturels, la faune, la flore, les couloirs écologiques,
- **T3.4** : L'intégration paysagère,
- **T3.5** : L'artificialisation des sols,
- **T3.6** : La ressource en eau.

Thème 4 (T4) : L'impact économique du projet

- **T4.1** : Le financement du projet,
- **T4.2** : Le coût du projet,

- **T4.3** : La rentabilité du projet,
- **T4.4** : L'impact socio-économique,
- **T4.5** : La dépréciation immobilière,
- **T4.6** : L'impact sur l'agriculture et la sylviculture.

Thème 5 (T5) : La concertation préalable - Les avis exprimés

- **T5.1** : Le débat public et la concertation préalable,
- **T5.2** : Les avis des PPA.

Thème 6 (T6) : La mise en compatibilité des PLU

Thème 7 (T7) : Les mesures compensatoires

Thème 8 (T8) : Le service aux usagers

Thème 9 (T9) : Accessibilité désenclavement

Le thème 2 relatif au projet est de loin le plus abordé (~39%), suivi du thème 3 (impact environnemental, ~23%). Viennent ensuite par ordre décroissant les thèmes (figure 4): 4 (impact économique, ~17,5%), 8 (service aux usagers, ~9,5%), 9 (accessibilité, ~8,5%), 1 (dossier d'enquête, ~1,2%), 5 (concertation préalable et avis, ~0,2%) et 7 (mesures compensatoires, ~0,2%). Le thème 6 (mise en compatibilité des PLU) n'a fait l'objet d'aucune contribution.

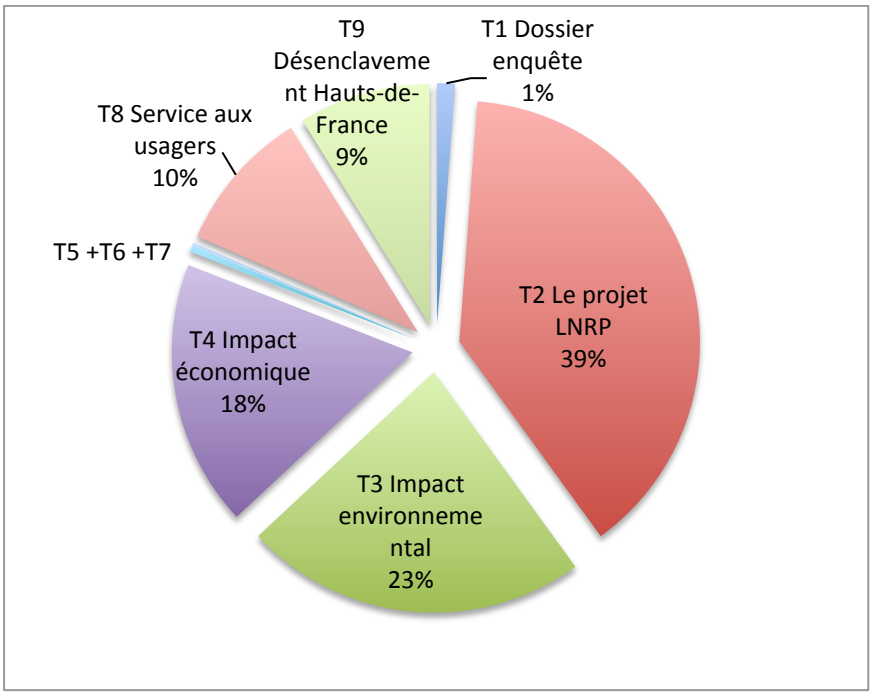


Figure 4 : Répartition des contributions reçues sur le registre numérique par grands thèmes

Le thème T2 est plébiscité en masse par les supporters et les opposants du projet, et les habitants des HDF se sont massivement exprimés en faveur de celui-ci.

6.1.5 Les observations formulées dans les registres

Ces 105 contributions observations ont fait l'objet d'une analyse thématique identique à celle des contributions dématérialisées. Les principaux thèmes abordés sont (figure 5): T3 (30%), T2 (27%), T4 (27%), T8 (9%) Les autres thèmes recueillent au maximum 3% des contributions et sont par ordre décroissant : T5 (3%), T9 (2%) et T1 (2%).

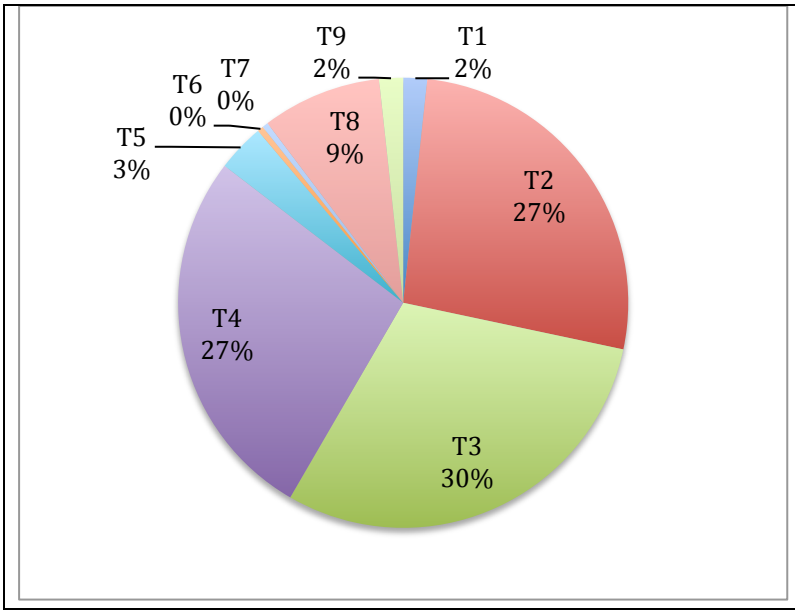


Figure 5 : Répartition des contributions reçues sur le registre numérique par grands thèmes

Ce sont les trois mêmes thèmes que sur Publilégal qui arrivent en tête (T2, T3 et T4) mais dans un ordre différent. C'est le thème « environnement » qui arrive légèrement en tête en raison des nombreuses inquiétudes exprimées autour des nuisances sonores, des impacts paysagers et écologiques sur la faune et la flore. Le thème « impact économique » (T4) est proportionnellement davantage cité que sur le site Publilégal, principalement pour les impacts sur l'agriculture qui sont concentrés sur certains territoires traversés par le nouvelle ligne. Le thème relatif au projet même (T2) est abondamment cité également, principalement par les valdoisiens au titre d'un projet qui ne leur apporte aucun avantage mais que des nuisances, un tracé qui n'est pas accepté, du souhait de voir en priorité les conditions de transport des RER B et D améliorées. A l'inverse des contributions Publilégal, ce thème recueille ici presque exclusivement des avis défavorables.

6.1.5.1 Synthèse des dépôts effectués sur le registre dématérialisé

Avec plus de 1400 contributions, la commission d'enquête considère que la participation du public a été très satisfaisante par internet (registre dématérialisé) et particulièrement élevée les 10 derniers jours.

Le nombre d'observations déposé sur internet est très important en regard du nombre d'observations reçues par les membres de la commission d'enquête dans les registres papier (105) et lors des permanences (140).

6.1.6 Pétitions

La commission d'enquête a reçu 4 pétitions organisées à l'initiative :

- **du collectif des riverains du projet de Ligne Grande Vitesse Roissy-Picardie** (PetCol, **annexe 8a**) : 187 signatures contre le projet. Cette pétition titrée « vos voisins se mobilisent contre le projet de ligne grande vitesse qui va traverser Marly-la-Ville » est organisée sous forme d'un tableau à 6 colonnes. Les deux premières concernent le projet , les suivantes étant consacrées aux informations sur les signataires et leur éventuelle disponibilité pour s'occuper du projet. La première colonne a pour but d'exprimer son avis favorable ou non au projet. La seconde sert à exprimer les arguments contre le projet. Plusieurs arguments (nuisances sonores sous-estimées ; impact environnemental négatif ; absence de financement de la passerelle de Survilliers ; ne répond pas aux besoins de transport des habitants du Val-d'Oise ; manque de concertation post-covid).

Les thèmes proposés pour soutenir la pétition sont des thèmes qui ont été largement abordés dans les contributions du public.

- **de Monsieur le Maire de Vémars** (PetVe, **annexe 8b**) : 348 signatures contre le projet. Cette pétition, qui tient sur une feuille recto-verso. Elle appelle, côté recto, à une mobilisation pour exprimer son opposition au projet soit :
    - dans les registres d'enquête publique,
    - lors des permanences à Vémars,
    - dans le registre électronique (adresse précisée),
    - par mail (adresse précisée),
    - par courrier en sous préfecture de Sarcelles (adresse précisée).

  Le verso propose de signer la prise de position de cette pétition avec la possibilité d'y rajouter des commentaires.

Cette pétition a fait l'objet d'un boitage sur la commune. La municipalité a également informé la population de son son opposition au projet par une campagne d'affichage aux entrées de la ville (e.g. figure 6). Les commentaires parfois portés à connaissance sur cette pétition abordent l'ensemble des thèmes développés au § 5.2

Figure 6 : Campagne d'affichage à l'entrée ouest de la commune.

- **de Monsieur le Maire de Villeron** (PetVil ; **annexe 8c**) : 126 signatures contre le projet. Le recto de cette pétition fait un rappel du projet et encourage les villeronais à participer à l'enquête publique. Le verso porte à connaissance d'une part les informations relatives à l'enquête et les moyens d'y participer, et d'autre part un coupon-réponse à déposer dans la boite à lettres avec 2 options à cocher :
    - demande l'annulation du projet de LGV Roissy-Picardie,
    - réclame l'amélioration des transports au départ de la Gare de Louvres.

La municipalité a également fait une campagne d'affichage, un peu tardive par rapport à celle de Vémars (e.g. figure 7).

Figure 7: Campagne d'affichage à Villeron

- **de la Communauté d'Agglomération de Creil Sud Oise** (PetCACSO, **annexe 8d**) : plus de 5000 contributions (par flyers et sur le site dédié https://www.creilsudoise.fr/roissy-picardie) en faveur du projet. La pétition est assez simple puisqu'elle appelle à dire « Oui ! à la ligne Roissy-Picardie » et encourage à voter du 23 février au 6 avril en retournant le coupon dument rempli dans une urne :
    - au kiosque de Creil,
    - au Monop'station,
    - à la mairie de sa commune,
    - au siège de l'agglomération Creil Sud Oise.

Cette pétition est soutenue par de nombreuses collectivités territoriales comme le montrent les nombreux logos situés en bas de page. Elle a fait l'objet d'une phase de communication importante (distribution de tract à compléter avant de renvoyer, création d'une page Internet dédiée, spots radio ou campagne d'affichage ; e.g. figure 8), à la recherche d'un soutien massif à opposer au refus valdoisien (cf https://www.leparisien.fr/oise-60/il-faut-creer-un-rapport-de-force-face-au-val-d-oise-l-oise-unie-pour-le-barreau-roissy-picardie-17-02-2021-8425200.php).

Figure 8 : Campagne d'affichage sur l'agglomération creilloise (source https://www.leparisien.fr/oise-60/il-faut-creer-un-rapport-de-force-face-au-val-d-oise-l-oise-unie-pour-le-barreau-roissy-picardie-17-02-2021-8425200.php)

Commentaire de la commission d'enquête : Les moyens mis en œuvre pour mobiliser la population étaient très différents : à l'échelle du quartier voir de la commune pour Vémars et Villeron, à celle presque régionale avec celle de la CACSO. Ces pétitions démontrent une fois de plus le caractère très clivant du projet entre la région des Hauts-de-France favorable au projet pur des raisons de mobilité et d'accessibilité, et les territoires de la région de l'Ile-de-France traversés par la nouvelle ligne et qui sont défavorables en raison des nombreuses nuisances engendrées et l'absence totale d'avantage.

6.2 Analyse qualitative des contributions par thèmes

Les observations du public, ainsi que les interrogations de la commission d'enquête, ont été regroupées dans les thèmes et sous thèmes définis au chapitre 6.1.4.

L'ensemble des contributions a été synthétisé et classé au travers de ces thèmes et sous-thèmes dans les **annexes 10** (registre numérique) et **11** (registres communes).

6.3 Thème T1 : le dossier d'enquête – la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Ce thème a fait l'objet de très peu d'observations. Ceux qui se sont exprimés sur ce thème relèvent que les documents téléchargeables sur le site de la Préfecture du Val d'Oise étaient trop compressés et de ce fait impossible à lire.

Certains documents (plans, cartes, ortho photoplan) présentent une situation du territoire qui n'est pas à jour, en particulier sur les secteurs de Vémars et Villeron où des nouveaux quartiers ont vu le jour ou sont en cours de réalisation. L'urbanisation récente, même si elle est marginale, reste impossible à observer.

Des remarques ont été formulées sur le fait que le dossier ne traite pas des aménagements indispensables en gare TGV CDG d'autant plus que cette gare est au bord de la saturation.

Il a été regretté qu'il n'y ait pas eu de permanence organisée à Senlis alors que les habitants de cette commune sont concernés par cette liaison. Plus généralement, des intervenants ont déclaré que cette enquête aurait dû concerner l'ensemble des communes de la ligne Paris-Amiens.

Il a été souhaité d'avoir un planning exact de la mise en service et demandé si la SNCF était en mesure de fixer un calendrier d'exécution des travaux secteur par secteur ?

Des riverains de la ligne souhaitaient connaitre les aménagements prévus contre les nuisances sonores et les mesures prises en matière de dédommagement pour les maisons trop proches des voies.
Les riverains de la ligne nouvelle ont proposé :

- Une prolongation de la durée de l'enquête publique pour informer les citoyens et s'assurer de leur participation. La commission a répondu à cette demande de façon détaillée.
- que des études complémentaires soient menées sur les mutations du modèle économique et les conséquences de la crise sanitaire (COVID).

Une contribution a mis l'accent sur le fait que si ce projet est légitime pour l'industrie du tourisme, il n'a aucun intérêt d'utilité publique et ne justifie en aucun cas les impacts sur les riverains. Une enquête qui « *se déroule en pleine pandémie est une mascarade* ».

Remarque de la commission d'enquête : La commission a également constaté les problèmes de qualité des documents téléchargeables sur le site de la préfecture.

6.4 Thème T2 : le projet LNRP

La commission constate que le projet est très clivant. A quelques exceptions près les habitants des Hauts-de-France sont favorables alors que les Valdoisiens résidant dans les communes où se situent les 6,5 km de la nouvelle ligne sont contre.

Les opposants au projet reprochent à ligne nouvelle d'être trop proche des villages, notamment de Villeron, de Vémars (la crèche) et de Saint Witz et d'occasionner des nuisances sonores importantes, des nuisances visuelles et une destruction d'espaces agricoles. Les habitants subiraient de plein fouet les méfaits de ce projet sans en tirer aucun avantage.

A l'opposé les partisans du projet notent que la ligne nouvelle de seulement 6,5 km ne va consommer 35 ha soit une superficie faible pour cette liaison nouvelle qui a l'avantage d'utiliser à moindre frais le réseau existant. Pour eux ce petit projet s'impose pour faciliter la mobilité en réduisant le temps de trajet entre la Picardie, le Nord du Val d'Oise vers Roissy et d'autres grandes villes par TGV.

De nombreux intervenants demandent cependant d'accorder d'urgence la priorité à la rénovation de la ligne du RER D dont le fonctionnement est dégradé.

La FNAUT exprime cette contradiction en indiquant que le projet permet de développer l'attractivité du train mais qu'il convient de faire attention à ne pas décevoir ceux qui attendent une

amélioration du réseau classique. Cette liaison nouvelle ne doit pas pénaliser les franciliens pour lesquels la modernisation du RER D doit être confirmée.

De même des questionnements se font sur les impacts possibles sur les transports actuels dans la mesure où certains considèrent que le réseau est saturé ? Y aura-t-il des effets négatifs sur le cadencement de la liaison actuelle Amiens-Paris ? La gare d'Amiens bénéficiera t'elle d'aménagements capacitaires ? Quels tarifs seront appliqués et les horaires de fonctionnement de la ligne seront ils adaptés à ceux souvent décalés des salariés de Roissy ?

Certains habitants ont rappelé la demande d'équipements (pris en cause par ailleurs pour certains) comme : la passerelle à Survilliers-Fosses, un arrêt à Orry-la-Ville, un mur anti-bruit à La Chapelle-en-Serval, un passage grande faune en forêt de Chantilly.

Si pour des habitants des Hauts-de-France cette liaison se révèle être un confort de vie utile pour le développement de leur région, pour une meilleure desserte à temps réduit de Roissy, les habitants riverains constatent eux qu'ils n'ont pas de moyens efficaces de s'y rendre.

Si le bilan écologique du projet apparait bon pour certains notamment en réduisant les émissions de gaz à effet de serre par la baisse de la circulation routière, d'autres restent sceptiques et se demandent si cette réduction sera bien réelle ?

Remarque de la commission d'enquête : Le clivage régional du projet entre les habitants de la Picardie et ceux du Val d'Oise n'est pas récent puisqu'il apparaissait déjà lors des débats publics et des concertations antérieurs. Quelques améliorations ont été apportées mais la commission considère qu'il faut consolider ce bilan en privilégiant le tracé en déblai de la voie, voire en partie en tunnel pour franchir les principaux obstacles ; en mettant en place des projets importants d'aménagements paysager et en offrant aux habitants du Val d'Oise des possibilités complémentaires d'accès en complément de celles prévues en gare de Survilliers-Fosses. La création d'un arrêt (et non d'une gare) qui s'appuierait sur l'accès à créer pour entretenir la voie et sur des équipements légers (dépose rapide, piste vélos etc…) permettrait de servir cet objectif.

6.4.1 Sous thèmes T2.1 et T2.2: Le tracé le périmètre et les variantes

Ces deux sous-thèmes sont regroupés car ils sont proches.

Le tracé est contesté au titre de nombreux impacts négatifs (repris et abordés dans le thème 3).

L'analyse multicritères qui a conduit au tracé retenu laisse les valdoisiens perplexes quand ils ne sont pas en colère car ils ne voient aucun intérêt pour eux dans ce projet qui ne leur apporte aucun bénéfice en matière de déplacement dans ce secteur du département du Val-d'Oise. Les personnes favorables au projet considèrent cette liaison comme primordiale et ne s'expriment pas sur le tracé même.

Des propositions alternatives sont souvent évoquées et nombreux pensent que le projet serait utile et acceptable si les trains ne faisaient pas que traverser les territoires du Val-d'Oise. Les propositions d'arrêts à Coye-la-Forêt ou encore à Orry-la-Ville reviennent fréquemment dans ce sens. De ce point de vue, il est souligné que le tracé Sud permettrait d'offrir des arrêts supplémentaires

dans les gares du Val d'Oise et ainsi de soulager la ligne D qui est saturée. Pour alléger la ligne il est également proposé que la ligne nouvelle longe celle du RER D. Ainsi Louvres pourrait en profiter.

Un habitant de Sarcelles aimerait lui aussi un changement de parcours pour relier Roissy. Le barreau de Gonesse est souvent cité. La réalisation de cette ligne est considérée comme une solution « gagnant-gagnant » pour les picards et les franciliens. L'alternative d'un tracé « Sud », passant par Gonesse, avec interconnexion de la LNRP avec la LGV Nord au sud de Louvres, est proposée.

Il est conseillé aux responsables de la communauté de Creil de construire une ligne à grande vitesse pour rejoindre celle du Nord Europe ou de se servir de la ligne classique existante pour assurer cette jonction. Cet argument vaut pour Compiègne dont la ligne classique intercepte également la LGV, et également pour Amiens qui pourrait relier la Ligne Grande Vitesse à Chaulnes comme premier maillon d'une liaison prolongée vers Etaples et Boulogne.

Il est suggéré de se raccorder à Roissy en suivant la Francilienne puis d'entrer sur le site aéroportuaire en rejoignant la LGV. Ce serait plus coûteux que de traverser les champs mais considéré comme plus responsable

Certains usagers préconisent un TERGV Amiens-Gare Paris Nord plutôt qu'Amiens-Roissy.

Enfin, La société Grévin & Cie, qui gère le parc Astérix situé à 10 km de la gare de Survilliers-Fosses, regrette que le tracé n'ait pas tenu compte de la présence de cet acteur économique majeur et des flux importants de déplacements qui lui sont associés (2 325 000 visiteurs en 2019 et 1 000 collaborateurs au quotidien). Elle regrette de ne pas pouvoir bénéficier d'une desserte efficace par les transports en communs comme d'autres parcs d'attraction.

6.4.2 s/ Thèmes T2.3 et T2.4 : les autres projets et l'insertion du projet sur le réseau SNCF / Ile-de-France Mobilités

Ces deux sous-thèmes ont été regroupés en raison de leur forte connexion.

De nombreuses remarques reprennent par tous les bouts l'urgence de la rénovation de la ligne D du RER qui est délaissée avec, pour certains, la conviction que le nouveau projet entrainera des retards dans la modernisation du train du quotidien et des souffrances supplémentaires pour les usagers. Selon eux, il faut améliorer les transports, les lignes existantes avant d'en créer d'autres et remplacer les rames vieillissantes.

Un autre tracé soulageant la ligne D est demandé, avec la création d'une liaison supplémentaire vers le RER B : « le retour du barreau de Gonesse ».

Les usagers notent des retards réguliers en raison du trafic et sont très sceptiques quant à l'amélioration de la situation par de nouvelles circulations.

D'autres problématiques sont exposées comme : l'impact de la ligne nouvelle sur l'accès la gare de Chantilly qui est déjà problématique ; la gare de Survilliers est jugée comme catastrophique tout comme celle de Goussainville et rien n'est prévu sur Louvres.

Le « goulot d'étranglement » sur la section Creil/Chantilly va nécessiter de modéliser un nouveau cadencement du trafic.

Pour les villeronnais, la nouvelle ligne améliorera la vie de quelques-uns sans aucune perspective d'amélioration pour la population du secteur. Ils ne tireront aucun bénéfice de cette ligne nouvelle qui va coûter des millions alors qu'il faudrait améliorer les lignes B et D. Ils expriment le souhait d'améliorer la vie des habitants du Val d'Oise.

Enfin le scepticisme englobe l'efficacité de la ligne nouvelle pour les salariés de l'aéroport de Roissy. Cette idée est étayée par le fait que les trains ne s'arrêteront pas à toutes les gares et que les horaires de travail ont une grande amplitude diurne et nocturne et ont des lieux de travail dispersés.

La société ADP qui gère l'aéroport s'inscrit dans un nouveau cadre de vision partagée sur l'avenir de la gare entre ADP et la SNCF ainsi que sur les besoins en transport sur la plateforme vers les sites du bassin d'emploi élargi de Roissy.

Remarque de la commission d'enquête : La concomitance des calendriers de travaux (nombreux projets de création/rénovation/modernisation du réseau ferré dans le nord de l'Ile-de-France avec les travaux de la LNRP) interroge sur la capacité à mobiliser les ressources pour mener l'ensemble de ces projets de front. La crainte, c'est qu'un projet se fasse au détriment d'un autre et retarde ce dernier. La priorisation éventuelle de la LNRP par rapport à la rénovation/modernisation des lignes existantes n'est pas acceptable pour le public. Les collectivités territoriales (Conseils départementaux du Val d'Oise et de la Seine et Marne, la CARPF) et la FNAUT partagent ce point de vue et s'inquiètent au même titre que le public. Il apparait très fortement que les usagers attendent une amélioration de leurs trains du quotidien que ce soit la ligne B et plus particulièrement la ligne D. Bien qu'il ait été indiqué que les projets n'étaient pas tributaires du même planning il conviendrait de rassurer les usagers et les institutions sur l'absence d'impact calendaire du projet sur les travaux prévus sur le reste du réseau en Ile de France.

6.4.3 s/ Thème 2.5 : l'intermodalité et le stationnement aux abords des gares

De nombreuses contributions abordent le sujet du stationnement et des parkings voitures en particulier (le stationnement des deux roues et vélos en particulier est également abordé dans une moindre mesure). Cette problématique est d'ailleurs le point récurrent de ce sous-thème. L'offre de parking apparaît déjà insuffisante et par conséquent d'ors et déjà sous-dimensionnée dans le cadre du projet. La saturation des parkings de Chantilly, Creil et Fosses est fréquemment exprimée. Le public souhaite plus d'information sur l'offre de stationnement : le financement, les lieux des futurs parcs, l'offre tarifaire incitative… La création envisagée d'un parking juste en face d'un château à Chantilly est critiquée. Le 4ème quai en gare de Chantilly semble empiéter sur le parking qui apparait saturé tout autant que celui de Creil.

Le projet favorise les déplacements alternatifs pour rejoindre CDG mais il est essentiel de penser aux aménagements en gare comme à Fosses et Chantilly pour favoriser l'intermodalité en particulier le vélo, y compris pour rejoindre la zone aéroportuaire. Une piste cyclable le long de la nouvelle ligne est proposée pour permettre le rabattement vers une gare, voir pour accéder à la zone aéroportuaire. De nouvelles lignes de transport pour rabattre les usagers vers les gares de Survilliers, d'Orry-la-Ville et d'autres communes sont également évoquées.

La ligne nouvelle offrira des interconnexions à Survilliers/Fosses mais quel sera l'impact sur les correspondances potentielles (RER D, TER Paris) ? Elle permettra des connexions avec d'autres TGV vers d'autres régions et sont citées les villes de Marseille et de Genève. Les horaires et les services de navettes pour desservir les entreprises et les connexions pour les voyages aériens sont un également un sujet récurant de préoccupation. Ce sujet de l'intermodalité paraît déterminant pour que les salariés de la zone aéroportuaire se détournent de leur véhicule personnel.

L'impératif écologique escompte une diminution du temps trafic routier sur la plateforme de Roissy-CDG aux heures d'embauche, la promotion de l'intermodalité ''air-fer'', la fiabilité des liaisons inter-régions par TGV et le respect de la biodiversité.

Enfin, Aéroport de Paris (ADP) demande que soient vérifiées les modalités d'accès à la gare TGV2 de CDG, avant le lancement des travaux. ADP souhaite que soit créé un groupe de travail compétent comprenant les élus locaux et tous les acteurs concernés par le projet pour définir les besoins à court et moyen terme.

Remarque de la commission d'enquête : Les échanges intermodaux comportent souvent un temps d'attente. Celui-ci dépend beaucoup de la ponctualité des moyens de transport (TER-TGV-RER-Bus …). La question du confort du temps d'attente (protection contre le froid, la pluie, le soleil, le vent, les sièges) mérite d'être soulignée et devra faire l'objet d'une attention particulière pour encourager le public à délaisser les voitures au bénéfice des transports en commun.

Les gains de temps définis dans le dossier d'enquête pour justifier le projet ne prennent pas en compte les temps de trajet pour se rendre à la gare, stationner son véhicule puis se rendre à son lieu de travail une fois arrivé à Roissy. Le gain de temps d'un trajet en train peut être annulé par l'augmentation des temps indiqués ci-dessus.

Si les investissements des infrastructures périphériques aux gares ne sont pas à la hauteur de l'investissement du projet, cela aura des impacts sur le nombre d'usagers de la ligne, donc de sa rentabilité.

L'enquête publique a marqué de fortes inquiétudes concernant l'intermodalité. A ce sujet, les parcs de stationnement existant apparaissent aux limites de la saturation. Dans ces conditions les transports collectifs de rabattement doivent non seulement être maintenus mais renforcés. Des inquiétudes s'expriment sur la prise en compte des amplitudes du travail sur la plateforme aéroportuaire ce qui nécessite un service adapté de la nouvelle ligne. Sur ces questions, ADP propose de mettre en place en amont une réflexion avec toutes les parties prenantes, ce qui semble pertinent.

6.5 Thème T3 : l'impact environnemental

Les contributions favorables au projet soulignent tout l'intérêt que celui-ci va apporter en matière écologique et de réduction de CO_2. Il contribuera à réduire l'usage du véhicule automobile et aura un effet bénéfique en réduisant l'afflux de circulation vers le Pôle Roissy CDG, et le trafic sur l'autoroute A1. Ce projet va donc dans le sens d'une bonne transition écologique par le transfert modal de la voiture vers le train. Néanmoins ces changements laissent certains perplexes par manque de démonstration comme des études/enquêtes d'opinion dans lesquelles les usagers potentiels affirmeraient leur volonté de ne plus utiliser leur voiture et de se rabattre sur la LNRP. Les

conclusions et affirmation du dossier d'enquête sont hypothétiques sur ce point essentiel. L'effet positif du report modal doit s'adosser à des plans de déplacement qui démultiplient les possibilités multimodales. Il convient également de mettre en place une politique tarifaire sociale incitative à l'utilisation

Les contributions défavorables y voient au contraire des conséquences désastreuses sur les paysages, l'environnement humain directement concerné, une consommation de terres agricoles de bonne qualité, et des conséquences néfastes sur la biodiversité locale. L'ensemble des nuisances dénoncées par les opposants les conduit donc à demander l'annulation de ce projet et son remplacement par des mesures substantielles d'amélioration des conditions de transport en commun des lignes déjà existantes (spécifiquement les lignes RER B et D du réseau francilien).

Remarque de la commission d'enquête : Le report modal du véhicule personnel vers le train est un sujet important et souhaitable pour des questions environnementales. Il est dommage effectivement que cette part du report modal ne soit pas soutenue par des enquêtes auprès des employés du bassin d'emploi de la plateforme aéroportuaire.

6.5.1 s/ Thèmes 3.1 : Les nuisances dues au chantier de la LN Roissy-Picardie

Les nuisances en phase travaux sont très peu abordées par le public. Les mesures à prévoir sont décrites dans la pièce F-volume 3 ; l'application de bonnes pratiques de chantier et le strict respect de la réglementation seront contractuellement imposées aux entreprises. Néanmoins les populations riveraines de la section de ligne nouvelle de 6,5 km manifestent une inquiétude légitime concernant les nuisances associées au chantier de mise en œuvre.

Les usagers quotidiens des lignes RER sont plus inquiets sur les impacts des travaux sur le fonctionnement des lignes existantes. Ils craignent que ces travaux ne viennent encore aggraver les dysfonctionnements récurrents

Remarque de la commission d'enquête : Ce sujet des impacts potentiels sur le trafic ferroviaire, mais également routier, n'est pas appréhendé (le phasage des travaux intègre t'il une optimisation de la réduction des impacts ?). La municipalité de Marly-la-Ville a demandé qu'une solution soit trouvée, avant l'ouverture du chantier, pour que le flux ne véhicule qui sera détourné du fait des voies de communication interceptées durant cette période (RD317 et Chemin des Peupliers) n'ait pas une incidence négative sur la vie des marlysiens (bruit, embouteillages, sécurité). Aucune réponse ne leur a été donnée.

6.5.2 T3.2 : les nuisances de la LNRP en phase d'exploitation

Les contributions relatives aux nuisances sonores en phase d'exploitation sont unanimes et défavorables au projet, en premier lieu auprès des populations locales où le nouveau barreau vient s'ajouter à des infrastructures déjà fortement génératrices de bruit important (A1, LGV Nord, aéroport CDG), mais également des habitants des communes des Hauts-de-France dont les logements sont situés soit près des gares, soit près des voies ferrées (à Chantilly, La Chapelle-en-serval et Orry-la-Ville). Cette nouvelle ligne va générer des nuisances sonores supplémentaires

impactant la santé et la qualité de vie. Beaucoup de personnes demandent la construction de murs anti bruit. Dans certains secteurs (e.g. La Chapelle-en-Serval, dans le virage entre Fosses et Orry-la-ville), les frottements sur le voie ferrée sont décrits comme élevés et le bruit des trains est d'autant plus fort que les trains passent vite ou qu'ils sont lourds (trains de marchandises, corails, TGV). Les nuisances sonores se répercutent au-delà du secteur concerné (e.g. « *sur toute la commune de La Chapelle-en-Serval* »). Des dispositifs anti-bruit sont exprimés par des riverains de la ligne existante mais également par les habitants des territoires traversés par la nouvelle ligne. Personne n'a exprimé de préférence pour un traitement des façades et des fenêtres.

Une partie du public (francilien) fait remarquer que les nuisances sonores sont sous estimées et incomplètes (demande complément par des études de bruits hertziens et solidiens). Si les modélisations sont correctes, le niveau de bruit maximum pour les habitations les plus proches de la LNRP est effectivement bien inférieur (39,6 dBA) à la norme (63 dBA). Il n'en reste pas moins que c'est plus que ce qui est enregistré aujourd'hui : + 2 à + 5 dBA (page 80 pièce F), la hausse de + 5 étant supérieure au seuil de 2 dBA réglementaire. Le MO ne propose pas de solution alors que le tableau 75 (F – page 215) précise « *qu'une augmentation du niveau sonore de + 5 dBA revient à multiplier le niveau sonore par 3 ; ce qui est ressenti comme une aggravation par l'être humain* ». L'Autorité environnementale insiste sur ce point : une demande de précision de la variation de bruit (multi-exposition) en période diurne et nocturne est souhaitable sur les zones où l'augmentation de bruit sera > + 2 dBA (norme d'acceptabilité).

Les nuisances sonores sont également considérées comme sous estimées, en particulier les nuisances nocturnes potentielles liées au projet Euro CAREX (projet européen *de réseau de fret express ferroviaire, visant à utiliser les lignes à grande vitesse existantes pendant les heures creuses du trafic voyageur par des rames adaptées au transport de colis)* qui utiliserait les infrastructures la nuit et dont le dossier ne fait pas mention.

Remarque de la commission d'enquête : La commission d'enquête constate que les nuisances sonores sont un point de crispation majeur pour les populations riveraines du nouveau barreau. La SNCF Réseau devra définir, avec chaque commune concernée, la protection à mettre en place, section par section. Elle rappelle que cette protection à la source bénéficiera également aux habitants qui ne sont pas les plus proches des voies ferrées (centres bourg). Elle note aussi que SNCF Réseau n'a jamais évoqué une diminution du bruit qui résulterait, dans les années à venir, d'une évolution du matériel roulant. Tous les aménagements ou solutions techniques permettant de réduire les nuisances sonores contribueront à une meilleure acceptabilité du projet.

6.5.3 s/ Thème T3.3 : les espaces naturels, la faune, la flore et les couloirs écologiques

Les opposants au projet invoquent régulièrement l'impact négatif du projet sur la faune et la flore, mais en général sans argumentation particulière. L'ensemble des nuisances et des impacts sur l'environnement est considéré comme étant supérieur et disproportionné par rapport à l'intérêt qu'il présente.

Des propositions d'amélioration de l'éco-pont sont exprimées et motivées par des retours d'expériences.

L'étude d'impact sur la faune aviaire a besoin d'être précisée car elle ne prend pas en compte la dernière version de la liste rouge des oiseaux dont l'espèce est menacée vu leur vulnérabilité. En effet, la liste rouge régionale des oiseaux utilisée dans le dossier date de 2012. Or celle-ci a été mise à jour en 2018. Certaines espèces ont vu leur vulnérabilité augmenté (Alouette des champs, Bergeronnette printanière, Perdrix grise, Bruant proyer, Tourterelle des bois, Pouillot fitis, Verdier, Loriot, Buse variable, Fauvette des jardins, Mésange à longue queue, Accenteur mouchet).

Remarque de la commission d'enquête : L'impact écologique sur la faune et la flore a principalement été cité par les opposants au projet, en particulier les valdoisiens. L'étude d'impact déclare dans le volume 3 de la pièce F *« que les impacts d'emprise sur la flore, la faune et les services écosystémiques du projet de ligne nouvelle restent relativement faibles, tant pour la faune que pour la flore du fait d'un intérêt écologique initial limité localement* ». Néanmoins, la commission d'enquête a pris note que l'étude d'impact sur la faune aviaire avait pris en compte la liste rouge régionale des oiseaux de 2012 alors qu'une nouvelle liste a été établie en 2018.

La commission d'enquête a noté une proposition originale et intéressante (Publi251) qui propose la création de mares des deux côtés de l'éco-pont, voir même au centre du tablier. Il semble que soit démontré l'intérêt de ces mares, non seulement pour créer des lieux propices à la biodiversité, mais également pour attirer et canaliser la faune vers le lieu de passage que constitue l'éco-pont. Cet éco-pont permet la restauration d'un corridor majeur pour la grande faune.

6.5.4 s/ Thème T3.4 : l'intégration paysagère

Les contributions à ce thème concernent les secteurs de Vémars et Villeron comportant des zones pavillonnaires très récentes. Le projet est considéré comme étant destructeur de l'environnement paysager en raison de la ligne en remblai sur plusieurs (10) mètres de haut qui vient modifier les points de vue de ces territoires. Le modelé paysager, qui réemploie les terres de déblai , ne change rien sur cette perception. Les habitants souhaitent des propositions pour réduire cet impact (réduction de la hauteur de remblai, voie enterrée).

Remarque de la commission d'enquête : La « coupure » des villages est un problème qui a été noté. C'est particulièrement sensible sur les communes de Chennevières-lès-Louvres, Villeron et Vémars, pour lesquelles les orientations des PADD insistent sur la préservation du patrimoine paysager.

Cette question de l'intégration paysagère est importante pour réduire les nuisances visuelles qui peuvent peut-être être réduites par la réduction du tracé en remblai ou de sa hauteur, ainsi que par des plantations offrant un aménagement de qualité. C'est en tout cas un point important à considérer pour améliorer l'acceptabilité du projet dans le secteur de la ligne nouvelle.

6.5.5 s/ Thèmes T3.5 : l'artificialisation des sols

Le département du Val d'Oise, de part sa localisation géographique, profite d'une attractivité économique importante. Ce département est déjà très impacté par l'artificialisation des sols en raison des nombreux aménagements d'infrastructures et de l'urbanisation. Les terres agricoles de cette région d'Ile-de-France sont reconnues pour leur valeur agronomique élevée. De fait, cette nouvelle consommation de terres agricoles pour la création de la section de ligne nouvelle entre Vémars et Marly-la-Ville est perçue comme une aggravation d'une situation déjà préoccupante.

5.5.6 s/ thème T3.6 : L'hydrologie (nappes d'eau souterraines et eau potable)

Ce sous-thème n'a pas suscité de mobilisation de la part du public. Quelques suggestions relatives à la création de l'éco-pont, ainsi que des recommandations relatives à la préservation de la qualité de l'eau potable, et de la continuité du service de réseau pendant les travaux de création de la section de ligne nouvelle ont été émises.

Le ru de la Michelette fait l'objet de quelques remarques. Sa constance écologique (loi sur l'eau) ne serait pas rétablie et les ouvrages pour le franchir devraient être améliorés.

La CARPF demande d'une part qu'il soit démontré que l'artificialisation des sols est compatible avec le SAGE « Croult-Enghien-Vieillemer », et d'autre part que les impacts en matière d'hydrologie soient précisés, notamment à travers une modélisation hydraulique.

Remarque de la commission d'enquête : Le risque d'impact est évalué faible puisque le seul cours d'eau présent est le ru Michelet, ru intermittent dont le fond est bétonné.

L'étude d'impact précise que les zones de sensibilité hydrogéologiques couvertes par les périmètres de protection ainsi que les captages publics d'alimentation en eau potable (captages AEP localisés à Marly-la-Ville) seront protégées durant la phase chantier par des mesures qui garantiront la sécurité de la ressource en eau.

La commission d'enquête demande à SNCF Réseau de prendre en compte les demandes exprimées par la CARPF en matière d'hydrologie. Elle note que le maître d'ouvrage, conscient des risques durant la phase chantier, a prévu des mesures spécifiques concernant l'assainissement du chantier pour éviter toute pollution des nappes souterraines.

Comme le demande la CARPF, SNCF Réseau doit démontrer que le projet est compatible avec le SAGE Croult-Enghien-Vieillemer.

6.6 Thème T4 : l'impact économique du projet

6.6.1 s/ Thème T4.1 : le financement du projet

Les contributions favorables au projet sont largement majoritaires et émanent principalement des départements de la Somme et de l'Oise. La LNRP est perçue comme favorisant l'accès au bassin d'emploi francilien sans transiter par la gare de Paris Nord. Réciproquement, le projet contribue à l'amélioration de l'attractivité des pôles économiques et touristiques de la Région des Hauts-de-France. Il facilite la mobilité des populations, l'accès à l'emploi, ainsi que le développement des territoires et les coopérations inter-régions. Le Nord de la Picardie voit dans ce projet de ligne TGV l'occasion de redynamiser son territoire.

Le Secrétaire Général pour l'Investissement (SGI) a émis une réserve et une alerte que le M.O. doit lever. Il recommande des compléments d'analyse et de présentation. Le SGI demande que le dossier d'évaluation insiste plus sur le fait que la rentabilité du projet et la date de mise en service à privilégier sont très fortement tributaires de l'évolution de l'activité du secteur aérien, aujourd'hui entachée d'une grande incertitude. Un scénario de dynamisme réduit des transports aériens ne peut être exclu.

Le SGI note que l'étude socio-économique ne met pas en évidence la fragilité de certains résultats. L'alerte du SGI concerne l'un des principaux résultats de contre-expertise qui met en évidence que la rentabilité du projet est extrêmement sensible au développement des activités du pôle de Roissy, lui même dépendant pour bonne part des évolutions du secteur aérien. Il convient de ne pas tout miser sur la seule activité autour de Roissy.

Le Conseil Départemental de Seine et Marne exprime une vive inquiétude quant aux capacités de l'Etat à assurer le financement des projets franciliens déjà actés. Notamment les schémas directeurs des RER, le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le Grand Paris Express et ses gares d'interconnexions ; le projet LNRP s'ajoutant aux projets déjà programmés à moyen terme.

Remarque de la commission d'enquête : Les autorités organisatrices des transports (Conseil Régional, Conseils Départementaux, Communautés de Communes) supportent les dépenses (et déficits) de leurs transports collectifs. Elles doivent néanmoins étudier toutes les mesures propres à augmenter la fréquentation de ces transports. La commission d'enquête a noté que le Conseil Régional des Hauts-de-France prendrait à sa charge le financement de la passerelle de Survilliers. Ce financement a été également confirmé auprès du président de la commission par M. Michel Lamalle, Président du Comité de pilotage et du comité technique du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie. Elle remarque toutefois que le M.O fait mention de protocoles additionnels de financement en cours d'approbation (réponse au thème T4.1 dans le mémoire) ; la commission ne peut les considérer comme validés à ce jour.

La commission estime pertinent que le financement de nouveaux parkings près des gares (et l'agrandissement de ceux existants) soit défini et pris en compte avant le début des travaux de la LNRP.

La commission d'enquête reconnaît que l'évaluation socio-économique n'est pas accessible à tout public. Elle estime que la réserve et l'alerte du Secrétaire Général pour l'Investissement (SGI) doivent être prises en compte, d'autant plus que les avis des collectivités territoriales (CD95, CD77, Région IdF, CARPF) vont dans le même sens.

6.6.2 s/ Thème T4.2 : le coût du projet

Les avis sur ce thème sont largement défavorables. Le coût global paraît raisonnable pour les uns (favorables), et démesuré pour les autres (défavorables). Il semble d'autant plus important pour les usagers des lignes RER D et B qui déplorent l'état de ces lignes et privilégient l'effort financier sur leur remise à niveau. Les avis des collectivités territoriales (CD95, CD77, Région IDF) vont également dans ce sens.

Enfin, Le projet est financé par l'ensemble des contribuables mais il n'aurait d'intérêt que pour une certaine catégorie d'usagers.

6.6.3 s/ Thème T4.3 : la rentabilité du projet

La rentabilité du projet est fortement contestée. Le secteur économique du transport aérien est actuellement en crise par baisse de fréquentation des lignes internationales. La crise sanitaire liée

à la Covid incite les populations à limiter leurs déplacements et à privilégier le télé-travail et les réunions en visioconférence. Pour certains, ces changements de mode d'organisation du travail (télétravail) perdureront post-covid ce qui n'est pas suffisamment pris en compte dans le calcul de la rentabilité économique du projet.

La rentabilité est d'autant plus critiquée que l'approche de mobilité ne semble pas holistique. Le report modal au dépends du véhicule particulier ne convainc pas en raison de l'absence de précision quant aux horaires de desserte et d'articulation avec des services pour le « dernier kilomètre » permettant de rejoindre les entreprises de la zone d'activités. Le public est sceptique. Nombreux sont ceux qui travaillent en horaires décalés sur la plate-forme de Roissy et à quelques kilomètres de l'aérogare de Roissy. Sans une offre de service complète, l'usage du véhicule particulier restera important et la perte de report modal impactera la rentabilité.

Remarque de la commission d'enquête : Des études récentes (dont celle du journal Le Monde du 1er mars 2021) avancent des hypothèses de perte d'emplois sur la plateforme de Roissy allant jusqu'à 30 000 à l'horizon 2022.
Le SGI précise que le désenclavement de la Picardie n'a pas été étudié ni quantifié et, d'autre part, qu'il n'est pas suffisamment tenu compte dans le calcul de la rentabilité que celle-ci est très fortement tributaire de l'évolution de l'activité du secteur aérien qui est aujourd'hui entaché d'une grande incertitude. Certes cette activité pèse pour beaucoup sur la plateforme de Roissy et la COVID a démontré avoir un impact considérable sur ce secteur. Il ne fait aucun doute que les échanges aériens reprendront, même progressivement, possiblement dans une enveloppe industrielle transformée (nouveaux avions, nouveaux services etc…). Même si le bilan économique de la nouvelle ligne est pondéré (et il l'est) les perspectives de reprise existent même si elles ne seront pas instantanées.

La commission reprend à son compte la remarque de la CARPF : la rentabilité a été calculée sur un nombre d'usagers prévu de 4,4 M par an en 2028. Ce qui paraît très nettement surestimé, même sans minoration à appliquer pour cause d'effet post-Covid et fort ralentissement du secteur aérien.

6.6.4 s/ Thème T4.4 : l'impact socio-économique

Ce sous-thème est une illustration du clivage constaté entre les populations du Nord de la Picardie et celles de la région francilienne. Les bassins d'emploi de l'amiénois et du secteur de Creil seront dynamisés. Les contributions favorables développent sur le plan économique les mêmes arguments que dans le thème T4.

L'amélioration des conditions de déplacement du trajet domicile-travail et d'accès sur le bassin économique aéroportuaire de Roissy est perçue comme une amélioration du bien-être des usagers.
Inversement, les franciliens usagers réguliers des lignes RER considèrent qu'ils devraient être prioritaires pour l'accès à la plate-forme de Roissy. À titre d'exemple, ils citent le cas de l'absence d'arrêts prévus en gares de Survilliers-Fosses et d'Orry-la-Ville.

Le dossier ne s'appuie pas sur une analyse quantitative de la typologie des usagers potentiels ni sur une étude (récente) qui permette d'estimer le nombre d'habitants de la région d'Amiens (dans

un rayon de 50 km autour de la gare centrale située place A. Fiquet) qui prennent (ou prendront) le train quotidiennement pour se rendre à leur travail au pôle de Roissy.

Rien ne justifie dans le dossier d'enquête la création de 2 aller/retours en TaGV et 3 aller/retours en TER d'Amiens-centre vers Roissy.

Enfin, l'impact socio-économique est critiqué du fait que ce projet a été initié il y a 30 ans et qu'il ne serait plus en adéquation avec les besoins réels d'aujourd'hui.

Remarque de la commission d'enquête : La commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage s'il existait une étude récente qui permette d'estimer le nombre d'habitants d'Amiens et du sud de la Picardie qui prennent le train quotidiennement pour se rendre à leur travail sur la plateforme aéroportuaire de Roissy. Cette information est pertinente pour appréhender ce que représente cette part de report modal éventuel.

6.6.5 s/ Thème T4.5 : la dépréciation immobilière

Les contributions défavorables font l'unanimité auprès des riverains de la ligne nouvelle entre Marly-la-Ville et Vémars. De nombreux résidants des nouveaux quartiers de ces communes ont déclaré ne pas avoir été informés de l'existence de ce projet ancien lors de leur acquisition. Ils ont le sentiment d'avoir été trompés et que l'environnement pour lequel ils ont opté va être fortement dégradé.

La population de Villeron a plus que doublé depuis l'initiation du projet LNRP : Cette nouvelle population considère ne pas avoir été consultée et son point de vue ne pas avoir été pris en compte lors de la concertation préalable.

Les craintes de dépréciation immobilière sont motivées par les nuisances sonores même si les modélisations sur ce sujet suggèrent un impact faible. Les populations concernées se sentent d'autant plus frustrées qu'elles devront subir les nuisances, sans pour autant pouvoir prétendre à une meilleure qualité de leurs propres conditions de déplacement.

Remarque de la commission d'enquête : La question de la dévalorisation des biens proches de la LNRP est signalée de nombreuses fois. Il est également probable que la valeur des biens immobiliers proches des gares profitera de la création de cette desserte ferroviaire. Si les plans locaux d'urbanisme, dans le futur, autorisent des constructions importantes à proximité des points d'arrêt, cette mesure permettra vraisemblablement une augmentation de l'offre de logements.

6.6.6 s/ Thème T4.6 : l'impact sur l'agriculture et la sylviculture

Les contributions défavorables sont largement majoritaires sur ce thème. Les opposants dénoncent la consommation de 36 ha de terres agricoles de bonne qualité, la destruction de secteurs boisés et d'espaces naturels.

La profession agricole, elle, est unanime : sans être totalement opposée au projet, elle considère qu'il y a des alternatives au tracé qui sont moins consommatrices de terres agricoles d'excellente qualité.
Ce tracé conduit à un morcellement de grandes parcelles et dégrade de fait une exploitation rationnelle et optimale. De nouvelles parcelles sont ainsi dessinées avec des surfaces exiguës et incompatibles avec certaines cultures, des conditions d'accès non précisées. Cela remet en question l'intérêt de ces parcelles rendues difficilement exploitables tant techniquement qu'économiquement. La profession demande que le tracé puisse être modifié pour limiter le fractionnement des parcelles agricoles afin de conserver une exploitation optimisée et rationnelle.

Les agriculteurs sont également fortement opposés au modelé paysager proposé au titre des conséquences qu'il présente sur l'exploitation des terres :

- Modification des qualités agronomiques avec impact sur les rendements,
- Incompatibilité avec certaines cultures,
- Impact sur les eaux de ruissellement,

Ces modifications entrainent une diminution du rendement, une réduction de la diversification de culture et de fait une perte de valeur des terrains concernés.

La profession agricole attend des engagements fermes de la part de la SNCF sur la mise en œuvre et la maintenance de mesures de lutte contre les nuisibles et espèces envahissantes. De nombreuses propositions sont faites sur la restauration et les aménagements des chemins agricoles.

Le morcellement des parcelles et l'éventuel modelé paysager viennent modifier l'équilibre actuel des échanges de culture entre agriculteurs. Les nouvelles vont être plus ou moins dévalorisées, certaines pouvant devenir sans intérêt. Les agriculteurs insistent sur la nécessité de choisir eux-mêmes le géomètre en charge de conduire les pratiques d'échanges de culture entre agriculteurs.

Concernant les espaces boisés, il est demandé que le reboisement se fasse localement et que la compensation n'ait pas lieu sur un autre territoire.

6.7 Thème T5 : la concertation préalable – les avis exprimés

6.7.1 s/ Thème T5.1 : le débat public et la concertation préalable

Les néo-habitants des communes de Vémars et Villeron considèrent que la phase de concertation préalable est insuffisante et qu'ils n'ont pas bénéficié des informations sur le projet ni eu la possibilité de s'exprimer à cette occasion. La population de Villeron a plus que doublé depuis le début du projet. Le point de vue des nouveaux arrivants, situés à environ 800 m du tracé prévu pour les plus proches, n'a pas été pris en compte puisqu'ils n'ont pas pu participé à la phase de concertation préalable organisée par la CNDP.

Les élus franciliens ont fait part aux membres de la commission d'enquête qu'ils regrettent l'attitude de certains participants picards lors des premières réunions publiques. Ce qui peut

expliquer, en partie, le manque de réunion publique dans la dernière phase de concertation avec les élus franciliens et la population valdoisienne.

Durant la phase 2 (décembre 2019 à février 2020) la participation du public a été faible, comme le note les garants de la concertation. Seulement 10 élus et 35 participants en ligne lors de la réunion de restitution et d'échange du 10 décembre 2020 à la Communauté d'agglomération CARPF. La CNDP note que la concertation a bien eu lieu et a été organisée au mieux compte tenu du contexte sanitaire en 2020. La commission d'enquête en prend acte mais relève néanmoins le peu de remarques du public et des élus sur ce thème.

Remarque de la commission d'enquête : La commission d'enquête adhère aux recommandations de la CNDP, à savoir:

- La nécessité de préciser le cadre des nouveaux accords de financement,
- SNCF Réseau doit définir l'articulation et la complémentarité des différents moyens de transports existants et futurs, en accord avec les régions et Ile-de-France Mobilités, autorités organisatrices des transports,
- La mise en place d'un dispositif participatif sur la cohérence du projet avec la mobilité au quotidien.

La commission d'enquête prend également acte des propos de la garante de la concertation qui, en décembre 2014, avait insisté dans ces conclusions sur le fait que la phase de concertation avait été principalement une phase d'information et s'interrogeait sur le sens du mot « concertation » non approprié dans le Val d'Oise.
Par ailleurs, la commission note que la seconde phase du débat public a eu lieu de décembre 2019 à février 2020. Elle a fait l'objet d'une communication satisfaisante et qu'à ce titre, les néo-habitants des communes de Vémars et Villeron avaient la possibilité de prendre connaissance du projet et de s'exprimer.

6.7.2 s/ Thème T5.2 : les avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

Les avis des collectivités territoriales abordent globalement les mêmes thèmes que ceux du public, avec en général des arguments plus développés.

Les PPA se sont exprimées, en partie, durant la longue phase de concertation organisée par la CNDP à la demande du maître d'ouvrage.

Durant l'enquête publique, la commission d'enquête a reçu un grand nombre de messages des PPA qui sont longuement développés dans le chapitre 3.7 du rapport. Les craintes, questions et espoirs placés en cette ligne par les usagers picards qui sont exprimés dans ces avis, confirment ceux et celles qui sont ressortis de la concertation préalable.

6.8 Thème T6 : la mise en compatibilité des PLU

La commission d'enquête note, avec étonnement, que les municipalités concernées se sont peu voir pas exprimées sur ce thème. Elle considère que plusieurs orientations des PADD des communes traversées par les 6,5 km de la nouvelle ligne ne sont pas prises en compte, comme par exemple :

- l'impact sur les zones agricoles qui sont sanctuarisées dans les PADD de Chennevières-lès-Louvres, Villeron et Vémars,
- l'étude paysagère est insuffisamment approfondie. Elle doit prendre en compte le modelé paysager des 20 ha agricoles non accepté par les agriculteurs, les concentrations de ruissellements aux points bas des talus constitués, le passage en aérien de la ligne à des hauteurs importantes …
- des corridors écologiques seront détruits comme le Bois d'Argenteuil (Vémars et Villeron),
- des voies de communications importantes (notamment à Marly-la-Ville) seront supprimées durant la phase de chantier qui durera plusieurs années,

6.9 Thème T7 : les mesures compensatrices

Les territoires impactés ne vont pas bénéficier de cette ligne sauf Fosses. Il faudrait avoir des avantages : passerelle, parking et inclure le retournement de la ligne RER D.

Monsieur Sinet, président de l'association des amis du Parc des 3 Forêts, souhaite la mise en place de 2 éco-ponts à La Borne Blanche et à la Fosse Neret à considérer comme des mesures de réduction/compensation à inscrire dans la DUP. Un courrier a été dressé à la SNCF le 3/12/2020 dans ce sens.

M. Marchand, maire de Gouvieux et membre du PNR a écrit au Préfet de l'Oise le 5/10/2020 pour noter avec satisfaction la réalisation du passage de la Borne Blanche en précisant que sa dimension devrait être de 40 mètres et non pas de 30 mètres comme indiqué dans le dossier qui évacue par ailleurs la restauration de la continuité en lisière Sud du massif de Chantilly prétextant qu'elle n'était plus fonctionnelle. Or, c'est la pose de la clôture le long de la voie ferrée qui bloque aujourd'hui le franchissement. Le parc demande que des solutions soient étudiées pour restaurer la continuité notamment pour le cerf.

Un autre intervenant demande si la création d'un passage pour animaux en forêt de Chantilly est induite par les modifications du trafic sur le tronçon Creil/Survilliers. Dans ce cas cette modification ne justifierait elle pas une nouvelle Autorisation environnementale sur ce tronçon ? Il en va autrement si cet aménagement est considéré comme nécessaire prévu par le pétitionnaire pour ajouter une touche écologique au projet.

6.10 Thème T8 : le service aux usagers

Les contributions déposées sur ce thème sont nombreuses et variées. Le projet LNRP s'inscrit dans le champ de la Loi d'Orientation sur les Mobilités et propose 2 aller-retour TGV et 3 aller-retour TER Amiens – Roissy (CDG), 6 aller-retour TER Creil – Roissy (CDG) et 17 aller-retour TER Compiègne-

Roissy. Il ouvre ou améliore les mobilités inter-régionales, régionales et locales par la voie du rail. Il ambitionne de faciliter l'accès à la région parisienne en évitant la gare du nord, déjà « en surcharge de voyageurs » et d'opérer un transfert modal voiture-train vers le pôle d'emploi que constitue la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG (environ 80 000 salariés) ; un développement économique (création d'entreprises, emploi, échanges, habitat) et du tourisme dans les territoires desservies par la LNRP est également attendu.

Les services apportés sur les trajets Amiens-Creil-Roissy (CDG) et Compiègne-Creil-Roissy (CDG) se traduisent en termes de temps, fréquences et dessertes (Cf. tableaux pages 170, 171 Pièce D du dossier)

Si globalement le public des HDF s'est exprimé favorablement à la réception de ces services, celui d'Ile de France, riverain de l'infrastructure nouvelle reste plutôt non réceptif à ceux-ci ou y voit une inégalité de traitement entre les deux régions. Des dessertes supplémentaires dans le Val d'Oise sont demandées à titre compensatoire.

Les arguments les plus fréquents supportant un avis défavorable sont les suivants:

- Manque d'arrêts sur la ligne: notamment à Orry-la-Ville
- Inutilité: gain de temps dérisoire, d'autres moyens existent
- Pas une priorité, améliorer d'abord les transports en commun existants, les lignes RER B et D notamment
- Injuste, privilégie une partie de la population

Parmi les arguments avancés pour un avis favorable sont le plus souvent cités :

- Réduction du temps de trajet, moins de fatigue
- Alternative à la voiture favorable au désengorgement du trafic francilien, à l'écologie (réduction de la pollution) et aux économies (diminuer des coûts liés au transport),
- liaison par TGV avec les autres grandes villes ou régions facilitée
- Eviter le passage par Paris
- Utile pour les salariés, employés, voyageurs

De nombreuses contributions sont favorables au projet sous conditions, telles que:

- la création d'un arrêt à Orry-la-Ville/Coye (regrettés par beaucoup de particuliers et élus du sud de l'Oise),
- des plages horaires en adéquation avec celles des emplois sur le pôle de Roissy CDG,
- le maintien des plages horaires des lignes existantes (Paris – Amiens),
- l'entretien et la modernisation des autres lignes (RER D notamment),
- l'attractivité du coût d'abonnement,
- la mise en place de moyens de rabattement suffisants (liaisons bus) vers les gares de desserte et l'aménagement de parkings adaptés aux flux de voyageurs.

Remarque de la commission d'enquête : Les habitants des communes du Val d'Oise directement concernés par le nouveau barreau insistent sur l'absence de bénéfice du projet en ce qui les concerne. Ils n'en récupèrent que des nuisances supplémentaires. La création d'un arrêt donnerait localement du crédit au projet et le rendrait plus acceptable pour la population locale.

6.11 Thème T9 : l'accessibilité et le désenclavement de la région picarde

Les observations sur le thème du « désenclavement » (189 sur le site dématérialisé Publilégal) proviennent quasi-exclusivement des habitants de la région Hauts-de-France, en particulier de ceux de la métropole d'Amiens, des villes de Chantilly, Creil, Compiègne ou de communes proches de celles-ci. Le sentiment de « désenclavement » est un argument fort justifiant un avis favorable au projet. Ainsi les observations exprimées sur ce thème traduisent même une certaine impatience à ce que la LNRP soit mise en exploitation. L'accès aux mobilités proposées par la LNRP apparait pour les personnes de la région des Hauts de-France comme une occasion unique du développement économique du territoire, du développement des échanges, du tourisme, de l'habitat, sentiment relayé par les élus. Les habitants de la métropole d'Amiens ressentent aussi ces nouvelles possibilités de déplacement comme une juste compensation de la perte du statut de « capitale régionale » de la ville (Réorganisation administrative du territoire - Loi NOTRE) et de la réalisation il y a quelques années de la gare TGV « Haute Picardie » située à 50 km de la métropole et mal desservie localement.

Les rares observations en défaveur du projet font valoir l'existence de la gare TGV Haute Picardie qui est connectée au réseau national et est desservie par des navettes.

Remarque de la commission d'enquête : Le SGPI pense que l'accessibilité et le désenclavement sont un des principaux bénéfice du projet tout en regrettant que ce volet n'ait pas été véritablement étudié ni quantifié. Le projet de liaison avec Roissy est vécu par les Picards comme une reconnaissance de leurs besoins de désenclavement et de relation avec l'Ile-De-France. Ce n'est pas le cas pour les valdoisiens qui n'expriment aucun intérêt pour cette liaison

6.12 Observations de la commission d'enquête

Le projet de LNRP Roissy-Picardie est un projet clivant entre 2 territoires régionaux.
Pour les habitants des Hauts de France qui peuvent bénéficier de son service, cette nouvelle ligne offre une accessibilité accrue au réseau national ferré ainsi qu'à la zone aéroportuaire de Roissy. Elle contribue à faciliter des déplacements durables, à améliorer l'attractivité et le développement économique de la région, et facilite l'accès à l'emploi du bassin de Roissy.

A contrario, les habitants des territoires traversés ou proches du nouveau barreau ne « voient que le train passer » et ne tirent aucun bénéfice de cette nouvelle infrastructure. Au contraire, ils n'en subissent que les impacts négatifs sans aucune contrepartie positive. Si ce projet ne leur est d'aucune utilité, comment faire pour rendre ce projet acceptable pour ces populations ?

Le public a été interrogé à ce sujet lors des permanences. Pour les habitants de Vémars et Villeron, un projet sans avantage mais également sans nuisance supplémentaire pourrait être recevable. Sur la base du tracé actuel, une solution acceptable consisterait en une ligne souterraine (ou couverte) qui supprimerait les nombreux impacts environnementaux et agricoles qui s'opposent au projet. Cette solution, partielle ou totale, est-elle techniquement possible, envisageable et quel serait l'impact (ordre de grandeur) sur le coût global du budget ?

L'acceptabilité du projet repose essentiellement sur ce tracé aux conséquences multiples. Au

regard des différents points abordés précédemment, quelles évolutions la SNCF pourrait-elle envisager pour rendre acceptable ou plus acceptable le projet ?

La commission d'enquête note que les conditions d'acceptabilité du projet en Ile-de-France, par les franciliens, sont très incertaines. Ce problème est à prendre en compte. La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France, bien que favorable au projet, le relève également.

Enfin, la commission note que les contributions et les préoccupations du public exprimées au cours de cette enquête publique sont les mêmes que celles formulées au travers des différentes phases du débat public, ce qui laisse un certain sentiment de statisme sur certaines problématiques.

7 LE PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

L'enquête terminée, après réception des analyses de thèmes validées par les membres de la commission d'enquête, et après clôture des derniers registres le vendredi 9 avril à partir de 18h, le président a rédigé un procès-verbal de synthèse des observations. Après validation de celui-ci par l'ensemble des membres de la commission d'enquête, le document a été transmis et commenté au M.O. le vendredi 16 avril de 14h30 à 16h30, conformément au Code de l'environnement et comme rappelé dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique unique. L'objectif de cette réunion était de communiquer et commenter au M.O. les interrogations, craintes, revendications et questions formulées par le public. Compte-tenu du contexte sanitaire et en accord avec le maître d'ouvrage, cette restitution s'est faire en distanciel. Ont participé à cette réunion en visio-conférence:

- Pour la commission d'enquête : M. Ronan Hébert (président de la commission d'enquête) et M. Claude Andry (les 3 autres membres de la commission s'étant excusés de ne pouvoir être disponibles).
- Pour le M.O. (SNCF Réseau): Mme Laurence Rosset et MM. André Bayle – Thomas Armand – Luc Buisson.

A l'issue de cette réunion le président de la commission d'enquête a rappelé au M.O. qu'il avait quinze jours, comme précisé à l'article R.123-18 du code de l'environnement, pour lui remettre leurs observations éventuelles sous forme d'un « mémoire en réponse ». Le procès-verbal de synthèse a été transmis par voie électronique à M. Bayle le 16 avril 2021 à l'issue de la visio-conférence et en a accusé réception.

Le mémoire en réponse au procès verbal des observations a été transmis par courriel à la commission d'enquête le **vendredi 30 avril à 15 h 56.** Ce document a été remis dans le délai règlementaire stipulé dans l'arrêté d'ouverte d'enquête publique. Le document est fourni ci-après, les réponses données par SNCF Réseau étant commentées par la commission d'enquête lorsque jugé nécessaire.

PROCES-VERBAL de communication des observations recueillies dans le cadre de l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique de la liaison ferroviaire Roissy- Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly- la-Ville, Vémars et Villeron (95).

A Magny-en-Vexin, le 16 avril 2021

REFERENCES : Arrêté inter-préfectoral n° 2021-16178 du 2 février 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des commune de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly- la-Ville, Vémars et Villeron (95).

PIECES JOINTES : - Tableau1 : Analyse comptable des visiteurs reçus au cours des permanences et des contributions déposées dans les registres papier ; Tableau 2 : Analyse comptable du nombre de téléchargements et consultations sur le site de Publilégal.

Monsieur le représentant du Maître d'Ouvrage,

L'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy- Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly- la-Ville, Vémars et Villeron (95) s'est achevée le mardi 6 avril 2021 à 18h30 avec une forte participation du public.

Au cours de cette enquête, les commissaires enquêteurs ont reçu 140 personnes sur la totalité des 26 permanences qui ont été organisées dans les communes de d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95). Un total de 106 observations a été ainsi déposé dans l'ensemble des registres des 13 communes concernées par l'enquête (tableau 1).

Le site de Publilégal a reçu un nombre très important de visiteurs à en juger par les 42 464 consultations des différentes pages et les 2 975 téléchargements des pièces du dossier d'enquête (tableau 2). La commission a également reçu 1 404 contributions par voie dématérialisée.

Enfin, 12 courriers ont été reçus en sous-préfecture de Sarcelles.

Certaines de ces contributions ont été reçues en plusieurs exemplaires et sous différentes formes (orale, papier, courriel, plateforme Publilégal, courrier) mais cela reste marginal sur le nombre total de contributions.

La commission d'enquête a également reçu 4 pétitions à l'initiative:

- du Collectif des riverains du projet de Ligne Grande Vitesse Roissy-Picardie (PetCol) : 187 signatures contre le projet,
- de M. le Maire de Vémars (PetVe) : 345 signatures contre le projet
- de la Communauté d'Agglomération de Creil Sud Oise (PetCACSO) : plus de 5000 contributions (par flyers et sur le site dédié https://www.creilsudoise.fr/roissy-picardie) en faveur du projet.
- De M. le Maire de Villeron (PetVil) : 126 signatures contre le projet.

L'ensemble des contributions a fait l'objet d'un dépouillement par thèmes afin de résumer et synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête. Afin de faciliter leur examen, les observations du public ont été regroupées en 9 thèmes à l'intérieur desquels se trouvent différents sous-thèmes:

1. **Le dossier d'enquête,**
2. **Le Projet sensu lato,**
3. **Les impacts environnementaux sensu lato,**
4. **Les impacts économiques,**

5. **La concertation et les avis des PPA,**
6. **La mise en compatibilité des PLU,**
7. **Les mesures compensatrices,**
8. **Les services aux usagers,**
9. **L'accessibilité et le désenclavement,**

Les contributions citées dans ce PV de synthèse suivent les référencements suivants :

- Pour Publilégal : Publi suivi du n° de contribution. Exemple Publi709 pour la contribution 709 ;
- Pour les registres papier : N° de contribution – R pour registre – Abréviation commune (Epiais= E, Chennevières les Louvres= Che, Vémars= Ve, Villeron= Vil, ST Witz= SWi, Marly la Ville= MlV, Fosses= Fo, Tremblay en France= TeF, Le Mesnil Amelot= LMA, Chantilly= Cy, La Chapelle en Serval= LCS, Orry la Ville= OlV, Amiens= Am). Exemple 18RVe pour la contribution n°18 du registre papier de la commune de Vémars.
- Pour les interrogations/remarques reçues lors des permanences : N° de contribution – P pour permanence – Abréviation commune comme pour les registres papier.
- Pour les observations portées sur pétition : Pet

Afin de faciliter la lecture de votre mémoire en réponse, vous apporterez vos réponses directement dans ce document (en rouge) dans les emplacements prévus à cet effet. Comme vous pourrez le constater, certaines observations ont leur réponse dans le dossier d'enquête ce qui suggère que le public n'a pas vraiment pris connaissance de ce dernier. Il importe néanmoins que vous apportiez des éléments au public en attente de réponses sans les renvoyer au dossier mais en pouvant vous appuyez sur celui-ci.

Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, la commission d'enquête vous demande de lui adresser sous 15 jours au plus tard, à date de réception de ce procès verbal, vos observations éventuelles en réponse au regard de chacun des points soulevés.

Nous conviendrons d'une date et d'un lieu pour que vous nous remettiez votre mémoire lors d'une réunion en présentiel avec l'ensemble des membres de la commission d'enquête.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Transmis par voie électronique à M. André Bayle, représentant du Maitre d'Ouvrage, et commenter par visio le 16/04/21, (1 exemplaire de 20 pages). Vous voudrez bien nous accuser bonne réception de ce courriel.

Pour le maitre d'ouvrage
M. BAYLE, (SNCF Réseau)
Pris connaissance le 16/04/2021
signature

SNCF RÉSEAU
DGST - DIRECTION DE LA STRATEGIE DU RESEAU
Mission ROISSY PICARDIE
Etoile du Nord - 18 rue de Dunkerque - 75010 PARIS
www.roissy-picardie.fr

La commission d'enquête Signature

M. Ronan Hébert (président)

Commentaire introductif aux réponses M.O. :
Comme demandé par la Commission d'enquête, les réponses du maître d'ouvrage sont apportées directement sous les questions, en rouge.
En tant que de besoin, il est fait mention des développements présentés dans les pièces du dossier d'enquête ; les extraits repris dans les réponses, ainsi que les titres des chapitres référencés, figurent en italique.
Le cas échéant, il est fait renvoi aux réponses apportées à d'autres questions dans le présent document.

Remarque de la commission : La commission apportera un avis aux réponses du M.O. à la suite de celles-ci. Ces remarques et commentaires seront surlignées dans un cadre à fond gris.

1- Le dossier d'enquête (T1)

Ce thème a fait l'objet de très peu d'observations et n'attend pas de réponse de votre part. Globalement le dossier apparaît très complet mais également très technique, complexe, et difficilement appréhendable par le public. A la demande de la commission d'enquête, le M.O. avait complété le dossier d'un guide de lecture très pratique et utile. Malgré cela, l'accès à l'information n'était pas toujours aisé, et de nombreuses observations laissent penser que le public a peu lu ou peu retenu les informations du dossier. M. Da Silva (Publilégal 334) a fait remarquer que *les documents téléchargeables sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise étaient trop compressés rendant la lecture de certains graphiques et cartes quasi impossible.* C'est également un constat de la commission à partir du dossier papier pourtant imprimé au format A3.

Les plans et cartes utilisés au travers des nombreux documents présentent une situation et une occupation du territoire qui n'est pas à jour. Cela est particulièrement criant sur les secteurs de Vémars et Villeron où de nombreux quartiers ont vu le jour et dont l'achèvement n'est pas encore totalement fini. Le périmètre de ces nouvelles zones urbanisées apparait sur certains documents (« zones constructibles » en légende) mais ne permet bien d'appréhender l'urbanisation récente. Il est regrettable que ces documents n'aient pas été actualisés pour donner une représentation à jour de l'occupation des sols. Pouvez vous préciser la date des fonds topographiques et des photos satellites utilisés dans les documents du dossier d'enquête ainsi que de l'orthoplan ?
Réponse du M.O. :
L'évolution récente de l'urbanisation sur les communes de Vémars et Villeron est bien prise en compte dans le dossier d'enquête : cf. à ce sujet la Pièce F Etude d'impact Volume 2, dans la présentation de l'état initial pour l'habitat (§ 4..4.2 pages 159 et suivantes), Volume 3 concernant l'acoustique (§ 6.2.3.9, notamment pages 79/80, où les cartes comportent bien les zones nouvellement urbanisées).
De même, le fond de plan utilisé pour le plan général des travaux (Pièce E) correspond au Scan 25 de l'IGN 2019 (à noter d'ailleurs que les vues aériennes consultables sur le site IGN Géoportail, datées de 2018, ne tiennent pas compte de l'évolution la plus récente sur Villeron ou Vémars).
L'orthophotoplan au 1/5000ème, joint au dossier sur les lieux d'enquête dans le Val d'Oise comme document d'information complémentaire pour faciliter le repérage général de la section de ligne nouvelle, comporte la précision « Document d'information (plan au 1/5000ème et profil en long 2014 - Orthophotoplan 2012) ».
Ce dont la commission d'enquête prend acte. Il reste dommage que le plan d'information au 1/5000ème n'ait pas été actualisé. La lisibilité des plans du dossier d'enquête est une question qui

mérite attention. Un atlas de bonne dimension, indépendant de la masse des documents du dossier, et regroupant les plans et les cartes les plus important serait un outil utile

Des remarques ont été formulées pour indiquer que le dossier ne traite pas assez des aménagements indispensables à réaliser pour accueillir dans de bonnes conditions les voyageurs supplémentaires.

Réponse du MO :

Le périmètre du projet, fixé par la décision ministérielle du 28 août 2020, comprend les aménagements nécessaires pour assurer les fonctionnalités ferroviaires. Les aménagements relatifs aux pôles d'échange (tels que parkings de rabattement) sont à traiter dans d'autres cadres (cf. par exemple Pièce G - Bilan du débat public et de la concertation, en page 84, le bilan des garants de mars 2020 rappelle que : *« ceux-ci relèvent d'autres programmes, à mener en cohérence, à l'initiative des acteurs du territoire, afin que les territoires desservis bénéficient des améliorations des services ferroviaires. »).*

Remarque de la commission d'enquête : Bien que les aménagements relèvent d'autres programmes et des collectivités, on voit bien que c'est un sujet important pour les usagers. Une approche globale, intégrant ces paramètres aurait permis de donner une vision complète du projet et éviter ces incertitudes préoccupantes. Les collectivités doivent se saisir de ces enjeux sur leur territoire. L'avis de la communauté de communes du Clermontois ou l'OAP « gare » sur la commune de Chantilly conforte cette position. Une participation technique et financière de la région est possible (Réf. réponse de la Région HDF du 13 Mai 2020 aux garants)

2- Le projet de LNRP (T2)

Le projet est très clivant. A quelques exceptions près, les habitants des Haut de France sont favorables au projet, alors que les valdoisiens y sont opposés. Les picards réfractaires au projet y voient un projet de confort car il existe déjà une ligne Amiens Paris et des liaisons bus-Train pour aller à CDG, mais ils craignent également que ces investissements se fassent au détriment de la rénovation et de l'amélioration de la ligne TER actuelle Paris Amiens jugée vétuste. Les difficultés existantes sur le RER B et D sont également exprimées régulièrement et leur résolution semble un sujet plus urgent et prioritaire pour les usagers de ces lignes. Le nombre de voyageurs est beaucoup plus important sur ces lignes que sur le projet impliquant la LNRP. Le Conseil Régional de l'Ile de France, le Conseil départemental du Val d'Oise ainsi que celui de Seine et Marne expriment le même constat et les mêmes besoins. Le projet ne semble pas à l'échelle des besoins et des enjeux des franciliens.

Réponse du M.O. :

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie porte sur la mise en œuvre d'un accès ferroviaire direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV, aéroport Paris-Charles de Gaulle terminal 2 (CDG 2 TGV).

La liaison ferroviaire a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (train à grande vitesse TaGV et train express régional TER), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

- relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la Région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise ;
- développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV ;

- améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique et d'emploi du Grand Roissy en transports collectifs, 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) ;
- proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France, dans un contexte de saturation des dessertes vers Paris-Gare du Nord.

Il s'inscrit donc dans un périmètre territorial correspondant au Sud des Hauts-de-France et au Nord-Est du Val d'Oise, en apportant à ce dernier une contribution à l'amélioration des transports en commun (cf. réponses aux questions sous 4.4).

Vis-à-vis des besoins et enjeux franciliens, il convient de rappeler le contexte plus général du quart Nord-Est de l'Île-de-France, à nouveau évoqué lors de la nouvelle étape de concertation de 2019/2020, ce qui a été retracé dans la Pièce G en page 22 :

« *Des attentes dépassant le cadre du projet*

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

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

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

(…) 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 Pièce D - Notice explicative, notamment pages 176/177 et 185/186, dans la Pièce H - Evaluation socio-économique pages 30 à 33, ainsi que dans la Pièce F - Etude d'impact, Volume 2 § 4.4.3 (pages 164 à 171).

Remarque de la commission d'enquête : Cette argumentation de SNCF réseau est connue donc répétée ici sans aucune modification. Le MO ne répond pas aux craintes exprimées sur un détournement des investissements et des priorités

La FNAUT IdF (Publi1263) estime « *inenvisageable que les ressources humaines nécessaires aux opérations déjà programmées en Ile-de-France et indispensables à la fois aux usagers franciliens et à ceux des Hauts-de-France, soient dévoyées* ». IDF Mobilités, consulté par la commission

d'enquête, exprime les mêmes craintes sur les ressources et structures de la SNCF pour la réalisation de ce projet dans les délais indiqués.

Réponse du M.O. :

Les moyens en termes de maitrise d'œuvre affectés au projet sont à rapporter à la taille de celui-ci, qui reste mesurée par rapport aux opérations réalisées annuellement sur le réseau (plus de 5 Md€/an de dépenses d'investissements ces dernières années, consacrés à la rénovation, à la modernisation du réseau et aux projets de développement).

Les moyens d'études mobilisés sont pour l'essentiel des moyens hors Île de-France.

La réalisation des travaux eux-mêmes s'appuiera sur des moyens humains d'équipes franciliennes et hors Île-de-France. L'objectif de SNCF Réseau est de programmer les travaux de l'ensemble des projets de sorte à pouvoir tous les réaliser.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

IdF Mobilités n'aurait pas été consulté à l'origine du projet et il lui aurait été demandé de participer lors de la seconde phase de la concertation préalable, pour répondre aux questions du public sur la réalisation de la modernisation des RER B et D (le schéma directeur du RER D étant maintenu).

Réponse du M.O. :

Le dossier d'enquête rappelle dans différentes pièces (Pièce F Volume 2 pages 296 et s, Pièce G pages 5 et s, Pièce D page 181) le cadre général des réflexions menées pour répondre à trois enjeux : la desserte de la Picardie par les trains à grande vitesse, l'accès à l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle depuis la Picardie, l'accès au pôle de Roissy depuis l'Est du Val d'Oise. Ces réflexions globales ont associé l'ensemble des acteurs.

Ces étapes initiales ont conduit à faire émerger les deux projets de Roissy-Picardie et du barreau de Gonesse, ce dernier relevant de la maitrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités.

De larges expressions sont intervenues dans l'élaboration de ces projets (la Région Île-de-France a par exemple produit un cahier d'acteurs lors du débat public Roissy-Picardie ; le STIF - devenu Île-de-France Mobilités - a apporté des contributions dans le cadre de l'étape 1).

Les documents établis tant pour Roissy-Picardie que pour le barreau de Gonesse représentent les enjeux de manière coordonnée : cf. par exemple dans la documentation de la concertation sur le barreau de Gonesse, l'extrait qui fait apparaitre les zones de passage de Roissy-Picardie - Pièce D page 186.

Dans le cadre de la nouvelle étape de concertation sous l'égide de la CNDP de décembre 2019/février 2020, une réunion a été organisée en janvier 2020 à Fosses sur les « enjeux de mobilités dans le Val d'Oise », à laquelle Île-de-France Mobilités a participé à la demande des garants compte tenu des questions posées par les acteurs locaux.

Ce dont la commission d'enquête prend acte. L'avis de la région IdF/IdF Mobilités laisse plutôt perplexe sur la coordination entre la SNCF et IDF Mobilités, la présidente de le région IDF insistant sur la priorité de la rénovation de la ligne D du RER par rapport à ligne Roissy-Picardie. Cette hiérarchisation se retrouve en matière du non engagement financier de la région IDF à la différence de la région Hauts-de-France qui a manifesté une implication forte au projet.

Il y a de nombreux projets d'infrastructures dans le secteur Nord de Paris et de l'Ile de France (e.g. Gare du Nord, GPE), ce qui présente un risque important sur les calendriers de travaux. Certains de ces projets ont pris du retard comme la ligne CDG express. Est ce qu'il n'y a pas trop de

concomitance de projets dans la même période de temps? Le calendrier pour la LNRP est il raisonnable dans ce contexte ?

Réponse du M.O. :

L'objectif fixé au maître d'ouvrage est une mise en service du projet à l'horizon 2025 ; l'articulation avec la programmation des projets du faisceau Nord francilien sera optimisée et partagée avec l'ensemble des parties prenantes dans le cadre du Comité de coordination de l'axe Nord installé dans la perspective des JO 2024, réunissant l'Etat, les collectivités d'Île-de-France et des Hauts-de-France sous l'égide du Préfet de la région Île-de-France (cf. décision ministérielle du 28 août 2020).

Ce comité s'est réuni à 10 reprises depuis sa mise en place en 2019 et a montré son efficacité dans la prise en compte de l'ensemble des nombreux projets sur cet axe et des attentes des partenaires. Les étapes les plus récentes ont été marquées par le traitement des perturbations des chantiers liées à la crise sanitaire en 2020 ; il supervise actuellement les scénarios de recalage des travaux de CDG Express. Il s'assurera le moment venu de la bonne coordination des opérations sur les années suivantes, Roissy-Picardie étant concerné par la période 2023/2025 et ayant peu d'interface technique directe avec les autres projets de l'axe Nord.

Ce dont la commission d'enquête prend acte. : Le comité de coordination a récemment recadré la ligne CDG Express compte-tenu des effets COVID, certainement en raison du fort tassement des liaisons aériennes, l'abandon provisoire de la construction d'un nouvel aérogare etc… Le projet Roissy-Picardie est pour le moment cadré pour la période 2023-2025 en ayant peu d'interface technique avec d'autres projets de l'axe Nord. C'est faire l'impasse sur la rénovation de la ligne D qui est écartée du raisonnement et l'impasse sur la priorité qui sera donnée aux projets directement liés aux JO qui deviendront urgent et prioritaire en 2023.

La FNAUT IDF a demandé de renoncer au phasage des travaux à réaliser sur la ligne Amiens-Roissy afin de réduire la gêne que pourraient subir les usagers. L'association a rappelé que le coût de la 1ère phase s'élèvera à 83% et la 2ème à 17% du coût total. Dans ces conditions est-il possible de n'envisager qu'une seule phase de travaux.

Réponse du M.O. :

Les études d'exploitation montrent que les aménagements de phase 2 ne sont pas nécessaires à la mise en service du projet. Leur montant étant significatif, il est prévu de ne les réaliser qu'ultérieurement en fonction des besoins liés à l'évolution des circulations, de la construction horaire ou des schémas de desserte.

La décision ministérielle du 28 août 2020 retient ainsi une réalisation en deux phases et le protocole de financement de mai 2017 porte sur la phase 1 (le préambule rappelant que selon les études réalisées, les aménagements à Chantilly et Survilliers ne s'avéraient pas nécessaires dans un premier temps).

Ce dont la commission d'enquête prend acte. La phase 2 est liée à des aménagements « capacitaires ». Le phasage retenu par le M.O. parait approprié dans la mesure où la mise en exploitation pourrait conduire à quelques modifications de ces aménagements. L'argumentation repose aussi sur des considérations financières. Doit on comprendre que certains aménagements de la phase 2 pourraient ne jamais voir le jour ?

L'Etat avait repoussé ce projet après les Jeux Olympiques de Paris (2024). Pourquoi ce projet devient il subitement prioritaire ?

Réponse du M.O. :

Les décisions concernant les projets de développement du réseau ferroviaire relèvent de l'Etat. A partir de mi-2017, le Gouvernement a procédé à un réexamen des priorités nationales en matière d'investissements pour les infrastructures de transport, avec la mise en place du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) qui a rendu son rapport en février 2018. Le projet Roissy-Picardie, compte tenu de sa double dimension d'amélioration des transports du quotidien et de la mobilité longue distance, a été retenu dans les priorités au titre du ferroviaire dans ce rapport, puis dans le projet de loi d'orientation des mobilités (cf. exposé des motifs du projet de loi approuvé en Conseil des ministres en novembre 2018).
Comme rappelé dans la phase de concertation 2019/2020, ceci ne préjuge pas des positions respectives de projets de modernisation du réseau existant et de projets de développement, le caractère prioritaire de la liaison Roissy-Picardie 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 mobilisés par les pouvoirs publics (tant en Île-de-France que dans les Hauts-de-France). Il en est de même de la part des autorités organisatrices des mobilités pour le matériel roulant.
Le projet s'inscrit ainsi dans un cadre cohérent (cf. à ce sujet Pièce D § 1.1.3 *Un projet en cohérence avec les priorités des politiques de transport*, pages 175/176).
Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Est ce que l'abandon de la construction du terminal T4 peut avoir un impact sur les motivations du projet ?
Réponse du M.O. :
De manière plus globale, il convient de considérer l'évolution du pôle économique de Roissy en termes d'emploi (pour les transports du quotidien) et de trafic aérien (le projet de terminal 4 n'étant qu'un aménagement en vue de répondre aux enjeux d'évolution du trafic). Il était indiqué en page 33 de la Pièce H, compte tenu de la date de rédaction du document, que « *Le programme d'opération et le calendrier de cet aménagement (terminal 4) feront l'objet d'adaptations en fonction des perspectives de reprise et d'évolution des transports aériens internationaux après la crise Covid-19 et des orientations gouvernementales, notamment pour prendre en compte les évolutions technologiques du transport aérien ».*
Outre les tests de sensibilité classiques, les scénarios « Covid » et « Covid renforcé » présentés dans le dossier (Pièce H, pages 62 et s) intègrent des évolutions revues à la baisse dans le contexte économique actuel. Ils correspondent à :

- un effet décalage pour le premier ;
- un cumul de l'effet décalage avec un effet sur le long terme pour le second.

Ces hypothèses sont donc très différentes de celles ayant conduit au projet de terminal 4 d'ADP. Même dans le scénario Covid renforcé, le projet Roissy-Picardie conserve une VAN positive, attestant de la résistance de la VAN à des hypothèses dégradées.
A noter que les enjeux d'un meilleur équilibre modal, au profit des transports collectifs, existent pour les flux existants (une partie importante des gains socio-économiques est liée aux anciens usagers). Plusieurs facteurs peuvent jouer également en faveur d'un renforcement du ferroviaire dans la mobilité longue distance, et donc de l'intérêt de connexions avec la gare de Roissy TGV ; cf. à ce sujet Pièce H page 69 : « *l'attention apportée à un renforcement de la place du ferroviaire dans les politiques publiques (mobilité durable), mais aussi l'enjeu de diversification de l'offre commerciale par*

l'opérateur historique, le développement du low cost, l'ouverture à la concurrence, ainsi que la saturation des gares parisiennes génèrent un intérêt croissant pour le ferroviaire et pour le passage par les gares franciliennes permettant des trajets intersecteurs (de province à province) ».

Ce dont la commission d'enquête prend acte. L'abandon ou le report du Terminal 4 ne doit pas être un facteur significatif sur l'acceptation ou non du projet. La baisse d'activité de l'aérien est circonstancielle, liée à la covid-19. D'autre part, le train devient un mode de transport de choix pour les mobilités « longue distance » sur le territoire, grâce à l'accès « grande vitesse » et son inscription dans un mode de mobilité compatible avec les objectifs du développement durable.

La LGV Nord-Europe est raccordée à la gare de Roissy-CDG et au reste du réseau TGV depuis 1994 grâce à une interconnexion construite à Vémars. Pourquoi ne pas utiliser cette interconnexion ? Pourquoi également n'avoir pas exploité en Picardie les possibilités d'interconnexion de lignes existantes avec la LGV Nord (Publi204)?

Réponse du M.O. :

L'opportunité du projet, les principales fonctionnalités envisageables ont été discutées au stade du débat public (cf. à ce sujet Pièce G pages 6 et s), avec :

- les variantes d'infrastructures et de services ferroviaires présentées par le maître d'ouvrage ;
- les solutions alternatives examinées dans le cadre du débat, dont la desserte d'Amiens via un raccordement sur la LGV Nord.

Par rapport au projet présenté à l'enquête, un passage par l'Interconnexion LGV à Vémars suppose un autre accès plus au Nord sur la LGV Nord :

- soit au niveau de la gare TGV Haute Picardie selon les modalités actuelles, ou via un raccordement à créer, tel qu'un raccordement à hauteur de Chaulnes ; cette hypothèse a été examinée lors du débat public et écartée, au regard des contraintes de gestion du réseau à grande vitesse et d'une réponse insuffisante aux besoins de déplacements identifiés, notamment pour l'Oise ;
- soit par une autre liaison à créer : il n'a cependant pas été possible d'en identifier de réaliste lors du débat public ou ultérieurement. A noter que parmi les hypothèses évoquées dans la contribution 204, l'une est analogue au raccordement de Chaulnes, et les deux autres seraient proches de Compiègne ; elles se heurtent de la même manière aux contraintes de gestion du réseau à grande vitesse, ce que reconnait d'ailleurs la contribution (le trafic sur la LGV Nord est important, avec plus de 160 circulations de trains à grande vitesse par jour, en lien avec le développement des liaisons nationales et internationales).

Ce dont la commission d'enquête prend acte. La possibilité d'utiliser l'interconnexion avec la LGV Nord en Picardie avait déjà été étudiée avant le choix des 3 variantes présentées au cours des phases de concertation et n'avait pas été retenue..

7.1 Le tracé, le périmètre (T2.1) et les variantes (T2.2)

Ces 2 sous thèmes sont ici regroupés tant ils sont proches l'un de l'autre. Le tracé est contesté au titre de nombreux impacts négatifs qui sont repris et abordés dans le thème 3. L'analyse multicritères qui a conduit au tracé retenu laisse les valdoisiens perplexes quand ils ne sont pas en colère. Ils n'y voient aucun intérêt car le projet n'apporte aucun bénéfice en matière de

déplacements dans cette partie du département. Des alternatives sont proposées, dont le tracé Sud, des tracés passant par Gonesse, commune très accessible pour les Vémarois, une interconnexion de la LNRP avec la LGV Nord au sud de Louvres (18RVE). Le tracé Sud permettrait des arrêts supplémentaires dans les gares du Val d'Oise (Publi330). Un autre tracé aurait pu venir compenser la non réalisation du barreau de Gonesse et répondre à la problématique de transport de ce secteur. Certains usagers expriment également une préférence pour une TERGV Amiens-Paris Nord plutôt qu'Amiens-Roissy.

Réponse du M.O. :

Le projet apportera également des bénéfices pour le Nord-Est du Val d'Oise, avec les aménagements à Survilliers-Fosses permettant un accès au TER directement ou via des correspondances avec le RER D. Une part très significative (35%) des voyageurs du quotidien empruntant la liaison sur la section Survilliers-Roissy correspond à des trafics franciliens, ce qui confirme l'intérêt du projet également pour les déplacements locaux.

Concernant le choix du tracé ou des alternatives relatives au réseau ferroviaire, plusieurs aspects sont abordés ci-dessous :

1. Dans le cadre de l'élaboration du projet, la zone de passage Centre a été retenue au terme des échanges, concertations, études comparatives et analyses multicritères réalisées en étape 1 (2013) ; cette étape s'est déroulée sous l'égide de la garante désignée par la CNDP. Les conditions de comparaison entre zones de passage Centre et Sud sont présentées dans la Pièce F Volume 2, pages 308 à 311. Les deux objectifs principaux, déclinés ensuite en domaines, étaient de concevoir un projet de transport efficace et performant, et de concevoir un projet respectueux de son environnement. Les possibilités d'arrêts dans le Val d'Oise (Publi330) ont bien été examinées dans le cadre de cette comparaison.

La conclusion générale figure en page 310 de la Pièce F Volume 2 : *« Cette analyse multicritère a mis en évidence que, mise à part la question de la desserte de Louvres, rendue possible seulement par les zones de passage Sud-Nord et Sud-Sud, les zones de passage Centre-Nord et Centre-Sud apparaissent globalement nettement plus favorables que les deux autres pour les aspects suivants : fréquentation, exploitation ferroviaire, insertion environnementale et coûts (les tableaux portant sur la section de ligne nouvelle). »*

Le barreau de Gonesse a fait l'objet de phases d'études et de concertation mais a été abandonné par l'Etat en 2019 en l'absence de perspective de financement. Une ligne de BHNS (bus à haut niveau de service), la ligne 20, a été mise en service par Île-de-France Mobilités en 2016, et trois nouvelles liaisons par BHNS sont maintenant à l'étude pour améliorer les conditions de mobilité Ouest-Est, comme décidé lors de l'abandon de ce barreau.

Dans ce contexte, un complément aux études socio-économiques réalisées en étape 1 pour Roissy-Picardie a été mené sur la comparaison entre tracé Centre et tracé Sud, suite aux remarques de l'Ae-CGEDD et du SGPI dans leurs avis de 2020. Les résultats figurent en page 36 de la Pièce H ; ils montrent que les résultats sont plus favorables pour le projet présenté à l'enquête publique en termes de fréquentation et de bilan socio-économique, avec un trafic capté en Île-de-France plus important en volume (même si la part relative est inférieure).

2. Concernant une interconnexion avec la LGV Nord au sud de Louvres (observation 18RVE), les interventions lors de la phase de concertation 2019/2020 ont conduit à réexaminer les possibilités de raccordement plus ou moins direct entre la LGV Nord et la ligne classique Paris-Creil, de manière à permettre des mouvements Roissy-Creil ou Creil-Roissy : voir à ce sujet Pièce F Volume 2 Chapitre 5

Principales solutions de substitution examinées et justification du projet retenu, pages 320 à 322, dont un extrait figure ci-dessous :
« Comme le montre l'extrait de carte ci-dessous, la bifurcation de Gonesse (origine de la LGV Nord - cercle rouge) ne permet pas cette fonctionnalité, n'assurant que les mouvements depuis la gare du Nord vers Lille ou inversement.
Deux principes de raccordement « Nord » depuis la ligne Paris-Creil - ou « virgules » - sont repris ci-dessous et examinés dans la suite en fonction des coupures dans l'urbanisation du secteur, au Sud de Goussainville ou au Sud de Louvres (doubles flèches rouges), en alternative au barreau Roissy-Picardie (flèche bleue). »
Il est rappelé en conclusion de l'analyse que « *pour ces différentes raisons (raccordements sur la ligne Paris-Creil, impacts sur l'exploitation en section courante, caractéristiques du raccordement Sud du triangle de Vémars), la faisabilité d'un passage par la LGV Nord n'est pas avérée. Il convient de se reporter au processus d'élaboration du projet Roissy-Picardie, ayant conduit, avec l'étude comparative des options de passage (au stade du débat public), puis des zones de passage (en étape 1), à dégager progressivement le projet de moindre impact présenté à l'enquête publique.* »

3. La mise en place de liaisons de type RER entre la branche Nord du RER D et Roissy (avec réalisation d'un raccordement Sud) sur le barreau Roissy-Picardie ne peut s'inscrire dans le cadre du projet (cf. commentaires en page 185 de la Pièce D § 1.3.3, écartant la faisabilité d'une mixité TGV/TER/RER). Comme indiqué dans ce paragraphe, ce sont les aménagements en gare de Survilliers-Fosses et les correspondances dans cette gare avec le RER qui permettront d'apporter une amélioration aux conditions de mobilité dans le Nord-Est du Val d'Oise.

4. Concernant l'axe Paris-Amiens, il n'est pas envisagé d'aménagement de ligne nouvelle, hypothèse évoquée dans certaines contributions (sur la ligne existante, les enjeux majeurs concernent la qualité de service et les questions capacitaires, compte tenu de la diversité des trafics), ni de TERGV.
Ce terme (ou celui de SRGV) est utilisé pour les services régionaux réalisés sur lignes à grande vitesse ou par des trains aptes à la grande vitesse sur le réseau classique, comme c'est le cas par exemple entre Lille et Boulogne ; tel ne peut être le cas sur l'axe Paris-Amiens qui n'est pas dans la continuité du réseau LGV.

La commission d'enquête pense que les nouveaux services pourront bénéficier à une partie des valdoisiens. La gare de Survilliers-Fosses va devenir un espace majeur de correspondances. On ne peut reprocher au MO de présenter un tracé « de moindre impact » coût/environnement notamment lorsque la question a déjà fait débat au cours des phases de concertation. C'est l'Etat qui a pris la décision du retrait du barreau de Gonesse, pour des questions de financement. Cependant est-ce que le clivage de deux régions auquel aboutit le projet actuellement présenté n'aurait pas mérité de revenir sur ce tracé de moindre impact afin de pouvoir ajouter au moins une autre desserte sur le territoire francilien ? L'impact/acceptabilité « social(e) » du projet a-t-il bien été examiné dans la balance ?

La Société Grévin & Cie qui exploite le Parc Astérix situé à 10 km de la gare de Survilliers-Fosses, regrette que le tracé retenu n'ait pas tenu compte de la présence de cet acteur économique majeur sur le territoire et des flux de déplacements associés à son activité (2 325 000 visiteurs en 2019, 1000 collaborateurs au quotidien). Elle regrette de ne pas pouvoir bénéficier d'une desserte efficace à proximité par les transports en communs comme d'autres parcs d'attraction.

Plusieurs observations ont porté sur le doute quant à la capacité de la ligne Paris-Amiens, déjà ancienne et bien chargée, à recevoir les rames TER et TGV prévues par le projet. Une troisième voie entre Chantilly et Creil est jugée nécessaire dans ce contexte. Il en est de même de la solidité/résistance de certains ouvrages : les viaducs de Chantilly et de Laversine ont été cités à ce propos (26RCy).

Réponse du MO :

Concernant la situation du projet par rapport au parc Astérix, il convient de se référer aux options envisagées au stade du débat public : l'option Nord a été considérée comme la moins favorable et n'a pas été poursuivie ensuite. La proximité avec la gare de Survilliers-Fosses est cependant de nature à faciliter la desserte en transports en commun, comme le note d'ailleurs le gestionnaire du parc.

L'activité et l'importante fréquentation du parc d'attraction sont relevées dans la Pièce F Volume 2, § 4.4.6 *Tourisme et loisirs dans la zone d'influence du projet*, page 191. De même la Pièce H en page 55 mentionne les effets positifs pour le tourisme dans le Sud des Hauts-de-France.

Les principales caractéristiques de la ligne existante sont rappelées dans la Pièce D page 176 : *« La ligne est à 3 voies entre Orry-la-Ville et le nord de Chantilly-Gouvieux, la voie centrale « M » pouvant être circulée à 140 km/h, tout comme les voies locales plus au Sud, puis à 2 voies entre Chantilly et le viaduc de Laversine sur l'Oise, et enfin à nouveau à 3 voies jusqu'à Creil. »*

Le réseau existant fait l'objet d'une maintenance attentive ; les ouvrages cités (viaducs de Chantilly et de Laversine) sont considérés dans un état satisfaisant. Il fait l'objet d'importants programmes de rénovation et de modernisation, comme indiqué en Pièce D page 177.

On peut également se référer aux commentaires suivants (page 176) :

« En parallèle, l'amélioration de la qualité des services ferroviaires fait l'objet d'actions fortes du gestionnaire d'infrastructures (régularité) et de l'exploitant ferroviaire concernant la ligne Paris-Amiens : des actions sont prévues dans plusieurs domaines, avec notamment le renforcement du pilotage de la production à Paris Nord, une meilleure utilisation du matériel roulant, et son renouvellement en lien avec la Région Hauts-de-France.

Une importante opération de renouvellement du matériel roulant a été engagée dans le cadre du transfert des lignes de Trains d'Equilibre du Territoire (TET) de l'Etat vers la Région Hauts-de-France au 1er janvier 2019, accompagnée d'une dotation de l'Etat, puis de la politique mise en œuvre par la Région Hauts-de-France.

La modernisation de ce parc a débuté avec l'arrivée de 10 Régiolis version TET sur les relations Paris-Calais. La prochaine étape interviendra en 2022-2023 avec le remplacement de l'ensemble des trains Corail qui assurent les relations Paris-Amiens et Paris-Maubeuge/Cambrai par du matériel Regio 2N (292 M€ d'investissement).

En parallèle, dans le cadre de la politique des Hauts-de-France de renouvellement de son parc, le remplacement des voitures V2N qui assurent les relations Paris-Amiens et Paris-Saint-Quentin par du matériel Regio 2N est prévu à horizon 2023-2024 (environ 300 M€ d'investissement).

A cette échéance, l'ensemble du parc de matériel roulant circulant sur le versant Sud des Hauts-de-France sera homogène et de nouvelle génération (contribuant aussi à rendre plus faciles des aménagements horaires). »

Ce dont la commission prend acte. Le parc Asterix doit rechercher des solutions de rabattement attractives à partir de la gare de Survilliers-Fosses. La région HDF peut être un acteur économique efficace à cet égard. Les explications avancées par le MO sur la fiabilité/solidité, modernisation du réseau sur l'axe Paris-Amiens sont satisfaisantes.

7.2 Les autres projets (T2.3) et insertion du projet dans le réseau SNCF/IDF Mobilités (T2.4)

Ces deux sous thèmes sont ici couplés en raison de leur forte connexion. Les conditions de transport sur les RER B et D (pour les valdoisiens), ainsi que sur la desserte Amiens-Gare du Nord (pour les picards) sont décrites comme catastrophiques sur de nombreux points : vétusté, inconfort, retards systématiques, insécurité. Les usagers considèrent la remise à niveau de ces lignes comme prioritaires. Ces avis sont partagés par les collectivités territoriales qui voient dans le projet de LNRP une charge de travaux supplémentaires incompatible avec les efforts à faire pour les transports du quotidien. Selon la FNAUT (Publi1263), *les ressources à affecter au projet n'ont pas été prises en compte dans le bilan des garants de la concertation. Le phasage du projet est à revoir (priorité aux exigences de modernisation de l'existant) et les ressources humaines nécessaires au projet ne doivent pas être prises au détriment des projets lancés en Ile de France qui sont indispensables aux usagers franciliens et des Hauts de France. IdF Mobilités n'a jamais obtenu de réponse à ses demandes*.

La SNCF peut elle préciser si ce projet présente un impact sur la programmation et la réalisation des travaux nécessaires et programmés en Ile de France ?

Réponse du M.O. :

Les principaux enjeux d'interfaces pour la réalisation des travaux concernent la jonction avec la ligne Paris-Creil, avec les contraintes de gestion capacitaire (restrictions temporaires aux plans de transport lors de la mise en place des appareils de voie pour les nouveaux itinéraires, d'installations de signalisation…), ou les contraintes de programmation pour assurer la continuité entre itinéraires alternatifs pour le fret notamment.

Il convient de se référer par ailleurs aux réponses aux questions en introduction du point 2 (le montant des travaux réalisés dans la période actuelle sur le réseau francilien est de plus de 2 Md€/an, au bénéfice des transports quotidiens, avec la maintenance et la modernisation des lignes existantes ainsi que le développement de nouveaux projets).

Ce dont la commission prend acte. Une solution de mobilité par bus comme alternative au projet ne permet pas de répondre totalement aux objectifs de celui-ci.

La possibilité de lignes de bus (hybrides), plus nombreuses, moins onéreuses en terme d'infrastructures et d'impacts environnementaux est occasionnellement proposée comme alternative voir comme compensation pour les territoires du Val-d'Oise. Publi 617

Réponse du M.O. :

En l'absence de site propre alors que le réseau routier dans ce secteur est très fréquenté, une telle hypothèse serait moins efficace et ne permettrait pas de répondre aux objectifs. Elle n'offrirait pas les mêmes performances en interurbain ni les mêmes fonctionnalités (courte distance et longue distance ; pour celle-ci les liaisons directes par TGV depuis Amiens ou Creil ne seraient plus possibles).

La décongestion permise par le projet ferroviaire sera au bénéfice de transports de proximité (tels que ceux évoqués dans la contribution).

Ce dont la commission prend acte. La ligne sera effectivement plus efficace que des lignes de bus mais les services ferroviaires n'apportent pas le même service de proximité en termes de desserte.

Le projet implique des TGV par Amiens. Est-ce que les TGV utilisés seront pendulaires pour améliorer la vitesse sur les lignes existantes (200 km/h). Que va devenir la gare TGV Haute Picardie? Les amiénois se plaignent déjà du nombre d'arrêt limité dans cette gare.

Réponse du M.O. :

Sur des liaisons longues telles que Amiens-Lyon/Marseille, Amiens-Strasbourg, des solutions telles qu'un matériel pendulaire sur lignes classiques n'apparaissent pas pertinentes. Sauf à avoir une correspondance systématique à Roissy par exemple, il faudrait un matériel apte à circuler à grande vitesse sur LGV (à 300 ou 320 km/h), puis à pendeler sur ligne existante : un tel matériel commercial n'existe pas et il n'est pas envisagé de développement dans ce sens, les démonstrateurs réalisés dans les années 1990 n'ayant pas confirmé leur pertinence économique.

En dehors de ces considérations, une pendulation sur la ligne existante ne permettrait que des gains très limités. Sur le réseau ferroviaire français, l'exploitation autorise la circulation des trains avec des insuffisances de dévers importantes de sorte que le pendulaire apporte peu.

Concernant la gare TGV Haute-Picardie et malgré un effet report du fait de la réalisation de la liaison, cet équipement continuera à jouer un rôle important dans l'accès au réseau à grande vitesse pour ces territoires, et les dessertes par les TaGV d'Amiens, Creil et les TGV Haute-Picardie sont à considérer comme complémentaires, pour une offre ferroviaire globalement plus importante pour les territoires, comme indiqué en Pièce D page 172.

Ce dont la commission prend acte. Vue la forte attente de la gare TGV d'Amiens, la commission reste dubitative sur l'attractivité de la gare TGV Haute Picardie pour de nombreux usagers. Il ne fait nul doute qu'il y aura un impact sur cette dernière. Reste à savoir dans quelle mesure et si son maintien se justifiera ou non.

Est ce que les travaux prévus en gare de Survilliers intègrent ceux nécessaires au RER D réclamés depuis des années ?

Réponse du M.O. :

Les travaux de Roissy-Picardie, concernant les voies affectées au trafic interurbain (les plus à l'Est), sont compatibles avec des aménagements pour le RER D, disposant de voies dédiées à l'Ouest, mais ne les intègrent pas. Les décisions en la matière relèvent d'Île-de-France Mobilités (schéma directeur du RER D en cours d'étude).

La réalisation de la passerelle en gare, dans le cadre du projet Roissy-Picardie, permettra pour les usagers du RER D des correspondances avec les TER Roissy-Picardie.

Ce dont la commission prend acte.

N'est-il pas envisageable d'utiliser des wagons à étage, d'augmenter la fréquence des rames (aux heures de pointe en particulier) sur le réseau TER existant ?

Réponse du M.O :

Les services ferroviaires prévus pour les TER comportent un nombre de circulations accru en heure de pointe pour obtenir une fréquence à la demi-heure sur Roissy-Creil par exemple (selon les dispositions du protocole de 2017).

La Région Hauts-de-France a lancé par ailleurs un important programme de renouvellement du matériel roulant, avec la mise en place dans les prochaines années d'un parc de Regio 2N, à deux niveaux (qui circuleront sur le Y Picard et sur Roissy-Picardie, cf. réponse ci-dessus et Pièce D, page 176).

Ce dont la commission prend acte.

7.3 L'intermodalité et le stationnement aux abords des gares (T2.5)

Le stationnement voiture (et dans une moindre mesure vélo) est le point récurrent de ce sous thème. Certains parkings sont décrits comme chers et déjà saturés, voir amputés par les travaux d'aménagements en gare (e.g. Chantilly). Le public s'interroge sur le maintien de la gratuité de certains parkings et sur la possibilité d'arrêts supplémentaires aux gares disposant de vastes parkings.

L'intermodalité doit être favorisée par la réalisation de passerelles et/ou de souterrains pour faciliter accessibilité aux piétons, cyclistes ainsi qu'aux PMR.

Réponse du M.O. :

Les aménagements correspondants relèvent d'autres politiques publiques et d'autres compétences, comme évoqué au point 1. L'objectif de renforcer l'intermodalité, en tenant compte des enjeux d'accessibilité, est largement partagé ; le maître d'ouvrage de l'infrastructure ferroviaire ne peut cependant se prononcer sur les questions relevant des équipements visant à renforcer l'intermodalité (cf. questions ci-dessous concernant des demandes d'arrêts supplémentaires).

Ce dont la commission prend acte. La question du stationnement est récurrente et devra faire l'objet d'une approche globale de tous les sites concernés pour renforcer l'intermodalité. La commission ne peut qu'encourager les collectivités territoriales à se saisir de ce sujet primordial

Des navettes sont elles prévues sur la plateforme de CDG pour faciliter les derniers kilomètres entre la gare et les entreprises de la plateforme aéroportuaire ?

Réponse du M.O. :

La mise en place de navettes spécifiques n'est pas prévue dans le cadre du projet. Roissy-Picardie est un projet de maillage via le réseau ferroviaire, les TER desservant alors la gare de Roissy TGV (avec aménagements d'une voie à quai pour leur accueil). La redistribution intervient ensuite via les moyens de desserte finale existants sur la plateforme aéroportuaire, décrits dans la Pièce F Volume 2 pages 205 et s, ainsi que dans la Pièce H pages 26/27 (et pris en compte dans les études de trafic).

Comme indiqué dans le dossier de concertation de novembre 2019 (page 51), *« L'arrivée en gare CDG 2TGV est pertinente y compris pour les déplacements domicile-travail du fait des connexions possibles avec les autres réseaux de transports présents à cet endroit (…).*

D'une manière générale, le Grand Roissy est caractérisé par une dispersion des emplois sur un large territoire et il ne peut exister un point idéal pour l'accès en transport en commun, mais il existe plusieurs sites multimodaux stratégiques ; le secteur de la gare Roissy TGV en est un. »

Dans le modèle de trafic courte distance (cf. présentation des modèles en Pièce H pages 42/43), la plateforme de CDG a été découpée en six zones de trafic afin de bien représenter la distribution géographique des déplacements. Pour les services de transport (RER, CDG VAL, lignes de bus…), les temps de parcours sur ces liaisons ont été reportés dans le modèle de trafic.

Ce dont la commission prend acte. Le M.O. est conscient de l'importance de la prise en charge des déplacements de courte distance à la gare TGV pour mener les salariés jusqu'aux diverses zones d'activités. Des moyens existent pour atteindre « le dernier km », mais seront-ils suffisants et suffisamment attractifs pour dissuader les travailleurs d'utiliser la voiture ? C'est un point essentiel à ne pas négliger pour encourager et faciliter le report modal.

Beaucoup de salariés de la plateforme travaillent en horaires décalés. Les horaires de la LNRP doivent être adaptés à ce besoin. Ceci ne semble pas être le cas dans le projet proposé avec une amplitude horaire de 6h à 23 h.

Réponse du M.O. :

Les protocoles de 2017 prévoient déjà des services assurés sur une large plage horaire (6h-23h).

Comme précisé en page 37 de la Pièce H, le maître d'ouvrage *« a rappelé dans son compte-rendu de la concertation (consultable sur le site internet du projet) que les accords intervenus en 2017 donnent un cadre prévisionnel pour les services ferroviaires, cadre qui sera à préciser dans les étapes ultérieures du projet par l'autorité organisatrice des mobilités compétente (…).*

De son côté, dans sa réponse du 13 mai 2020 à la CNDP, la Région Hauts-de-France, autorité organisatrice, a indiqué être engagée dans l'étude des schémas de desserte et les plages horaires des circulations à un stade amont dès à présent. Dès que le calendrier de mise en service de la nouvelle ligne sera suffisamment précisé, la Région s'inscrira dans la procédure de programmation des trains et la réservation des sillons correspondants incluant notamment les comités de dessertes locaux institués par la loi Pacte Ferroviaire pour présenter les projets ».

A titre de test au stade de l'enquête publique - portant sur l'infrastructure, l'impact d'un élargissement de la plage a été examiné et l'impact sur le bilan socio-économique a été mesuré (§ 3.2.3.1 en page 62) : une extension de service telle que simulée diminue légèrement la VAN du projet.

Ce dont la commission prend acte..

La société Grévin et Cie attire l'attention sur les capacités d'accueil des parkings relais de Survilliers-Fosses (incorrectement dimensionnés). Elle souhaite être assurée que tous les TER et TGV marqueront bien un arrêt dans cette gare de rabattement selon une fréquence permettant aux salariés du parc Astérix de faire usage de cette nouvelle possibilité de transports en communs.

Réponse du M.O. :

Il est prévu que les TER Roissy-Picardie s'arrêtent en gare de Survilliers-Fosses, mais pas les TGV ne desservant que Creil et Amiens (selon protocoles de 2017).

Concernant la capacité des parkings, il convient de se reporter aux réponses ci-dessus.

Ce dont la commission prend acte.

Il pourrait être intéressant de réfléchir à des aménagements cyclables le long de la ligne, ce qui permettrait une alternative de mobilité écologique pour les communes traversées par la ligne. Ainsi, les habitants pourraient rejoindre la zone aéroportuaire de Roissy même si leurs communes ne sont pas desservies directement par cette ligne (Publi1143), ou se rendre à une gare de proximité (exemple Villeron à Louvres ; PetVil).

Réponse du M.O. :

De tels aménagements ne relèvent pas du projet.

Certaines contributions relèvent d'une manière générale l'intérêt de pistes cyclables pour les déplacements de proximité.

Par exemple l'ACNUSA, favorable au projet Roissy-Picardie et à son interconnexion avec le RER D en gare de Survilliers (Publi1357), invite également à réaliser les liaisons vertes et les cheminements nécessaires entre l'aéroport et les communes riveraines.

Il appartiendra aux gestionnaires de réseaux d'examiner si une solution de proximité ou de jumelage peut être souhaitable (en termes de fonctionnalités, projet technique…), étant observé que le tracé ferroviaire est éloigné des secteurs urbanisés et que ceci ne pourrait porter que sur une partie du linéaire (compte tenu de l'importance des ouvrages ferroviaires aux deux extrémités du projet, ce que relève d'ailleurs la contribution 1143 dans sa conclusion).

Ce dont la commission prend acte.

Aéroports de Paris (ADP) demande (Publi282) que soient vérifiées les modalités d'accès à la gare TGV2 de CDG, avant le lancement des travaux. Elle souhaite que soit créé un groupe de travail compétent, comprenant des élus locaux, et tous les acteurs concernés par le projet, pour définir les besoins à court et moyen termes compte tenu du Covid 19, autour de l'aéroport.

Réponse du M.O :

Il est rappelé dans la Pièce D page 211 que *« le Groupe ADP (Aéroports de Paris), gestionnaire de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, est propriétaire de l'ouvrage. Une convention de domanialité établie à sa mise en service définit les volumes qui, au sein du module d'échange, sont affectés à la SNCF pour un usage ferroviaire ».*

La mise au point des aménagements en gare de Roissy TGV, relevant pour partie de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares et Connexions et pour partie de celle de SNCF Réseau, sera poursuivie en liaison étroite avec ADP.

Ils s'associeront aux démarches permettant de parvenir à une vision partagée du potentiel d'évolution de la gare CDG2, ainsi à une vision partagée des besoins de transport vers la plateforme.

Ce dont la commission prend acte.

3- L'impact environnemental (T3)

L'impact environnemental est souvent cité en faveur du projet pour la promotion du report modal automobile vers le ferroviaire, ce qui contribue entre autres à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au désengorgement des axes routiers. Ce report théorique ne peut se confirmer que par un changement des habitudes des usagers, lui même encouragé par un projet global favorisant les déplacements plurimodaux, de leur domicile jusqu'à leur lieu de travail avec des horaires adaptés. Ainsi les problématiques de stationnement et des derniers kilomètres sont déterminants. Ce report théorique dépend donc de nombreux paramètres abordés au travers de plusieurs thèmes (T2.4, T2.5, T8). Sans cette approche holistique du projet, ne faut il pas craindre que le report modal soit marginal et ne concerne que les populations à proximité immédiate des gares ?

Existe-t-il des études ou des sondages qui démontrent que les personnes utilisant aujourd'hui leur voiture pour se rendre sur la plateforme de Roissy se rabattront sur la LNRP ?

Conclure, sans preuve, que les usagers potentiels deviendront utilisateurs de la LNRP n'est-il pas utopique ? Surtout que les temps d'approche aux gares desservies et les temps de liaison gare TGV2 CDG / emploi ne sont pas pris en compte.

Réponse du M.O. :

La méthodologie des études de trafic est exposée dans la Pièce H, qui rappelle le cadre dans lequel les prévisions de trafics (et bilan socio-économique en découlant) sont établis.

Il est ainsi précisé en page 8 de la Pièce H que « *Le cadre général d'évaluation des projets de transport en application des articles L.1511-2 à L.1511-6 est fixé par l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014.*
La note technique de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) en date du 27 juin 2014, mise à jour en août 2019, présente les éléments de méthode à appliquer pour mener cette évaluation. Elle est complétée par une série de fiches-outils mises à jour en mai 2019.
Ces fiches-outils définissent les hypothèses relatives au cadrage macro-économique à retenir pour l'évaluation.
Pour le ferroviaire, SNCF Réseau applique son référentiel pour le calcul socio-économique, régulièrement mis à jour (pour le projet, application de la version de décembre 2019), qui apporte des compléments et précisions ».

Les pages 41 et suivantes indiquent que :
« La méthode de prévision de trafic de voyageurs retenue pour les études repose sur le développement de modèles de trafic spécifiques. Approche classique pour l'évaluation des projets d'infrastructures, cette méthode reproduit et projette le marché du transport ferroviaire en plusieurs étapes :

- *un calage sur la situation actuelle, ici 2017, du transport tous modes (routier-aérien-ferroviaire) ;*
- *la prévision de l'évolution de ce marché dans les années futures (situation dite « fil de l'eau »), puis intégrant l'impact des projets de transports prévus à l'horizon de référence (projets mentionnés au chapitre précédent) ;*
- *l'évaluation de l'impact d'une modification de l'offre en option de projet (avec mise en service de la liaison Roissy-Picardie). »*

Deux modèles multimodaux dits à quatre étapes (génération, distribution, choix modal et affectation) sont utilisés de manière combinée : un modèle Courte distance et un modèle Longue distance pour considérer les deux types de déplacements, les déplacements entre la Picardie et l'Île-de-France (dits de « courte distance »), d'une part, et les déplacements entre la Picardie et le reste de la France (dits de « longue distance ») d'autre part.
Ces modèles, existants et éprouvés dans de nombreuses études, ont été adaptés aux besoins spécifiques de l'étude de trafic du projet Roissy-Picardie. Pour la courte distance, les déplacements par les différents modes de transport sont modélisés par un modèle dérivé de MODUS, le modèle développé par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA) pour les déplacements en Île-de-France (ce modèle a été étendu à la Picardie). Pour la longue distance, les déplacements par les différents modes sont modélisés à l'aide du Modèle National Voyageur (MNV) développé par SNCF Réseau et utilisé pour de nombreux projets ferroviaires.
D'une manière générale, la première étape consiste, à partir des données socioéconomiques prospectives des territoires en jeu (population, emploi, activité économique…), à estimer la demande de déplacement tous modes aux horizons futurs.
La seconde étape répartit la demande de déplacement entre les modes de transports disponibles.
L'estimation du report modal liée au projet est calculée par un modèle (dit « modèle de choix modal ») qui constitue une composante de chacun des deux modèles de trafic. Dans ce modèle de choix modal sont introduits les temps et les coûts de déplacement de toutes les zones i vers toutes les zones j (voir description des zonages dans la Pièce H page 43).

Dans le modèle courte distance, les temps et les coûts pris en compte (pour aller d'une zone i à une zone j) sont les suivants :

- pour la route : temps de parcours routier, coût du carburant, coût d'entretien et de dépréciation du véhicule et péage ;
- pour le train : temps de parcours en train, temps d'accès à la gare et temps entre la gare d'arrivée et la destination finale, fréquence du train, nombre de correspondances, temps de marche et d'attente en correspondance, coût du déplacement.

Les temps nécessaires pour réaliser les « derniers kilomètres », avant la gare de départ et après la gare d'arrivée, sont donc bien pris en compte, et en particulier les temps de liaison entre Roissy TGV et les zones d'emploi de la plate-forme aéroportuaire.
Les dernières étapes de modélisation portent sur la performance et les capacités des différents réseaux de transport, puis sur la répartition des trafics.

Le calage des modèles permet également leur bon calibrage. Pour la dernière actualisation des études du projet préalablement à l'enquête publique, l'année de base est l'année 2017 : la situation modélisée est comparée avec les données de trafic disponibles, pour s'assurer de la qualité du calibrage.
Pour la courte distance, les données relatives à la demande de déplacements proviennent des dernières bases de données disponibles de l'INSEE (recensement de 2015). Ces données reprennent le nombre d'actifs selon leur commune de résidence et la commune du lieu de travail ainsi que le nombre d'étudiants selon leur commune de résidence et la commune du lieu d'étude. Pour les déplacements domicile-travail, la base de données donne aussi le mode de transport utilisé (voiture ou transports en commun).

Pour la longue distance, le Modèle National Voyageur de SNCF Réseau, construit originellement sur base de nombreuses enquêtes (du type « préférences déclarées »), est régulièrement mis à jour en fonction des observations pour les déplacements interdépartementaux. Pour les besoins de l'étude de trafic du projet Roissy-Picardie, une enquête spécifique a en outre été réalisée auprès des usagers ferroviaires de la zone d'étude, concernant les critères de choix entre les différentes gares possibles - Paris Nord, CDG TGV, Haute-Picardie TGV (enquête du type « préférences déclarées » réalisées au début de l'étude).

La présentation des résultats est enfin complétée par des tests de sensibilité tels que réalisés classiquement, ainsi que par des analyses de risques (dans le cas présent, centrées sur le scénario Covid) afin de présenter in fine les prévisions les plus réalistes possibles.

Ce processus, selon des méthodologies éprouvées, s'inscrivant dans des instructions ministérielles et bénéficiant des retours d'expérience de nombreux projets, est ainsi mené de manière à assurer la bonne représentativité des prévisions.
Conformément au cadre règlementaire, l'évaluation socio-économique a été soumise au SGPI qui a émis un avis favorable (dans les conditions évoquées au point 4.1) après contre-expertise indépendante.

La question portait sur des enquêtes de terrain. La commission d'enquête considère que la réponse du M.O. n'est pas complètement satisfaisante. Le M.O. précise que ses prévisions sont basées sur de la modélisation. La commission d'enquête n'est pas experte en modélisation et n'est pas compétente pour juger de l'adéquation des modélisations utilisées avec le contexte de la LNRP. Il n'en demeure pas moins que tout modèle mérite d'être confronté à des données réelles pour juger de sa

pertinence et de sa précision. La commission ne peu pas juger si les retours d'expérience d'autres projets permettant de conforter la modélisation sont comparables à celui de la LNRP. La commission aurait aimé voir des tableaux avec des temps/distances de l'avant/après favorables ou défavorables au transfert modal voiture -trains.

7.4 Les nuisances sonores : en phase chantier (T3.1) et en phase exploitation (T3.2)

Les nuisances en phase chantier sont très peu abordées. Des impacts sont ils possibles sur les trafics ferroviaire et routier existants ? Le phasage des travaux intègre t'il une optimisation de la réduction des impacts ?

Réponse du M.O. :

Les effets et mesures en phase chantier sont présentés dans la Pièce F Volume 3, pages 145 et s.

Si le principe général de la phase chantier est déjà pressenti, il est trop tôt à ce stade pour détailler les mesures qui seront mises en place pour en limiter les nuisances sonores. Les différents matériels bruyants pouvant être utilisés (engins de levage, groupes électrogènes, moto compresseurs, foreuses, centrales à béton, …), les répercussions sur le réseau routier local, ne sont pas encore précisément définis à ce stade.

Lorsque les entreprises travaux auront été retenues et les méthodologies stabilisées, le maître d'ouvrage établira, en application des articles L.571-9 et R.571-44 à R.571-52 du Code de l'environnement, des dossiers « bruit de chantier », qui seront transmis au Préfet et aux Maires des communes concernées avant le démarrage des travaux. Ces dossiers comprendront la description du chantier, le planning de réalisation et son phasage, les matériels et engins employés, l'évaluation des niveaux sonores émis, les mesures de réduction des nuisances sonores, les moyens et dispositifs de contrôle, les moyens de sensibilisation du personnel et les moyens d'information des tiers.

Ce dont la commission prend acte.

Les nuisances sonores en phase exploitation sont un point de crispation légitime pour les populations locales où le nouveau barreau vient s'ajouter à des infrastructures déjà fortement génératrices de bruit important (A1, LGV Nord, aéroport CDG). Cette crainte des nuisances sonores est également exprimée par des habitants de Communes des Hauts de France habitant soit près des gares, soit près des voies ferrées (i.e. La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville, Chantilly).

Quelles mesures seraient envisageables pour réduire les nuisances sonores le long du nouveau barreau et des autres communes impactées pour rendre le projet plus acceptable par les populations ?

Réponse du M.O. :

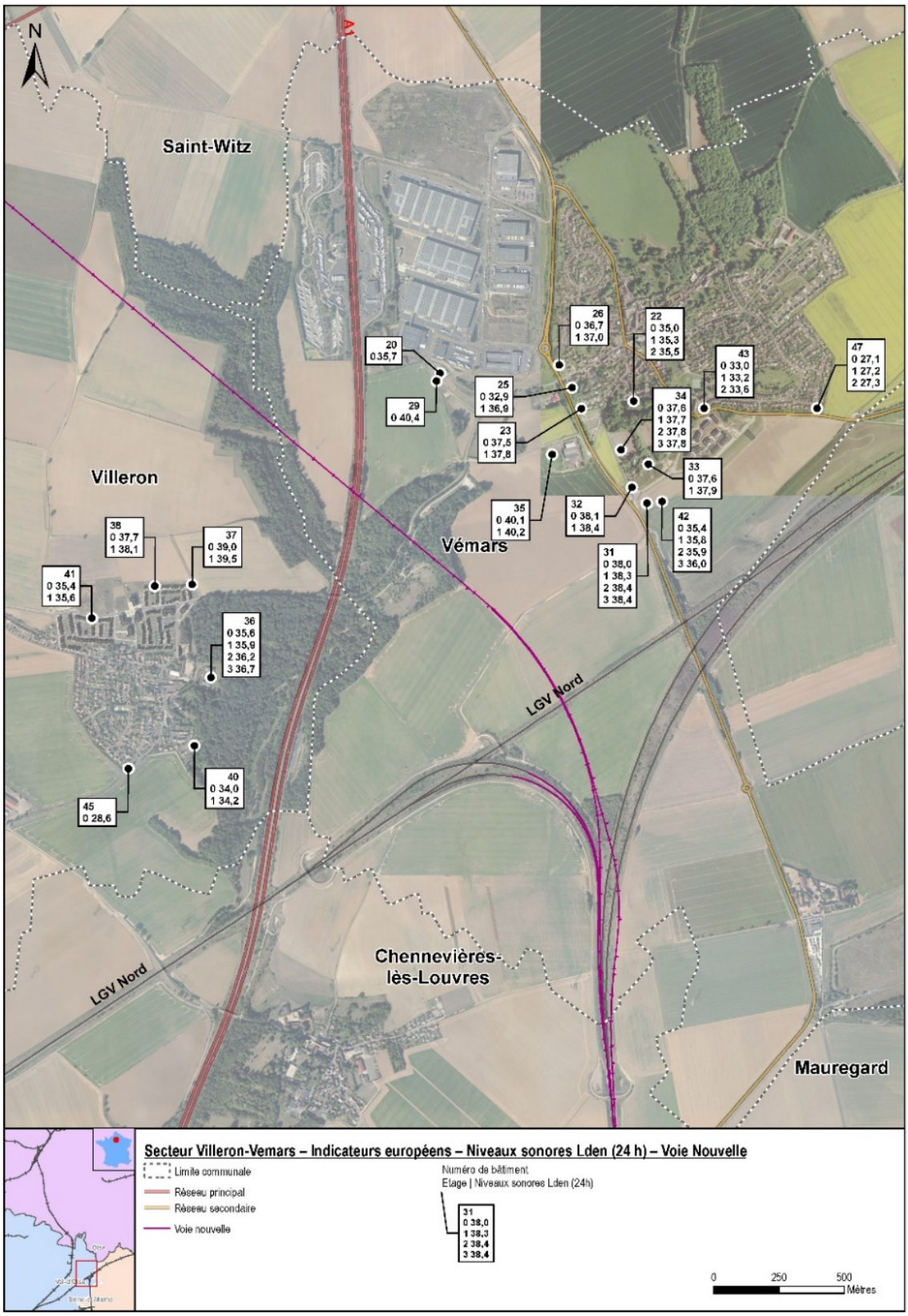
La réponse ci-dessous porte sur le barreau ; cf. réponses aux questions ci-après concernant la ligne existante.

L'impact acoustique de la section de ligne nouvelle sera faible : les niveaux sonores calculés sont largement en dessous des seuils réglementaires, comme le montrent les éléments présentés en Pièce F Volume 3 pages 78 et s.

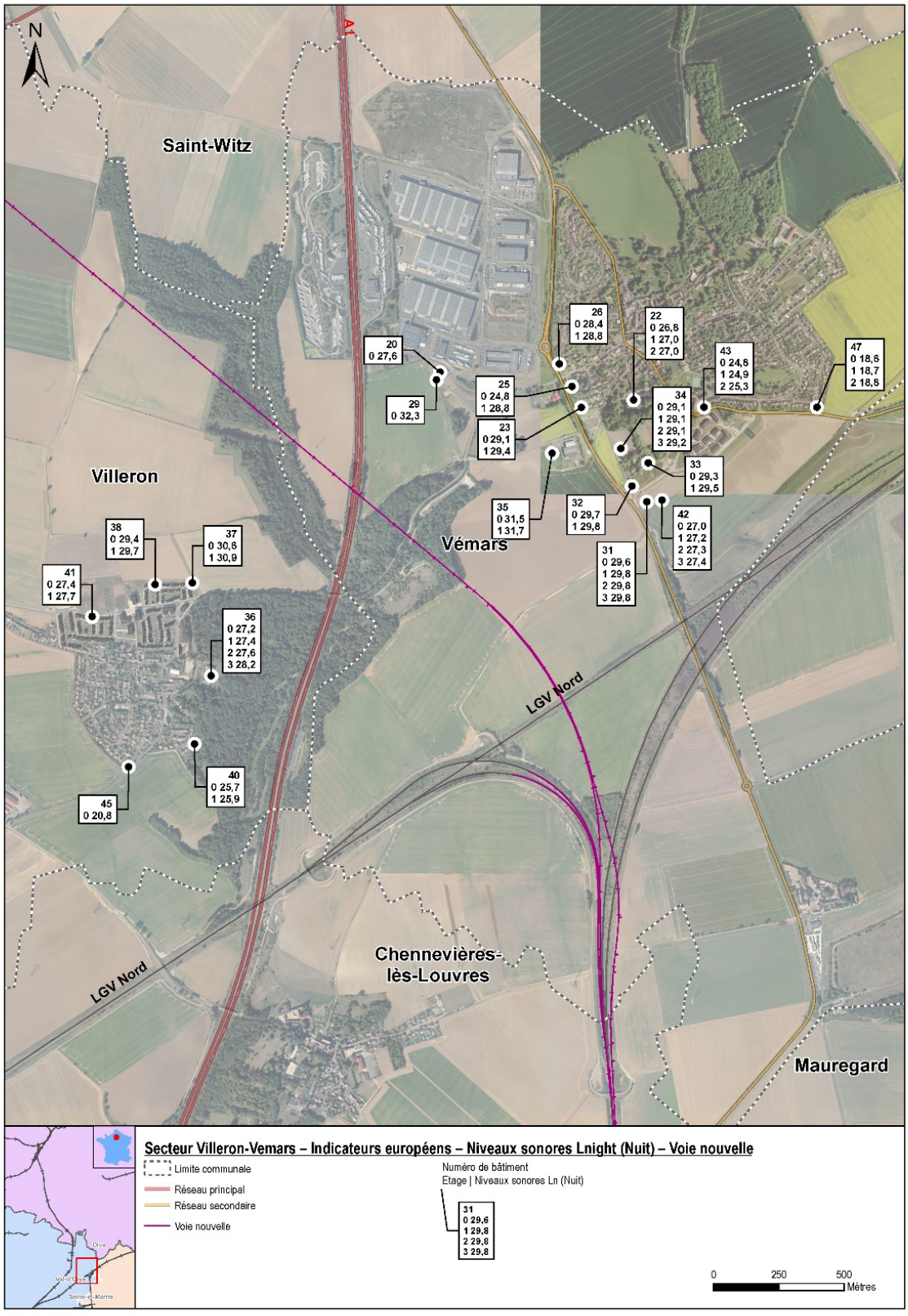
A titre indicatif (et suite à des observations présentées dans le cadre de l'enquête), la comparaison est faite également ci-dessous avec les niveaux recommandés par l'OMS dans son rapport d'octobre 2018 : les niveaux sonores liés au projet sont nettement en dessous de ces seuils, étant rappelé qu'il

ne s'agit que de recommandations (niveaux vers lesquels il faudrait tendre à très long terme) et non de seuils réglementaires à respecter. Les objectifs fixés sont nettement plus bas que les seuils retenus par la réglementation française, que SNCF Réseau doit appliquer.
Les seuils sont de 54 dB Lden et de 44 dB Lnight (désigné aussi Ln) ; ces indicateurs sont ceux définis au niveau européen, différents de ceux à appliquer pour les projets en application de la règlementation nationale, qui sont les indicateurs LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h).
Le Lden est un indicateur énergétique « moyen » calculé sur une journée entière (24 heures) qu'il divise en trois périodes : jour (6h-18h), soir (18h-22h) et nuit (22h-6h), en appliquant des « pénalités » de 5 dB(A) pour la soirée et 10 dB(A) pour la nuit afin de tenir compte du fait que le bruit en soirée et durant la nuit est ressenti comme plus gênant.
Les cartes à étiquettes sur les récepteurs considérés dans les études acoustiques à Vémars et Villeron sont présentées ci-dessous avec ces indicateurs Lden et Ln.
Par construction, les valeurs en Ln (période nocturne 22h-6h) sont inférieures de 3 dB(A) aux valeurs de l'indicateur LAeq (22h-6h) - figurant en Carte 15 de la Pièce F Volume 3, page 78.

Pour l'indicateur Lden, les niveaux sonores calculés en façade des bâtis les plus exposés à Villeron sont compris entre 35.4 et 39.5 dB(A). A Vémars, ils sont compris entre 35.4 et 40.4 dB(A). Pour la crèche, la valeur est de 40.4 dB(A).



Pour l'indicateur Ln, les niveaux sonores calculés en façade des bâtis les plus exposés à Villeron sont compris entre 27.4 et 30.9 dB(A). A Vémars, ils sont compris entre 27.0 et 32.3 dB(A). Pour la crèche, la valeur est de 32.3 dB(A).



Par ailleurs, comme indiqué dans la Pièce F Volume 2 page 215 (ambiance sonore), si les différents bruits provenant des sources en présence s'additionnent d'un point de vue énergétique, il faut noter que si une source génère un niveau inférieur de 10 dB(A) ou plus à une autre, elle sera masquée par la(les) source(s) plus bruyante(s). En l'occurrence, au niveau des habitations au droit du barreau créé

(situé à une distance d'au moins 600 m des bâtis les plus proches, et à plus de 500 m pour la crèche de Vémars), le bruit des trains empruntant le barreau n'émergera pas des autres bruits actuels (cf. Pièce F Volume 3, cartes page 80).

Ce dont la commission prend acte.

Si les modélisations sont correctes, le niveau de bruit maximum pour les habitations les plus proches de la LNRP est effectivement bien inférieur (39,6 dBA) à la norme (63 dBA). Il n'en reste pas moins que c'est plus que ce qui est enregistré aujourd'hui : + 2 à + 5 dBA (page 80 pièce F), la hausse de + 5 étant supérieure au seuil de 2 dBA réglementaire. Le MO ne propose pas de solution alors que le tableau 75 (F – page 215) précise « *qu'une augmentation du niveau sonore de + 5 dBA revient à multiplier le niveau sonore par 3 ; ce qui est ressenti comme une aggravation par l'être humain* ».

L'Autorité environnementale insiste sur ce point : une demande de précision de la variation de bruit (multi-exposition) en période diurne et nocturne est souhaitable sur les zones où l'augmentation de bruit sera > + 2 dBA (norme d'acceptabilité).

Réponse du M.O. :

Les modélisations sont faites par des bureaux d'études spécialisés dans le respect des méthodologies normées (cf. à ce sujet Pièce F Volume 3 chapitre 6 *Analyse des incidences notables sur l'environnement et la santé et mesures associées*, pages 73 et s, et chapitre 11 *Méthodologies employées*, pages 260 et s).

Les études retiennent des hypothèses tendant à maximiser les niveaux sonores calculés pour mieux protéger les riverains le cas échéant. Le maître d'ouvrage a en effet une obligation de résultat et se doit d'être en pleine conformité avec la réglementation.

Les dispositions sont différentes selon qu'il s'agit d'un secteur de ligne nouvelle, d'un secteur de modification significative de l'infrastructure de voies ou d'un secteur sans modification, hors du périmètre des travaux (les deux dernières catégories concernant le réseau existant).

Pour la création d'une ligne nouvelle, la situation actuelle est prise en compte pour définir le seuil à respecter en fonction de la zone d'ambiance sonore préexistante (modérée ou non).

Comme indiqué dans le chapitre 6 de la Pièce F, ainsi que dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae-CGEDD (Pièce B page 54), « *les niveaux de bruit à respecter par la création d'une infrastructure ferroviaire sont de 63 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit pour des logements en zone d'ambiance préalable modérée. Le tronçon de ligne nouvelle génère des niveaux de bruit inférieurs à ces seuils.* »

L'Ae-CGEDD recommande de présenter, à titre d'information, les niveaux sonores en situation de multi exposition sans que cela n'ait de conséquence sur les éventuelles protections à mettre en œuvre.

Ces éléments sont présentés dans l'étude d'impact, ainsi que les calculs effectués pour des indicateurs évènementiels, et il apparait que :

- en multi-exposition, les cartes des isophones pour les indicateurs énergétiques réglementaires (LAeq 6h-22h et 22h-6h) avec les hypothèses de trafic futur, sont semblables à celles des niveaux sans le projet (comparaison entre les cartes Volume 3 page 80 et Volume 2 page 222) : l'A1 est la principale source sonore, la voie ferrée Paris-Creil, la LGV Nord et la RD317 sont également bruyantes, dans une moindre mesure que l'A1. En comparaison, la ligne nouvelle est très peu bruyante, et ne change pas l'ambiance sonore existante ;
- les modélisations utilisant un indicateur événementiel, réalisées à titre indicatif pour la circulation d'un TGV ou d'un TER, mettent en évidence des niveaux relativement faibles lors des passages (LAmax de l'ordre de 60 dB(A) en façade des habitations, cf. Pièce F Volume 3 page 94 et s). Ces valeurs correspondent au niveau sonore d'une conversation courante qui

ne serait donc pas perturbée par le bruit pendant le passage des circulations, et seraient encore moins élevées à l'intérieur, même fenêtres ouvertes. Le bruit des trains empruntant le barreau n'émergera pas des autres bruits actuels.

Pour les secteurs hors barreau, des mesures de protections ont été déterminées là où la réglementation l'exige :

- au droit du raccordement avec les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, des mesures de protection sont à prendre et le mémoire en réponse à l'Ae-CGEDD (Pièce B pages 54 et s) détaille les raisons conduisant au choix de protections de façade (aspects économiques, efficacité). A cette occasion et suite aux remarques de l'Ae-CGEDD, le traitement d'un bâtiment supplémentaire a été ajouté ;
- pour les autres secteurs, il n'y a pas de mesure à prendre sauf le traitement du pont noir bruit (PNB) à Orry-la-Ville (voir point ci-dessous).

La commission prend acte que le M.O. est certain que l'impact du bruit sera faible avec des seuils réglementaires le long de la ligne nouvelle. C'est effectivement ce que suggèrent les modélisations présentes dans le dossier d'enquête. Pour les secteurs hors barreau des mesures de protection ont été déterminées avec des aménagements en gare de Survilliers-Fosses avec des protections de façade. Après les remarques de l'Ae un bâtiment a été ajouté. Un point noir est traité à Orry-la-Ville. Au total la question de la nuisance du bruit semble bien traitée et ne représente pas un handicap pour le projet. Les populations locales malgré cela restent sceptiques sur ce sujet.

Les nuisances sonores sont considérées comme sous estimées, en particulier les nuisances nocturnes potentielles liées au projet Euro CAREX (projet européen *de réseau de fret express ferroviaire, visant à utiliser les lignes à grande vitesse existantes pendant les heures creuses du trafic voyageur par des rames adaptées au transport de colis)* qui utiliserait les infrastructures la nuit. La SNCF prévoit-elle d'utiliser le nouveau barreau pour le projet Euro Carex et est il possible d'avoir une idée des flux potentiels ? Les trains de fret émettent ils plus de bruit que les trains de passagers ?

Réponse du M.O. :

Euro Carex est encore au stade de projet ; s'il se confirme, il concernera un trafic sur le réseau LGV, notamment la LGV Nord et l'interconnexion mais pas sur le barreau. Il s'agit en effet d'un projet de plateforme permettant des trafics de marchandises entre grandes plateformes aéroportuaires du Nord-Ouest de l'Europe, par trains à grande vitesse (de mêmes caractéristiques que des trains de passagers du point de vue acoustique). Le site envisagé est en bordure de la LGV Nord, avec raccordement sur celle-ci. Les trafics se feraient alors (en partie de nuit) sur la LGV pour rejoindre d'autres plateformes embranchées ; aucune circulation n'est prévue sur le barreau.

Le moment venu, ce projet, indépendant de Roissy-Picardie compte tenu des éléments ci-dessus, devra étudier l'impact sonore lié à ces circulations et déterminer, le cas échéant, les protections acoustiques nécessaires.

La commission prend acte que le projet CAREX n'empruntera pas le nouveau barreau LNRP.

A La Chapelle-en-Serval, dans le virage entre Fosses et Orry-la-ville, les frottements sur la voie ferrée sont élevés et le bruit des trains est d'autant plus fort que les trains passent vite ou qu'ils sont lourds (trains de marchandises, corails, TGV). La SNCF pourrait-elle prévoir des aménagements permettant de réduire les nuisances sonores dans ce virage qui se répercutent sur toute la commune de La Chapelle-en-Serval ? Les rails seront-ils soudés ?

Réponse du M.O. :
Ce secteur se situe en dehors du périmètre du projet (seule la réalisation d'une section de séparation électrique étant prévue plus au Nord, sur une plateforme existante à l'Ouest des voies).
L'observation recueillie lors de l'enquête fera l'objet d'un examen. A titre d'information les voies sont déjà en longs rails soudés (LRS) dans ce secteur. Un renouvellement voie et ballast (RVB) est prévu en 2022 sur une des voies (avec remplacement des traverses bois par des traverses béton, ce qui devrait générer une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A) pour les circulations sur la voie concernée). Le renouvellement du matériel roulant en cours (cf. réponse à une question sous 2.1) amènera également une contribution positive.
La commission prend acte que l'observation recueillie fera l'objet d'un examen. Il est difficile d'admettre que ce secteur est en dehors du périmètre projet puisque c'est sur ce linéaire que l'augmentation du trafic se fera incluant des TGV (dont on nous a dit que ces derniers étaient plus bruyants que les TER, il est vrai que ceux-ci sont « bridés » à 160km/h….) La question du Public est donc légitime. Le projet ne pourra qu'accentuer les phénomènes acoustiques ressentis.

Un dispositif anti-bruit est prévu par le MO concernant un pavillon à Orry-la-Ville, riverain de la ligne (« point noir »). Mr et Mme MACHY (13 rue Henri Delaunay à Orry) demandent au MO le même traitement pour leur pavillon, qui, sur la photo aérienne semble aussi proche de la ligne que celui auquel le MO a accordé ce dispositif (6ROlV).
Réponse du MO :
Pour le projet Roissy-Picardie, les règles applicables et les résultats des études sur les différents secteurs sont présentés dans la Pièce F Volume 3 § 6.2.3.9 (page 94 pour Orry-la-Ville).
Il est effectivement prévu de traiter l'habitation identifiée dans le cadre des études comme étant un Point Noir Bruit (PNB) existant, et ce en isolation de façade.
L'habitation signalée plus au Sud et la maison voisine, avec une topographie légèrement différente et des bâtiments un peu plus en retrait par rapport aux voies, ce qui conduit aux écarts de niveaux sonores calculés, n'entrent pas dans la catégorie des PNB (cf. Pièce F Volume 3 page 86, récepteurs 2 et 16, à comparer au récepteur 12 correspondant au PNB prévu d'être traité). Le projet ne génère pas de modification significative au sens de la règlementation. Il n'est donc pas prévu de mesure de protection, conformément aux règles en la matière.
Une vérification des niveaux sonores en façade de ces bâtiments pourra être réalisée dans le cadre des prochaines étapes d'étude du projet.
Ce dont la commission prend acte. Cette décision est fondée sur des différences de topographie et des des niveaux sonores calculés. Des mesures In situ sont nécessaires pour consolider ou non les calculs effectués. La vérification proposée est pertinente.

L'étude d'impact des nuisances sonores pourrait elle être complétée d'une étude des bruits hertziens et solidiens ?
Réponse du M.O. :
Le système de télécommunications GSM-R (équivalent de la téléphonie mobile pour le ferroviaire) est utilisé sur l'ensemble du réseau national. Comme indiqué en page 99 de la Pièce F Volume 3 § 6.2.3.10 (point *b) Effets et mesures concernant l'électromagnétisme*), il est prévu de s'appuyer sur le réseau déployé sur les lignes existantes encadrantes, à adapter pour assurer la couverture de la ligne. Le cas échéant, une nouvelle antenne sera implantée (incidence limitée aux abords immédiats,

comme en matière de téléphonie mobile). Ce point sera à déterminer dans le cadre des études détaillées.

Les bruits solidiens proviennent des vibrations transmises par une infrastructure qui peuvent mettre en vibration la structure des bâtiments, les murs rayonnant alors un bruit sourd caractéristique souvent appelé « grondement ». Ils ne sont perçus que dans des constructions en grande proximité des voies ou au-dessus d'ouvrages souterrains. Cette question ne représente pas un enjeu sur la ligne nouvelle, compte tenu de l'éloignement de tout bâti.

Ce dont la commission prend acte.

7.5 Les espaces naturels, la faune, la flore, les couloirs écologiques (T3.3)

L'impact écologique sur la faune et la flore est cité parmi les oppositions au projet mais généralement sans argumentation particulière. Une proposition originale et intéressante (Publi251) propose la création de mares des deux côtés de l'éco-pont, voir même au centre du tablier. Il semble avoir été démontré que ces mares permettent non seulement de créer des lieux propices à la biodiversité mais permettent également d'attirer et de canaliser la faune vers le lieu de passage que constitue l'éco-pont. Qu'en pensez vous ?

Réponse du M.O. :

La réalisation d'un écopont sur la ligne existante, en forêt de Chantilly, dans le secteur de la Borne Blanche, permet d'améliorer la fonctionnalité d'un corridor majeur pour la grande faune. Cette mesure d'amélioration environnementale est portée par le projet suite à la décision ministérielle du 28 août 2020 (cf. également réponse à l'observation du PNR sous le point 5.1). Répondant à une forte demande de différents acteurs du territoire, elle est présentée dans la Pièce F Volume 3, pages 52 et s.

Comme indiqué en page 54, le détail des aménagements environnementaux sera à mettre au point dans la conception finale de l'ouvrage et de ses abords, et les préconisations résulteront des autorisations complémentaires pour l'ouvrage (cf. à ce sujet Pièce B, pages 17/18).

La mise au point finale de cette mesure sera à poursuivre en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (services de l'Etat, collectivités, Institut de France, ONF, PNR, fédérations des chasseurs, associations...). Il sera tenu compte dans ce cadre de l'avis du Ministère de la Transition Ecologique du 15 décembre 2020 au titre du site classé du domaine de Chantilly.

La commission d'enquête trouve dommage que le MO ne donne pas une suite favorable à la proposition du PNR pour l'éco-pont

L'étude d'impact sur la faune aviaire prend en compte la liste rouge régionale des oiseaux de 2012. Cette liste a évolué et a été mise à jour en 2018. Certaines espèces ont vu leur vulnérabilité augmenter (Alouette des champs, Bergeronnette printanière, Perdrix grise, Bruant proyer, Tourterelle des bois, Pouillot fitis, Verdier, Loriot, Buse variable, Fauvette des jardins, Mésange à longue queue, Accenteur mouchet). Pouvez actualiser l'impact du projet au regard de la liste de 2018 et si besoin préciser les mesures compensatoires qui seraient mises en œuvre vis à vis des espèces qui le justifieraient ?

Réponse du M.O. :

La Pièce F Volume 2 présente l'analyse de l'état actuel de l'environnement, au § 4.3.4.4 pour l'avifaune (pages 117 à 121). Il est indiqué que : « *Suite aux inventaires réalisés à l'échelle de trois tracés possibles en 2011, puis d'une enveloppe large autour du tracé retenu, des inventaires complémentaires en 2014 et 2019 se sont concentrés sur le tracé prévu. Sur ces deux années, il a été réalisé une série de points d'écoute selon la méthodologie IPA, échelonnés tous les 300 m environ le long du tracé projeté, soit sur un total de 22 points.*
50 espèces d'oiseaux nicheuses au sein même de l'aire d'étude, 7 espèces nicheuses uniquement aux abords et 6 espèces migratrices ou en transit ont été ainsi dénombrées (…) » (cf. Tableau 26, pages 118 à 120).
Après vérification des enjeux avifaunistiques, les enjeux définis à partir de la liste rouge 2012 mettaient en avant la présence de 7 espèces présentant un enjeu spécifique (le Bruant jaune, le Faucon hobereau, la Linotte mélodieuse, le Moineau friquet, le Petit Gravelot, le Pouillot fitis, la Tourterelle des bois), auxquelles s'ajoutaient 3 espèces pour lesquelles l'enjeu faible avait été réévalué à moyen (le Bruant proyer, le Chardonneret élégant et le Verdier d'Europe), soit 10 espèces au total, comme précisé dans le Volume 3 Tableau 9 page 42.

La liste rouge régionale d'Île-de-France sur les oiseaux nicheurs a fait l'objet d'une mise à jour en décembre 2018 par l'Agence Régionale de Biodiversité.
En se basant sur cette liste (LR2018), ce sont 25 espèces qui présentent un enjeu brut (enjeu non contextualisé à la population locale) au moins moyen. En adaptant l'enjeu aux populations locales de ces espèces sur le projet (enjeu stationnel revu à la hausse ou à la baisse en fonction des effectifs, de la localisation des populations et de l'utilisation de l'espace au sein du projet), 20 espèces seraient retenues sur la base d'un enjeu au moins moyen à l'échelle du projet. Aux 10 espèces précédentes (LR2 2012), s'ajoutent les 10 espèces suivantes : l'Accenteur mouchet, l'Alouette des champs, la Bergeronnette printanière, la Buse variable, l'Epervier d'Europe, le Faucon crécerelle, la Fauvette des jardins, l'Hypolaïs polyglotte, la Perdrix grise et le Tarier pâtre.
Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des 25 espèces à enjeu, ainsi que leurs statuts selon les listes rouges 2012 et 2018, le nombre de couples ou individus concernés par le projet et leur enjeu stationnel (enjeu adapté au contexte local) ; les espèces figurant en gras sont celles déjà prises en compte :

Nom français	Degré de menace selon liste Rouge Régionale		Rareté régionale	Couples nicheurs concernés par le projet (estimé 2019)	Enjeu stationnel adapté au contexte	
	LR 2012	LR 2018			LR 2012	LR 2018
Accenteur mouchet	LC	NT	TC	7	Faible	Moyen
Alouette des champs	LC	VU	TC	31	Faible	Assez fort
Bergeronnette grise	LC	NT	C	3	Faible	Faible
Bergeronnette printanière	LC	NT	C	6	Faible	Moyen
Bruant jaune	NT	NT	C	13	Moyen	Moyen
Bruant proyer	LC	EN	AC	2	Moyen	Fort
Buse variable	LC	LC	AR	2	Faible	Moyen
Chardonneret élégant	LC	NT	C	3	Moyen	Moyen
Épervier d'Europe	LC	LC	AR	1	Faible	Moyen
Faucon crécerelle	LC	NT	AC	0-2	Faible	Moyen
Faucon hobereau	NT	LC	R	0-1	Moyen	Moyen

Fauvette babillarde	LC	NT	AR	0-1	Faible	Faible
Fauvette des jardins	LC	VU	C	1-3	Faible	Assez fort
Hypolaïs polyglotte	LC	NT	TC	11	Faible	Moyen
Linotte mélodieuse	NT	VU	C	15	Moyen	Assez fort
Loriot d'Europe	LC	NT	AC	0-1	Faible	Faible
Mésange à longue queue	LC	NT	TC	0-1	Faible	Faible
Milan noir	VU	NT	R	1 niche aux abords probablement	Faible	Faible
Moineau friquet	NT	EN	AC	1	Assez fort	Fort
Perdrix grise	LC	VU	C	1	Faible	Moyen
Petit Gravelot	VU	VU	R	1	Assez fort	Assez fort
Pouillot fitis	NT	EN	AC	0-2	Moyen	Fort
Tarier pâtre (Traquet pâtre)	LC	VU	AC	5	Faible	Assez fort
Tourterelle des bois	NT	EN	AC	1	Moyen	Fort
Verdier d'Europe	LC	VU	C	1	Moyen	Assez fort

Indice de rareté régional :
E : exceptionnel; TR : très rare; R : rare; AR : assez rare; PC : peu commun; AC : assez commun; C : commun; TC : très commun.
Degré de menace établi selon listes rouges :
CR : en danger critique d'extinction; EN : en danger; VU vulnérable; NT : quasi menacé; LC : préoccupation mineure; DD : données insuffisantes.

5 espèces ne seront pas à retenir car ne présentant qu'un enjeu faible sur l'emprise du projet (populations faibles ou absence de nidification dans l'emprise du projet) : Bergeronnette grise, Fauvette babillarde, Loriot d'Europe, Mésange à longue-queue et Milan noir.

Les 20 espèces présentant un enjeu au sein du projet peuvent se répartir sur 3 types d'habitats :

- les milieux ouverts (plaines agricoles, friches herbacées, bermes) : Alouette des champs, Bergeronnette printanière, Perdrix grise, Petit Gravelot ;
- les milieux arbustifs : Bruant jaune, Bruant proyer, Hypolaïs polyglotte, Linotte mélodieuse, Moineau friquet, Pouillot fitis, Tarier pâtre, Tourterelle des bois et Verdier d'Europe ;
- les milieux forestiers : Accenteur mouchet, Buse variable, Chardonneret élégant, Epervier d'Europe, Faucon crécerelle, Faucon hobereau, Fauvette des jardins.

Concernant les espèces de milieux ouverts, les abords de la zone d'étude présentent une importante disponibilité en milieux agricoles de substitution, et le projet va générer la création de friches et de bermes en bordure de chemins et de pistes d'accès qui sont à même de réduire de manière très significative les impacts du projet sur les populations locales de ces espèces.
Pour les espèces de milieux arbustifs ou arborés/forestiers, les mesures de renforcement et de recréation de haies et de reboisements, notamment aux abords du vallon d'Argenteuil ou des bassins, sont favorables à toutes ces espèces.

En conclusion, les mesures présentées pour les espèces à enjeu selon la LR 2012 utilisant les milieux ouverts/arbustifs/forestiers, sont à même de diminuer le niveau d'impact résiduel (impact faible à non significatif) sur l'ensemble des espèces à enjeu selon la LR 2018. On peut noter par ailleurs que le projet se situe à proximité immédiate de la Région Hauts-de-France pour laquelle la liste rouge des oiseaux nicheurs de Picardie (valable pour la Somme, l'Aisne et l'Oise), utilisée notamment pour le

département de l'Oise, attribue un statut de vulnérabilité LC (préoccupation mineure, espèce non menacée), donc un enjeu faible pour la plupart des espèces citées précédemment : Accenteur mouchet, Alouette des champs, Bergeronnette grise, Bergeronnette printanière, Bruant jaune, Bruant proyer, Buse variable, Chardonneret élégant, Epervier d'Europe, Faucon crécerelle, Fauvette des jardins, Hypolaïs polyglotte, Linotte mélodieuse, Perdrix grise, Tourterelle des bois, Verdier d'Europe.

L'ensemble des enjeux (en prenant en compte la LR2018), des impacts et les mesures à mettre en œuvre seront ajustés au cours des phases ultérieures du projet et notamment dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique. La liste des espèces protégées n'ayant pas évolué (indépendante des révisions de listes rouges), les demandes de dérogations au titre des espèces protégées ne seront pas impactées.

Ce dont la commission prend acte.

7.6 L'intégration paysagère (T3.4)

L'impact sur les paysages est bien entendu principalement focalisé sur les territoires de Villeron et de Vémars. Si l'encaissement du tracé dans le secteur de Villeron semble à priori réduire cet impact, la partie en remblai sur plusieurs mètres de haut vient modifier les points de vue du territoire de Vémars. Un modelé paysager est considéré pour réduire ce fort impact visuel mais il n'est pas sans poser d'autres problèmes (cf. T4.6). Quelles solutions alternatives seraient envisageables pour améliorer l'intégration paysagère du nouveau barreau ou réduire ses impacts visuels afin de rendre le tracé plus acceptable ? Est-il possible par exemple de réduire la hauteur du remblai et quelle serait la hauteur minimale ?

Réponse du M.O. :

Concernant le modelé agricole, il convient de se référer au point 4.6.

Le calage du profil en long est lié au franchissement des autres infrastructures présentes dans ce secteur : interconnexion LGV, LGV Nord et A1 (les franchissements de l'interconnexion et de la LGV Nord sont très proches ; les deux franchissements de la LGV et l'A1 sont distants d'1 km environ).

La problématique fait l'objet de développements dans la Pièce F Volume 2, pages 313 et s (voir également réponse au point 10).

Comme indiqué en page 313, « l*e profil en long, qui représente les variations d'altitude de la ligne et son positionnement vis-à-vis du terrain naturel (TN), est constitué d'une succession de pentes et rampes de déclivité constante (voire nulle), séparées par des zones de transition appelées raccordements circulaires. La conception doit respecter des règles strictes afin d'assurer la sécurité et le confort des voyageurs ainsi que la conservation dans le temps des qualités de la ligne. Ces règles sont explicitées dans les documents de référence aux niveaux national et européen. S'agissant d'une ligne dédiée au trafic voyageurs, la déclivité maximale des pentes et rampes est de 35 mm/m (35 m/km). »*

Le secteur considéré, au Sud de l'agglomération de Vémars, étant situé à proximité du point le plus haut qui est le franchissement de la LGV, les marges de manœuvre concernant le calage du profil en long sont réduites ; les possibilités d'optimisation, qui demeureront limitées - par exemple en fonction des caractéristiques précises des ouvrages et du calage fin du profil en long - relèveront des études détaillées (avec examen sur le secteur LGV/A1, ainsi que de part et d'autre).

Concernant les enjeux paysagers, la Figure 54 en Pièce F Volume 3 (page 114) permet de comparer la situation actuelle, la situation en projet sans modelé ou avec modelé ; l'impact du projet reste mesuré en l'absence de modelé, et la phase d'études détaillées permettra alors de déterminer les mesures définitives (par exemple sous forme d'une bande boisée le longe de la voie ferrée), en concertation locale.

La commission d'enquête prend note que le modelé paysager a finalement un rôle réduit dans l'intégration du projet, « *l'impact restant mesuré en l'absence de modelé* ». Des aménagements sous forme de bande boisée sont également envisageables pour réduire davantage l'impact visuel. Le modelé étant un point d'opposition majeure de la profession agricole en raison de son impact sur la qualité agronomique des terrains, cette perspective semble une piste à considérer sérieusement.

Un tronçon partiellement ou totalement enterré est-il techniquement et financièrement envisageable ? Voir autre question au § 10

Réponse du M.O :

La problématique fait l'objet de développements dans la Pièce F Volume 2, pages 313 et s ; la réponse figure au point 10.

Le sujet est effectivement abordé rapidement page 350 de la pièce F volume 2. A dire d'expert, le surcout serait de l'ordre de 400 à 500 M€ pour une voie totalement en tunnel (coût supérieur à la totalité du projet présenté). Il semble par ailleurs que cette solution soit uniquement réservée à des secteurs fortement urbanisés ou des zones de montagne. Se pose également la gestion des terres qui seraient excavées. Néanmoins, la réponse n'est pas donnée sur un segment souterrain du barreau qui permettrait de répondre à de nombreuses objections du public. C'est une solution qui aurait « rassuré » les riverains du « barreau » en le rendant aussi « plus acceptable.

Des simulations sont proposées pour appréhender l'impact paysager du projet. Les illustrations prennent en général un point de vue plutôt aérien (i.e. en hauteur) qu'un point de vue à hauteur d'homme. On a ainsi une projection qui a tendance à écraser un peu les objets et réduire l'impact visuel réel. Serait il possible d'avoir des simulations avec des points de vue plus proche du sol pour mieux appréhender l'impact visuel de certains équipements?

Réponse du M.O :

Une maquette 3D a été réalisée, permettant de visualiser l'insertion paysagère du projet au stade actuel des études (APS, Avant-Projet Sommaire). Outre deux vidéos en vue oblique (symbole de l'hélicoptère sur le schéma ci-dessous), une carte interactive du projet a été mise en ligne sur le site internet du projet www.roissy-picardie.fr (carte reprise en page 112 de la Pièce F Volume 3, et renvoyant au site dédié au projet).

Sur le site internet, 14 vues avant/après (symbole de l'appareil photo) donnent des vues en différents points significatifs depuis Chennevières-lès-Louvres, Vémars, Villeron… Elles permettent de visualiser l'ensemble du linéaire et de constater les incidences limitées sur le paysage. Parmi celles-ci, 5 vues sont à hauteur d'homme ou très proches du sol. 2 simulations (symbole de la voiture) simulent un cheminement sur la RD317 d'une part, et un passage dans le vallon de la RD9 et du ru de la Michelette d'autre part.

La Figure 54 en page 114 de la Pièce F Volume 3 reprend par exemple le projet au niveau de la plaine agricole de Vémars (avec la situation actuelle, avec le projet sans modelé agricole, et avec le projet + modelé agricole).

Schéma figurant en page 112 de l'étude d'impact – Pièce F Volume 3

Les étapes suivantes permettront, avec la phase d'études détaillées, de parvenir au calage final du projet technique et des mesures d'insertion paysagère. Ces étapes seront accompagnées d'une concertation locale approfondie avec les outils les plus appropriés pour cette phase.

La commission d'enquête prend acte d'une concertation locale **ultérieure** approfondie sur ce sujet.

7.7 L'artificialisation des sols (T3.5) et la ressource en eau (T3.6)

Ces deux sous thèmes sont très peu cités. Le premier, plutôt sous la forme d'un constat lié à la prise de terres agricoles et naturelles. Le second au travers d'une proposition (Publi251) de restauration des berges des cours d'eau traversant les sites qui, même si leurs écoulements sont intermittents, bénéficieraient fortement à retrouver des berges naturelles en remplacement du fond bétonné actuel (action bénéfique à la biodiversité et à l'infiltration des eaux pluviales, réduisant ainsi les risques d'inondation).

La CARPF demande à ce que soit démontré que l'artificialisation des sols est compatible avec le SAGE Croult-Enghien-Vieille mer. D'après M. Pineau (communication orale en permanence de Chantilly), le ru de la Michelette ne serait pas rétabli dans sa « constance écologique » (stipulation Loi sur l'eau) – voir l'avis de la CARPF.

Réponse du M.O. :

Les enjeux concernant les eaux superficielles et souterraines, ainsi que les milieux naturels sont détaillés dans la Pièce F, Volume 2 pour l'analyse de l'état actuel de l'environnement, et Volume 3 concernant les incidences du projet et les mesures prévues ; la compatibilité du projet avec les différents plans et programmes, dont le SDAGE et le SAGE Croult-Enghien-Vieille-Mer, est également traitée au chapitre 9.2.1.2 c) du Volume 3.

La compatibilité avec le PAGD du SAGE est examinée en page 221 (Tableau 77). La compatibilité avec le Règlement du SAGE est développée en pages 222/223 (Tableau 78) :

- compte tenu des mesures prévues pour la gestion des eaux pluviales (avec notamment les bassins d'écrêtement prédimensionnés à ce stade des études, et dont les caractéristiques seront affinées en phase d'études détaillées en vue de l'instruction de l'autorisation environnementale, qui comportera un volet IOTA), le projet pourra s'inscrire dans les dispositions de l'article 1, qui prévoit des dérogations au principe exposé de rejet « 0 » ;

- l'article 2 n'est pas d'application (cet article ne portant que sur des aménagements de taille réduite) ;
- les articles 5 (préservation des lits mineurs) et 6 (préservation des zones d'expansion des crues) réservent le cas des projets déclarés d'utilité publique, sous conditions dans lesquelles le projet ferroviaire s'inscrit bien (à noter que les articles 3 et 4 relatifs aux zones humides, non applicables pour le projet, comportent les mêmes dispositions relatives aux projets déclarés d'utilité publique).

Concernant en particulier le franchissement du vallon du ru de la Michelette, les caractéristiques de l'ouvrage prévu à ce stade des études (viaduc de 85 m en deux travées, positionnement de la pile intermédiaire) seront affinées en tenant compte des différentes contraintes et réseaux existants. Dans ce secteur, le ru est actuellement en cuvette bétonnée.
La définition précise des mesures et les prédimensionnements d'ouvrages présentés seront ainsi précisés dans la phase d'études détaillées, qui s'accompagnera d'une poursuite de la concertation à laquelle les acteurs locaux, et notamment le Syndicat Mixte pour l'aménagement hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne, seront associés.
Se référant aux mesures prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage a confirmé dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae-CGEDD (Pièce B page 50) sa disponibilité pour inscrire la rectification localisée du ru dans un programme plus global de réhabilitation du cours d'eau, si les circonstances le permettent.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Plusieurs parcelles cultivées sont aujourd'hui équipées d'un réseau d'irrigation. Vous engagez-vous à remettre ce réseau en état avant tous travaux d'aménagement de la LNRP ?
Réponse du M.O :
Ce réseau d'irrigation, identifié dans la Pièce F Volume 3 § 6.2.2.3 - carte 13, page 64, sera rétabli ainsi qu'indiqué en page 65.

La commission d'enquête prend acte d'une concertation locale approfondie sur ce sujet.

La loi Climat et Résilience a pour objectif de lutter contre l'artificialisation des sols en divisant par deux le rythme d'artificialisation sur la décennie à venir. Comment comptez-vous compenser l'artificialisation résultant du projet de la LNRP ? Les agriculteurs rappellent que l'artificialisation concerne des terres agricoles riches. Or la crise sanitaire actuelle a rappelé l'importance de la sécurité de l'approvisionnement alimentaire.
Réponse du MO :
Les conditions d'application de la future loi Climat et Résilience devront être précisées pour les infrastructures de transport concernant plusieurs territoires comme Roissy-Picardie.
Il en est de même pour les trajectoires de sobriété foncière définies dans les documents d'urbanisme concernés (SDRIF, SCoT, PLU) qui intègrent déjà le projet Roissy-Picardie (cf. Pièce F Volume 3 Chapitre 9) ou dont la mise en compatibilité intervient avec la DUP.

Le maitre d'ouvrage se réfère pour ce sujet à la réponse donnée dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae-CGEDD (Pièce B page 49/50, carte et figure non reprises) :
« L'étude d'impact aborde également la question de l'artificialisation au point 6.2.3.2 c) ; il est précisé que l'observatoire de l'artificialisation, mis en place dans le cadre de ce plan, montre qu'au cours de

la décennie 2009-2018, l'artificialisation des sols a porté sur près de 73 ha au sein des communes concernées par le projet.
Constituée de 45,5 ha d'espaces agricoles, forestiers et naturels, l'emprise prévisionnelle du projet de ligne nouvelle représente donc environ 6 années d'artificialisation moyenne, telle que constatée au cours de la décennie 2009-2018.
Cette comparaison avec une moyenne calculée à une échelle très locale (communes traversées par le projet) doit être relativisée, s'agissant d'une infrastructure prévue pour le long terme, qui concerne deux régions et doit permettre le renforcement de la part modale des transports collectifs. Pour ce barreau permettant de renforcer le maillage du réseau, le linéaire de ligne nouvelle est très limité par rapport aux services ferroviaires mis en place. A noter d'ailleurs que l'objectif de zéro artificialisation reste à préciser dans le cadre de futures règlementations.
L'emprise de 45,5 ha (dont 36,5 ha de terres agricoles) peut être mise en perspective avec les 68 ha de consommation annuelle nette de terres agricoles dans le Val d'Oise, entre 2012 et 2017 (source : Institut Paris Region - Mode d'Occupation des Sols).
Elle peut aussi être mise en regard avec la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols identifiées au titre des autres projets existants ou approuvés, situés sur le territoire proche : cf. point 8.4 du Volume 3 de la Pièce F - Étude d'impact portant sur les projets connus.
La carte ci-dessous montre par ailleurs la consommation des espaces agricoles sur la période 2008-2017, s'élevant à 297 ha dans le périmètre pris en compte pour l'étude agricole préalable.
L'imperméabilisation des sols liée au projet est nettement plus faible, correspondant à la seule plateforme ferroviaire, pour une superficie inférieure à 10 ha, les talus et abords étant généralement enherbés, comme l'illustre la vue ci-après d'une infrastructure récente (LGV Est Européenne).
Le point 6.2.2 du Volume 3 de la Pièce F - Etude d'impact montre les services écosystémiques rendus par les abords de la voie ferrée.
Concernant la consommation d'espaces agricoles, à noter enfin qu'une compensation agricole collective sera apportée suite à l'étude agricole préalable réalisée pour le projet (la définition des mesures interviendra dans les étapes ultérieures après le cadrage initial présenté à la CDPENAF du Val d'Oise le 20 novembre 2020 ; les orientations méthodologiques en Île-de-France permettent des mesures en la matière, par exemple de reconquête de friches).
Compte tenu des aspects positifs liés à la réalisation du projet en matière de densification de l'usage des sols (transports collectifs) et des éléments rappelés ci-dessus, il n'est pas prévu d'action de désartificialisation en compensation. »

La consommation des terres agricoles, ou l'artificialisation des sols liées à l'implantation à la ligne nouvelle reste en effet dans les limites de l'emprise des autres projets dans le même secteur (F volume 3 page 206). Cependant comme le souligne l'avis de la Région Ile de France, nous sommes dans un territoire très pauvre en boisements et dans un contexte général marqué par l'érosion des surfaces agricoles au profit de la périurbanisation et des infrastructures. Boisements, terres sont devenus précieux. La compensation agricole collective prévue est-elle suffisante comme mesure de compensation ? N'aurait-il pas fallu la compléter avec une action de « désartificialisation » ? La commission d'enquête prend acte d'une concertation locale approfondie sur ce sujet.

4- L'impact économique du projet (T4)

7.8 Le financement du projet (T4.1)

Le secrétaire général pour l'investissement (pièce B du dossier, page 118) émet une réserve et une alerte. Quelle est la position de la SNCF par rapport à cet avis et pouvez vous apporter des éléments consolidant le financement ? Les réserves émises par le contrôleur financier sont elles levées ?

Réponse du M.O. :

L'avis du SGPI du 9 décembre 2020 est favorable avec une réserve et une alerte concernant le maître d'ouvrage ; la réserve porte sur la révision de la Pièce H, et l'alerte porte sur la sensibilité du projet à l'activité du pôle de Roissy ainsi que sur l'intérêt d'élargir les analyses.

Suite à cet avis, le maitre d'ouvrage a procédé à des études complémentaires et a complété la Pièce H pour le dossier mis à l'enquête, ce dont il a fait part au SGPI (dans les termes repris en Pièce B page 118). Les compléments à la Pièce H ont été faits avec un repérage dans le texte (surlignage violet « SGPI ») pour la bonne information du public.

A noter que cet avis du SGPI intervient en application du décret du 23 décembre 2013 ; il constitue un avis simple (et non un avis conforme).

Concernant le financement du projet, la décision ministérielle du 28 août a confirmé que la mise en place de la passerelle en gare de Survilliers-Fosses et la réalisation de l'écopont en forêt de Chantilly faisaient partie de la première phase du projet. Le financement de ces deux aménagements n'était pas couvert par le protocole de financement de 2017 ; deux protocoles additionnels ont été préparés sous l'égide de M. Michel LAMALLE, CGEDD, Président du Comité de pilotage du projet, et sont actuellement en cours d'approbation par les collectivités concernées (financements assurés par l'Etat, la Région Hauts-de-France et des collectivités et acteurs de l'Oise ; cf. à ce sujet la confirmation apportée par la Région Hauts-de-France dans son courrier du 1er avril, transmettant notamment sa délibération du 25 mars approuvant les deux protocoles additionnels).

Ce dont la commission d'enquête prend acte. La région Hauts-de-France a effectivement confirmé ses engagements pour ce projet.

Le Conseil Départemental de Seine & Marne exprime (Publi596) une vive inquiétude quant aux capacités de l'Etat à assurer le financement des projets franciliens déjà actés. Notamment les schémas directeurs des RER, le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le GPE et ses gares d'interconnexions, le projet LNRP s'ajoutant aux projets déjà programmés à moyen terme.

Réponse du M.O :

Les différents projets franciliens s'inscrivent dans des cadres financiers différents (notamment : CPER, financement dédié aux interconnexions avec Grand Paris, régénération du réseau financée sur fonds propres par SNCF Réseau). A noter la signature de l'accord de relance entre l'État et la Région et l'avenant du volet mobilité du CPER Île-de-France pour la période 2021-2022, portant intégration du plan de relance, tous les deux signés le 4 mars 2021. Dans le cadre de l'avenant au CPER pour la période 2021-2022, État et Région Île-de-France ont ajouté un montant de 2,588 Md€ au volet mobilité multimodale. Sur ce montant, 868 M€ sont portés par l'État dont 689 M€ au titre du plan de relance.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

7.9 Le coût du projet (T4.2)

Le coût global du projet paraît raisonnable pour les uns (favorables), démesuré pour les autres (défavorables). Il semble d'autant plus important pour les usagers des lignes RER D et B qui déplorent l'état de ces lignes et privilégient l'effort financier sur leur remise à niveau. Les avis des collectivités territoriales (CD95, CD77, Région IDF) vont également dans ce sens. Est ce que le coût global de ce projet est dans la gamme habituelle de ce genre d'aménagement ?

Réponse du M.O. :

Les programmes franciliens représentent des montants très importants rappelés ci-dessus (cf. question précédente).

Le projet de liaison Roissy-Picardie présente de nombreuses spécificités et interfaces avec d'autres infrastructures. L'estimation du projet a été établie au niveau Avant-Projet Sommaire, conformément au guide d'estimation des projets d'investissement de SNCF Réseau, comme rappelé en Pièce D page 218. La décomposition par grands postes de coûts figure dans le protocole de mai 2017 et est reprise également en page 218.

L'estimation de la réalisation de la ligne nouvelle et de ses raccordements tient compte de la nécessité d'ouvrages importants (sauts-de-mouton aux raccordements sur l'interconnexion LGV et sur la ligne Paris-Creil, franchissements de la LGV, de l'A1, passerelle en gare…). Le coût des aménagements en gare de Roissy est à mettre en rapport avec l'importance des adaptations à réaliser dans cette gare pour l'accueil des TER.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

7.10 La rentabilité du projet (T4.3)

La rentabilité est également sujette à critique et remise en question. Les scénarios, dont celui dégradé, ne convainquent pas. Les changements dans le monde du travail post-covid ne sont pas assez pris en compte pour certains qui pensent qu'une grande partie de télétravail restera de mise, ce qui de fait réduira les déplacements, et de fait la rentabilité économique du projet.

Des études récentes, dont une enquête du journal Le Monde (1er mars 2021), indiquent que 7000 emplois sont menacés à très court terme et 30 000 à l'horizon 2022 (demain donc). Ces hypothèses remettent-elles en cause la rentabilité du projet. Quel est votre avis ?

Réponse du M.O. :

L'impact de la crise économique et sanitaire actuelle a bien fait l'objet d'analyses comme rappelé dans les réponses au point 2. Des scénarios Covid et Covid renforcé ont été établis et sont présentés dans la Pièce H (pages 62 et s).

Le scénario Covid est en conformité avec les recommandations MTE/DGITM de 2020 concernant les hypothèses d'évolution macroéconomique et son impact sur les mobilités voyageurs, avec un effet décalage de plusieurs années sur la reprise et la croissance des trafics. Un scénario Covid renforcé a été ajouté suite à l'avis du SGPI, cumulant un effet décalage et un effet à long terme (dans les deux cas, le niveau d'activité du pôle de Roissy retrouve celui de 2019 à horizon de 5 à 10 ans, ce qui apparait cohérent avec les prévisions économiques actuelles au niveau national ou européen).

Ces scénarios dégradent inévitablement la rentabilité du projet ; la VAN reste cependant positive, témoignant de la résistance du projet à des situations dégradées.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

7.11 L'impact socio-économique (T4.4)

Le projet est perçu comme un support évident au développement économique sensu lato de la Picardie (accès au bassin d'emploi de Roissy, attractivité touristique, mobilité professionnelle, etc…)

A l'opposé, les valdoisiens vivent mal de voir un accès facilité à l'emploi pour leurs voisins picards qui accèderont plus confortablement et rapidement qu'eux au pôle de Roissy.

Réponse du M.O. :

Le Val d'Oise bénéficiera à horizon de quelques années des programmes de modernisation ou de développement majeurs du Nord francilien tant en termes d'infrastructure (RER B et D, Grand Paris Express, connexion ligne H, Nexteo…) que de nouveaux matériels roulants déployés par Île-de-France Mobilités ; à sa mesure, le projet Roissy-Picardie bénéficiera également au territoire avec la desserte de Survilliers-Fosses et les possibilités de correspondance avec le RER D.

Ce dont la commission d'enquête prend acte. La commission estime que la gare Fosses-Survilliers peut représenter un véritable point d'appui au service de la destination vers Roissy et La Picardie pour une partie des valdoisiens. Il est probable que des Franciliens viendront à cette gare pour gagner du temps de déplacement vers le bassin d'emploi de Roissy.

Ce projet est parfois interprété comme bénéficiant uniquement à une classe particulière. Est-il possible d'avoir une analyse quantitative de la typologie des usagers ?

Réponse du M.O. :

Le projet a une vocation de déplacements à la fois à courte et à longue distance ; une segmentation de la demande voyageurs en 5 catégories a été effectuée pour mieux appréhender ces enjeux (cf. Pièce H, page 41).

Le Tableau 28 (page 48) et la Figure 55 (page 50) de la Pièce H donnent la répartition par segment de demande des déplacements sur la liaison.

La fréquentation journalière moyenne sur la liaison, à l'horizon 2028, serait d'environ 1 040 pour l'aérien, 3 120 pour le ferroviaire longue distance (TGV directs ou correspondances à Roissy TGV) et 11 400 pour la courte distance (domicile-travail, domicile-études, autres motifs).

Les transports du quotidien sont ainsi très majoritaires en volume, même s'ils sont moins bien valorisés en termes socio-économiques, compte tenu des règles applicables en la matière. Cf. à ce sujet explications et Tableau 40 en page 61 de la Pièce H :

« Concernant la valorisation en termes socio-économiques, la part des segments 1 (voyageurs aériens) et 2 (usagers de la grande vitesse) est importante compte tenu des valeurs du temps appliquées pour monétariser les gains de temps de ces catégories d'usagers (les valeurs du temps retenues sont conformes aux fiches-outils de la DGITM, comme indiqué au point 3.2.1.2 ; elles varient selon les modes de transport et les motifs des déplacements). »

La commission d'enquête note que les informations données montrent l'importance de la ligne pour les déplacements en courte distance ce qui doit être une des priorités en matière d'aménagement pour faire reculer l'usage de la voiture dans la liaison domicile/activité. Il y a dans ce domaine des marges de progrès à mettre en œuvre et la ligne nouvelle y participe partiellement.

Existe-t-il une étude récente (enquête d'opinion par exemple) qui permette d'estimer le nombre d'habitants de la région d'Amiens (50 km autour de la gare centrale située place A. Fiquet) qui prennent le train quotidiennement pour se rendre à leur travail au pôle de Roissy ?

Réponse du M.O. :

Ce chiffre n'est pas directement disponible. On peut se référer cependant au chiffre de 280 pour les déplacements journaliers origine/destination de la Somme empruntant la liaison en 2028 (Pièce H, Figure 54 en page 49), dont les domicile-travail représentent une partie. Ce chiffre s'entend hors déplacements ferroviaires longue distance (cf. point ci-dessous).

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Ce nombre d'usagers justifie-t-il la création de 2 aller/retours en TaGV et 3 aller/retours en TER d'Amiens-centre vers Roissy ?

Réponse du M.O. :

Cette desserte « mixte » sur Amiens correspond au protocole d'intention de dessertes de mai 2017 acté entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités, afin de renforcer l'accès du Sud des Hauts-de-France au réseau à grande vitesse (protocole annexé au dossier de concertation de novembre 2019, téléchargeable sur le site internet dédié au projet).

L'enjeu va donc au-delà des usagers pendulaires vers le pôle de Roissy, et la fonctionnalité mobilité longue distance doit être considérée, d'autant qu'elle concerne également l'Oise, avec un arrêt à Creil pour les TGV directs et des arrêts en plusieurs gares pour les TER.

La Figure 58 montre que les principaux gains concerneraient les échanges entre l'Est et le Sud-Est de la France, destinations pour lesquelles les gains de temps sont les plus importants.

Les commentaires et tableaux en pages 51/52 de la Pièce H montrent la répartition des flux par départements du périmètre d'études entre les itinéraires possibles en référence et en projet (en ajoutant les trafics induits, correspondant aux déplacements qui n'existeraient pas sans le projet).

Le Tableau 31 indique les flux annuels longue distance recourant à cette desserte mixte, notamment 310 000 pour la Somme et 550 000 pour l'Oise. Les parts de marché (en comparaison avec les autres itinéraires possibles) deviendraient majoritaires ; elles seraient de 53% pour la Somme et de 60% pour l'Oise.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Ce projet, initié il y a 30 ans, est-il toujours d'actualité et en adéquation avec les besoins réels d'aujourd'hui ? Surtout avec le Covid-19 et la diminution du trafic aérien pour au moins les 10 prochaines années.

Réponse du M.O :

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet, en intervenant dans le cadre d'accords entre acteurs publics, et en application de validations et décisions de l'Etat (en dernier lieu décisions ministérielles du 28 août 2020 et 13 janvier 2021).

Les fonctionnalités se sont progressivement élargies et ont évolué (passage d'un projet « TGV+TER » à un projet « TER+TGV »). La cohérence avec les priorités des politiques de transport est commentée notamment dans la Pièce D et dans l'analyse stratégique de la Pièce H.

Il est notamment précisé en page 175 de la Pièce D :

« Le projet Roissy-Picardie s'inscrit en cohérence avec les priorités en matière d'investissements concernant les infrastructures de transport, et en particulier pour le ferroviaire :

- *il consiste en un maillage du réseau, avec une section de ligne nouvelle d'un linéaire limité (6,5 km) ; par rapport à d'autres projets de développement, la proportion entre le linéaire neuf et les itinéraires que suivront les services Roissy-Picardie est donc particulièrement faible ;*
- *comme indiqué ci-dessus, ce maillage est prévu avec une double fonctionnalité, en connectant le réseau à grande vitesse et le réseau classique, non seulement pour que les trains à grande vitesse puissent prolonger leurs circulations sur le réseau classique, ce qui est fréquemment le cas au-delà du réseau à grande vitesse et constitue une souplesse de la conception développée au niveau national, mais également pour que des TER circulent sur le réseau à grande vitesse, entre Vémars et Roissy TGV ; cet usage est aujourd'hui très limité (il se retrouve par exemple sur la LGV Bretagne - Pays de la Loire avec les TER Pays de la Loire circulant entre les deux branches bretonne et ligérienne, via la « virgule de Sablé ») ;*
- *dans cette double fonctionnalité, la part transports du quotidien est nettement majoritaire comme le montrent les chiffres de fréquentation prévisionnelle résultant des études de trafic (cf. paragraphe 1.14 et pièce H - Évaluation socio-économique).*

La mise en œuvre de ce projet est aussi à considérer vis-à-vis des programmes de rénovation et modernisation majeurs, cofinancés avec l'Etat et les collectivités, en cours dans les mêmes temporalités sur le réseau Nord, en Île-de-France et dans les Hauts-de-France. »

Les nombreuses expressions en faveur du projet montrent les attentes vis-à-vis de sa réalisation.

Les scénarios examinés dans le contexte de la crise économique et sanitaire actuelle, avec des évolutions revues à la baisse à moyen et long terme, montrent que le projet conserve une VAN positive (correspondant à une création de valeur pour la collectivité du point de vue socio-économique) malgré ces hypothèses dégradées.

La Pièce H rappelle dans son chapitre 2 - Analyse stratégique et dans son chapitre 4 - Synthèse, les apports du projet, qui répond bien aux objectifs visés (tout en notant que certaines retombées sont difficilement quantifiables, comme rappelé en page 69).

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

La Commission Régionale du Patrimoine Géologique d'Ile-de-France (Publi608) aimerait pouvoir profiter des travaux de déblais pour observer et étudier les lithologies mises à jour.

Réponse du M.O :

Comme c'est généralement le cas sur les chantiers de travaux publics, SNCF Réseau analysera les demandes de prospection géologique présentées par les associations et pourra autoriser l'accès dans les emprises du chantier pendant des périodes d'arrêt de celui-ci. Des protocoles d'accord signés avec ces associations fixeront alors les conditions d'accès des prospecteurs habilités (périmètres, horaires, délivrance de laisser-passer, tenue règlementaire, etc.).

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

7.12 La dépréciation immobilière (T4.5)

La dépréciation des biens immobiliers est une préoccupation principalement émise par les Villeronnais et Vémarois. De nombreux propriétaires de logements des nouveaux quartiers proches de la voie ferrée ont déclaré ne pas avoir été informés de l'existence de ce projet ancien lors de

l'acquisition. Ils considèrent que leur environnement va être fortement impacté par de nombreuses nuisances ce qui de fait réduit l'attractivité résidentielle et la valeur immobilière des biens. Le bruit est l'argument principal qui motive cette crainte. Bien que les modélisations sur les nuisances sonores suggèrent un impact faible, la SNCF ne pourrait elle pas aller plus loin en prenant des mesures de réduction ou de protection supplémentaires permettant une meilleure acceptabilité du projet sur ce point ? Quelles seraient les solutions possibles ?

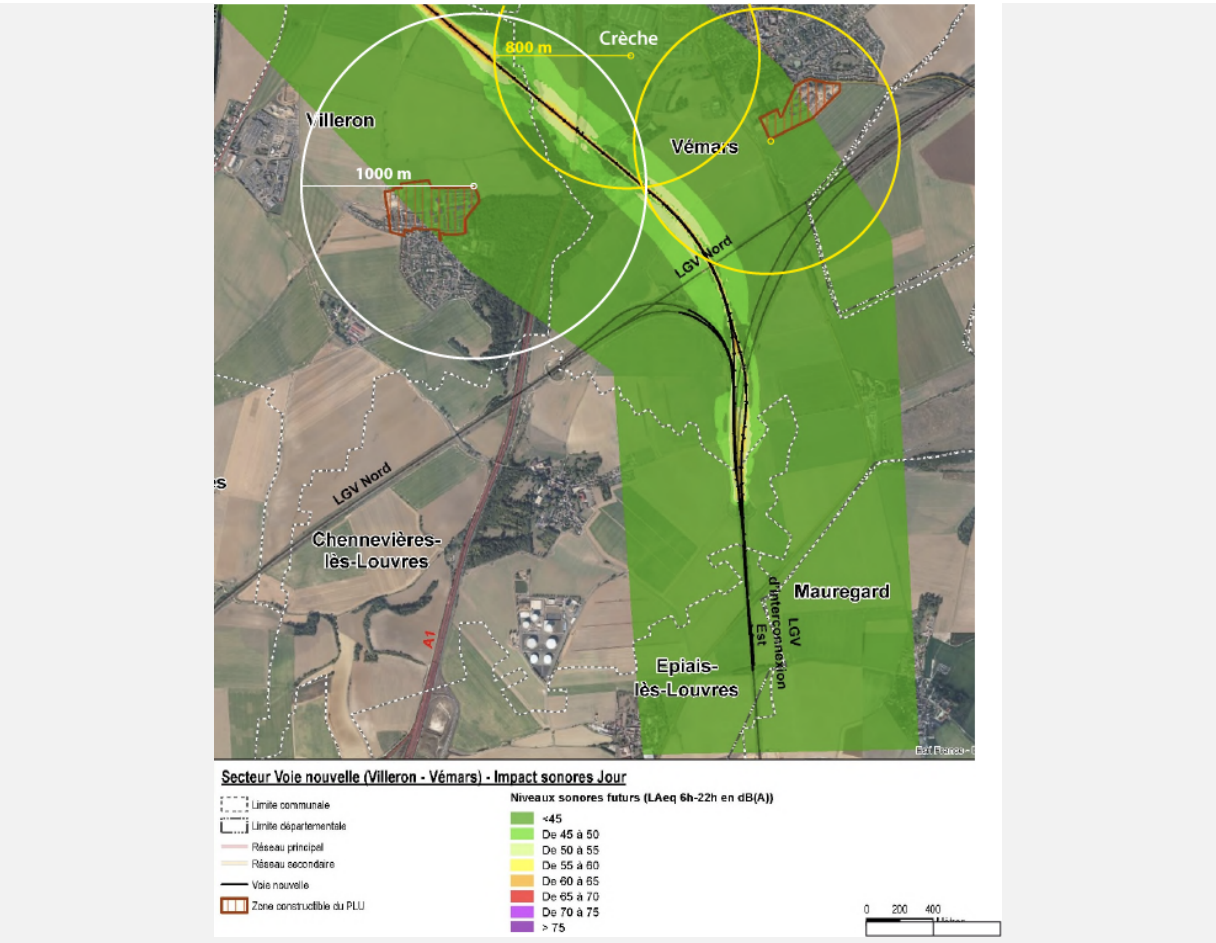
Réponse du M.O. :

Du fait de l'éloignement du projet par rapport aux secteurs bâtis - y compris les plus récents (distance d'au moins 600 m par rapport aux bâtis les plus proches, et plus de 500 m pour la crèche de Vémars) et eu égard aux mesures prévues pour l'intégrer dans son environnement, celui-ci n'est pas de nature à entrainer une dépréciation immobilière des propriétés bâties (on ne se situe pas dans un cas de préjudice anormal et spécial pour un riverain de voie publique au sens de la jurisprudence administrative).

Compte tenu de la situation du projet concernant les impacts acoustiques, très faibles (cf. rappel ci-avant), il n'est pas prévu de mesures complémentaires à ce titre ; pour autant, la mise au point des mesures d'insertion du projet dans son environnement territorial sera poursuivie dans le cadre des études détaillées, avec une concertation locale approfondie.

Ce dont la commission d'enquête prend acte. Des mises au point d'insertion dans son environnement territorial sera poursuivie par des études et une concertation. Cet ensemble réduit les inquiétudes que peuvent avoir les propriétaires sur la valeur de leurs biens.

Par ailleurs, le M.O. s'était engagé lors de la phase de concertation préalable en 2014, à un tracé éloigné des zones habitées (800 m du bourg de Vémars et 1 km de Villeron) afin de limiter les nuisances sensu lato. Vu les distances annoncées dans sa réponse, cet engagement n'est pas respecté comme on peut aussi le constater sur la figure ci-dessous. Dans ce contexte, la commission estime que le M.O. pourrait aller au-delà de ses obligations légales pour réduire/limiter les nuisances sonores.



7.13 L'impact sur l'agriculture et la sylviculture (T4.6)

L'ensemble de la profession agricole est unanime. Sans être totalement opposée au projet, elle considère qu'il y a des alternatives au tracé moins consommatrices de terres agricoles. De grandes parcelles d'un tenant se retrouvent coupées par un remblai, certaines parties devenant difficilement exploitables. Les conditions d'accès non précisées et peu évidentes interrogent les agriculteurs (5RVE, 6RVE, 7MlV). Une restitution durable des chemins doit être clairement co-construite avec les agriculteurs qui proposent des tracés (voir photos en annexes des observations) et des aménagements (e.g. aire de retournement des camions de betteraves). Pouvez vous préciser si les chemins d'accès proposés par les différents agriculteurs sont envisageables ou non ?

Réponse du M.O. :

La concertation menée de longue date avec la profession agricole sera poursuivie dans les prochaines étapes.

En matière de rétablissements agricoles, la Pièce F Volume 3 § 6.2.3.3 (pages 61 et s) précise que tous les cheminements agricoles interceptés par la section de ligne nouvelle seront rétablis en place, à l'exception d'un chemin supprimé à la faveur d'un autre très proche qui est rétabli en place.

Les ouvrages de franchissement de la ligne nouvelle sont dimensionnés pour garantir le passage des engins agricoles utilisés habituellement en Plaine de France et l'ensemble des aménagements portant sur ces cheminements se fera avec un revêtement compatible avec le passage des engins, y compris les plus lourds.

La mise au point des conditions de rétablissement de ces cheminements sera poursuivie dans les étapes ultérieures, en tenant compte des observations recueillies lors de l'enquête publique et en concertation avec la profession agricole.
A noter que le pont-rail qui franchit l'autoroute A1 (environ 80 m en 4 travées) assure également la continuité des cheminements agricoles et forestiers le long de l'autoroute, comme mentionné dans les tableaux du Volume 2 page 52 ou du Volume 3 page 70.
Concernant l'interrogation de l'exploitant agricole (5RVE) quant à l'accès à l'aire de retournement et de stockage située au Sud de sa parcelle dite de "l'autoroute", son accès actuel, depuis la RD9 puis sur la rive Ouest de l'A1, n'est pas intersecté par le projet ferroviaire (comme le montrent les différentes pièces cartographiques - par exemple Volume 2 § *3.2.3.1* Figure 24 en page 33).
La proposition faite de suppression du pont-rail situé au PK 2+300, avec rabattement le long de la LGV Nord (l'ouvrage de franchissement de la LGV assurant la continuité du chemin d'exploitation vers le Sud) sera étudiée dans le détail en concertation avec les ayants droits (contributions 6RVE et 10RVi). Il était d'ailleurs mentionné sur la Figure 15 en page 30, pour cet itinéraire "*Rétablissement chemin - position à définir*".
S'agissant de la contribution portée dans le registre de Marly-la-Ville, il s'agit d'une observation sur la coupure d'une parcelle (cf. réponse à la question suivante).
Ce dont la commission d'enquête prend acte. La commission note que le M.O. s'engage à faire de réels efforts pour une restitution «en place» des chemins/accès ainsi que de mener ses actions «en concertation avec les agriculteurs».

Dans quelle mesure ce tracé pourrait il être modifié pour limiter le fractionnement des parcelles agricoles et conserver une exploitation optimisée et rationnelle? Serait il possible de projeter graphiquement les hypothèses dans cette optique ?
Réponse du M.O. :
Le tracé et les emprises au sol du projet ont été étudiés pour limiter l'impact sur les terres agricoles et pour minimiser les délaissés et les pointes en tenant au maximum compte de la configuration initiale des parcelles (forme, largeur...). Compte tenu des contraintes de tracé (référentiels techniques, évitement des divers enjeux identifiés dans le périmètre d'étude, raccordements au réseau ferroviaire existant, etc.), les marges d'évolution du tracé sont réduites. Cependant la question des délaissés doit être analysée au vu du contexte de la Plaine de France où le parcellaire agricole a fait l'objet de nombreux échanges entre exploitants, afin d'améliorer la configuration des exploitations. De ce fait, la réorganisation des échanges de cultures, que SNCF Réseau s'est engagé à financer en l'absence de mise en œuvre d'un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF), permettra de limiter les pointes et délaissés.
Ce dont la commission d'enquête prend acte. La position du M.O. sur les délaissés est jugée satisfaisante et souhaitable.

Au final, si des dépréciations d'îlots de culture (délaissés, pointes, etc.) subsistaient au vu des emprises définitives, soumises à enquêtes parcellaires, et après les échanges de cultures évoqués ci-dessus, ces préjudices feraient l'objet d'indemnisations individuelles, en application du protocole élaboré avec la profession agricole sur la base de l'accord-cadre signé le 25 février 2021 au niveau national entre l'APCA, la FNSEA et SNCF Réseau.
Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Les espaces boisés vont être impactés sur une surface de 7,5 ha et faire l'objet de défrichement. Les espaces boisés étant rares dans la plaine de France, le reboisement prévu par la loi sera-t-il effectué localement ?

Réponse du M.O. :

Il convient de se reporter de ce point de vue au *§ 6.2.3.3. Effets et mesures sur l'agriculture et la sylviculture et mesures envisagées* (ci-dessous extrait page 67), les études ayant vocation à être poursuivies dans les prochaines étapes du projet, en vue de l'instruction de l'autorisation environnementale (cf. également Carte 8 page 43) :

"A ce stade, une première concertation avec les exploitants agricoles locaux a permis d'identifier des zones proches de la zone défrichée et adaptées à un reboisement compensateur. La concertation avec les acteurs de la filière forestière sera poursuivie après la déclaration d'utilité publique du projet, afin de poursuivre la recherche de sites de reboisement pertinents, éventuellement à l'échelle régionale.

Il sera privilégié les espaces à proximité et notamment les délaissés agricoles qui pourraient subsister sur certaines extrémités de parcelle suite à l'aménagement ferroviaire.

Si nécessaire, et comme prévu par la règlementation, SNCF Réseau pourra s'acquitter de toute ou partie de son obligation de compensation en versant une indemnité déterminée par l'administration et destinée à alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois."

Ce dont la commission d'enquête prend acte. Il convient d'être vigilant pour que les compensations aient lieu sur place pour reconstituer les espaces boisés impactés mais aussi pour mettre en œuvre un aménagement paysager réduisant les nuisances visuelles. Les sites traversés par la ligne ont probablement besoin d'arbres.

Le MO entend-t-il prendre en compte par la voie de l'indemnisation les impacts « indirects » du projet sur les exploitations agricoles (perte valeur agronomique, difficultés d'exploitations). Sur quels critères (Publi270)?

Réponse du M.O. :

L'ensemble des préjudices agricoles qui sont la conséquence du projet seront indemnisés, en application du protocole qui sera élaboré avec la profession agricole sur la base de l'accord-cadre signé le 25 février 2021 entre l'APCA, la FNSEA et SNCF Réseau. Ces préjudices peuvent découler de l'emprise du projet sur les exploitations, mais également des dommages de travaux publics (constats effectués selon les conditions fixées dans les protocoles) : nuisances générées sur les parcelles riveraines par les travaux, présence de l'ouvrage et de ses diverses conséquences, y compris pour des exploitations qui ne seraient pas directement impactées (ex : rallongement de parcours, etc.).

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Le modelé paysager visant à réduire l'impact visuel de la LNRP est un sujet d'opposition majeure au titre de la dégradation de la qualité agronomique des surfaces cultivées par la modification des horizons pédologiques actuels, ainsi qu'au titre de la modification topographique dont les conséquences sur les eaux pluviales (ruissellement) rend les parcelles incompatibles avec certaines cultures. Les conséquences de ce modelé paysager sont donc une perte de rendement et une perte de valeur des terrains concernés. Ce modelé est motivé au titre de l'intégration paysagère (acceptabilité visuelle) et du réemploi local des terres excavées pour la partie de la voie en déblais. Remplit-il d'autres fonctions ? Est il indispensable ?

Réponse du M.O. :

Le modelé paysager proposé à Vémars présente « *le double intérêt de proposer l'intégration paysagère du projet dans le paysage ouvert de la plaine agricole et de restituer un maximum de surfaces à l'agriculture* » comme cela est indiqué dans la Pièce F Volume 3, au *§ 6.2.3.3. Effets et mesures sur l'agriculture et la sylviculture et mesures envisagées* (pages 65/66) ainsi qu'au *§ 6.2.4.1. Analyse des effets et mesures concernant le paysage (pages 113/114)*.
Il est mentionné au § 6.2.3.3 qu'« *il serait réalisé selon un protocole détaillé, mis au point en concertation avec la profession agricole, précisant les différentes opérations et prévoyant, dans les règles de l'art :*

- *le décapage préalable de l'horizon cultural ;*
- *la mise en place des matériaux de dépôt ;*
- *la reconstitution de l'horizon cultural.*

Ce protocole fera l'objet du suivi minutieux d'un agro-pédologue, désigné également en concertation avec la profession et qui s'assurera du respect des conditions de mise en œuvre, essentielles pour la réussite de l'opération. »

Comme cela a pu être fait de manière satisfaisante sur d'autres grands projets ferroviaires (cf. l'exemple de la LGV Est illustré en page 66), SNCF Réseau prévoit sa réalisation dans un cadre conventionnel avec les propriétaires et exploitants concernés. Il est ainsi indiqué en page 67 : *« Une convention d'occupation temporaire définira l'ensemble des modalités de mise en œuvre de cette proposition tant en termes de mode opératoire que sur le plan financier (indemnisations de la privation de jouissance pendant la réalisation de l'aménagement ainsi que du déficit sur les récoltes ultérieures). »*
Suite aux réunions intervenues en 2020 avec l'exploitant concerné et des représentants de la profession agricole, SNCF Réseau s'est engagé à rechercher des alternatives, comme repris en page 66 : « *la recherche d'une solution alternative (…) pourra être poursuivie dans les étapes ultérieures du projet* ».
Cette problématique a été évoquée de la même manière dans le cadre de l'examen de l'étude agricole préalable par la CDPENAF du Val d'Oise le 20 novembre 2020.
Dans cette perspective, une mission relative à l'identification de sites alternatifs confiée à la SAFER Ile-de-France est en cours de lancement, et sera menée en concertation avec la profession agricole.

La commission d'enquête rappelle que le modelé paysager est unanimement refusé par la profession agricole en raison de ses conséquences sur la qualité agronomique des terres cultivées. Ajouté à cette objection, les modifications induites sur le ruissellement des eaux pluviales et la topographie incompatible avec certaines pratiques agricoles.

Pour réduire l'impact visuel de la voie en « remblai», est il possible de réduire la hauteur de celui-ci sans impacter les propriétés mécaniques/structurelles auxquelles son dimensionnement doit répondre ? Quelles seraient les dimensions minimales pour le remblai dans ce cas ? Ce nouveau dimensionnement permettrait il de s'affranchir d'un modelé paysager ?
Réponse du M.O. :
Concernant le calage du profil en long, il convient de se référer à la réponse à la question sous le point 3.3 (à noter que ce calage n'est pas de nature à permettre un meilleur équilibre du mouvement des terres, les déblais étant globalement excédentaires sur le projet).

La profession agricole préconise plusieurs actions pour réduire les nuisances sur leurs cultures (mise en place et entretien de grillage anti-lapins, plan de lutte contre la prolifération des

adventices, plantations d'arbres à plus de 5m du grillage pour ne pas obérer le rendement des cultures, …). Les agriculteurs attendent des certitudes et des engagements sur ce sujet.

Réponse du M.O. :

Cette préoccupation est bien prise en compte ; comme précisé dans la Pièce F Volume 3 page 65, il est prévu la mise en place de clôtures qui visent à « *supprimer les risques de collision avec la faune terrestre à forte mobilité (chevreuil, renard, blaireau)* » et qui seront « *doublées en partie basse par un grillage soudé de petite section sur demande des agriculteurs locaux pour éviter le transit des lapins* ».

Les aménagements des abords seront définis en concertation avec les acteurs concernés. Il sera procédé à un entretien attentif dans le cadre de la maintenance de la ligne (selon la politique RSE), avec des dispositions analogues à la LGV Nord.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Enfin, un point essentiel concerne les pratiques d'échanges de cultures entre agriculteurs. La consommation de terres agricoles vient modifier l'équilibre en cours. Il est donc demandé à ce que la SNCF s'engage à rétablir à ses frais l'ensemble des échanges de cultures en cours et qui sont perturbés par l'emprise du tracé et potentiellement le modelé paysager. Il est demandé à ce que le choix du géomètre en charge de ces échanges soit réalisé par les exploitants agricoles.

Réponse du M.O. :

Cette pratique foncière des exploitants agricoles de la Plaine de France est bien identifiée par SNCF Réseau dans la Pièce F Volume 3 *§ 6.2.3.3. Effets et mesures sur l'agriculture et la sylviculture et mesures envisagées*, et plus précisément au paragraphe intitulé *Déstructuration du parcellaire agricole (page 63)* où il est indiqué que le parcellaire agricole a fait l'objet de nombreux échanges entre exploitants, afin d'améliorer la configuration des exploitations. Ayant constaté que les exploitants agricoles se positionnent a priori contre une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier, eu égard au contexte foncier de la Plaine de France », *SNCF* Réseau prévoit, à la charge du projet, des mesures compensatoires telles que la « *réorganisation des échanges de cultures pour limiter les pointes et délaissés (intervention d'un géomètre local)* ». Le choix du géomètre interviendra en accord avec les acteurs concernés.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

La gestion des terres excédentaires ne semble pas complètement résolue … Les agriculteurs, qui sont opposés au modelé paysager, font des propositions pour le réemploi des terres excavées. La commune de Saint-Witz a manifesté son opposition à l'utilisation de la carrière du Guépelle ? Ce site géologique, qui est un ENS avec un projet de classement en réserve naturelle, n'est pas envisageable. Quel est l'ensemble des solutions identifiées pour la gestion des terres excavées incluant le volume prévu pour le modelé paysager?

Réponse du M.O. :

Le dépôt de terres excavées excédentaires sur le site de l'ancienne carrière de Guépelle n'est pas une proposition de SNCF Réseau. Les enjeux de protection que celui-ci représente sont rappelés dans la Pièce F Volume 2 § 4.3.1.4, page 98.

Concernant la gestion des terres excavées, les orientations finales seront à déterminer dans le cadre des études détaillées du projet (en tenant compte également des reconnaissances géotechniques plus précises à mener), conduisant à la conception finale du projet et notamment au chiffrage précis des excédents de matériaux. Cette phase sera accompagnée d'une poursuite de la concertation.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

5- La concertation préalable - Les avis exprimés (T5) ; les avis des PPA (T5.2)

Les néo-habitants des communes de Vémars et Villeron considèrent que la phase de concertation préalable est insuffisante et qu'ils n'ont pas bénéficié des informations sur le projet (e.g. réunions publiques) ni eu la possibilité de s'exprimer à cette occasion. La population de Villeron a plus que doublé depuis le début du projet et le point de vue des nouveaux arrivants n'a pas été pris en compte.

Réponse du M.O. :

Après le débat public de 2010, plusieurs étapes d'études et de concertation de 2011 à 2014 ont permis de larges échanges.

Lors de la reprise de la phase de concertation 2019/2020, comme indiqué dans la Pièce G page 21, un large dispositif d'information sur le projet a été déployé, notamment avec la diffusion d'un dépliant à 21 500 exemplaires, dont 11 000 directement dans les boites à lettres des habitants des communes concernées par le tracé de la ligne nouvelle (dont Vémars et Villeron).

Comme indiqué dans la Pièce F Volume 3 chapitre 9, le projet est mentionné dans les différents documents de planification. Dans le SDRIF, il est mentionné depuis la version de 1994, et de nouveau intégré dans la cartographie de destination des différentes parties du territoire dans le document adopté en 2013. Il est également mentionné et cartographié dans le SCoT de Roissy Pays de France (avec les réserves de la CARPF sur le projet), ainsi que le montre l'extrait figurant au § 9.1.3. Au-delà de ces documents de planification supra-communaux, le projet est figuré dans les plans de zonage depuis plusieurs années pour les PLU de Vémars, Saint-Witz et de Chennevières-lès-Louvres, avec des emplacements réservés au projet Roissy-Picardie.

La commission d'enquête partage le fait que la dernière phase de concertation est récente (2019-2020) et qu'elle a fait l'objet d'une communication importante. Malgré cela, le rapport du garant a conclu à une participation très faible lors de cette étape. La commission considère que la population locale a eu la possibilité de s'exprimer sur le sujet lors de cette phase.

7.14 Les avis des PPA (T5.2)

Les avis des collectivités territoriales abordent globalement les mêmes thèmes que ceux du public. Dans ce cas, vous pourrez renvoyer votre réponse à celle donnée dans un chapitre précédent.

Les Collectivités territoriales de la **région Hauts de France** (Commune de La Chapelle-en-Serval, Commune de Chantilly, Ville d'Amiens et Communauté d'Agglomération Amiens-Métropole, Communauté d'Agglomération de la Région de Compiègne, Département de l'Oise, Département de la Somme, Communauté de communes du Clermontois, Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte, Communauté de communes Senlis-Sud Oise, Parc Naturel Régional Oise Pays de France, Communauté d'Agglomération Creil-Sud Oise) sont toutes favorables à la LNRP, principalement au titre du soutien/dynamisme qu'apportera ce projet au développement du territoire (activités économiques, de l'emploi, du logement, des loisirs). Ce projet apparait comme une composante importante des réflexions et initiatives déjà menées par les collectivités sur les transports et l'intermodalité dans le cadre du développement durable (bénéfices écologiques).

Certaines collectivités, en complément de leur avis, ont adressé au MO des observations portant principalement sur les sujets suivants :

- Maitrise des nuisances pour la santé (La Chapelle-en-Serval, Chantilly),
- Complétude ou qualité du dossier d'enquête (Chantilly, PNR Oise-Pays de France),
- Environnement/protections écologiques propres à la collectivité ou aux objectifs de la personne publique (Chantilly, PNR Oise Pays de France),
- Composantes du PLU, justifications pour une MECDU (Chantilly),
- Services aux usagers/dessertes (Communauté de communes du Pays du Clermontois, Chantilly),
- Calendrier du projet (Chantilly),
- Impact travaux (Chantilly),
- Pôle d'Echange Multimodal – PEM (Chantilly, Communauté de communes du Pays de Clermontois),
- Continuité écologique/Eco-pont (PNR Oise-Pays de France).

Les observations plus territorialisées sont les suivantes :

La **commune de Chantilly** est préoccupée par les dimensions environnementale et humaine du projet (milieux naturels protégés, patrimoine, tourisme). Elle demande des précisions au MO sur l'impact foncier (emprise du projet), sur la santé des riverains (effets acoustiques, vibratoires, mesures de réduction prévues), sur certains aspects techniques (quid du cadencement/horaires des trains pour la liaison avec Paris, phase d'exploitation/phase travaux). Elle rappelle l'existence d'un alignement d'arbres protégés au PLU pouvant être impacté par l'emprise du projet, justification d'une MECDU. Elle souligne l'inscription au PLU d'OAP et du Pôle d'Echange Multimodal (PME) sur le secteur de la gare, éléments à prendre en compte par le MO. Elle rappelle la nécessité de mesures de suivi sur les impacts environnementaux. Elle demande la mise en place d'une concertation avec participation des riverains avant l'exécution des travaux.

Réponse du M.O. :

Les aménagements en gare de Chantilly portent sur la création d'une quatrième voie à quai et le redimensionnement des deux quais existants, avec création d'un passage souterrain et prolongement du passage souterrain existant. Prévus en phase 2, ces aménagements ne seront à mettre en œuvre qu'ultérieurement (horizon non programmé à ce jour), lorsque l'évolution des circulations, de la construction horaire ou des schémas de desserte le justifiera. Ils seront précédés d'études détaillées, qui permettront également de définir les mesures d'insertion dans le site, et feront l'objet de procédures complémentaires. Ces étapes seront accompagnées d'une concertation locale approfondie.

Comme suite aux échanges préalables avec la commune, la Pièce I - MECDU de Chantilly précise (§ 3.5 page 14) que « *l'aménagement de la 4ème voie (…) ne recoupe pas l'alignement d'arbres de hautes tiges à créer ou à maintenir tel qu'il figure sur la carte synthétique* ». Les études détaillées permettront de préciser les mesures d'insertion paysagère les plus appropriées en fonction de l'espace disponible.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

La **Communauté de Communes du Clermontois**, soutenue par la Communauté de communes du Beauvaisis ainsi que par plusieurs conseillers régionaux et départementaux, parlementaires, demande que la gare de Clermont bénéficie d'une desserte sur la ligne TER Amiens – Creil – Roissy associée à la ligne TGV. Ses principaux arguments sont le dynamisme économique, la

fréquentation de la gare de Clermont pour se rendre en région parisienne, ainsi qu'un projet conséquent de création en cours d'un Pôle Multimodal (20M euros) sur le secteur de la gare ayant intégré la LNRP dans ces objectifs.

Réponse du M.O. :

Le schéma de desserte envisagé pour la liaison Roissy-Picardie a fait l'objet de protocoles en 2017.

Concernant des arrêts en gare de Clermont-de-l'Oise, le protocole de financement renvoie à un examen lors des étapes ultérieures (schémas de desserte et politiques d'arrêt à déterminer en vue de l'établissement des plans de transport) ; les études seront alors à mener avec la Région Hauts-de-France, autorité organisatrice des mobilités.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

La **Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte** estime que la réussite du projet est conditionnée au développement d'une chaine de transport intermodale entre le lieu de départ de l'usager et son lieu d'arrivée : desserte domicile-gare ; desserte zones d'activités, zone de tourisme du territoire ; dessertes zones d'activités sur la plateforme de Roissy CDG. Sans ce développement, la voiture peut rester un mode concurrentiel du train sur le trajet Pont Ste Maxence – Roissy.

Réponse du M.O. :

Dans les différentes pièces du dossier d'enquête, il est rappelé que le projet Roissy-Picardie, projet de mobilité, joue un rôle de facilitateur, de catalyseur pour les développements territoriaux, avec un enjeu de diffusion accru en fonction des politiques locales (pôles d'échange multimodaux, intermodalité, aménagements urbains…). Les pages 53/54 en Pièce H illustrent par exemple les programmes urbains prévus ou possibles à Amiens, Creil/Nogent-sur-Oise, Chantilly-Gouvieux, Compiègne; Pont-Sainte-Maxence, Survilliers-Fosses.

Compte tenu des engagements des différents acteurs, les conditions paraissent réunies pour que les territoires puisent bénéficier des apports de l'amélioration des services ferroviaires.

On peut relever dans ce cadre la contribution du Syndicat mixte du Bassin Creillois et des Vallées Brethoise (Publi949), regroupant six intercommunalités du Sud de l'Oise, dont la CCPOH, qui rappelle les engagements en faveur du projet et fait part des stratégies de mobilité en cours de mise au point.

Les enjeux d'aménagement du territoire, avec l'urbanisation future aux abords des pôles d'échanges multimodaux, des transports collectifs (désaturer la gare de Creil grâce à une montée en puissance des gares complémentaires, répondre aux grands axes de demande et améliorer l'intermodalité), de circulation et stationnement (réflexion globale sur l'offre de stationnement aux abords des gares de l'étoile ferroviaire) sont clairement identifiés dans cette démarche.

Ce dont la commission d'enquête prend acte.

Le **PNR Oise-Pays de France** salue l'aménagement d'un éco-pont dans le secteur de la Borne-Blanche/Orry-La-Ville. Cependant il demande au MO une structure de 40m de large et non de 30 telle qu'elle ressort du dossier afin de garantir également les autres composantes attachées à la biodiversité. Il demande également au MO l'étude de solutions techniques pour la restauration du passage des ongulés entre la lisière sud du Massif de Chantilly et la gare de Survilliers-Fosses. Il préconise de compléter l'étude d'impact en mentionnant l'existence de deux portions de voie entre la gare de Survilliers-Fosses et celle d'Orry-La-ville ayant généré une rupture de la continuité écologique. Le MO est donc sollicité sur une étude de solution technique pour la restauration d'un passage de la faune **(**ongulés) entre le sud du domaine forestier de Chantilly et la gare de Survilliers-Fosses.

Réponse du M.O. :

La création de l'écopont en forêt de Chantilly est abordée au point 3.2. Comme indiqué dans la Pièce F Volume 3 page 54, la largeur prévue pour cet ouvrage à ce stade des études est de 30 m environ, s'inscrivant ainsi dans les recommandations en la matière et en cohérence avec d'autres ouvrages envisagés pour le même corridor (en franchissement de l'autoroute A1 notamment).

La réalisation des études détaillées et la poursuite de la concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (services de l'Etat, collectivités, Institut de France, ONF, PNR, fédérations des chasseurs, associations) permettront d'affiner le dimensionnement et le positionnement de l'ouvrage ainsi que des aménagements écologiques et paysagers définitifs.

Il n'est pas prévu d'intervenir sur d'autres sites dans le cadre du projet, au vu des analyses comparatives qui ont conclu au caractère prioritaire du site de la Borne Blanche, ce qui a été partagé avec tous les acteurs concernés, et de l'importance de la mesure ainsi intégrée dans le projet (qui a conduit à un protocole financier additionnel, cf. réponse au point 4.1).

La commission d'enquête note que le dimensionnement et le positionnement de l'éco-pont pourront être affinés lors des études détaillées définitives. La commission note également qu'il n'est pas prévu d'intervenir sur d'autres sites.

Plusieurs élus de la **Communauté de Communes de Senlis-Sud-Oise** se sont manifestés au cours de l'enquête publique (4-5-6-7-8RLCS ; 5ROlV) pour demander un arrêt des TER de la LNRP en gare d'Orry-La-Ville au titre de la liaison de bus existante entre Senlis et Orry-La-Ville avec desserte des communes sur le parcours, ainsi que de l'existence d'un parking d'environ 1000 places (cofinancé par la commune de Senlis), hors secteur urbain, ayant une capacité d'accueil suffisante pour absorber les usagers LNRP.

Les communes du sud de l'Oise entretiennent une relation étroite avec le pôle d'emploi Roissy (Senlis 1017 actifs ; Creil : 699 actifs; études de 2012 mises à jour en 2019). La ligne de bus 40 bus (Creil-Senlis- Roissy) qui intègre les horaires de travail sur le pôle de Roissy doit être maintenue. Son retrait/abandon serait préjudiciable pour l'environnement (déplacement en voiture plutôt qu'en transport en commun)

Réponses du M.O. :

A ce stade des études, le schéma de dessertes prévu pour les liaisons TER Roissy - Picardie correspond aux dispositions actées dans le cadre des protocoles de 2017 (notamment annexe 3 du protocole de financement).

Comme rappelé en Pièce G, page 88 (bilan de garants de la concertation 2019/2020), la question des arrêts en gare d'Orry-la-Ville sera examinée dans les prochaines étapes d'étude, en lien aussi avec les travaux de la plateforme Nord « services et infrastructure » maintenant en place sous l'égide de l'Etat (cf. page 180 de la Pièce D et page 38 de la Pièce H), et en fonction des décisions de la Région Hauts-de-France, autorité organisatrice.

Il n'est pas anticipé dans les études de trafic de réduction de service sur la desserte en bus Senlis-Roissy, en cohérence avec les prises de position de la Région Hauts-de-France lors de la phase de concertation 2019/2020.

La commission prend note que la question des arrêts en gare d'Orry-la-Ville sera examinée dans le carde de prochaines études. Cette réponse devrait satisfaire dans un premier temps les nombreuses contributions s'étant exprimées dans ce sens.

Le département de la Seine et Marne souligne que les travaux de LNRP vont accroître les difficultés de la ligne D du RER. Il demande des réponses à ce sujet. Il en est de même pour les travaux en gare de TGV2. Enfin, il note que le projet ne justifie pas sa compatibilité avec le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets et il demande que la gestion des déchets sur le territoire de la Seine-et-Marne soit évaluée.

Réponse du M.O. :

Il convient de se référer aux réponses sous le point 2.2. A noter que jusqu'à Orry-la-Ville, le RER D circule sur des voies dédiées ; en gare de Roissy TGV, la programmation des travaux sera préparée de manière à limiter au maximum les incidences sur l'exploitation (en bénéficiant du fait que les travaux seront réalisés pour l'essentiel sur les voies centrales).

Concernant le PRPGD et la gestion des terres excavées, les orientations finales seront à déterminer dans le cadre des études détaillées du projet (en tenant compte également des reconnaissances géotechniques plus précises à mener), conduisant à la conception finale du projet et notamment au chiffrage précis des excédents de matériaux (le taux de 60% mentionné étant relatif au réemploi en remblais courants). Le projet s'inscrira dans le respect des objectifs de valorisation inscrits au plan régional.

Ce dont la commission prend acte

Le département du Val d'Oise demande un calendrier des travaux sur le réseau Nord identifiant les impacts du projet sur les échéances de modernisation des lignes B et D du RER. Il a regretté que le Plan Départemental d'itinéraires de promenades ne soit pas évoqué. Il est demandé d'organiser des échanges fonciers et des compensations financières avec les agriculteurs. Concernant le reboisement, les solutions les plus proches doivent être recherchées en concertation avec les collectivités et en respectant la charte agricole et forestière. La réalisation de merlons de terre paysager est demandée pour lutter contre les nuisances sonores. La création de voies de retournement en gare de Survilliers, la réalisation de la passerelle et d'un pôle multimodal sont également exprimées.

Réponse du M.O. :

Concernant les différentes thématiques, il convient de se reporter aux réponses développées sous les autres points.

Le Plan Départemental des itinéraires de promenades et de randonnée (PDIPD) a bien été identifié et pris en compte dans le dossier d'enquête. Cf. à ce sujet, Pièce F Volume 2, dans la présentation de l'état actuel de l'environnement (§ 4.4.6.3, page 193) ainsi que dans le Volume 3, concernant les impacts et mesures en phase exploitation (§ 6.2.3.5, page 69) et en phase travaux (§ 6.3.3.6 b, page 143) : il est rappelé que toutes les circulations sont rétablies par le projet.

Ce dont la commission prend acte

`

La commune de Marly considère dévastatrice l'ouverture d'une tranchée sur les communes et demande que la démonstration soit faite que le projet ne retarde pas celui du RER D. Il est exprimé que les impacts sur les activités agricoles soient précisés tout comme les impacts en matière hydrologique. Le volet paysager doit être approfondi et le MO doit garantir une préservation durable des continuités écologiques. Rétablissement du chemin des peupliers à Marly-la-Ville.

Réponse du M.O. :

Le dossier d'enquête, et notamment la Pièce F Etude d'impact présente les mesures d'évitement et de réduction des impacts prévues dans les différents domaines (milieu physique, milieux naturels,

milieu humain, paysage et patrimoine), suite aux différentes étapes d'élaboration du projet qui ont permis de dégager le projet de moindre impact.
D'importantes mesures sont prévues pour assurer les continuités hydrauliques et écologiques sur la section de ligne nouvelle : les mesures en faveur de la faune et des continuités écologiques sont par exemple décrites dans la Pièce F Volume 3 pages 48 et s, avec 11 ouvrages.
Les procédures complémentaires ultérieures (dont l'autorisation environnementale) menées sur la base des études détaillées, et avec de nouvelles étapes de concertation et d'enquêtes publiques, fixeront l'ensemble des préconisations que le maitre d'ouvrage devra respecter pour la réalisation des travaux.
Concernant les conditions de rétablissement du chemin des peupliers, les discussions seront à poursuivre avec le Département du Val d'Oise concernant sa demande de mesures conservatoires vis-à-vis du projet de liaison RD9-RD10 (non programmée à ce jour).
Ce dont la commission prend acte

La commune de Fosses fait état de l'augmentation des niveaux de bruit futur qui risquent de dépasser le seuil des 63db (A) ce qui nécessiterait de construire un mur anti-bruit. L'étude d'impact ne mentionne pas les 80 logements proches de la gare. Il faut y remédier. Il est regretté que le rapport ne prenne pas en compte le RER D, le financement de la passerelle. Il est proposé la création d'une station de retournement, l'amélioration de la desserte des bus de rabattement pour éviter l'accès au parking déjà saturé. La commune suggère également la création d'un tunnel au niveau de Vémars et Villeron répondant à ses obligations sans nuisances.
Réponse du M.O. :
Comme indiqué en réponse à une question sous le point 3.1, le mémoire en réponse à l'Ae-CGEDD (Pièce B pages 54 et s) détaille les raisons conduisant au choix de protections de façade en gare de Survilliers-Fosses (aspects économiques, efficacité). A cette occasion et suite aux remarques de l'Ae-CGEDD, le traitement d'un bâtiment supplémentaire a été ajouté.
Ce dont la commission prend acte

La commune du Mesnil Amelot s'interroge sur la consommation des espaces agricoles et naturels à l'heure où leur préservation est au cœur des politiques d'aménagement. Une interrogation demeure sur la pertinence du projet en tenant compte des coûts et avantages globaux. Il ne doit pas se faire au détriment d'autres. IL faut s'attendre à une pression sur le parking de Survilliers-Fosses et la commune conteste le fait que la SNCF considère que les parkings relèvent de la compétence des acteurs du territoire. C'est au maitre d'ouvrage de compenser les impacts du projet.
Réponse M.O. :
Comme indiqué ci-dessous (réponses aux observations de la CARPF), des aménagements du pôle gare pourront être étudiés et réalisés dans le cadre d'autres politiques publiques.
Ce dont la commission prend acte

L**a communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF)** considère que le dossier d'enquête ne tient compte d'aucune des recommandations qu'elle a émise. La CARPF demande:

- Que le MO (et l'Etat) démontre que la réalisation du projet de liaison Roissy-Picardie ne viendra pas retarder les travaux de modernisation du RER D, qui est prioritaire et s'inscrit

dans un calendrier déjà très contraint, et cela dans un contexte d'incertitudes sur l'évolution du secteur aérien,

- Que la solution d'une navette entre la gare de Gonesse/Arnouville/Villiers-le-Bel et la gare TGV2 CDG soit étudiée. Les travaux nécessaires à sa mise en place devront être réalisés dans le cadre du projet de liaison LNRP,
- Que le MO prenne en charge le coût total de la passerelle de la gare de Survilliers-Fosses, et plus largement les travaux de restructuration du pôle gare Survilliers-Fosses (gare routière, stationnement …) rendus nécessaires par le projet,
- Que les études socio-économiques soient refaites en prenant en compte les difficultés du secteur aérien et l'évolution du terminal 4 de CDG, avec des hypothèses réalistes,
- Que soit confirmée la capacité en ligne pour accueillir les trains de voyageurs, y compris dans la perspective d'un éventuel renforcement de l'offre de transilien, sans oublier les trains de fret,
- Que les impacts du projet sur les activités agricoles soient précisés et chiffrés : en terme d'artificialisation des sols, de compensation agricole et de restitution des fonctionnalités,
- Que les impacts en matière d'hydrologie soient précisés, notamment à travers une modélisation hydraulique, et que les ouvrages proposés soient améliorés (franchissement du ru de la Michelette),
- Que le volet paysager soit approfondi et mieux illustré, avec un plan de gestion détaillé des emprises du projet,
- Que le MO présente un plan de gestion détaillé des dépendances vertes qui garantisse une préservation durable des continuités écologiques locales.

Réponse du M.O. :

Concernant les différentes thématiques, il convient de se reporter aux réponses développées sous les autres points ; des compléments sont apportés ci-dessous.

Ce dont la commission prend acte

- Que le MO (et l'Etat) démontre que la réalisation du projet de liaison Roissy-Picardie ne viendra pas retarder les travaux de modernisation du RER D, qui est prioritaire et s'inscrit dans un calendrier déjà très contraint, et cela dans un contexte d'incertitudes sur l'évolution du secteur aérien,

Cf. réponses relatives à la programmation des travaux sur l'axe Nord francilien.

- Que la solution d'une navette entre la gare de Gonesse/Arnouville/Villiers-le-Bel et la gare TGV2 CDG soit étudiée. Les travaux nécessaires à sa mise en place devront être réalisés dans le cadre du projet de liaison LNRP,

Un tel service ne fait pas partie du projet ; les aménagements en gare de Survilliers-Fosses permettront d'assurer des correspondances avec le RER D pour l'accessibilité au pôle de Roissy. A noter que trois nouvelles liaisons de BHNS ont été mises à l'étude suite à l'abandon du barreau de Gonesse.

Ce dont la commission prend acte

- Que le MO prenne en charge le coût total de la passerelle de la gare de Survilliers-Fosses, et plus largement les travaux de restructuration du pôle gare Survilliers-Fosses (gare routière, stationnement …) rendus nécessaires par le projet,

Le financement de la passerelle est bien assuré dans le cadre du projet, comme précisé par ailleurs. Des aménagements du pôle gare pourront être étudiés et réalisés dans le cadre d'autres politiques publiques.

- Que les études socio-économiques soient refaites en prenant en compte les difficultés du secteur aérien et l'évolution du terminal 4 de CDG, avec des hypothèses réalistes,

Il convient de se reporter aux réponses développées sous les autres points.

- Que soit confirmée la capacité en ligne pour accueillir les trains de voyageurs, y compris dans la perspective d'un éventuel renforcement de l'offre de transilien, sans oublier les trains de fret,

La plateforme Nord « services et infrastructure » doit permettre de dégager des visions partagées vis-à-vis des différents enjeux d'évolution de services et l'infrastructure.
Cette plateforme fait partie des huit plateformes territoriales, tout récemment et progressivement déployées pour le ferroviaire sous l'égide de l'Etat.
La réflexion au sein de ces plateformes, associant les différents acteurs du ferroviaire (pouvoirs publics, gestionnaires d'infrastructure, autorités organisatrices et opérateurs), doit permettre de mener une démarche itérative et concertée, en vue d'optimiser la capacité de l'infrastructure dans l'objectif de poursuivre le développement des services ferroviaires (voyageurs et fret), notamment à l'interface avec l'Île-de-France.

Ce dont la commission prend acte

Concernant le fret qui a fait l'objet de deux contributions (ECR et AFRA), on peut d'ailleurs relever que les études d'exploitation (Pièce D page 180 et Page H page 38) et les études acoustiques (Pièce F Volume 3 § 6.2.3.9, pages 73 et s) prennent bien en compte le trafic fret à son niveau actuel. Les études d'exploitation montrent dans une déclinaison sur 24 h que des marges de progression significatives pourraient être dégagées (une évolution du matériel roulant vers du matériel moins bruyant avec semelles de frein composites au lieu de semelles en fonte permettant alors de ne pas augmenter la contribution sonore des circulations fret).

La commission d'enquête note que des marges de progression significatives pourraient être dégagées en utilisant du matériel moins bruyant. Le fret est un sujet important et la France a des objectifs dans ce domaine. Une montée en puissance du fret devra s'accompagner de mesures de réductions des nuisances sonores pour une meilleure acceptabilité de l'augmentation du trafic ferroviaire associé.

- Que les impacts du projet sur les activités agricoles soient précisés et chiffrés : en terme d'artificialisation des sols, de compensation agricole et de restitution des fonctionnalités,

Il convient de se reporter aux réponses développées sous les autres points.

Ce dont la commission prend acte

- Que les impacts en matière d'hydrologie soient précisés, notamment à travers une modélisation hydraulique, et que les ouvrages proposés soient améliorés (franchissement du ru de la Michelette),

Les procédures complémentaires ultérieures (dont l'autorisation environnementale, intégrant les aspects IOTA) menées sur la base des études détaillées, et avec de nouvelles étapes de concertation et d'enquêtes publiques, fixeront l'ensemble des préconisations que le maitre d'ouvrage devra respecter pour la réalisation des travaux.

Ce dont la commission prend acte

- Que le volet paysager soit approfondi et mieux illustré, avec un plan de gestion détaillé des emprises du projet,
- Que le MO présente un plan de gestion détaillé des dépendances vertes qui garantisse une préservation durable des continuités écologiques locales.

Ces dispositions seront précisées dans les prochaines étapes du projet, puis mises en œuvre dans le cadre des plans de maintenance de la ligne nouvelle.

Ce dont la commission prend acte. Il est important de préserver les continuités écologiques, voir même de les renforcer.

6- La mise en compatibilité des PLU (T6)

Pas d'observation

7- Les mesures compensatrices (T7)

Les territoires impactés ne vont pas bénéficier de cette ligne (sauf Fosses). Il faudrait avoir des avantages: passerelle, parking, inclure le retournement de la ligne D (e.g. Publi635).

Réponse du M.O. :

Comme indiqué en réponse au point 2.1, le projet apportera des bénéfices également pour le Nord-Est du Val d'Oise, avec un accès possible au TER directement ou via des correspondances avec le RER D. La passerelle en gare fait bien partie du projet et sera financée dans ce cadre.

D'autres aménagements (parking-relais, RER D...) relèvent d'autres maîtres d'ouvrage et d'autres programmes. La contribution relève par ailleurs l'enjeu de développement cordonné entre transports collectifs si le projet est mis en œuvre ; c'est bien dans cet esprit qu'interviennent les opérateurs publics dans leurs compétences respectives avec l'objectif d'apporter les services les plus efficaces possibles.

Ce dont la commission prend acte. Un développement coordonné entre transports collectifs (et actions des opérateurs publics concernés) est nécessaire pour que les bénéfices du projet soient partagés.

8- Le service aux usagers (T8)

Les contributions rattachées à ce thème sont nombreuses et variées : aménagements capacitaires, cadencement des trains TER et TGV, horaires de desserte, destinations, coût de transport, arrêts supplémentaires (e.g. Orry la Ville), intermodalité avec des services entre le domicile et les derniers kilomètres (navettes, parkings). L'approche du projet n'est pas assez globale.

Réponse du M.O. :

Le projet présenté à l'enquête publique est un projet d'infrastructure visant à répondre de la manière la plus efficace aux objectifs fixés, dans le respect de l'ensemble des dispositions règlementaires. Le dossier d'enquête présente largement les enjeux pour les territoires (étude d'impact, analyse stratégique de la Pièce H), les services attendus avec les schémas de desserte prévisionnels.

De ce point de vue, le dossier d'enquête se base nécessairement sur les orientations déjà prises avec les protocoles de 2017 (qui actent des dispositions en la matière - schémas de service, politique d'arrêts) ; comme indiqué plus haut, les discussions seront à poursuivre dans les prochaines étapes.

Les enjeux de tarification sont également abordés dans le dossier. Il est ainsi indiqué dans la Pièce H en page 47 : *« La tarification adoptée pour les voyageurs qui emprunteront les trains circulant sur Roissy-Picardie relèvera le moment venu des décisions de l'Autorité organisatrice pour les trafics TER - Région Hauts-de-France, Île-de-France Mobilités - et des entreprises ferroviaires assurant des services à grande vitesse. Ces décisions interviendront peu avant la mise en service.*

Dans les études de trafic, SNCF Réseau intègre les hypothèses lui paraissant à ce jour réalistes (cf. également réponses de la Région Hauts-de-France et d'Île-de-France Mobilités à la CNDP suite au bilan des garants de la concertation du 18 mars 2020), sans préjuger pour autant des futures décisions des autorités compétentes en la matière (…) ».

Le maître d'ouvrage veille ainsi à apporter l'information la plus large possible pour l'information du public, tout en rappelant les compétences respectives et le cas échéant en rappelant que certaines dispositions résulteront soit des étapes ultérieures de mise au point du projet, soit de décisions relevant d'autres maitres d'ouvrage ou autorités organisatrices.

Ce dont la commission prend acte

Les habitants des communes directement concernées par le nouveau barreau insistent sur l'absence de bénéfice du projet en ce qui les concerne. Ils n'en récupèrent que des nuisances supplémentaires. La création d'une station sur leur territoire leur permettant d'accéder à cette ligne et ses services serait une compensation minimale. Est-il possible d'envisager la création d'un arrêt qui donnerait localement du crédit au projet et rendrait celui ci plus acceptable pour la population locale ?

Réponse du M.O. :

Dans le cadre du projet, il n'est pas prévu d'arrêt à Villeron/Vémars, ce qui nécessiterait la réalisation d'aménagements complémentaires, d'accès, parkings… avec un impact local accru, et s'écarterait de l'objectif d'un service ferroviaire performant sur des itinéraires importants (à dominante interurbaine). Compte tenu de la grande proximité de ces communes avec le pôle de Roissy, les réponses les plus appropriées paraissent relever d'une amélioration des dessertes de proximité.

Ce dont la commission prend acte . Un arrêt supplémentaire sur ces 6,5 km parait incompatible avec la performance recherchée. Il y a peut-être néanmoins matière à réflexion autour d'un équipement minimaliste (arrêt simple sans gare) avec un dépose minute et des liaisons douces pour

l'intermodalité. L'arrêt à cette station pourrait concerner quelques trains aux horaires de pointe. La commission pense qu'un service de ce type permettrait une meilleure acceptabilité du projet des populations riveraines du nouveau barreau. Une autre solution est l'amélioration des «dessertes de proximité» (notamment avec des infrastructures dédiées aux « rabattements ») pour répondre du moins partiellement à ce sentiment « d'oubli »

9- Accessibilité, désenclavement (T9)

Ce thème est fortement plébiscité en faveur du projet, en particulier par les habitants des Hauts de France (Amiens et Chantilly en particulier) pour qui cette nouvelle ligne contribue à un meilleur accès au réseau ferré national à grande vitesse, à la plateforme aéroportuaire de Roissy, et de fait à un sentiment de désenclavement en particulier pour les Amiénois.

Les rares observations en défaveur de ce projet font valoir l'existence de la gare TGV Haute Picardie. Bien qu'elle soit distante d'une quarantaine de kilomètres d'Amiens, cette gare est connectée au réseau national et desservie par des navettes.

Réponse du M.O. :

Comme indiqué en réponse à une question sous le point 2.2, malgré un effet report du fait de la réalisation de la liaison, la gare TGV Haute-Picardie continuera à jouer un rôle important dans l'accès au réseau à grande vitesse pour ces territoires ; les dessertes par les TaGV d'Amiens, Creil et les TGV Haute-Picardie sont à considérer comme complémentaires, pour une offre ferroviaire globalement plus importante pour les territoires, comme indiqué en Pièce D page 172.

10- Observations de la commission d'enquête

Le projet de LNRP Roissy-Picardie est un projet clivant entre 2 territoires régionaux.

Pour les habitants des Hauts de France qui peuvent bénéficier de son service, cette nouvelle ligne offre une accessibilité accrue au réseau national ferré ainsi qu'à la zone aéroportuaire de Roissy. Elle contribue à faciliter des déplacements durables, à améliorer l'attractivité et le développement économique de la région, et facilite l'accès à l'emploi du bassin de Roissy.

A contrario, les habitants des territoires traversés ou proches du nouveau barreau ne « *voient que le train passer* » et ne tirent aucun bénéfice de cette nouvelle infrastructure. Au contraire, ils n'en subissent que les impacts négatifs sans aucune contrepartie positive. Si ce projet ne leur est d'aucune utilité, comment faire pour rendre ce projet acceptable pour ces populations ?

Réponse du M.O. :

cf. développements ci-dessous

Le public a été interrogé à ce sujet lors des permanences. Pour les habitants de Vémars et Villeron, un projet avec des avantages mais également sans nuisance supplémentaire pourrait être recevable. Sur la base du tracé actuel, une solution acceptable consisterait en une ligne souterraine (ou couverte ?) qui supprimerait les nombreux impacts environnementaux et agricoles qui s'opposent au projet. Cette solution, partielle ou totale, est-elle techniquement possible, envisageable et quel serait l'impact (ordre de grandeur) sur le coût global du budget ?

Réponse du M.O. :

Le passage de la section de ligne nouvelle sous la LGV Nord et l'autoroute A1, qui a fait l'objet de demandes également en étape 1 de la concertation, n'a pas été retenu dans le projet présenté à l'enquête publique pour des raisons de contraintes techniques et d'incidences environnementales, se traduisant également par des surcoûts importants.

Les questions posées à ce sujet lors de la nouvelle étape de concertation de 2019/2020 ont conduit à présenter les éléments de cette problématique dans l'étude d'impact Volume 2 chapitre 5 - *Principales solutions de substitutions examinées et justification du projet retenu*, et plus particulièrement § 5.3.2.3. *Principales options de tracé et de profil en long écartées*.

Ce paragraphe (pages 313 à 316) présente différentes figures relatives au tracé en plan et compare plusieurs hypothèses de profils en long sur la section de la ligne nouvelle considérée : l'enjeu concerne le choix du profil en long entre les PK 0,9 et 3,8, et prioritairement à partir du PK 1,95 (franchissement de la LGV Nord) sur les communes de Vémars et Villeron.

Dans ce secteur, le projet présenté à l'enquête publique est en effet en remblai, comme rappelé sur la Figure 248. Au-delà, le tracé est en déblai, sur Villeron et Marly-la-Ville. Trois franchissements rapprochés sont nécessaires : l'interconnexion LGV (avec ses raccordements), la LGV Nord et l'autoroute A1.

Les différents enjeux, en termes d'exploitation (contraintes résultant de la création de points bas, sécurité de l'exploitation ferroviaire), de phases travaux, d'équilibre des matériaux, de consommation d'espaces (au moins équivalente au projet présenté à l'enquête) et d'économie générale du projet y sont détaillés, avec analyse comparative de différentes hypothèses. Cf. extraits ci-dessous :

« Les variantes examinées portent sur des profils en long abaissés, en maintenant en place les voies principales.

(…) En termes d'exploitation, le profil en long des solutions alternatives nécessiterait la mise en place de systèmes de pompage pour l'évacuation des eaux aux points bas (contraintes d'exploitation et de maintenance supplémentaires par rapport à la solution de base, pour toute la durée de vie de l'infrastructure).

Concernant la phase travaux, les solutions alternatives représentent des contraintes majeures :

- *du point de vue ferroviaire, les ouvrages inférieurs nécessitent des interruptions de circulation, suivies de périodes de limitations de vitesses, tant sur la LGV Nord que sur l'interconnexion ;*
- *du point de vue autoroutier pour la solution alternative 1, nécessitant une déviation provisoire pour réalisation de l'ouvrage sous l'A1 (éventuellement par moitié), comme indiqué sur la Figure 253, générant des pertes d'exploitation et d'importantes occupations temporaires.*

En matière de bilan des matériaux, les solutions alternatives ont également un impact important : le tracé étant alors essentiellement en déblai, l'excédent de matériaux est largement accru. Il passerait de 800 000 m^3 environ pour le projet présenté à l'enquête, à 1,7 million de m^3 pour la solution 2 et à 2,5 millions de m^3 pour la solution 1.

Enfin, concernant les coûts d'investissement, ces alternatives se traduisent par des majorations importantes, estimées à environ 25 M€ pour la solution 2 et 35 M€ HT pour la solution 1 (HT valeur janvier 2011) du fait des ouvrages importants à réaliser pour les différents franchissements (interconnexion, LGV Nord, A1).

Ces contraintes, présentées ici de manière actualisée, ont conduit à retenir la solution d'un franchissement supérieur, avec prise en compte des mesures d'insertion résultant de cette solution. »

Ce dont la commission prend acte

L'acceptabilité du projet repose essentiellement sur ce tracé aux conséquences multiples. Au regard des différents points abordés précédemment dans ce PV, quelles évolutions la SNCF pourrait-elle envisager pour rendre acceptable ou plus acceptable le projet ?

Réponse du M.O. :

Comme c'est le cas pour les grands projets d'infrastructures nouvelles de transport, l'étape de l'enquête d'utilité publique se situe dans un contexte de progressivité des études et des procédures.

Si l'autorité compétente prononce la déclaration d'utilité publique, l'acte déclaratif sera accompagné des dispositions prévues par le Code de l'environnement ; seront alors mentionnés (dans une annexe dite « ERC », cf. Pièce B page 16) :

- les mesures à la charge du maître d'ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits ;
- les effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet ;
- les modalités du suivi des mesures prévues ainsi que des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Ces prescriptions seront ensuite précisées dans le cadre des procédures ultérieures.

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 premier lieu pour la section de ligne nouvelle, en approfondissant en tant que de besoin les études et en s'appuyant également sur les retours d'expérience d'autres projets récents, pour définir finement les mesures à prendre (milieux naturels, eaux souterraines et superficielles, agriculture, cadre de vie 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.

Ce dont la commission prend acte

Les conditions d'acceptabilité du projet en Ile-de-France, par les franciliens, sont très incertaines. Ce problème est à prendre en compte. La CCI Ile-de-France, bien que favorable au projet, le relève également.

Réponse du M.O :

Comme indiqué dans les réponses aux précédentes questions, la suite de la mise au point du projet devra s'accompagner d'une concertation approfondie avec les acteurs des territoires, et il sera veillé à l'articulation des études et travaux avec la programmation de l'axe Nord francilien.

D'autres questions soulevées dépassent le cadre du projet et relèvent du contexte territorial (projets d'aménagements, enjeux de mobilités …).

Il est rappelé à ce sujet, dans la Pièce D page 186, la mission confiée par le Gouvernement au Préfet du Val d'Oise fin 2020 en vue de décisions en 2021, de préparer en concertation avec les collectivités un plan de développement territorial sur l'Est du département, comportant plusieurs volets : développement économique, mobilités, aménagement du territoire, renforcement des services publics, etc.

Ce dont la commission prend acte

Tableau 1 : Analyse comptable des visiteurs reçus au cours des permanences et des contributions déposées dans les registres papier

Communes	Nombre de permanences	Visiteurs reçus	Contributions
Amiens	2	5	5
Chantilly	3	27	32
La Chapelle-en-Serval	1	12	9
Orry-la-Ville	1	13	6
Le Mesnil-Amelot	1	1	0
Tremblay-en-France	1	2	0
Chennevières-les-Louvres	3	4	7
Epiais-les-Louvres	1	1	0
Fosses	3	4	3
Marly-la-Ville	3	9	4
Vémars	3	24	18
Villeron	3	28	11
Saint-Witz	1	10	10
TOTAL	**26**	**140**	**105**

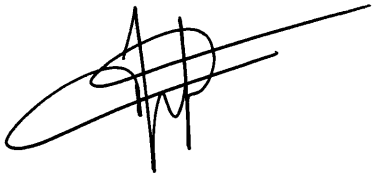
Tableau 2 : Analyse comptable du nombre de téléchargements et consultations sur le site de Publilégal

Téléchargements			**Consultations**	
Document	Nombre		Page	Nombre
Arrêté inter-Préfectoral	98		Accueil	11 916
Avis d'enquête	76		Informations	943
Pièce A	225		Dossier	5 832
Pièce B	180		Consultation des observations	11 225
Pièce C	562		Déposer une observation	12 486
Pièce D	265		Scan des registres	62
Pièce E	471			
Pièce F-Volume 1	241			
Pièce F-Volume 2	91			
Pièce F-Volume 3	92			
Pièce G	160			
Pièce H	165			
Pièce I- Chantilly	151			
Pièce I- Chennevières	39			
Pièce I- Marly	50			
Pièce I- Vémars	54			
Pièce I- Villeron	55			
TOTAL	**2 975**			**42 464**

8 Signature de la commission d'enquête

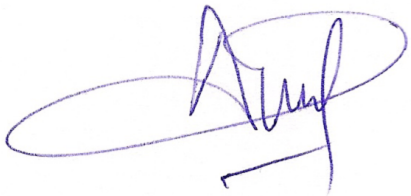
Fait le 13 mai 2021

Ronan HEBERT – Président de la commission d'enquête



Les membres de la commission d'enquête

Claude ANDRY



Michel GAUTHIER

Alain GIAROLI

Patrick JAYET

ANNEXES

Annexe 1: Décision ministérielle du 13 janvier 2021 relative à la LNRP

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Le ministre délégué

Paris, le 13 JAN. 2021

Réf. : D21000530

Monsieur Luc LALLEMAND
Président de SNCF Réseau
5/17 rue Jean-Philippe Rameau
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS

Objet : Décision ministérielle relative au projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP)

Monsieur le Président,

Le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP) répond à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux, à la fois en termes de mobilité longue distance et de transports du quotidien pour les usagers de Picardie et du Nord-Est du Val d'Oise. Grâce au développement de nouveaux services ferroviaires (trains à grande vitesse et trains express régionaux) permis par le projet, ces territoires bénéficieront d'un accès direct au réseau à grande vitesse, ainsi qu'à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et son pôle d'activités, renforçant ainsi l'intermodalité air-fer.

La décision ministérielle du 28 août 2020 a arrêté la consistance des aménagements du projet dans le cadre d'une mise en œuvre progressive en deux phases. Elle a défini les conditions de lancement de l'enquête d'utilité publique et les dispositions retenues pour la suite du projet, en vous demandant de préparer le dossier d'enquête et de finaliser les consultations règlementaires préalables menées sous l'autorité du Préfet du Val d'Oise, préfet coordonnateur de la phase d'enquête.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (AE-CGEDD) a été consultée sur la base du projet de dossier d'enquête publique le 04 septembre 2020 et a rendu son avis le 02 décembre 2020.

Le Secrétariat général pour l'Investissement (SGPI) a également été saisi le 07 septembre 2020 pour contre-expertise et avis sur le bilan socio-économique du projet, conformément au décret n°2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. Le SGPI a rendu un avis favorable avec réserve le 09 décembre 2020.

Pour la poursuite du projet, et en vue de l'ouverture de l'enquête d'utilité publique, vous avez :

- pris en considération les observations formulées par l'AE-CGEDD, en détaillant l'état initial et l'analyse des impacts du projet dans votre mémoire en réponse (notamment sur les enjeux relatifs aux nuisances sonores, à la pollution atmosphérique, aux émissions de gaz à effet de serre...) ;
- complété l'évaluation socio-économique figurant au dossier d'enquête, en tenant compte des recommandations du SGPI.

.../...

246, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
France
Tél : 33(0)1 40 81 21 22
www.ecologie.gouv.fr

D'une manière générale, vous avez tenu compte des avis réglementaires formulés dans le dossier d'enquête publique final, qui sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête. Je constate également qu'une concertation de suivi a été menée sous l'égide de la garante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a été chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Sur ces bases, je décide donc d'approuver le dossier support de l'enquête d'utilité publique du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie. Il conviendra ainsi de procéder dans les meilleurs délais aux démarches officielles auprès du Préfet du Val d'Oise, préfet coordonnateur de la phase d'enquête, pour l'ouverture de cette enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Cette enquête devra se tenir au 1er trimestre 2021.

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

Jean-Baptiste DJEBARRI

Annexe 2 : Désignation du Tribunal Administratif

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

03/12/2020

N° E20000054/95

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE CERGY-PONTOISE

LA PRÉSIDENTE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission

Vu enregistrée le 23/11/2020, la lettre par laquelle le préfet du Val-d'Oise demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du projet de Ligne Nouvelle Roissy-Picardie ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

VU la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et notamment son article 139 ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies pour les départements du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme et de la Seine-Saint-Denis au titre de l'année 2020 ;

DECIDE

ARTICLE 1 :Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

Monsieur Ronan HEBERT

Membres titulaires :

Monsieur Claude ANDRY
Monsieur Alain GIAROLI
Monsieur Michel GAUTHIER
Monsieur Patrick JAYET

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée au préfet du Val-d'Oise et aux membres de la commission d'enquête.

Fait à Cergy, le 03/12/2020

La présidente,

signé

Nathalie Massias

Pour expédition conforme,
Le greffier,

Annexe 3 : Arrêté inter-préfectoral n°2021-16178

PRÉFET
DU VAL-D'OISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires

Arrêté inter-préfectoral n° 2021 - 16178
prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le préfet du Val-d'Oise

Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

La préfète de l'Oise

Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

Le préfet de la Seine-et-Marne

Officier de la Légion d'Honneur
Commandeur des Arts et des Lettres

La préfète de la Somme

Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite
Chevalier des Palmes académiques

Le préfet de la Seine-Saint-Denis

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

Vu l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;

Vu le décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale ;

Vu le décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes ;

Vu l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R.123-11 du code de l'environnement ;

Direction départementale des territoires du Val-d'Oise, Service de l'urbanisme et de l'aménagement durable
Préfecture - CS 20105 - 5 avenue Bernard Hirsch - 95010 Cergy-Pontoise Cedex
Téléphone : 01 34 25 24 73 - télécopie : 01 34 25 25 41 - courriel : ddt-suad@val-doise.gouv.fr site internet http://www.val-doise.gouv.fr/

Vu la décision ministérielle du 28 août 2020 confirmant la réalisation en deux phases du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, constitué d'un nouveau barreau ferroviaire reliant la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ainsi que de plusieurs aménagements capacitaires sur le réseau existant ;

Vu la décision ministérielle du 13 janvier 2021 proposant le lancement de l'enquête publique unique ;

Vu la lettre du 28 août 2020, du ministre chargé des transports désignant le préfet du Val-d'Oise comme préfet coordonnateur pour la mise en œuvre de la procédure d'enquête publique ;

Vu la lettre du 22 janvier 2021 de SNCF Réseau sollicitant du préfet l'ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95) ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes concernées par le tracé du projet ;

Vu l'avis du 9 décembre 2020 du secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise sur l'évaluation socio-économique du projet de réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, joints au dossier d'enquête ;

Vu le bilan de la concertation inter-administrative réalisée conformément à la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales, joint au dossier d'enquête ;

Vu les décisions de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) d'Île-de-France du 13 novembre 2020 dispensant après examen au cas par cas, de la réalisation d'une évaluation environnementale, la mise en compatibilité des PLU des communes de Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron dans le département du Val-d'Oise, jointes au dossier d'enquête ;

Vu la décision du 15 décembre 2020 de la mission régionale d'autorité environnementale des Hauts-de-France décidant qu'il n'était pas nécessaire de formuler un avis sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chantilly dans le département de l'Oise, jointe au dossier d'enquête ;

Vu l'avis du 2 décembre 2020 de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, joint au dossier d'enquête ;

Vu le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale établi par SNCF Réseau, joint au dossier d'enquête ;

Vu les avis des communes du lieu d'implantation du projet et des autres collectivités territoriales intéressées au regard des incidences environnementales notables, joints au dossier d'enquête ;

Vu l'avis du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France du 5 octobre 2020, joint au dossier d'enquête ;

Vu l'avis de la ministre en charge des sites classés en date du 15 décembre 2020, joint au dossier d'enquête ;

Vu l'avis favorable du préfet du Val-d'Oise du 9 décembre 2020 sur l'étude préalable relative à la compensation agricole collective, joint au dossier d'enquête ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 26 novembre 2020 sur la mise en compatibilité des PLU des communes de Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron dans le département du Val-d'Oise, joint au dossier d'enquête ;

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 3 décembre 2020 sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chantilly dans le département de l'Oise, joint au dossier d'enquête ;

Vu la décision n° E20000054/95 du tribunal administratif de Cergy-Pontoise en date du 3 décembre 2020 portant désignation de la commission d'enquête pour conduire l'enquête publique unique ;

Vu le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique, élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, transmis par SNCF Réseau, intégrant notamment le bilan de la concertation préalable et les compléments apportés à la suite des avis réglementaires ;

Vu les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95) rendue nécessaire par le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie ;

Considérant que le projet s'étend sur les départements du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;

Considérant que les travaux nécessaires à la réalisation du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie doivent faire l'objet d'une enquête publique unique dans les conditions définies aux articles L.110-1 du code de l'expropriation et L.123-1 et suivants du code de l'environnement ;

Considérant que les modalités de l'enquête ont été arrêtées en concertation avec la commission d'enquête ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires du Val d'Oise et des secrétaires généraux des préfectures du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;

ARRÊTENT

Article 1 : Objets de l'enquête
Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est soumis à une enquête publique unique comprenant deux objets :
1. l'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet sur les communes suivantes :
- Amiens dans le département de la Somme,
- Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville dans le département de l'Oise,
- Le Mesnil-Amelot dans le département de la Seine-et-Marne,
- Tremblay-en-France dans le département de la Seine-Saint-Denis,
- Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron dans le département du Val-d'Oise,
2. la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Article 2 : Autorité organisatrice de l'enquête
Le préfet du Val-d'Oise est chargé de coordonner l'organisation de l'enquête publique unique et d'en centraliser les résultats en application des dispositions de l'article R.123-3 du code de l'environnement.

Article 3 : Autorité responsable du projet
Les travaux projetés seront conduits sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et connexions.

Maîtrise d'ouvrage infrastructure ferroviaire : SNCF Réseau, RCS de Bobigny n°412 280 797, 15-17 rue Jean-Philippe Rameau, 93200 Saint-Denis.

Maîtrise d'ouvrage aménagements en gare : SNCF Gares et Connexions, RCS de Paris n° 507 523 801, 16 avenue d'Ivry, 75013 Paris

Toutes les informations techniques relatives au projet soumis à enquête pourront être obtenues auprès de SNCF Réseau à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Article 4 : Durée de l'enquête
L'enquête publique se déroulera **du 23 février 2021 à 9h au 6 avril 2021 à 18h**, soit une durée de 43 jours consécutifs.

Article 5 : Lieux et siège de l'enquête
L'enquête est ouverte dans les communes suivantes : Amiens (Somme), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (Oise), Le Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne), Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (Val-d'Oise).

Le siège de l'enquête est fixé à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles.

Article 6 : Désignation de la commission d'enquête
La commission d'enquête désignée en vue de conduire l'enquête publique unique est composée comme suit :
Président :
- Monsieur Ronan HEBERT
Membres titulaires :
- Monsieur Claude ANDRY
- Monsieur Alain GIAROLI
- Monsieur Michel GAUTHIER
- Monsieur Patrick JAYET

Article 7 : Consultation du dossier d'enquête
Le dossier d'enquête publique comprend :
• Pièce A : Guide de lecture
• Pièce B-C-D-E : Présentation générale du projet (1 fascicule)
    - Pièce B - Informations juridiques et administratives
    - Pièce C - Plan de situation
    - Pièce D - Notice explicative comprenant l'appréciation sommaire des dépenses
    - Pièce E - Plan général des travaux
• Pièce F : Étude d'impact (3 fascicules)
• Pièce G : Bilan du débat public et de la concertation
• Pièce H : Évaluation socio-économique
• Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (5 fascicules)

Il sera consultable pendant toute la durée de l'enquête :

- sur support papier, dans les lieux d'enquête.
Chacun pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux d'enquête précités et dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

- en version dématérialisée, sur les sites internet identifiés ci-après.
Site internet des services de l'État dans le Val-d'Oise : https://www.val-doise.gouv.fr
Depuis le lien suivant : www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Conformément aux dispositions de l'article L.123-12 du code de l'environnement, un poste informatique, permettant un accès gratuit au dossier en version dématérialisée sera mis à disposition du public, au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Le dossier d'enquête est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci auprès de la direction départementale des territoires, service de l'urbanisme et de l'aménagement durable, pôle foncier, 5 avenue Bernard Hirsch CS 20105, 95010 Cergy-Pontoise Cedex.

Article 8 : Modalités selon lesquelles le public pourra présenter ses observations et propositions
Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra :

- Consigner ses observations et propositions sur le registre électronique.
Les observations et propositions pourront être déposées par le public de manière électronique, du 23 février 2021 à 9h au 6 avril 2021 à 18h, sur un registre dématérialisé disponible à l'adresse suivante : www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le public pourra, par ailleurs, adresser ses observations et ses propositions par courriel à l'adresse mail électronique suivante : roissy-picardie@enquetepublique.net
Tous les courriels réceptionnés avant la date d'ouverture et après la date de clôture de l'enquête, soit le 6 avril 2021 à 18h, ne seront pas pris en considération par les membres de la commission d'enquête.

Les observations et propositions déposées de manière électronique seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête.

- Consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête papier.
Un registre d'enquête à feuillets non mobiles, côté et paraphé par le président de la commission d'enquête sera déposé dans chacun des lieux d'enquête cités à l'article 5, et mis à la disposition du public qui pourra y consigner ses observations et propositions, aux jours et heures habituels d'ouverture et dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

- S'adresser par courrier à la commission d'enquête.
Le public pourra adresser ses observations et ses propositions par courrier avant la clôture de l'enquête, le cachet de la poste faisant foi, au siège de l'enquête : à l'attention de Monsieur Hebert, président de la commission d'enquête, Sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand CS 80025, 95842 Sarcelles Cedex.

Les observations et propositions adressées par courrier seront annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et seront consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Les observations du public déposées sur les registres d'enquête sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Annexe 4 : 1ères Publications

Annexe 4.a : Le Parisien Val d'Oise – 3 févr. 2021

X Le Parisien MERCREDI 3 FÉVRIER 2021 **ANNONCES 95 | JUDICIAIRES & LÉGALES**

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 80 – 75 -77 – 78 – 91 – 92 – 93 - 94 - 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habilitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 3956 HT – Société par actions simplifiée (SAS) 1976 HT – Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 1416 HT – Société en nom collectif (SNC) 2190 HT – Société à responsabilité limitée (SARL) 1476 HT – Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 1246 HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 60 (4,37 €) – 75-'92-'93-'94 (5,38 €) – 77-'78-'95 (5,14 €)

LES MARCHÉS PUBLICS
Consultez aussi nos annonces sur http://avisdemarches.leparisien.fr

Marchés - de 90 000 Euros

AVIS DE PUBLICITE
PROCEDURE DE PASSATION
Marché à procédure adaptée
IDENTIFICATION DE L'ORGANISME QUI PASSE LE MARCHE

COMMUNE D'AINCOURT

4, Rue d'Arthies
95510 AINCOURT
01 34 76 71 12
courriel : mairie.aincourt@orange.fr
OBJET DE LA CONSULTATION
Consultation d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour effectuer l'étude de réalisation d'une salle polyvalente et travaux annexes, la création de 2 logements et des travaux de voirie.
TYPE DE MARCHE
Travaux
CONTENU DES ELEMENTS DE MISSION
TRANCHE FERME :
- programmation avec proposition de différents scénarios
- phasage études/travaux
- planning étude et réalisation
- estimation financière des différents scénarios
- assistance au montage financier le plus avantageux (étude des subventions éventuelles, utilisation de l'apport de la vente du bien existant, prêts ...)
- mise en vente de l'actuelle salle polyvalente
- régularisation de la propriété du parking attenant actuellement en indivision entre la commune et un particulier
TRANCHE CONDITIONNELLE :
- assistance à la souscription de l'assurance dommage-ouvrage
- appel à candidatures pour l'équipe de maîtrise d'oeuvre
- assister le maître d'ouvrage dans les missions de la maîtrise d'oeuvre (esquisse/AVP/APD/PRO)
- PC compris contact avec les administrations concernées
- DCE
- ACT
- EXE/réception/DGD/DOE
Montants prévisionnels des travaux :
- Lot 1 (salle polyvalente) : 900 000.00 € TTC
- Lot 2 (création de 2 logements) : 110 000.00 € TTC
- Lot 3 (voirie) : 675 000.00 €
DATE LIMITE DE REMISE DES OFFRES :
La date limite de remise des offres est fixée au **lundi 1er mars 2021 à 16h00**
PARTICIPATION A LA CONSULTATION :
Les candidats sont invités à retirer le dossier de consultation des entreprises (DCE) auprès de la mairie d'Aincourt

Enquête publique

PREFET DU VAL D'OISE

PRÉFÈTE DE L'OISE

PRÉFÈTE DE LA SOMME

PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE

PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'Etat www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT,
Membres titulaires : Monsieur Claude ANGRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Amiens :
- le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
- le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h

Mairie de Chantilly :
- le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de La Chapelle-en-Serval :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h

Mairie d'Orry-la-Ville :
- le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30

Mairie du Mesnil-Amelot :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay-en-France :
- le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h

Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
- le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
- le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
- le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h

Mairie d'Epiais-lès-Louvres :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h

Mairie de Fosses :
- le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
- le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly-la-Ville :
- le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h

Mairie de Vémars :
- le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)

Mairie de Villeron :
- le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
- le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h

Mairie de Saint-Witz :
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques \Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

PUBLIEZ VOS ANNONCES LEGALES DANS LE PARISIEN DU LUNDI AU SAMEDI

Constitution de société

Par ASSP en date du 29/01/2021 il a été constitué une SCI a capital variable dénommée :

FSBH

Sigle : FSBH **Siège social :** 45, 3e Avenue 69260 LAMORLAYE **Capital minimum :** 1000 € **Capital souscrit :** 1000 € **Capital maximum :** 500000 € **Objet social :** l'acquisition, la construction, la mise en valeur, la location, l'administration et l'exploitation par bail, ou autrement de tous immeubles et droits immobilier **Gérance :** Mme CHARPENTIER Sylvie demeurant 11 Les Larris Mauvers 95000 PONTOISE **Cession de parts sociales :** Les parts sociales sont librement cessibles au profit d'un associé. Toute cession à un tiers de la Société est soumise au préalable à agrément de la collectivité des associés réunis en Assemblée Générale. **Durée :** 99 ans ans à compter de son immatriculation au RCS de COMPIEGNE.

CONTACT :
DE 8H30 À 18H00
TÉL : 01 87 39 84 00

Par ASSP en date du 28/01/2021 il a été constitué une SCI dénommée :

SCI BEL AVENIR

Siège social : 57 rue de morifosse 95100 ARGENTEUIL **Capital :** 280000 € **Objet social :** La propriété, l'acquisition,l'administration et la gestion par location ou autrement de tous immeuble et biens immobiliers **Gérance :** M Choualekh Hichem demeurant 57 rue morifosse 95100 ARGENTEUIL **Cession de parts sociales :** Les parts sociales sont librement cessibles au profit d'un associé. Toute cession à un tiers de la Société est soumise au préalable à agrément de la collectivité des associés réunis en Assemblée Générale. **Durée :** 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de PONTOISE.

Par ASSP en date du 27/01/2021, il a été constitué une SASU dénommée :

JD SERVICES

Siège social : 14,avenue du 8 Mai 1945 95200 SARCELLES **Capital :** 1000 € **Objet social :** Montage et démontage d'échafaudage, nettoyage industriel et domestique, électricité générale, peinture et revêtement des sols. **Président :** Mme NSAU NSAU BONGONGA DORCAS demeurant 18, avenue de Stalingrad chez CCA- Boîte aux lettres N59 91120 PALAISEAU dlu pour une durée de 11 limitée ans. **Clauses d'agrément :** les actions de l'associé unique est librement cessibles. **Durée :** 99 ans ans à compter de son immatriculation au RCS de PONTOISE.

Divers société

OPTICAL FIBRE TELECOM SAS au capital de 1.500 € Siège : 4 RUE CYPRIEN SAMSON 95190 GOUSSAINVILLE 838881611 RCS de PONTOISE OPTICAL FIBRE TELECOM SAS au capital de 1.500 € sise 4 RUE CYPRIEN SAMSON 95190 GOUSSAINVILLE 838881611 RCS de PONTOISE Par décision de l'AGE du 30/12/2020, il a été décidé d'augmenter le capital social de 58.500 € par apport en incorporation de réserve, le portant ainsi à 60.000 €. Mention au RCS de PONTOISE

FET

SAS en liquidation
Au capital de 5 000 €
Siège social : CENTRE COMMERCIAL MY PLACE
200 avenue de la Division Leclerc, 95200 SARCELLES
Siège de liquidation :
11 Rue de la Falaise
95690 NESLES-LA-VALLEE
827 856 014 RCS PONTOISE

L'Assemblée Générale Extraordinaire du 26 janvier 2021 a décidé la dissolution anticipée de la Société à compter de ce jour et sa mise en liquidation amiable sous le régime conventionnel dans les conditions prévues par les statuts et les délibérations de ladite assemblée. Elle a nommé comme liquidateur M. Fabien SCHWEBEL, demeurant 11 Rue de la Falaise, 95690 NESLES-LA-VALLEE pour toute la durée de la liquidation, avec les pouvoirs les plus étendus tels que déterminés par la loi et les statuts pour procéder aux opérations de liquidation, réaliser l'actif, acquitter le passif, et l'a autorisé à continuer les affaires en cours et à en engager de nouvelles pour les besoins de la liquidation. Le siège de la liquidation est fixé 11 Rue de la Falaise, 95690
NESLES-LA-VALLEE. C'est à cette adresse que la correspondance devra être envoyée et que les actes et documents concernant la liquidation devront être notifiés. Les actes et pièces relatifs à la liquidation seront déposés au Greffe du Tribunal de commerce de PONTOISE, en annexe au RCS.
Pour avis Le Liquidateur

FET

SAS en liquidation
au capital de 5 000 €
Siège social : CENTRE COMMERCIAL MY PLACE
200 avenue de la Division Leclerc, 95200 SARCELLES
Siège de liquidation :
11 Rue de la Falaise
95690 NESLES LA VALLEE
827 856 014 RCS PONTOISE

L'Assemblée Générale Ordinaire réunie le 26 janvier 2021 au 11 Rue de la Falaise, 95690 NESLES LA VALLEE a approuvé le compte définitif de liquidation, déchargé M. Fabien SCHWEBEL, demeurant 11 Rue de la Falaise, 95690 NESLES LA VALLEE, de son mandat de liquidateur, donné à ce dernier quitus de sa gestion et constaté la clôture de la liquidation à compter du jour de ladite assemblée. Les comptes de liquidation sont déposés au greffe du Tribunal de commerce de PONTOISE, en annexe au RCS et la Société sera radiée dudit registre.
Pour avis Le Liquidateur

NEL TRANSPORT

SAS au capital de 500 Euros
Siège social :
218 Avenue Jacques Vogt
95340 PERSAN
848 464 889 RCS PONTOISE

Le 31 décembre 2020, l'associée unique a décidé de : 1) transférer le siège social au **40 Cité Champagne 95100 ARGENTEUIL**. 2) nommer en qualité de Président CALBERI Thomas, 40 Cité Champagne 95100 ARGENTEUIL, en remplacement de Mme HADDAD Sonia, démissionnaire. 3) prendre pour nouvelle dénomination sociale :

LMS AUTOS

4) modifier l'objet social comme suit : achats ventes de véhicules ».
Mention faite au RCS de PONTOISE

Insertions diverses

M. **Zanakiraman Pugazendi** né le 14/12/1969 à Pondicherry, demeurant 423, 3A rue helene Boucher 95190 GOUSSAINVILLE dépose une requête auprès du Garde des Sceaux à l'effet d'ajouter à son nom patronymique celui de ZANAGUIRAMANE afin de s'appeler à l'avenir **ZANAGUIRAMANE-Pougajendy**.

Appel à candidatures mandats de délégués aux assemblées générales de

LA MUTUELLE GENERALE DE PREVOYANCE

(N SIREN 337 682 660)
Siège social :
39 Rue du Jourdil
74960 CRAN-GEVRIER

La MUTUELLE GENERALE DE PREVOYANCE organise l'élection des délégués représentant l'ensemble des adhérents aux assemblées générales. Les délégués, élus pour 6 ans, ont un vrai pouvoir sur la vie de la Mutuelle en votant les taux et montants de cotisations, ainsi que la nature des garanties et prestations versées ; ils élisent également les administrateurs et statuent annuellement sur les comptes de la Mutuelle.
De ce fait, ils prennent part aux décisions d'orientation et d'évolution de toutes les garanties couvertes par la MUTUELLE GENERALE DE PREVOYANCE, à savoir les garanties décès, invalidité, incapacité de travail, obsèques, accidents et assurances sur la vie.
Si vous êtes adhérent de la Mutuelle et avez souscrit l'une de ces garanties, nous vous invitons à présenter votre candidature au mandat de délégué représentant les adhérents de la région Ile-de-France, en adressant au siège de la Mutuelle, avant le 26 février prochain, votre candidature soit sur papier libre soit sur le coupon joint, à découper et renseigner.
Des élections seront ensuite organisées dans votre région dans le courant du mois de mars. Nous répondons à toutes questions par téléphone au 04.50.08.38.63 ou à l'adresse email suivante :
direction@mgprev.fr

Coupon-réponse candidature au mandat de délégué aux assemblées générales de la MUTUELLE GENERALE DE PREVOYANCE
Siège social : 39 Rue du Jourdil – 74960 CRAN GEVRIER
Je soussigné(e).....
Demeurant.....
.....
.....
.....
N d'adhérent individuel ou Nom souscripteur contrat collectif .....
N téléphone .....
...
Présente ma candidature à l'élection des délégués aux assemblées générales de la MGP représentant les adhérents de la région Ile-de-France, qui se déroulera en mars 2021.

Le Parisien
Rapidité et souplesse d'un quotidien leader en IDF et l'Oise

Annexe 4.b : Le Parisien Seine & Marne - 3 févr. 2021

Le Parisien MERCREDI 3 FÉVRIER 2021 — ANNONCES 77 | JUDICIAIRES & LÉGALES

Enquête publique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
– une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
– une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT.
Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisés ci-après :

Mairie d'Amiens :
– le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
–le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chantilly :
– le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
Mairie de La Chapelle-en-Serval :
– le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie d'Orry-la-Ville :
– le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
Mairie du Mesnil-Amelot :
– le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay-en-France :
– le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
– le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
– le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
– le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
Mairie d'Epiais-lès-Louvres :
– le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie de Fosses :
– le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
– le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
– le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly-la-Ville :
– le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Vémars :
– le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes).
Mairie de Villeron :
– le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
– le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
Mairie de Saint-Witz :
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux maires concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques \Aménagement du territoire et construction \Urbanisme-Planification-Logement \Les déclarations d'utilité publique \DUP.

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Constitution de société

Par acte SSP du 01/01/2021 il a été constitué une SASU dénommée :
CAR LINE
Siège social :28 RUE PAUL BARENNES 77100 MEAUX
Capital : 5.000€
Objet : ACHAT VENTE VÉHICULE NEUF ET OCCASION
Président : M FERAH RIDA, 8 RUE LUCIEN-CARCAT 77120 COULOMMIERS.
Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de MEAUX

Suivant acte SSP du 18 janvier 2021, il a été constitué une SARL dénommée : LE RELAIS DE PERTHES Objet : Mecanique automobile véhicules légers, véhicules utilitaires, matériel parc et jardin, carrosserie et vente de véhicule, aménagement de véhicules, Capital social : 2.000 Euros. Siège social : 2 rue de Fleury 77930 PERTHES Gerant : M. Nicolas MACKOVIC demeurant 4014 rue Grande 77720 LA CHAPELLEGAUTHIER Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de MELUN.

PUBLIEZ VOS ANNONCES LEGALES DANS LE PARISIEN DU LUNDI AU SAMEDI

Par acte SSP du 25/12/2020 il a été constitué une SASU dénommée :
STMB
Siège social : 30 Rue Pierre Brasseur 77100 MEAUX
Capital : 15.000€
Objet : transport de marchandises de +3,5 tonnes, achat, vente et locations de véhicules
Président : M BOUTET Jean-Yves René, 10 Rue Mounet Sully, Bat 23 Escalier B 75020 PARIS.
Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de MEAUX

Par ASSP en date du 29/01/2021 il a été constitué une SCI dénommée :

HAIDAR-DELONNE

Siège social : 20 rue Pierre Brossolette 77380 COMBS-LA-VILLE **Capital :** 1000 € **Objet social :** achat d'un bien immobilier **Gérance :** Mme DELONNE Cecile demeurant 20 rue Pierre Brossolette 77380 COMBS-LA-VILLE **Cession de parts sociales :** Les parts sociales sont librement cessibles au profit d'un associé. Toute cession à un tiers de la Société est soumise au préalable à agrément de la collectivité des associés réunis en Assemblée Générale. **Durée :** 99 ans ans à compter de son immatriculation au RCS de MELUN.

Divers société

CARTN PRESTIGE
SASU au capital de 1.000€. Siège social : 26 rue des bourdettes 77930 CHAILLY EN BIERE. RCS 891 254 435 MELUN.
L'AGE du 20/01/2021 a décidé d'étendre l'objet social aux activités de, à compter du 20/01/2021 :IMPORTATION DE VEHICULES, REPARATIONS, LOCATIONS, ET ACHAT VENTE DE VEHICULES. Mention au RCS de MELUN.

HERKARNAEL

SCI au capital social de 914.70 Euros
Siège social :
24 Rue du Parc Aux Boeufs
77410 VILLEVAUDE
409 873 320 R.C.S. MEAUX

Le 26 janvier 2021, l'age de cette société ayant pour co-gérant, Mme ROMARY Karine demeurant 3 Bis rue des Chantereffles - 34680 SAINT GEORGES D'ORQUES et Mr GRANGE Gwenaël demeurant 24 Rue du Parc Aux Boeufs - 77410 VILLEVAUDE ont décidé de transférer le siège social au **3 Bis Rue des Chantereffles - 34680 SAINT GEORGES D'ORQUES**.En consequence elle sera immatriculée au RCS de MONTPELLIERS.
Pour avis

SCI MA
SCI au capital de 76.224,51€. Siège social : 38bis rue du Général Leclerc 77450 ESBLY. RCS 413 280 330 MEAUX.
L'AGE du 15/01/2021 a approuvé les comptes de liquidation, donné quitus au liquidateur, l'a déchargé de son mandat et prononcé la clôture de liquidation, à compter du 31/12/2020. Radiation au RCS de MEAUX.

Rectificatif à l'annonce référence ALP00110568 parue dans LA PARISIEN, le 04/08/2020 concernant la société **NOUVEAUX MONDES EDITIONS**, lire La dénomination sociale devient : La Maison de l'Emmanuel SAS. Pour sigle : LMDE SAS en lieu et place de la dénomination sociale qui devient : LMDE.

Suivant acte SSP en date du 25 janvier 2021 Mme Michelle GILLOT demeurant 2 rue de Fleury 77930 PERTHES, a donné en location gérance à la SARL, LE RELAIS DE PERTHES au capital de 2.000 euros sise 2 rue de Fleury 77930 PERTHES, RCS en cours de formation. Un fonds de commerce de «garage», sis et exploité 2 rue de Fleury 77930 PERTHES. La présente location-gérance a été consentie et acceptée pour une durée de trois (3) ans à compter rétroactivement du 1er janvier 2021, renouvelable par tacite reconduction

KS TRANSPORT

SASU au capital de 500 € Siège social : 32 rue Antoinette Labour 77400 DAMPMART RCS MEAUX 878344647
Par décision de l'associé Unique du 17/12/2020 , il a été décidé la dissolution anticipée de la société et sa mise en liquidation amiable à compter du 17/12/2020 , il a été nommé liquidateur(s) M Salhi Khaled demeurant 32 rue Antoinette Labour 77400 DAMPMART et fixé le siège de liquidation où les documents de la liquidation seront notifiés au siège social. Par décision ASU du 17/12/2020 , il a été décidé : d'approuver les comptes définitifs de la liquidation; de donner quitus au liquidateur, M Salhi Khaled demeurant 32 rue Antoinette Labour 77400 DAMPMART pour sa gestion et décharge de son mandat, de prononcer la clôture des opérations de liquidation à compter du 17/12/2020 . Radiation au RCS de MEAUX.

GJ DELICES

SARL au capital de 5000 € Siège social : 3 rue de la tourterelle 77320 MONTOLIVET RCS MEAUX 840525026
Par décision Assemblée Générale Extraordinaire du 01/02/2021, il a été décidé la dissolution anticipée de la société et sa mise en liquidation amiable à compter du 01/02/2021 , il a été nommé liquidateur(s) M GUEDIN JACKY demeurant au 3 RUE DE LA TOURTERELLE 77320 MONTOLIVET et fixé le siège de liquidation où les documents de la liquidation seront notifiés au siège social. Mention en sera faite au RCS de MEAUX.

SASU ALDAPROD

SASU au capital de 2000 € Siège social : 13 rue du Sillon 77500 CHELLES RCS MEAUX 841751910
Par décision de l'associé Unique du 31/12/2020 il a été décidé : d'approuver les comptes définitifs de la liquidation; de donner quitus au liquidateur, M ALDAJUSTE MARSDEN demeurant 13 rue du Sillon 77500 CHELLES pour sa gestion et décharge de son mandat; de prononcer la clôture des opérations de liquidation à compter du 31/12/2020 . Radiation au RCS de MEAUX.

Insertions diverses

La garantie financière visée par la loi du 2 janvier 1970 dont bénéficie l'entité
GAMBETTA IMMOBILIER
19 rue GAMBETTA
77 500 CHELLES
immatriculée au RCS 334993235
Disposant de succursales situées :
– 38 Avenue de la RESISTANCE 77500 CHELLES
– 6 place GASNIER-GUY 77500 CHELLES
pour ses activités de :
– TRANSACTION IMMOBILIERE depuis le 29 04 1986
– GESTION IMMOBILIERE depuis le 29 04 1986
– SYNDIC DE COPROPRIETES depuis le 29 04 1986
auprès de son garant financier, **GALIAN Assurances**, Société Anonyme, RCS 423 703 032, prendra fin TROIS JOURS FRANCS après la publication du présent avis.
Les créances, s'il en existe, devront être déclarées au siège de GALIAN Assurances, 89 rue la Boétie, 75008, PARIS, dans les trois mois de la présente insertion.
Il est precise que cette fin de garantie pour l'(les) activité(s) de TRANSACTION IMMOBILIERE, GESTION IMMOBILIERE, SYNDIC DE COPROPRIETES intervient à la suite d'une opération effectuée au profit de CERSOY & GIRARD, client-societaire n152209, RCS 411754799, domicilié à 6 place GASNIER GUY 77 500 CHELLES, bénéficiant de la garantie financière auprès de GALIAN Assurances.

Le Parisien
Publiez vos marchés publics, vos concessions dans Le Parisien
Habilitations
60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95
01 87 39 84 40
pub@dematis.com

Le Parisien
Pour acheter votre annonce en ligne sur le Parisien
Rendez-vous sur www.annoncesleparisien.fr
Un parcours simple, pratique et rapide
de la rédaction de votre annonce au justificatif de parution
Plus de renseignement : 01 87 39 84 00
TEAM MEDIA

Annexe 4.c : Le Parisien Le Parisien Seine St Denis - 3 févr. 2021

Le Parisien
MERCREDI 3 FÉVRIER 2021

ANNONCES 93 | JUDICIAIRES & LÉGALES

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 60 – 75 –77 – 78 – 91 – 92 – 93 – 94 – 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministre de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 1856 HT – Société par actions simplifiée (SAS) 1976 HT – Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 1410 HT – Société en nom collectif (SNC) 2136 HT – Société à responsabilité limitée (SARL) 1476 HT – Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 1246 HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 60 (4,37 €) – 75 / 92 / 93 / 94 (5,38 €) – 77 / 78 / 95 (5,14 €)

LES MARCHÉS PUBLICS

Consultez aussi nos annonces sur http://avisdemarches.leparisien.fr

Marchés + de 90 000 Euros

Nom et adresse officiels de l'organisme acheteur :

VILLE DE LIVRY-GARGAN

Reydant Isabelle, 3 place François–Mitterand
93891 Livry–Gargan cedex.
tél. : 0141708800,
télécopieur : 0145092115, Courriel : isabelle.reydant@livry–gargan.fr,
Adresse internet : https://www.livry–gargan.fr,
Adresse internet du profil d'acheteur : https://livrygargan.e–marchespublics.com
Objet du marché : travaux de réfection des menuiseries extérieures au groupe scolaire benoît–malon.
Type de marché de travaux : exécution.
L'avis implique un marché public.
Caractéristiques principales : La présente procédure concerne les travaux de remplacement complet des châssis bois en simple vitrage par des châssis PVC double vitrages avec petits bois intégrés au groupe scolaire Benoît–Malon.
Refus des variantes.
La procédure d'achat du présent avis est couverte par l'accord sur les marchés publics de l'OMC : oui.
Prestations divisées en lots : non.
Modalités essentielles de financement et de paiement et/ou références aux textes qui les réglementent : financement par fonds propres et paiement direct à 30 jours à compter de la date de réception de la facture.
Langues pouvant être utilisées dans l'offre ou la candidature : français.
Unité monétaire utilisée, l'euro.
Conditions de participation :
Critères de sélection des candidatures : les candidats seront sélectionnés en fonction de leurs capacités techniques, professionnelles et financières appréciées au regard des documents communiqués.
Les documents justificatifs à remettre par les candidats sont listés dans le règlement de la consultation.
Marché public simplifié : NON
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés dans le cahier des charges (règlement de la consultation, lettre d'invitation ou document descriptif).
Type de procédure : procédure adaptée.
Date limite de réception des offres : 09 Mars 2021 à 12:00.
Délai minimum de validité des offres : 120 jour(s) à compter de la date limite de réception des offres.
Renseignements complémentaires :
Une visite du site est obligatoire pour les candidats avant la remise de leur offre.
Le lieu de rendez–vous est fixé devant l'école BENOÎ T–MALON au 54/56 avenue Benoît–Malon. Deux dates au choix des candidats : Mardi 9 février 2021 à 10h00
OU Mercredi 17 février 2021 à 10h00
Merci de confirmer par mail impérativement votre venue à ahmed.benomar@livry–gargan.fr.
À l'issue de la visite, l'attestation de visite (page 12 du présent document) sera visée par le représentant de la Ville et sera à remettre à l'appui de l'offre.
Attention, dans un gage de transparence de la procédure, lors des visites, les demandes de renseignements complémentaires sur la consultation ne sont pas autorisées. Ces demandes devront être faites selon les modalités définies à l'article 16 du présent règlement de consultation.
Conditions et mode de paiement pour obtenir les documents contractuels et additionnels :
Conformément aux dispositions de l'article R.2132–2 du Code de la commande publique, la présente procédure fait l'objet d'une mise à disposition par voie électronique du dossier de consultation des entreprises. Le dossier de consultation peut être téléchargé gratuitement à l'adresse suivante : https://livrygargan.e–marchespublics.com ou https://www.livry–gargan.fr (MA VILLE / MARIE / Marchés publics) Le dossier de consultation mis à disposition des entreprises sur la plateforme de dématérialisation est un dossier complet. Le téléchargement partiel de ce dossier est de la seule responsabilité de l'entreprise. Une assistance téléphonique est disponible pour les candidats au numéro suivant : 01 72 36 55 48 du lundi au vendredi de 9h à 12h30, et de 13h30 à 18h00. Attention, le support ne garantit pas la résolution des problèmes moins d'1 heure avant la date limite de soumission des plis. Pour obtenir une assistance d'urgence, en cas de survenance d'un problème technique ou lié à l'utilisation de la plateforme le candidat pourra appeler ce numéro. ATTENTION : cette assistance ne couvre que l'utilisation de la plateforme et non celle nécessaire à la soumission des plis (accès à Internet, poste de travail du candidat, antivirus, outil de signature, applet–java, pare–feu ...).
Conditions de remise des offres ou des candidatures :
Conformément à l'article R.2132–7 du Code de la commande publique, les candidats doivent obligatoirement présenter leur offre sous forme dématérialisée. La signature électronique des documents n'est pas obligatoire pour la remise des offres. Les modalités sont indiquées à l'article 14 du règlement de la consultation
Date d'envoi du présent avis à la publication : 01 Février 2021.
Adresse à laquelle les offres/candidatures/projets/demandes de participation doivent être envoyés : adresse internet : https://livrygargan.e–marchespublics.com.
Adresse auprès de laquelle les documents peuvent être obtenus : adresse internet : https://livrygargan.e–marchespublics.com.
Instance chargée des procédures de recours : Tribunal administratif 7 rue Catherine Puig 93100 Montreuil, tél. : 0149202030, adresse internet : https://www.montreuil.tribunal–administratif.fr.
Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus concernant l'introduction des recours : Tribunal administratif 7 rue Catherine Puig 93100 Montreuil, tél. : 0149202030, adresse internet : https://www.montreuil.tribunal–administratif.fr.

Enquête publique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE–ET–MARNE
PRÉFET DE LA SEINE–SAINT–DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle–en–Serval, Orry–la–Ville (60), Le Mesnil–Amelot (77), Tremblay–en–France (93), Chennevières–lès–Louvres, Epiais–lès–Louvres, Fosses, Marly–la–Ville, Saint–Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrête n2021–16178, les préfets du Val–d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine–et–Marne et de la Seine–Saint–Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy–Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières–lès–Louvres, Marly–la–Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112–4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123–12 et R.123–8 du code de l'environnement, et des articles L.153–54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
– une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
– une évaluation socio–économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre–expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle–en–Serval, Orry–la–Ville (60), Le Mesnil–Amelot (77), Tremblay–en–France (93) Chennevières–lès–Louvres, Epiais–lès–Louvres, Fosses, Marly–la–Ville, Saint–Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous–préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous–préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val–doise.gouv.fr ou www.roissy–picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci–dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête à la sous–préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez–vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy–Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT.
Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci–après :

Mairie d'Amiens :
– le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
– le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chantilly :
– le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
Mairie de La Chapelle–en–Serval :
– le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie d'Orry–la–Ville :
– le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
Mairie du Mesnil–Amelot :
– le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h
Mairie de Tremblay–en–France :
– le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chennevières–lès–Louvres :
– le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
– le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
– le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
Mairie d'Epiais–lès–Louvres :
– le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie de Fosses :
– le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
– le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
– le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h
Mairie de Marly–la–Ville :
– le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Vémars :
– le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
Mairie de Villeron :
– le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
– le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
Mairie de Saint–Witz :
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy–Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy–picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy–picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val–d'Oise, rubriques Politiques–publiques : Aménagement du territoire et construction : Urbanisme–Planification–Logement : Les déclarations d'utilité publique : DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter–préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Contact commercial 01 87 39 84 00
Rendez–vous sur www.annoncesleparisien.fr
7/7 - 24H/24H

Constitution de société

Par ASSP en date du 10/01/2020, il a été constitué une SASU dénommée :

ADRESSAMA

Siège social : 25 bis, Boulevard Carnot 93200 SAINT–DENIS **Capital** : 1000 € **Objet social** : – La domiciliation commerciale et légale des entreprises et des associations.– Adresses de correspondance pour les entreprises, les associations et les particuliers.– Boites postales pour les particuliers.– Secrétariat, permanence téléphonique, location de bureaux, télétravail, organisation d'évènements, de réunions et d'assemblées générales pour les entreprises, associations, syndics..– Conseils en affaires et en gestion pour les entreprises, les associations et les particuliers– Assistance et accompagnement pour la création, l'acquisition, la gestion, le développement, le redressement, la cession, la transmission et la liquidation des entreprises et des associations.– Assistance et accompagnement en gestion administrative, financière, comptable, sociale, fiscale et juridique des entreprises et des associations.– Archivage numérique de documents pour les entreprises, les associations et les particuliers.– Formations pour adultes.– Assistance et accompagnement en démarches et formalités administratives pour les particuliers. **Président** : M GUERRAB RABAH demeurant 20 RUE SUGER 93200 SAINT–DENIS élu pour une durée de Illimitée ans. **Clauses d'agrément** : Toute cession d'actions à un tiers, un associé ou un conjoint, ascendant ou descendant d'un associé ou du cédant, sera soumise à l'agrément préalable de la société **Durée** : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de BOBIGNY.

Par ASSP en date du 20/01/2021, il a été constitué une SASU dénommée :

STRATON BAT

Siège social : 13 AVENUE DU COTEAU 93390 CLICHY–SOUS–BOIS **Capital** : 500 EUROS **€ Objet social** : TRAVAUX DE BATIMENT **Président** : M ANGELOV NEOYALKO demeurant 13 AV DU COTEAU 93390 CLICHY–SOUS–BOIS élu pour une durée Illimitée **Durée** : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de BOBIGNY.

Divers société

SS GRILLS

SAS au capital de 500 Euros
Siège social :
4, Rue Charles Tillon
93300 AUBERVILLIERS
830 865 010 RCS BOBIGNY

Le 31 décembre 2020, le président a décidé de : 1) transférer le siège social au **13 Rue Magenta 93500 PANTIN**. 2) nommer en qualité de Président M. BAYADIN Tymore, 13 rue Magenta 93500 PANTIN, en remplacement de M. REBAI SABRI, démissionnaire. 3) prendre pour nouvelle dénomination sociale :

BTM AUTO

4) modifier l'objet social comme suit : achats ventes de véhicules ».
Mention faite au RCS de BOBIGNY

PIZZA CENTER 2

SARL au capital de 1.000 Euros
Siège social :
96, Avenue Danielle Casanova
94200 IVRY SUR SEINE
815 335 518 RCS CRETEIL

Le 31 décembre 2019, l'AGE de la société ayant pour gérant M. NORMIL Naguer, 13 Rue Georges Denance 93270 SEVRAN, a décidé de : 1) nommer en qualité de Gérant M. Yoni ISSAC, 42 Avenue Gambetta 93170 BAGNOLET, en remplacement de M. NORMIL Naguer, démissionnaire. 2) modifier l'objet social comme suit : « Préparation de plats cuisinés, traiteur, préparation d'évènements ». 3) prendre pour nouvelle dénomination sociale :

CUISTO DE OUF

4) transférer le siège social au **42, Avenue Gambetta 93170 BAGNOLET,** En conséquence, la société sera immatriculée au RCS de BOBIGNY

SAG–GHEE'
Société par actions simplifiée au capital de 256 800 euros
Siège social : 2 Avenue du Général Foch, 93460 GOURNAY SUR MARNE
833 104 953 RCS BOBIGNY
Aux termes d'une décision unanime en date du 08/01/2021, la collectivité des associés de la société SAG–GHEE, statuant en application de l'article L. 225–248 du Code de commerce, a décidé qu'il n'y avait pas lieu à dissolution de la Société.
POUR AVIS : Le Président

Aux termes d'un SSP en date du 01/02/2021, la société **B R F TAXIS** SARL au capital de 14400 € située 56 AVENUE DU PRESIDENT ROOSEVELT 93300 AUBERVILLIERS immatriculée au RCS de BOBIGNY sous le numéro 327058962 a donné en location gérance à M **HABBAZ LAHCEN** demeurant 55 RUE DE LA RONCE , 92410 VILLE–D'AVRAY un fonds de commerce de TAXI situé **56 AVENUE DU PRESIDENT ROOSEVELT 93300 AUBERVILLIERS** à compter du 01/02/2021 au 26/02/2022. Le contrat n'est pas renouvelable.

FOF TRANSPORT

EURL au capital de 4.500 Euros
Siège social :
2 rue d'Ormesson
93800 EPINAY SUR SEINE
891 646 358 RCS BOBIGNY

Le 12 janvier 2021, l'AG a décidé de porter le capital social à la somme de 9.900 Euros
Mention faite au RCS de BOBIGNY

Le Parisien
Rapidité et souplesse d'un quotidien leader en IDF et l'Oise

Le Parisien
Publiez vos marchés publics, vos concessions dans Le Parisien
Habilitations
60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95
01 87 39 84 40
pub@dematis.com

Annexe 4.d : Le Parisien Oise - 3 févr. 2021

X Le Parisien MERCREDI 3 FÉVRIER 2021 **ANNONCES 60** | JUDICIAIRES & LÉGALES

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 60 – 75 -77 – 78 – 91 – 92 – 93 - 94 - 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habilitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 3856€ HT – Société par actions simplifiée (SAS) 1976 HT – Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 1416 HT – Société en nom collectif (SNC) 2136 HT – Société à responsabilité limitée (SARL) 1476 HT - Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 1246 HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 60 (4,37 €) – 75 / 92 / 93 / 94 (5,39 €) – 77 / 78 / 95 (5,14 €)

LES MARCHÉS PUBLICS

Consultez aussi nos annonces sur http://avismarches.leparisien.fr

Concessions

AVIS DE CONCESSION

COMMUNE DE ESTREES SAINT DENIS

Mme Myriane ROUSSET – Maire
15 rue de l'Hôtel de Ville
60190 ESTREES SAINT DENIS
Tél : 03 44 91 60 90
mél : mairie@mairie-estrees-st-denis.fr
web : http://www.estreessaintdenis.fr

Objet : Délégation du service public d'accueil périscolaire – Renouvellement du contrat de concession
Référence acheteur : BDB/BDB/0042.21
Type de marché : Services
Procédure : Concession
Durée de la concession : 60 mois.
Description : La présente consultation est soumise aux dispositions du Code de la Commande Publique, du Code Général des Collectivités Territoriales et de l'Ordonnance n 2018-1074 du 26 novembre 2018.
La procédure retenue est de type ouverte : les candidatures et les offres sont remises conjointement.
La description des prestations figure de manière détaillée dans le Document Programme.
Délégation Conditions de participation
Habilitation à exercer l'activité professionnelle, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession :
Liste et description succincte des conditions
Voir règlement de consultation.
Capacité économique et financière
Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis :
Voir règlement de consultation.
Référence professionnelle et capacité technique : Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis :
Voir règlement de consultation.
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés dans le cahier des charges (règlement de la consultation, lettre d'invitation ou document descriptif).
Remise des offres : 15/03/21 à 12h00 au plus tard.
Langues pouvant être utilisées dans l'offre ou la candidature : français.
Unité monétaire utilisée, l'euro.
Renseignements complémentaires :
Les candidats devront télécharger l'ensemble du dossier de consultation des entreprises sous forme électronique via le site https://www.aws-entreprises.com/entreprise/avis.
Lors du téléchargement, il est conseillé de renseigner le nom du soumissionnaire et une adresse électronique permettant une correspondance électronique, afin de bénéficier de toutes les informations diffusées lors de la présente consultation.
En cas de retrait anonyme, le candidat ne pourra porter aucune réclamation s'il ne bénéficie pas de toutes les informations complémentaires diffusées par la plateforme de dématérialisation lors du déroulement de la présente consultation.
Les conditions de remise des plis indiquées au règlement de consultation s'imposent aux candidats. Toute remise sous une autre forme que celle imposée entraînera l'irrégularité de l'offre.
Il s'agit d'un marché périodique : NON
Envoi à la publication le : 29/01/21
Les dépôts de plis doivent être impérativement remis par voie dématérialisée. Pour retrouver cet avis intégral, accéder au DCE, poser des questions à l'acheteur, déposer un pli, allez sur https://www.aws-entreprises.com/entreprise/avis

Marchés +de 90 000 Euros

Nom et adresse officiels de l'organisme acheteur :

UNIVERSITÉ DE TECHNOLOGIE DE COMPIEGNE

Mme Aline PIERRE,
Responsable marchés publics,
Rue du Docteur Schweitzer
CS 60319, 60203 Compiegne,
tél. : 03 44 23 49 14,
courriel : Marchesutc@utc.fr,
adresse internet : http://www.utc.fr,
adresse internet du profil acheteur : https://www.achatpublic.com/sdm/ent/gen/index.jsp

Le pouvoir adjudicateur n'agit pas pour le compte d'autres pouvoirs adjudicateurs
Principale(s) Activité(s) du pouvoir adjudicateur : Education

Objet du marché : Souscription de contrats d'assurance Tous Risques Chantier et Dommages-Ouvrage/Constructeur non Réalisateur pour la restructuration et extension de l'université de technologie de Compiègne.
Catégorie de services : 6a
Lieu d'exécution et de livraison :
Université de technologie de Compiègne, 60203 Compiègne
L'avis implique un marché public
Caractéristiques principales :
– Des variantes seront-elles prises en compte : oui
– Le marché a pour objet la souscription de contrats d'assurance Tous Risques Chantier et Dommages-Ouvrage/Constructeur non Realisateur pour la restructuration et extension de l'université de technologie de Compiègne.
Cf. DCE
– Quantités : Cf. DCE
Prestations divisées en lots : oui
Possibilité de présenter une offre pour un ou plusieurs lots
Cautionnement et garanties exigés : Néant
Modalités essentielles de financement et de paiement et/ou références aux textes qui les réglementent : Paiement à 30 jours par virement administratif
Taux des intérêts moratoires : taux d'intérêt de la principale facilité de refinancement appliquée par la Banque centrale européenne majoré de 8 points
Cf. règlement de la consultation
Forme juridique que devra revêtir le groupement d'opérateurs économiques attributaire du marché : Groupement conjoint d'assureurs.
Cf. règlement de la consultation.
Langues pouvant être utilisées dans l'offre ou la candidature : français.
Unité monétaire utilisée, l'euro
Conditions de participation :
– Critères de sélection des candidatures : Cf. règlement de la consultation
– Situation juridique – références requises : Cf. règlement de la consultation
– Capacité économique et financière – références requises : Cf. règlement de la consultation
– Référence professionnelle et capacité technique – références requises : Cf. règlement de la consultation
Justifications à produire quant aux qualités et capacités du candidat :
Autres renseignements demandés :
– Cf. règlement de la consultation
Marché public simplifié : NON.
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés dans le cahier des charges (règlement de la consultation, lettre d'invitation ou document descriptif)
Type de procédure : Procédure adaptée
Date limite de réception des offres : 04 mars 2021 à 12 h 00
Délai minimum de validité des offres : 6 mois à compter de la date limite de réception des offres.
Renseignements complémentaires : Cf. règlement de la consultation
Date d'envoi du présent avis à la publication : 01 février 2021
Adresse auprès de laquelle les documents peuvent être obtenus : adresse internet : https://www.achatpublic.com/sdm/ent/gen/ent_detail.do?PCSLID=CSL_2021_uXDAChcg84
Instance chargée des procédures de recours : Tribunal Administratif, 14 rue Lemerchier, 80000 Amiens, tél. : 03 22 33 61 70, courriel : Greffe.ta-amiens@juradm.fr, adresse internet : http://amiens.tribunal-administratif.fr/
Nature et désignation des lots :
Lot 1 – Tous Risques Chantier
Le marché a pour objet la souscription de contrats d'assurance Tous Risques Chantier pour la restructuration et extension de l'université de technologie de Compiègne.
Lot 2 – Dommages Ouvrage/Constructeur non Réalisateur
Le marché a pour objet la souscription de contrats d'assurance Constructeur non Réalisateur pour la restructuration et extension de l'université de technologie de Compiègne.

Marchés -de 90 000 Euros

Organisme acheteur

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES THELLOISE

l'administrateur de l'Etablissement,
7 avenue de l'Europe,
60530 Neuilly-en-Thelle,
Tel : +33 344269850,
E-mail : contact@thelloise.fr,
Site du profil d'acheteur :
https://www.marches-securises.fr

Objet du marché : Pré-étude pour la réalisation d'une opération d'aménagement à vocation économique – ZAE de Noailles
Type de procédure : Procédure adaptée.
Caractéristiques principales : Il s'agit de réaliser les missions suivantes :
Tranche ferme : Positionnement du projet ; Etudes techniques (faisabilité et impacts) ; esquisse d'un schéma d'aménagement
Tranche optionnelle :
Cahier de recommandations ; esquisse stratégie commerciale et programme opérationnel ; montaga opérationnel, juridique et financier
Variantes refusées
Durée du marché ou délai d'exécution : 24 mois à compter de la date de notification du marché.
Date limite de réception des offres ou des demandes de participation
Jeudi 18 février 2021 - 17:00
Délai minimum pendant lequelle soumissionnaire est tenu de maintenir son offre : 180 jours à compter de la date limite de réception des offres.
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés dans le cahier des charges (règlement de la consultation, lettre d'invitation ou document descriptif).
Conditions de remise des offres ou des candidatures : La transmission des documents par voie électronique est effectuée sur le profil d'acheteur du pouvoir adjudicateur, à l'adresse URL suivante : www.marches-securises.fr
Chaque transmission fera l'objet d'une date certaine de réception et d'un accusé de réception électronique.
Date d'envoi du présent avis
29 janvier 2021

Enquête publique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Eplais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
– une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
– une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Eplais-les-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, ou elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site Internet des services de l'Etat www.valdoise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT,
Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Amiens :
– le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
-le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chantilly :
– le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
Mairie de La Chapelle-en-Serval :
– le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie d'Orry-la-Ville :
– le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
Mairie du Mesnil-Amelot :
– le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay-en-France :
– le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
– le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
– le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
– le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
Mairie d'Eplais-lès-Louvres :
– le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie de Fosses :
– le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
– le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
– le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly-la-Ville :
– le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Vémars :
– le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
Mairie de Villeron :
– le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
– le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
Mairie de Saint-Witz :
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 16 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.88.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Le Parisien
Rapidité et souplesse d'un quotidien leader en IDF et l'Oise

Constitution de société

Par ASSP en date du 18/12/2020, il a été constitué une SAS dénommée :

SHOP NUISIBLES

Siège social : 2, rue des Merles 60000 GOINCOURT **Capital** : 10000 € **Objet social** : SHOP NUISIBLES **Président** : M LEROY Anthony demeurant 2, rue des merles 60000 GOINCOURT du **Admission aux assemblées et exercice du droit de vote** : Chaque actionnaire est convoqué aux Assemblées, Chaque action donne droit à une voix. **Clauses d'agrément** : Les actions sont librement cessible ou les actions sont cessible avec l'accord du président de la société aux tiers **Durée** : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de BEAUVAIS.

Divers société

CICUTO CONSULTING
SASU au capital de 500€, Siège social : 10 rue Madras 60300 BOREST, RCS 824 929 475 COMPIEGNE,
Le Président, en date du 20/01/2021, a approuvé les comptes de liquidation, donné quitus au liquidateur, l'a déchargé de son mandat et prononcé la clôture de liquidation, à compter du 31/12/2020. Radiation au RCS de COMPIEGNE.

MINI LP 29
Société en nom collectif au capital 297,460,00 euros
Rue Henri Becquerel et rue François Truffaut
60230 Chambly
805 098 779 RCS COMPIEGNE
Par PV des décisions du 16.11.2020, les associés ont decidé d'augmenter le capital de 296,460,00 euros pour le porter à un montant de 297,460,00 euros, La société LEADER PRICE FINANCES, SARL au capital de 7500 €, sise 123 Quai Jules Guesde 94400 Vitry-sur Seine, 412 773 137 RCS Créteil, ayant souscrit à la totalité des parts nouvelles, a été agréée en qualité d'associée.
Par PV des décisions du 30.11.2020, les associés ont decidé de : modifier l'objet social comme suit « la société a pour objet, en France et dans tous pays : le commerce de gros et le commerce de détail en alimentation générale, boissons alcoolisées, droguerie, hygiène, parfumerie, papeterie et le commerce de détails à départements multiples, l'exploitation de surfaces commerciales de type supermarché, comportant notamment la vente des produits listés ci-dessus, et généralement, tous produits vendus par ce type de magasin.3, prendre acte de l'agrément de la société ALDI MARCHE 9, SARL sise 527 Rue Clément Ader, 77230 Dammartin en Goële, 531 839 066 RCS MEAUX en qualité d'associée suite à la cession de l'intégralité des parts anciennement détenues par les sociétés PROVENCE DISCOUNT 2, LANNILIS DISTRIBUTION et LEADER PRICE FINANCES, nommer en qualité de Co-gérants la société ALDI MARCHE 9, SARL sise 527 Rue Clément Ader, 77230 Dammartin en Goële, 531 839 066 RCS MEAUX et M, Franck FRAS domicilié 123 Quai Jules Guesde 94400 Vitry sur Seine, en remplacement de M, Paul CABURET, Mention au RCS de COMPIEGNE,

eurl.valentin, EURL au capital de 5000€. **Siège social** 77 rue de noyon 60310 Thiescourt, 501012611 RCS compiegne. Le 31/12/2020, l'associé unique a décidé la dissolution anticipée de la société, nomme liquidateur M, sebastien valentin, 48 boulevard carnolue 60400 noyon , et fixé le siège de liquidation au siège social. Modification au RCS de compiegne.

AKZO NOBEL DECORATIVE PAINTS FRANCE
Société Anonyme
Au capital de 38 000 000 Euros
Siège social : 29 Rue Jules Uhry – 60160 THIVERNY
R.C.S. : 388 333 304 RCS COMPIEGNE
Suivant délibération du 16 Décembre 2020, l'Assemblée Générale Ordinaire réunie Extraordinairement a décidé de nommer en qualité d'Administrateur avec effet du 31 Décembre 2020, Madame Anne BONNA demeurant à CHEVRIERES (60710) 98 Rue Guynemer, en remplacement de Monsieur Philippe RIGAUD démissionnaire, et ce, pour la durée restant à courir du mandat de ce dernier.
Le dépôt prescrit par la loi sera effectué auprès du Greffe du Tribunal de Commerce de COMPIEGNE.
Pour avis

Vous créez votre entreprise ...
Publier votre annonce légale dans Le Parisien
Tél. 01 87 39 84 00
legales@leparisien.fr

BILLIE SIXTY

SARL au capital de 5000 € Siège social : 6 rue de Beauvais 60300 SENLIS RCS COMPIEGNE 841252448
Par décision Assemblée Générale Ordinaire du 18/01/2021, il a été décidé la dissolution anticipée de la société et sa mise en liquidation amiable à compter du 18/01/2021, il a été nommé liquidateur(s) Mme CLAUDE Guillemette demeurant au 8 rue de Beauvais 60300 SENLIS et fixé le siège de liquidation où les documents de la liquidation seront notifiés au siège social. Mention en sera faite au RCS de COMPIEGNE.

Insertions diverses

La Compagnie ALLIANZ au siège social sis 1 Cours Michelet, CS 30051, 92076 Paris La Défense Cedex. – RCS PARIS 542 110 291 – Informe le public que les garanties qu'elle a accordées à **SAS CGP CONSEILS EN GESTION ET PATRIMOINE – 8 RUE DU GENERALE TAUPIN – 60810 BARBERY – SIRET 81202063700030** pour ses activités «GESTION et TRANSACTIONS SUR IMMEUBLES ET FONDS DE COMMERCE » définie par la Loi 70-09 du 02 janvier 1970 ont pris fin le 12/10/2019.**ALLIANZ** dans les trois mois de la présente insertion – Il ne sera pas fait d'autre avis.
Les créances doivent être produites auprès d'

Créances salariales

AVIS DE DEPOT DES RELEVES DE CREANCES SALARIALES VERIFIEES
AU GREFFE DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE COMPIEGNE
Articles L.625-1 et R 625-3 du Code de Commerce

Liquidation judiciaire : **SARL LA MAIN ROSE**
Services à la personne
3 Place du Maréchal Leclerc - 60700 PONT SAINTE MAXENCE

Jugement de Liquidation judiciaire : 7 septembre 2016

Les salariés sont informés par la présente du dépôt au Greffe du Tribunal de Commerce de COMPIEGNE de l'intégralité des relevés de créances salariales vérifiées.

Les salariés qui entendraient contester tout ou partie des relevés sont invités à saisir directement le bureau de Jugement du conseil de Prud'hommes compétent dans un délai de deux mois à compter de ce jour et ce, à peine de forclusion. Ils peuvent demander au représentant des salariés de les assister ou de les représenter dans les juridictions prud'homales.

Le Liquidateur
Maître HERMONT
SCP P. LEHERICY - J. HERMONT

MANDACTION Mandataires Judiciaires

Publiez vos annonces légales dans Le Parisien
Rendez-vous sur www.annoncesleparisien.fr
7/7 – 24H/24H

Annexe 4.e : Aujourd'hui en France Seine St Denis - 3 févr. 2021

Inquiétude au Mont-Saint-Michel

Après une hécatombe d'oiseaux dans la baie, les ornithologues veulent rester prudents.

PAR BERTRAND FIZEL

« EN VINGT-CINQ ANS d'observation d'oiseaux, je n'ai jamais vu une telle hécatombe ! » Sébastien Provost est guide ornithologue dans la baie du Mont-Saint-Michel (Manche). Jamais il n'avait été confronté, comme en janvier, à « autant de cadavres d'oiseaux, et d'autres malades qui ne sont sans doute que la partie émergée du phénomène »...

Le retour de la grippe aviaire

C'est la raison pour laquelle il a très rapidement alerté l'Office français de la biodiversité. En quelques jours, le verdict est tombé : les oiseaux morts ont tous révélé une contamination au virus H5N8, une forme très pathogène de la grippe aviaire. Les volatiles sont, dans leur écrasante majorité, issus de la même espèce : les bécasseaux maubèches. « La population qui hiberne ici vient surtout d'Amérique du Nord. On estime que 1 % de la population mondiale de l'espèce transite par la baie du Mont-Saint-Michel », explique le naturaliste. « C'est terrible de penser que ces oiseaux ont parcouru des milliers de kilomètres pour venir mourir ici infectés par un virus très probablement lié aux élevages », conclut Sébastien Provost.

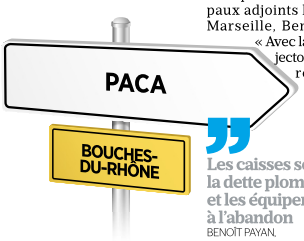
Si aujourd'hui la menace semble écartée, il reste un rappel de bon sens : si vous apercevez un oiseau mort ou malade, surtout, ne vous approchez pas.

PHOTOSHOT/MAXPPP - ALAIN HILLAIRE

Les bécasseaux maubèches ont été infectés à leur arrivée en France.

Les finances de Marseille dans le rouge

Selon un audit, la ville n'aura aucune marge de manœuvre pour investir cette année.



PAR MARC LERAS

C'EST DÉSORMAIS OFFICIEL, après la publication, hier, d'un audit du cabinet Deloitte : les finances de Marseille (Bouches-du-Rhône) sont gravement dans le rouge, au point que, comptablement, la ville n'aura aucune marge de manœuvre pour investir cette année. « Nous avons trouvé une situation bien pire que ce l'on pouvait imaginer », a indiqué hier lors d'une conférence de presse avec ses principaux adjoints le maire de Marseille, Benoît Payan. « Avec la même trajectoire financière, nous allions tout droit vers la banqueroute, la faillite et la tutelle ! »

> Les caisses sont vides, la dette plombante et les équipements à l'abandon
> BENOÎT PAYAN, LE MAIRE DE MARSEILLE

Même s'il avoue « ne pas croire une seconde » à l'éventualité d'une tutelle directe de l'Etat, le premier magistrat reconnaît toutefois que « les caisses sont vides, la dette plombante et les équipements à l'abandon ».

« Sur un budget de 1,5 milliard, la ville n'a pu dégager que 13 millions d'euros pour investir en 2019, une épargne qui sera sans doute négative en 2020. Nous allons chercher des marges de manœuvre partout », reprend Benoît Payan qui a annoncé « l'arrêt de certains programmes » et ne pas avoir pris de « décision définitive » sur la hausse de la fiscalité d'une ville qui bénéficie pour l'instant du label A + des agences de notation.

Cette situation était déjà en partie connue après un rapport saignant de la chambre régionale des comptes en 2017 alors que Jean-Claude Gaudin était encore maire.

ANNONCES | JUDICIAIRES & LÉGALES

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 60 – 75 –77 – 78 – 91 – 92 – 93 – 94 – 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 3956 € HT – Société par actions simplifiée (SAS) 1976 € HT – Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 1416 € HT – Société en nom collectif (SNC) 2196 € HT – Société à responsabilité limitée (SARL) 1476 € HT – Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 1244 € HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 80 (4,37 €) – 75 -92 -93 -94 (5,38 €) – 77 -78 -95 (5,14 €)

93 SEINE-SAINT-DENIS

Enquête publique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
– une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
– une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, ou elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'Etat www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT.
Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Amiens :
– le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
– le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chantilly :
– le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
Mairie de La Chapelle-en-Serval :
– le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie d'Orry-la-Ville :
– le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
Mairie du Mesnil-Amelot :
– le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay-en-France :
– le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
– le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
– le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
– le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
Mairie d'Epiais-lès-Louvres :
– le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie de Fosses :
– le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
– le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
– le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly-la-Ville :
– le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Vémars :
– le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
Mairie de Villeron :
– le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
– le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
Mairie de Saint-Witz :
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.83, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques \ Amenagement du territoire et construction \ Urbanisme-Planification-Logement \ Les déclarations d'utilité publique \ DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Aujourd'hui en France
Du lundi au samedi retrouvez les annonces légales et judiciaires
01 87 39 84 00
TEAM MEDIA

Aujourd'hui en France
Donnez une visibilité nationale à vos obligations légales
Publiez vos annonces judiciaires et légales
legales@aujourdhui.fr
01 87 39 84 00
TEAM MEDIA

Annexe 4.f : La Gazette du Val d'Oise - 3 févr. 2021

Département 95 - La Gazette - Mercredi 3 février 2021

Avis administratifs

7244167201 - AA

Préfectures du VAL-D'OISE - de L'OISE - de LA SOMME
de LA SEINE-ET-MARNE - de la SEINE-SAINT-DENIS

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE
1ER AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n° 2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du Code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9 h 00 au mardi 6 avril 2021 à 18 h 00, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'Etat www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie,enquetepublique,net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1, boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9 h 00 à 16 h 00, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01 34 04 30 31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : M. Ronan HEBERT,
Membres titulaires : M. Claude ANDRY, M. Alain GIAROLI, M. Michel GAUTHIER, M. Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

- Mairie d'Amiens : le vendredi 26 février 2021 de 14 h 00 à 17 h 00 - le lundi 8 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Mairie de Chantilly : le mardi 23 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le samedi 6 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le mardi 30 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00
- Mairie de La Chapelle-en-Serval : le mercredi 17 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00
- Mairie d'Orry-la-Ville : le lundi 15 mars 2021 de 14 h 30 à 17 h 30
- Mairie du Mesnil-Amelot : le vendredi 19 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00
- Mairie de Tremblay-en-France : le mardi 6 avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Mairie de Chennevières-lès-Louvres : le mardi 23 février 2021 de 14 h 00 à 17 h 00 - le jeudi 25 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00 - le jeudi 1er avril 2021 de 14 h 00 à 17 h 00
- Mairie d'Epiais-lès-Louvres : le jeudi 18 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00
- Mairie de Fosses : le mardi 2 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00 - le mercredi 24 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le vendredi 2 avril 2021 de 14 h 00 à 17 h 00
- Mairie de Marly-la-Ville : le jeudi 25 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le jeudi 1er avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Mairie de Vémars : le lundi 1er mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00 - le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le mardi 6 avril 2021 de 14 h 00 à 18 h 00 (Salle des fêtes)
- Mairie de Villeron : le mercredi 24 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le jeudi 11 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00 - le mercredi 31 mars 2021 de 13 h 00 à 16 h 00
- Mairie de Saint-Witz : le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18, rue de Dunkerque, 75010 Paris - Tél. 05 24 73 68 89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Régime matrimonial

7244031201 - RM

CHANGEMENT DE RÉGIME MATRIMONIAL

Information concernant les époux

M. Jérôme GANTOIS, officier de carrière, et Mme Séverine Virginie GUILLOT, infirmière, son épouse, demeurant ensemble à Paris 11e arrondissement (75011), 87, boulevard de Charonne.

Monsieur est né à Mulhouse (68100) le 7 mars 1974,

Madame est née à Châtenay-Malabry (92290) le 11 juillet 1976.

Mariés à la mairie de Audincourt (25400) le 6 juillet 2002 sous le régime de la communauté d'acquêts à défaut de contrat de mariage préalable.

Ce régime matrimonial n'a pas fait l'objet de modification.

Monsieur est de nationalité française.

Madame est de nationalité française.

Résidents au sens de la réglementation fiscale.

Information concernant la modification du régime matrimonial

Adoption du régime de la séparation de biens pure et simple.

Cet acte contenant le changement de régime matrimonial a été reçu par Maître Quentin VERKINDEREN, notaire à Louvres (95380), 4, rue de la Charrue, le 27 janvier 2021.

Information concernant l'opposition

Oppositions à adresser, s'il y a lieu, dans les trois mois de la date de parution du présent avis, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par exploit d'huissier, auprès de Maître Quentin VERKINDEREN, notaire à Louvres (95380), 4, rue de la Charrue.

Pour avis et mention
Me Quentin VERKINDEREN, notaire.

Autres légales

7244036401 - DL

PAUPE-POUILLOT
NOTAIRES ASSOCIÉS

AVIS DE SAISINE DE LÉGATAIRE UNIVERSEL

Délai d'opposition

Article 1007 du Code civil
Article 1378-1 Code de procédure civile
Loi n° 2016-1547 du 28 novembre 2016
Suivant testament olographe en date du 20 mai 2014,

Mme Betzy Yvonne CHEVILLARD, en son vivant retraitée, demeurant à Saint-Ouen-l'Aumône (95310), 21, rue des Frères Capuccins.

Née à Suresnes (92150), le 2 mars 1916,

Veuve de M. Raymond Maximin PONTILLON et non remariée.

Non liée par un pacte civil de solidarité.

De nationalité française.

Résidente au sens de la réglementation fiscale.

Décédée à Saint-Ouen-l'Aumône (95310) (France), le 19 juillet 2020.

A consenti un legs universel.

Consécutivement à son décès, ce testament a fait l'objet d'un dépôt aux termes du procès-verbal d'ouverture et de description de testament reçu par Maître Nicolas PAUPE, notaire de la société "PAUPE - POUILLOT - NOTAIRES ASSOCIÉS", Société d'exercice libéral à responsabilité limitée titulaire d'un Office notarial, ayant son siège à Troyes (Aube), 4, place du Général Patton, soussigné, le 16 octobre 2020, duquel il résulte que le légataire remplit les conditions de sa saisine.

Opposition à l'exercice de ses droits pourra être formée par tout intéressé auprès du notaire chargé du règlement de la succession : Maître Nicolas PAUPE, notaire à Troyes, 4, place du Général Patton, référence CRPCEN : 10010, dans le mois suivant la réception par le greffe du Tribunal judiciaire de Cergy-Pontoise de l'expédition du procès-verbal d'ouverture du testament et copie de ce testament.

En cas d'opposition, le légataire sera soumis à la procédure d'envoi en possession.

Pour avis
Le Notaire.

Ventes

7244051801 - VI

VENTE

CDC HABITAT SOCIAL (SA D'HLM), en application des articles L.443-12, R.443-12 et D.443-12-1 du CCH, Vend 1 pavillon, UG 284039, 6, résidence de l'Epte à Bray-et-Lu (95710), 6 pièces de 107 m2. DPE : E. Prix : 189 000 euros*, *hors frais de notaire et bancaires. Contact : CDC HABITAT Ventes - Kévin COLAS Tél. 09 72 13 02 95 - kevin.colas@cdc-habitat.fr. Date limite de remise des offres : 3 mars 2021. Les offres (lettre d'intention d'achat) doivent être adressées par courriel (kevin.colas@cdc-habitat.fr) ou par courrier RAR (CDC Habitat GIE Ventes - M. Kévin Colas, 33, avenue Pierre Mendès-France, 75013 Paris), la date de réception pouvant être prise en compte pour l'attribution du logement.

7244050101 - VI

VENTE

CDC HABITAT SOCIAL (SA D'HLM) en application des articles L.443-12, R.443-12 et D.443-12-1 du CCH, Vend 1 maison 2 pièces et un parking, lot 33, UG 266453, 1, rue Ernest Baldé à Saint-Martin-du-Tertre (95270), 2 pièces de 48,22 m2. DPE : D. Prix : 150 000 euros*. Lot soumis à la copropriété. Nombre de lots dans la copro : 57. Quote-part de charges annuelles : 700 euros. Pas de procédure en cours. Contact : CDC HABITAT Ventes M. Kévin Colas Tél. 09 72 13 02 95 kevin.colas@cdc-habitat.fr. Date limite de remise des offres : 3 mars 2021. Les offres (lettre d'intention d'achat) doivent être adressées par courriel (kevin.colas@cdc-habitat.fr) ou par courrier RAR (CDC Habitat GIE Ventes - M. Kévin COLAS, 33, avenue Pierre Mendès-France, 75013 Paris), la date de réception pouvant être prise en compte pour l'attribution du logement.

Département 95 - L'Echo Régional - Mercredi 3 février 2021

Ventes

MAITRE JULIEN SEMERIA, SELARL 9 JANVIER
20 rue Alexandre Prachay à 95300 PONTOISE Avocat au Barreau du Val d'Oise

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES
LE MARDI 16 MARS 2021 A 14 HEURES
Au Tribunal Judiciaire de PONTOISE séant au Palais de Justice de ladite ville 3 rue Victor Hugo

UN APPARTEMENT DE 65 M² AVEC PARKING A ARGENTEUIL

Il sera procédé à la vente aux enchères publiques en un lot au plus offrant et dernier enchérisseur des immeubles dont la désignation suit :

Les biens et droits immobiliers sis 03 Square Jean de la Fontaine à 95100 **ARGENTEUIL**, dépendant d'un immeuble sis 1 à 3 rue de Rethondes et 03 rue Jean de la Fontaine, cadastré section BR 373 Lieudit Rue de Rethondes pour 1 ha 40 a 30 ca, constituant les **lots n°322 et 911** du règlement de copropriété, consistant en, d'après titres :

Lot n°322 : **un appartement de trois pièces** au 5e étage, Bâtiment C, d'une superficie de 65,14 m², comprenant : entrée, séjour, deux chambres, cuisine, cellier, salle de bains, water-closets.
Et les 264/100.000e des parties communes générales.
Et les 151/10,000e des parties communes spéciales au bâtiment C.
Lot n°911 : au sous-sol, **un parking** numéro 211.
Et les 35/100.000e des parties communes générales.
LES BIENS SERAIENT OCCUPES

MISE A PRIX : 40.000 €

CONSIGNATIONS POUR ENCHERIR : 4.000 € et 10.000 € (chèques de banque à l'ordre de la CARPA)
NOTA : les amateurs doivent être munis d'une pièce d'état civil et les chèques de consignation doivent être des chèques de banque établis à l'ordre de la CARPA
ON NE PEUT PORTER DES ENCHERES QU'EN S'ADRESSANT A UN AVOCAT INSCRIT AU BARREAU DU VAL D'OISE
Pour tous renseignements s'adresser à : Au Greffe du Tribunal Judiciaire de PONTOISE au Palais de Justice 3 rue Victor Hugo ou au Cabinet de Maître Julien SEMERIA, SELARL 9 JANVIER, 20 rue Alexandre Prachay 95300 PONTOISE 01.34.24.94.40 – www.9janvier-avocats.com où le cahier des conditions de vente peut être consulté par tout intéressé
LA VISITE AURA LIEU LE LUNDI 08 MARS 2021 DE 14H A 14H45

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES
Au palais de Justice de PONTOISE (Val d'Oise) - 3 rue Victor Hugo
LE 16 MARS 2021 À 14 HEURES

UN APPARTEMENT avec CAVE
2 Boulevard Maurice Ravel à SARCELLES (95200)

section AZ n° 97 pour 19 ares 75 centiares
formant les lots numéros 55 et 114 de la copropriété
(appartement d'une surface habitable de 64,52 m², 14e étage)

MISE A PRIX : 60,000,00 € avec possibilité de baisse immédiate de moitié en l'absence d'enchérisseur

Consignation pour enchérir :
- 6.000,00 € par chèque de Banque à l'ordre de la CARPA à valoir sur le prix
- 12,000,00 € par chèque de Banque à l'ordre de la CARPA à valoir sur les frais et droits

Enchère par avocat inscrit au Barreau du Val d'Oise.

S'adresser pour prendre communication du cahier des charges :
Consultation du cahier des conditions de ventes : au Greffe du Juge de l'Exécution du Tribunal Judiciaire de PONTOISE ou au Cabinet de Maître GALLAS-LE GAL
cabinet@pmh-avocats.com Tél : 01.30.32.18.11 et sur le site AVOVENTES.fr

Visite prévue le jeudi 4 mars 2021 de 15 h 30 à 16 h 15 (se munir d'un masque)

Annexe 4.g : Journal local 77 La Marne - 3 févr. 2021

Annonces légales

Avis administratif

7244181301 - AA

PRÉFET DU VAL-D'OISE

PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET
DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET
DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Liaison ferroviaire ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9 h 00 au mardi 6 avril 2021 à 18 h 00, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1, boulevard François-Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9 h 00 à 16 h 00, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01 34 04 30 31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : Monsieur Ronan HEBERT.

Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Amiens :
- le vendredi 26 février 2021 de 14 h 00 à 17 h 00,
- le lundi 8 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

Mairie de Chantilly :
- le mardi 23 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le samedi 6 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le mardi 30 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00.

Mairie de La Chapelle-en-Serval :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00.

Mairie d'Orry-la-Ville :
- le lundi 15 mars 2021 de 14 h 30 à 17 h 30.

Mairie du Mesnil-Amelot :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00.

Mairie de Tremblay-en-France :
- le mardi 6 avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
- le mardi 23 février 2021 de 14 h 00 à 17 h 00.
- le jeudi 25 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00.
- le jeudi 1er avril 2021 de 14 h 00 à 17 h 00.

Mairie d'Epiais-lès-Louvres :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00.

Mairie de Fosses :
- le mardi 2 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00,
- le mercredi 24 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.
- le vendredi 2 avril 2021 de 14 h 00 à 17 h 00.

Mairie de Marly-la-Ville :
- le jeudi 25 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.
- le jeudi 1er avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

Mairie de Vémars :
- le lundi 1er mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00,
- le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.
- le mardi 6 avril 2021 de 14 h 00 à 18 h 00 (salle des fêtes).

Mairie de Villeron :
- le mercredi 24 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.
- le jeudi 11 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00.
- le mercredi 31 mars 2021 de 13 h 00 à 16 h 00.

Mairie de Saint-Witz :
- le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18, rue de Dunkerque, 75010 Paros, tél : 05 24 73 68 89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP.

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

7244171401 - AA

Mairie de LE PIN

Concertation relative à la révision allégée n°1 du Plan Local d'Urbanisme

AVIS AU PUBLIC

Par la délibération n°20/46 en date du 2 juillet 2020 la commune de Le Pin a prescrit la révision allégée n°1 de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 3 mars 2006.

L'objectif de la présente révision allégée est de déclasser les Espaces Boisés Classés dans le cadre du projet de création d'une voie d'accès au site d'exploitation de la carrière de gypse par la société SINIAT et de déclasser les Espaces Boisés Classés au regard de l'emprise effective des parkings et dessertes liées existants à proximité de l'usine du même site.

Cette révision ne porte pas atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables (PADD),

Les modalités de concertation préalable avec le public sont les suivantes :

- mise à disposition en mairie les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 9 h 30 à 11 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 00 et les jeudis de 13 h 30 à 17 h 00 d'un registre destiné à recueillir toutes les observations du public accompagné d'un dossier du projet de révision en cours, et ce jusqu'à ce que le conseil municipal tire le bilan de la concertation.
- ce dispositif sera relayé par des publications nécessaires à son bon déroulement, notamment sur le site internet de la commune.

La concertation débutera le 1er février 2021.

Le Pin, le 25 janvier 2021
Le maire, Lydie WALLEZ.

7240777001 - AA

PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE
Direction de la Coordination des Services de l'État

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté préfectoral n° 2020/18/DCSE/BPE/EXP du 26 novembre 2020 est prescrite l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration de projet d'intérêt général emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Barcy en vue de la création d'une aire de grand passage pour les gens du voyage.

Cette enquête publique se déroulera pendant 30 jours consécutifs, du lundi 1er février 2021 à 9 h 00 au mercredi 3 mars 2021 à 17 h 00 inclus en mairie de Barcy, 7, ruelle du Curé, 77910 Barcy, siège de l'enquête, où toutes observations pourront être adressées par courrier destiné au commissaire enquêteur.

Est nommée en qualité de commissaire enquêteur, Monsieur Jean-Pierre CHAULET, général de gendarmerie, retraité.

Les pièces du dossier de l'enquête publique, comprenant notamment la dispense d'une évaluation environnementale de la MRAe et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées, seront tenues à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête :

- en mairie de Barcy, aux jours et heures d'ouverture de la mairie :
  - en format papier,
  - en version numérique sur une borne informatique dédiée fournie par Publilégal,
- sur le site Internet des services de l'État en Seine-et-Marne en version numérique (www.seine-et-marne.gouv.fr/Publications/Enquêtes publiques),

Les observations et propositions éventuelles du public pourront être consignées :

- en mairie de Barcy, aux jours et heures d'ouverture de la mairie :
  - sur le registre d'enquête en format papier côté et paraphé par le commissaire enquêteur,
  - sur le registre dématérialisé accessible sur la borne informatique dédiée fourni par Publilégal,
  - sur le registre dématérialisé accessible sur le site Internet des services de l'État en Seine-et-Marne (www.seine-et-marne.gouv.fr/Publications/Enquêtes publiques),
- par courrier électronique à l'adresse suivante : agpbarcy@enquetepublique.net

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public au siège de l'enquête pour recevoir ses observations aux dates et heures indiquées ci-dessous :

- lundi 1er février 2021 de 16 h 00 à 19 h 00,
- mercredi 17 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.
- mercredi 3 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

Toute information relative au projet pourra être obtenue auprès du porteur de projet : CAPM, Mme BERTHELOT, 01 60 09 98 40 ou 01 60 09 98 45 (yvann.berthelot@meaux.fr).

Le présent avis est consultable sur le site internet des services de l'État en Seine-et-Marne précité.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du Préfet de Seine-et-Marne (DCSE-BPE, 12, rue des Saints-Pères, 77010 Melun cedex) pendant toute la durée de l'enquête publique.

Une copie du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera déposée en mairie de Barcy, à la Préfecture de Seine-et-Marne (DCSE-BPE, 12, rue des Saints-Pères, 77010 Melun cedex) ainsi que sur le site Internet des services de l'État en Seine-et-Marne (www.seine-et-marne.gouv.fr/Publications/Enquêtes publiques) pour y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête publique.

Au terme de l'enquête publique, il sera statué par un arrêté préfectoral sur la déclaration de projet d'intérêt général emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Barcy en vue de la création d'une aire de grand passage pour les gens du voyage.

Marchés publics

7244046201 - AM

Ville de Fontainebleau

Exploitation temporaire de bars éphémères

NOUVEL APPEL À CANDIDATURES

Afin de renforcer l'attractivité du centre-ville, la ville de Fontainebleau lance un appel à candidatures pour l'exploitation temporaire de bars éphémères pour la période du 1er avril au 15 octobre 2021 (dates pouvant évoluer en fonction de la réglementation en vigueur, et en lien avec le contexte de crise sanitaire).
À cette fin, la ville de Fontainebleau met à disposition les espaces situés sur l'esplanade du théâtre municipal avec une surface totale d'exploitation de 300 m2 et sur la place de la République 3 unités de 150 m2.
Le dossier de candidature est téléchargeable sur www.fontainebleau.fr est à remettre avant le 26 février 2021 à 17 h 00.

7244243001 - SF

Commune de Yèbles

MAPA VOIRIE

PROCÉDURE ADAPTÉE

Marché public passé selon une procédure adaptée (marché supérieur à 90 000 euros HT).
Procédure de passation de type adaptée.
Identification de l'organisme qui passe le marché : commune de Yèbles, 3, Grande Rue, 77390 Yèbles, Tél. 01 64 06 05 31, E-mail : mairie.yebles@orange.fr
Objet : création de trottoir sur la rue de la Corneillerie.
Classification : 45 travaux de construction.
Caractéristiques principales :
Création de trottoir en finition en enrobé 650 m2 environ.
Pose de bordures et caniveaux en tous genre 210 m environ.
Enrobés sur chaussée 2 000 m2 environ.
Délai d'intervention et délai de validité des offres : le délai de chantier sera de 5 semaines.
Délai de validité des offres sera de 120 jours à partir de la date de remise des offres.
Date limite de réception des offres : les offres devront être déposées de façon dématérialisées sur le site http://demat.centraledesmarches.com avant le 26 février 2021 12 h 00.
Modalité de consultation : le dossier de consultation peut être retiré sur le site http://demat.centraledesmarches.com/7056810
Critère d'attribution : l'offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères suivants qui seront détaillés dans le règlement de consultation :
- valeur technique de l'offre avec mémoire explicatif et technique (35 %),
- prix des prestations (65%).

Clauses de rejets des offres : les candidatures ne présentant pas de garanties techniques et financières suffisantes et absences de pièces obligatoires citées dans le règlement de Consultation.
Modalité de paiement : les paiements se feront par virement dans un délai de 30 jours après vérification sur le budget communal.
Justifications à produire : la capacité professionnelle et financière sera appréciée à partir d'undossier rédigé en langue française comprenant pour chaque entreprise et en cas de groupement pour chaque membre : les renseignements demandés sont détaillés dans le Règlement de Consultation consultable sur le site de téléchargement cité ci-dessus : http://demat.centraledesmarches.com
Date d'envoi à la publication : 29 janvier 2021.

Annexe 4.h : Journal local 60 Le courrier Picard - 3 févr. 2021

ANNONCES ADMINISTRATIVES

Arrêté modifié de décembre 2012 relatif au tarif annuel des annonces judiciaires et légales pour 2020. Prix Unitaire ht à la ligne par colonne : 4,37€ ht

Enquêtes publiques

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE
Communes D'AMIENS (80), CHANTILLY, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, ORRY-LA-VILLE (60), LE MESNIL-AMELOT (77), TREMBLAY-EN-FRANCE (93), CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES, EPIAIS-LÈS-LOUVRES, FOSSES, MARLY-LA-VILLE, SAINT-WITZ, VÉMARS ET VILLERON (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;

- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies D'AMIENS (80), CHANTILLY, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, ORRY-LA-VILLE (60), LE MESNIL-AMELOT (77), TREMBLAY-EN-FRANCE (93) CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES, FOSSES, MARLY-LA-VILLE, SAINT-WITZ, VÉMARS ET VILLERON (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01,34,04,30,31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : Monsieur Ronan HEBERT,

Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

- Mairie d'AMIENS :
- le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
- le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
- Mairie de CHANTILLY :
- le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
- Mairie de LA CHAPELLE-EN-SERVAL :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
- Mairie d'ORRY-LA-VILLE :
- le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
- Mairie du MESNIL-AMELOT :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h
- Mairie de TREMBLAY-EN-FRANCE :
- le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
- Mairie de CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES :
- le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
- le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
- le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
- Mairie D'EPIAIS-LÈS-LOUVRES :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
- Mairie de FOSSES :
- le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
- le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h
- Mairie de MARLY-LA-VILLE :
- le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
- Mairie de VÉMARS :
- le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
- Mairie de VILLERON :
- le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
- le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
- Mairie de SAINT-WITZ :
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

1507633900

ANNONCES LÉGALES ET JUDICIAIRES

Arrêté modifié de décembre 2012 relatif au tarif annuel des annonces judiciaires et légales pour 2020. Prix Unitaire ht à la ligne par colonne : 4,37€ ht

Annonces civiles

Vie matrimoniale

M. Lucien Justin, René PETUAUD, retraité, né à VILLERS SOUS ST LEU (60340), le 01 novembre 1941 et Mme Françoise Marguerite, Marie GIRARD, retraitée, née à COSNE COURS SUR LOIRE (58200), le 28 décembre 1945, dt à CHANTILLY (60500), 2 allée du Coq Chantant, Appt 26, mariés à COSNE COURS SUR LOIRE (58200), le 06 décembre 1969, initialement sous le régime légal de la communauté, ont procédé à un changement de régime matrimonial afin d'adopter le régime de la communauté universelle avec attribution intégrale au conjoint survivant. L'acte a été reçu par Me VISTORKY-CHAMBAUD, notaire à PRECY SUR OISE, le 25 Janvier 2021.

Les oppositions seront reçues en l'étude de Me VISTORKY-CHAMBAUD, notaire à PRECY SUR OISE, où domicilié a été élu à cet effet, pendant un délai de trois mois à compter de la date de parution du présent journal, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par acte d'huissier de justice.

En cas d'opposition, les époux peuvent demander l'homologation du changement de régime matrimonial auprès du juge aux affaires familiales du tribunal judiciaire compétent.

Pour insertion conformément aux dispositions de l'article 1397 du Code civil - Me VISTORKY-CHAMBAUD".

1507606200

Changement de nom

M. HAMMOU-N'AÏCHA (Matthias, Florent), né le 31 décembre 1998 à COMPIEGNE, 60200 FRANCE, demeurant 6 RUE PASTEUR, ST JUST EN CHAUSSEE, 60130, dépose une requête auprès du garde des sceaux afin de s'appeler à l'avenir MATRON.

1507586200

Vie juridique des sociétés

Créations/Constitutions

STATUTS SCI LAXIME

Suivant acte reçu par Me Sébastien PLÉ, notaire à FORMERIE, le 27 Janvier 2021, enregistré au Service de la Publicité Foncière et de l'Enregistrement de Beauvais le 28 janvier 2021 Dossier 2021 00004651, référence 6004P01 2021 N 00075 aux droit gratis a été constituée la société civile dénommée "LAXIME", siège social : SONGEONS (60380), 3 route de Dieppe. Capital social : MILLE EUROS (1.000,00 €), divisé en 100 parts sociales de DIX EUROS (10,00 €) chacune, numérotées de 1 à 100, Objet social : - La propriété et la gestion, à titre civil, de tous les biens ou droits mobiliers et immobiliers et plus particulièrement de toute prise de participation dans toutes sociétés immobilières et de tous autres biens meubles et immeubles, a quelque endroit qu'ils se trouvent situés, l'acquisition, la prise à bail, la location-vente, la propriété ou la copropriété de terrains, d'immeubles construits ou en cours de construction ou à rénover, de tous autres biens immeubles et de tous biens meubles, la construction sur les terrains dont la société est, ou pourrait devenir propriétaire ou locataire, d'immeubles collectifs ou individuels à usage d'habitation, commercial, industriel, professionnel ou mixte, la réfection, la rénovation, la réhabilitation d'immeubles anciens, ainsi que la réalisation de tous travaux de transformation, amélioration, installations nouvelles conformément à leur destination, l'administration, la mise en valeur et plus généralement l'exploitation par bail ou autrement des biens sociaux et notamment de l'immeuble qui sera acquis par la SCI sis à SONGEONS (60380), 3 Route de Dieppe l'obtention de toutes ouvertures de crédits, prêts et facilités de caisse avec ou sans garantie hypothécaire, destinés au financement des acquisitions ou au paiement des coûts d'aménagement, de réfection ou autres à faire dans les immeubles de la société, toutes opérations destinées à la réalisation de l'objet social, notamment en facilitant le recours au crédit dont certains associés pourraient avoir besoin pour se libérer envers la société des sommes dont ils seraient débiteurs, à raison de l'exécution des travaux de construction respectivement de la réalisation de l'objet social et ce, par voie de caution hypothécaire, et, plus généralement toutes opérations, de quelque nature qu'elles soient, pouvant être utiles directement ou indirectement à la réalisation de l'objet social ou susceptibles d'en favoriser le développement, pourvu qu'elles ne modifient pas le caractère civil de l'objet de la société ; la société peut, notamment constituer hypothèque ou toute autre sûreté réelle sur les biens sociaux. Durée : quatre vingt dix neuf (99) ans à compter de son immatriculation au R.C.S. Beauvais. Cessions de parts soumises à l'agrément des associés. Nommé(e)s premiers gérants de ladite société : Monsieur Maxime Jacques Paul LETAILLEUR, commercial, demeurant à SONGEONS (60380), 7 place du Franc Marché. Célibataire majeur, non pacsé, né à BEAUVAIS (60000) le 3 octobre 1996 et Mademoiselle Laura Yvonne Marie-Thérèse TANGHE, Auxiliaire de vie, demeurant à SONGEONS (60380), 7 place du Franc Marché. Célibataire majeure, non pacsée, née à BEAUVAIS (60000) le 8 mars 1996, Associés fondateurs pour une durée indéterminée.

Pour avis et mention,
Maître Sébastien PLÉ.

1507630500

Modifications/Fusions/Absorptions

GROUPEMENT FONCIER AGRICOLE DE SAINT EUTROPE
Siège : FERME CANDELOT - 60190 GRANDVILLERS AUX BOIS
Capital : 211.294,34 euros
RCS BEAUVAIS : 318 881 083

Aux termes d'une décision unanime de l'associé unique en date du 28 janvier 2021 il a été décidé de nommer Monsieur Bertrand Walter CANDELOT demeurant à GRANDVILLERS AUX BOIS (60190) 1 Place de l'Église aux fonctions de gérant en remplacement de Monsieur Jean-Marie CANDELOT décédé à COMPIEGNE (60200) le 23 mars 2020. Mention sera faite au RCS de BEAUVAIS.

1507621900

Ventes/Cessions/Gérances

Etude de Maître Isabelle LEDOUX

Suivant acte reçu par Me Isabelle LEDOUX, le 19 janvier 2021, publié au SERVICE DE PUBLICITE FONCIERE de SENLIS, le 25 janvier 2021, Vol. 2021 P, n°992. Il a été procédé à la résiliation amiable à compter du 19 janvier 2021 du contrat de location-gérance par M. LAMAUD Jean-Marie, demeurant à MARGNY SUR MATZ (60490), 640 rue du Jeu d'Arc, au profit de la société dénommée BIOFRUISEC, Société à responsabilité limitée, dont le siège social est à MARGNY SUR MATZ (60490), 640 rue du Jeu d'Arc, prévu pour une durée de UNE année, à compter du 1er janvier 2008, cette durée se renouvelant à compter de son expiration, par période de Une année ; portant sur un fonds de commerce de ventes de produits naturels connu sous l'enseigne "BIOFRUISEC", situé à MARGNY SUR MATZ (Oise), 640 rue du Jeu d'Arc, et des locaux sis à MARGNY SUR MATZ (Oise), 640 rue du Jeu d'Arc, sur un terrain cadastré section ZE numéro 123, comprenant un immeuble consistant en un hangar, M. LAMAUD Jean-Marie, susnommé, a donné à M. LAMAUD Vivien, demeurant à CRAPEAUMESNIL (Oise), 51 ruelle de l'artisan, le fonds de commerce de ventes de produits naturels connu sous l'enseigne "BIOFRUISEC", situé à MARGNY SUR MATZ (60490), 640 rue du Jeu d'Arc, pour l'exploitation duquelle donateur est immatriculé au RCS de COMPIEGNE (Oise), sous le numéro 322427675, ledit bien évalué en pleine propriété à 102.000,00 €, s'appliquant aux éléments incorporels pour 100.000,00 € et au matériel et mobilier commercial pour 2.000,00 €. Les oppositions, s'il y a lieu, seront reçues dans les 10 jours de la dernière en date des publications légales en l'étude de Me LEDOUX, notaire à RESSONS SUR MATZ (60490), 48 rue Georges Latapie ou domicile a été élu à cet effet.

Pour insertion - Me Isabelle LEDOUX.

1506933500

AUTOMOBILES

UTILITAIRES

Fourgonnettes - de 3.5 t

Citroën 21 900 €

Vends citroen Jumpy 6 places. HDi 180 cv Boite automatique 38265 km. 2019 prix HT. GPS CAMERA Banquette repliable. AUTO N°1 TEL 03.21.33.63.96. www.auton1.net

Renault 15 900 €

Vends RENAULT MASTER L2H2 82000 KM. 7 places. Galerie Attelage. Prix HT. AUTO N°1 TEL 03.21.33.63.96. www.auton1.net

BONNES AFFAIRES

IMAGE-SON

Instruments de musique

● Vends PIANO, droit, laqué, acajou, acheté en 1995 neuf, bon état. tél. 06.31.83.39.49

AUTOMOBILE

Qui a dit que changer de voiture était compliqué ?
Rendez-vous dans
Le Courrier picard

M. Patrice Lallot
06 11 80 34 49
Antiquaire

à votre service depuis 1994
ACHETE
Successions & toutes collections

Meubles & déco de jardin.
Montres, argenterie, monnaies, débris d'or, bijoux or, pièces d'or et d'argent
timbres, carte postales, jouets.
Objets: Scientifiques, militaires, religieux, publicitaires, automobiles, curiosités.
Tableaux, glaces dorées, verrerie, sculptures, pendules, carillons, bibelots de qualité, cuivres, etains, ménagères en métal argenté, meubles de métiers, établis, tables de ferme
RC A 330 384 280

2000701130VD

Annexe 4.i : Journal local 80 Le courrier Picard - 3 févr. 2021

H | LE CARNET

ANNONCES ADMINISTRATIVES

Arrêté modifié de décembre 2012 relatif au tarif annuel des annonces judiciaires et légales pour 2020. Prix Unitaire ht à la ligne par colonne : 4,37€ ht

Enquêtes publiques

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAL D'OISE
PRÉFETE DE L'OISE
PREFETE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PREFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE
Communes D'AMIENS (80), CHANTILLY, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, ORRY-LA-VILLE (60), LE MESNIL-AMELOT (77), TREMBLAY-EN-FRANCE (93), CHENNEVIÈRES-LES-LOUVRES, EPIAIS-LÈS-LOUVRES, FOSSES, MARLY-LA-VILLE, SAINT-WITZ, VÉMARS ET VILLERON (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;

- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies D'AMIENS (80), CHANTILLY, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, ORRY-LA-VILLE (60), LE MESNIL-AMELOT (77), TREMBLAY-EN-FRANCE (93) CHENNEVIÈRES-LES-LOUVRES, EPIAIS-LES-LOUVRES, FOSSES, MARLY-LA-VILLE, SAINT-WITZ, VÉMARS ET VILLERON (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : Monsieur Ronan HEBERT,

Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

● Mairie d'AMIENS :
- le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
-le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
● Mairie de CHANTILLY :
- le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
● Mairie de LA CHAPELLE-EN-SERVAL :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
● Mairie d'ORRY-LA-VILLE :
- le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
● Mairie du MESNIL-AMELOT :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h
● Mairie de TREMBLAY-EN-FRANCE :
- le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
● Mairie de CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES :
- le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
- le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
- le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
● Mairie D'EPIAIS-LÈS-LOUVRES :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
● Mairie de FOSSES :
- le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
- le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h
● Mairie de MARLY-LA-VILLE :
- le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
● Mairie de VÉMARS :
- le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
● Mairie de VILLERON :
- le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
- le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
● Mairie de SAINT-WITZ :
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 06.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

1507633900

ANNONCES MARCHÉS PUBLICS

Arrêté modifié de décembre 2012 relatif au tarif annuel des annonces judiciaires et légales pour 2020. Prix Unitaire ht à la ligne par colonne : 4,37€ ht

Divers

VILLE DE CAYEUX-SUR-MER
Délégation de service public pour l'attribution de quatre (4) lots de sous-concessions de plage par la Ville de CAYEUX-SUR-MER.

● I : Autorité délégante et adresse

Mairie, Hôtel de Ville, 138 rue du Maréchal Foch - BP 60056 - 80410 CAYEUX-SUR-MER. Correspondant : Monsieur le Directeur Général des Services - Tél : 03.22.26.04.04 FAX : 03.22.26.04.09 - E-mail : mairie-de-cayeux-sur-mer@wanadoo.fr

● II : Objet de la délégation de service public

La Ville de Cayeux-sur-Mer en sa qualité de concessionnaire de la plage de Cayeux-sur-Mer envisage d'attribuer quatre (4) lots de sous-concessions, définis comme suit :

- Lot A : Sous-traité d'exploitation d'un établissement balnéaire de plage d'une superficie de 375 m² destiné à la restauration légère et activités de plage. Vue sur mer.
- Lot B : Sous-traité d'exploitation d'un établissement balnéaire de plage d'une superficie de 130 m² destiné à la restauration légère et activités de plage.
- Lot D : Sous-traité d'exploitation d'un établissement balnéaire de plage d'une superficie de 192 m² destiné à la détente et activités de plage.
- Lot E : Sous-traité d'exploitation d'un établissement balnéaire de plage d'une superficie de 300 m² destiné à la restauration légère et activités de plage.

Afin d'aider à la préparation d'une éventuelle candidature, une fiche technique simplifiée sera adressée sur simple demande aux personnes désirant soumissionner.

● III : Conditions de participation

Les dossiers de candidatures seront envoyés sous pli recommandé avec avis de réception postal ou déposés contre récépissé, avant le 19 février 2021, à l'adresse de l'autorité délégante.

Date d'envoi du présent avis : le 28 janvier 2021.

1507614900

AUTOMOBILES

UTILITAIRES

Fourgonnettes - de 3.5 t

Citroën 21 900 €

Vends citroen Jumpy 6 places. HDi 180 cv Boite automatique 38265 km, 2019 prix HT. GPS CAMERA Banquette repliable. AUTO N°1 TEL 03.21.33.63.96. www.auton1.net

Renault 15 900 €

Vends RENAULT MASTER L2H2 82000 KM. 7 places. Galerie Attelage. Prix HT. AUTO N°1 TEL 03.21.33.63.96. www.auton1.net

AUTOMOBILE
Qui a dit que changer de voiture était compliqué ?
Rendez-vous dans
Le Courrier picard

BONNES AFFAIRES

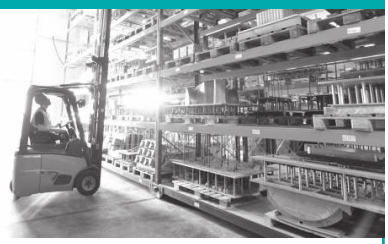
IMAGE-SON

Instruments de musique

● Vends PIANO, droit, laqué, acajou, acheté en 1995 neuf, bon état. tél. 06.31.83.39.49

M. Patrice Lallot
06 11 80 34 49
Antiquaire
à votre service depuis 1994
ACHETE
Successions & toutes collections
Meubles & déco de jardin.
Montres, argenterie, monnaies, débris d'or, bijoux or, pièces d'or et d'argent timbres, carte postales, jouets.
Objets: Scientifiques, militaires, religieux, publicitaires, automobiles, curiosités.
Tableaux, glaces dorées, verrerie, sculptures, pendules, carillons, bibelots de qualité, cuivres, etains, ménagères en métal argenté, meubles de métiers, établis, tables de ferme
RC A 330 384 280
20070113OVD

EN HAUTS-DE-FRANCE



Les métiers du transport et de la logistique recrutent !
TROUVEZ VOTRE JOB ICI !
LES #CHASSEURS D'EMPLOI
TV WEB RADIO
ÉVÉNEMENTS ACTUALITÉS
www.leschasseursdemploi.com

RETROUVEZ UNE VISION
À 360°
DE L'IMMOBILIER
DANS VOTRE RÉGION
SUR 360m2.fr

Annexe 4.j : Journal local 80 Le Bonhomme Picard - 3 févr. 2021

[redacted]

Par acte SSP en date du 18/01/2021 il a été constitué une **Société Civile Immobilière** régie par les dispositions du Titre IX du Livre III du Code civil et par ses statuts présentant les caractéristiques suivantes : **Dénomination :**

SCI DE LA SAMSONNE

Capital social : 1.000 €. Toutes les cessions de parts, quelle que soit la qualité du ou des cessionnaires, sont soumises à l'agrément préalable à l'unanimité des associés. **Siège social :** 30, allée de la Samsonne (60540) BORNEL. **Durée :** 99 ans. **Objet social :** Acquisition par voie d'achat ou d'apport, propriété, mise en valeur, transformation, construction, vente, aménagement, administration, location de tous biens et droits immobiliers, de tous biens et droits pouvant constituer l'accessoire, l'annexe ou le complément des biens et droits immobiliers en question. Et ce, soit au moyen de ses capitaux propres soit au moyen de capitaux d'emprunt, ainsi que de l'octroi, à titre accessoire et exceptionnel, de toutes garanties à des opérations conformes au présent objet civil et susceptibles d'en favoriser le développement. Toutes opérations civiles pouvant se rattacher à l'objet social ou susceptibles d'en favoriser le développement et ne modifiant pas le caractère civil de la société. **Gérance :** M. Thibault NOEL demeurant 30, allée de la Samsonne (60540) BORNEL. **Immatriculation :** RCS Beauvais.

2102032

Fonds de commerce

Aux termes d'un acte sous seing privé en date du 13 janvier 2021, à SARCELLES, enregistré au Service de la Publicité Foncière et de l'Enregistrement de Beauvais, le 19 janvier 2021, n° de dossier : 2021 2646, Références : 2021A81 :

FLEUROISE, société à responsabilité limitée au capital de 5.000 €, Centre commercial « Les Portes de l'Oise » à CHAMBLY (60230), 532 266 459 RCS Compiègne

A vendu à :

FLOREA, société à responsabilité limitée au capital de 1.000 €, Rue Francois Truffaut 60230 CHAMBLY, 892 022 542 RCS Compiègne

Un fonds de commerce de Fleuriste sis Centre commercial LECLERC 60230 CHAMBLY.

Ladite cession a eu lieu moyennant le prix principal de 30.000 €.

L'entrée en jouissance a été fixée au 13 janvier 2021.

Les oppositions seront reçues dans les dix jours de la dernière en date des insertions légales à l'adresse suivante Centre commercial LECLERC 60230 CHAMBLY pour la validité et chez Youssif Christophe 5 Villa Boissière 75116 PARIS pour la correspondance.

Le représentant légal

2102066

En date du 06/07/2020 il a été mis fin à la location gérance, consentie par acte SSP en date du 19/09/2019.

Entre : La société **BHR** SARL au capital de 18.400 € immatriculée au registre du commerce n° 632.006.599, et des sociétés de Paris sous le numéro 8262 domiciliée à PARIS représentée par M. Bernard PERROT dont le siège social est fixé 43 Bis Rue des Cloys 75018 PARIS

Au profit de **M. MADA Rabah** demeurant au 25, rue Mimaut - 60110 MERU portant sur une autorisation de stationnement sis et exploité à PARIS.

2102220

PRÉFET
DU VAL-D'OISE
Liberté
Égalité
Fraternité

PREFETE DE L'OISE / PREFETE DE LA SOMME
PREFET DE LA SEINE-ET-MARNE / PREFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE
Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9 h au mardi 6 avril 2021 à 18 h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9 h à 16 h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : M. Ronan HEBERT,

Membres titulaires : M. Claude ANDRY, M. Alain GIAROLI, M. Michel GAUTHIER, M. Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Amiens : le vendredi 26 février 2021 de 14 h à 17 h ; le lundi 8 mars 2021 de 9 h à 12 h

Mairie de Chantilly : le mardi 23 février 2021 de 9 h à 12 h ; le samedi 6 mars 2021 de 9 h à 12 h ; le mardi 30 mars 2021 de 14 h à 17 h

Mairie de La Chapelle-en-Serval : le mercredi 17 mars 2021 de 15 h à 18 h

Mairie d'Orry-la-Ville : le lundi 15 mars 2021 de 14 h 30 à 17 h 30

Mairie du Mesnil-Amelot : le vendredi 19 mars 2021 de 14 h à 17 h

Mairie de Tremblay-en-France : le mardi 6 avril 2021 de 9 h à 12 h

Mairie de Chennevières-lès-Louvres : le mardi 23 février 2021 de 14 h à 17 h ; le jeudi 25 mars 2021 de 15 h à 18 h ; le jeudi 1er avril 2021 de 14 h à 17 h

Mairie d'Epiais-lès-Louvres : le jeudi 18 mars 2021 de 15 h à 18 h

Mairie de Fosses : le mardi 2 mars 2021 de 14 h à 17 h ; le mercredi 24 mars 2021 de 9 h à 12 h ; le vendredi 2 avril 2021 de 14 h à 17 h

Mairie de Marly-la-Ville : le jeudi 25 février 2021 de 9 h à 12 h ; le samedi 20 mars 2021 de 9 h à 12 h ; le jeudi 1er avril 2021 de 9 h à 12 h

Mairie de Vémars : le lundi 1er mars 2021 de 15 h à 18 h ; le samedi 20 mars 2021 de 9 h à 12 h ; le mardi 6 avril 2021 de 14 h à 18 h (Salle des fêtes)

Mairie de Villeron : le mercredi 24 février 2021 de 9 h à 12 h ; le jeudi 11 mars 2021 de 15 h à 18 h ; le mercredi 31 mars 2021 de 13 h à 16 h

Mairie de Saint-Witz : le samedi 20 mars 2021 de 9 h à 12 h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

2102198

Constitution

Suivant acte SSP du 25/01/2021 constitution de la **SAS** : **Dénomination :**

A.R.M. CONCEPT

Capital social : 1.000 €. **Siège social :** 5, Rue du puits Toussaint 80620 - VAUCHELLES LES DOMART. **Objet :** - Travaux de plâtrerie, pose de plaques de plâtres, cloison. Travaux de menuiserie tous matériaux, travaux de revêtements des sols et murs. Travaux d'isolation et pose d'ossature bois, installation de petite électricité et de plomberie, agencement intérieur et extérieur de locaux et en général toute activité liée au bâtiment. Et, généralement, toutes opérations industrielles, commerciales, juridiques, économiques, financières, civiles, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social ou tout objet similaire ou connexe. **Président :** M. Jonathan COURBET demeurant 5, Rue du puits Toussaint 80620 - VAUCHELLES LES DOMART. **Conditions d'exercice du droit de vote aux assemblées :** Tout associé peut participer aux assemblées sur justification de son identité et de l'inscription des titres au nom de l'associé. **Agrément des cessions d'actions :** Les actions ne peuvent être cédées y compris entre actionnaires qu'avec l'agrément préalable de la collectivité des actionnaires statuant à la majorité des voix des actionnaires. **Durée de la société :** 99 ans à compter de son immatriculation au RCS d'Amiens.

2102063

Suivant acte SSP du 25 janvier 2021 à DURY, il a été constitué la société suivante : **Dénomination :**

BLANGY TRONVILLE

Forme : SCCV. **Siège social :** 32 Allée de la Pépinière – Bâtiment Catalpa DURY (80480). **Objet :** Acquisition par voie d'achat ou d'apport de tous immeubles et droits immobiliers et la construction sur ceux-ci de tous biens de toutes destinations, la vente en totalité ou par lots de ces biens, à terme, en état futur d'achèvement ou après achèvement. **Capital social fixe :** 100 € divisé en 100 parts sociales de 1€ chacune. **Apports en numéraire :** 100 €. **Durée de la société :** 15 ans. **Gérance :** La gérance de la société est assurée, sans limitation de durée, par la société NOVALYS, Société par Actions Simplifiée, au capital de 237 935,00 € dont le siège social est à DURY (80480) – 32 allée de la pépinière Bâtiment Catalpa et immatriculée au registre du Commerce et des Société d'Amiens sous le numéro 752 801 076. **Cession de parts et agrément :** Agrément de la collectivité des associés par décision extraordinaire, sauf cession entre associé. La société sera immatriculée au RCS d'Amiens.

Pour avis, La Gérance

2102030

[redacted]

ELAZAC

Société à Responsabilité Limitée
Au capital de 92.205 €
Siège Social : Centre Commercial de Glisy
80440 GLISY
477 890 834 RCS Amiens

Aux termes du procès-verbal de l'Assemblée générale extraordinaire du 4 janvier 2021, il résulte que le siège social a été transféré au **4 Ruelle de Rumigny - 80680 SAINT-FUSCIEN** à compter du 4 janvier 2021.

L'article 4 « Siège social » des statuts a été modifié en conséquence.

Mention sera faite au RCS d'Amiens.

Pour avis

2101922

Sci Anatide

SCI au capital de 10.000 €
Siège social : 4 rue de Lihons
80340 FOUCAUCOURT-EN-SANTERRE
483 646 113 RCS Péronne

Aux termes d'une délibération en date du 31 décembre 2020, les associés de la Sci Anatide, dont la gérante est Mme Lanckriet Maud, ont décidé : Le transfert de siège au **21 rue de Bouillon, 59230 SARS-ET-ROSIÈRES.**

2102161

Pour publier vos ANNONCES LEGALES dans LE BONHOMME PICARD la limite de dépôt est fixée au LUNDI 15 H dernier délai
Fax : 03.27.57.49.42.
Mail : observateur.ajl@gmail.com

[redacted]

Actulégales.fr, avec votre journal

Actulegales.fr
Tous les jours, toutes les annonces légales entreprises

Association de la presse pour la transparence économique (APTE) avec le concours d' Infolegale

Annexe 4.k : Le Parisien édition nationale – IdF et Oise - 3 févr. 2021

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 60 – 75 -77 – 78 – 91 – 92 – 93 - 94 - 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habilitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 3956 HT – Société par actions simplifiée (SAS) 1976 HT – Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 1416 HT – Société en nom collectif (SNC) 2136 HT – Société à responsabilité limitée (SARL) 1476 HT – Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 1244€ HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 60 (4,37 €) – 75/ 92/ 93/ 94 (5,39 €) – 77/ 78/ 95 (5,14 €)

Enquête Publique

ferrari publicité
ANNONCES LÉGALES
AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
7, rue Sainte-Anne 75001 PARIS
www.ferrari.fr - T. 01.42.96.05.50

PRÉFET DU VAL-D'OISE | PRÉFÈTE DE L'OISE | PRÉFÈTE DE LA SOMME | PRÉFET DE LA SEINE ET MARNE | PRÉFET DE LA SEINE SAINT DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60),Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres,Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : Monsieur Ronan HEBERT,

Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'**Amiens** :
- le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
- le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h

Mairie de **Chantilly** :
- le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de **La Chapelle-en-Serval** :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h

Mairie d'**Orry-la-Ville** :
- le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30

Mairie du **Mesnil-Amelot** :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de **Tremblay-en-France** :
- le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h

Mairie de **Chennevières-lès-Louvres** :
- le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
- le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
- le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h

Mairie d'**Epiais-lès-Louvres** :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h

Mairie de **Fosses** :
- le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
- le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de **Marly-la-Ville** :
- le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h

Mairie de **Vémars** :
- le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h

(Salle des fêtes)

Mairie de **Villeron** :
- le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
- le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h

Mairie de **Saint-Witz** :
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Le Parisien
Publiez vos marchés publics, vos concessions dans Le Parisien
Habilitations
60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95
01 87 39 84 40
pub@dematis.com

Le Parisien
Trustpilot
Trustscore 4.6 / 5 sur 2704 avis
Publiez votre annonce légale grâce au service dédié du Parisien
Plus de 600 journaux habilités
Attestation de parution pour le greffe gratuite sous 1h
Formulaires certifiés pour une annonce conforme
Affichage en temps réel
Rendez-vous sur leparisien.annonces-legales.fr
Un service proposé par Les Echos Le Parisien ANNONCES

Annexe 5 : 2ndes publication

Annexe 5.a : Le Parisien Val d'Oise – 24 févr. 2021

Le Grand Parisien MERCREDI 24 FÉVRIER 2021 Annonces 95

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concernés les départements : 60 – 75 -77 – 78 – 91 – 92 – 93 - 94 - 95. La codification des annonces judiciaires et légales du département d'habitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution des sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 185€ HT - Société par actions simplifiée (SAS) 185€ HT - Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 185€ HT - Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 124€ HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution des sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 60 (4,37 €) – 75/92/93/94 (5,39 €) – 77/78

Enquête publique

PREFECTURE DU VAL-D'OISE

Direction départementale des territoires

Service de l'urbanisme et de l'aménagement durable

Pôle Foncier

AVIS D'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Commune de Gonesse

Par arrêté n 2021-18190 le directeur départemental des territoires a prescrit l'ouverture, au profit de l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPFIF), d'une enquête parcellaire relative au projet de réalisation d'une opération immobilière mixte de logements et d'activités – Ilot du chemin vert sur le territoire de la commune de Gonesse.

Cette enquête parcellaire se déroulera du **vendredi 5 mars à 9h au vendredi 19 mars 2021 à 17h.**

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairie de Gonesse et consigner leurs observations sur le registre ouvert à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux et dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit à l'attention du commissaire-enquêteur en mairie de Gonesse qui les annexera au registre d'enquête ou adresser un courriel à l'adresse suivante : urbanisme@mairie-gonesse.fr

Les courriels seront annexés au registre d'enquête dès réception et tenus à la disposition du public. Les courriels réceptionnés après la clôture de l'enquête, ne seront pas pris en compte.

Monsieur François HUET est nommé commissaire-enquêteur pour conduire cette enquête.

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public en mairie de Gonesse, le lundi 15 mars 2021 de 14h à 17h.

En vertu de l'article L. 311-3 du code de l'expropriation, les personnes intéressées autres que le propriétaire, l'usufruitier, les fermiers, les locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes sont tenus de se faire connaître à l'exproprian dans un délai d'un mois, à défaut de quoi elles seront déchues de tous droits à l'indemnité.

Le commissaire-enquêteur dispose d'un délai de 30 jours maximum à compter de la clôture de l'enquête pour transmettre le dossier et les registres, assortis du procès-verbal et de son avis, au préfet.

L'avis émis par le commissaire enquêteur sera communiqué à toute personne concernée qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou en mairie de Gonesse.

PREFET DU VAL D'OISE

PRÉFÈTE DE L'OISE

PRÉFÈTE DE LA SOMME

PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE

PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Eplais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n 2021-18178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique d'abord en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Eplais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95) ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT,
Membres titulaires :Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisés ci-après :

Mairie d'Amiens :
- le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
- le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h

Mairie de Chantilly :
- le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de La Chapelle-en-Serval :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h

Mairie d'Orry-la-Ville :
- le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30

Mairie du Mesnil-Amelot :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay-en-France :
- le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h

Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
- le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
- le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
- le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h

Mairie d'Epiais-lès-Louvres :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h

Mairie de Fosses :
- le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
- le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly-la-Ville :
- le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h

Mairie de Vémars :
- le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)

Mairie de Villeron :
- le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
- le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h

Mairie de Saint-Witz :
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 06.24.73.88.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Annexe 5.b : Le Parisien Seine & Marne - 24 févr. 2021

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 80 – 75 -77 – 78 – 91 – 92 – 93 – 94 – 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministre de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 3956 HT – Société par actions simplifiée (SAS) 1876 HT – Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 1416 HT – Société en nom collectif (SNC) 2106 HT – Société à responsabilité limitée (SARL) 1476 HT – Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 1246 HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 80 (4,37 €) – 75 -92 -93 -94 (5,28 €) – 77 -78 -95 (5,14 €)

LES MARCHÉS PUBLICS
Consultez aussi nos annonces sur
http://avisdemarches.leparisien.fr

Marchés + de 90 000 Euros

AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

COMMUNE DE BRIE COMTE ROBERT

M. Jean LAVIOLETTE – Maire
2 rue de Verdun
77170 BRIE COMTE ROBERT
Tél : 01 60 62 64 00
mél : correspondre@aws-france.com
web : http://www.briecomterobert.fr

Le pouvoir adjudicateur n'agit pas pour le compte d'autres pouvoirs adjudicateurs
L'avis implique un marché public
Objet : CRÉATION DE QUATRE SALLES ET D'UN PREAU GROUPE SCOLAIRE JULES FERRY
Type de marché : Travaux
Procédure : Procédure adaptée
Description : La présente consultation a pour objet la réhabilitation d'une salle de classe existante, la création d'une salle de classe supplémentaire, d'une salle de motricité ainsi qu'un preau pour le groupe scolaire Jules Ferry situé sur la commune de Brie Comte Robert.
La procédure d'achat du présent avis est couverte par l'accord sur les marches publics de l'OMC : OUI
Forme du marché : Prestation divisée en lots : oui
Possibilité de présenter une offre pour un ou plusieurs lots
Les variantes sont refusées
Quantité /étendue :
Le présent marché est décomposé en six lots séparés, à savoir :
Lot n1 : « Clos couvert – Aménagements intérieurs et extérieurs »
Lot n2 : « Etanchéité »
Lot n3 : « Menuiseries extérieures aluminium »
Lot n4 : « Electricité »
Lot n5 : « Peinture – Revêtement des sols »
Lot n6 : « couverture Toile tendue – charpente bois »
Seuls les lots 1,3,4 et 6 sont concernés par la présente consultation, les lots 2 et 5 feront l'objet d'une consultation separee dans le respect des dispositions de l'article 142 de la loi 2020–1525 du 7 décembre 2020 relative à l'accélération et de la simplification de l'action publique.
Les candidats pourront répondre à un lot ou à l'ensemble des lots. Les offres variables sont interdites.
Les travaux à exécuter ne font pas l'objet de décomposition en tranche.
Lot N 1 – Clos couvert – Aménagements intérieurs et extérieurs »
Durée du marché : 5 mois.
Lot N 3 – Menuiseries extérieures aluminium
Durée du marché : 5 mois.
Lot N 4 – Electricité
Durée du marché : 5 mois.
Lot N 6 – couverture Toile tendue – charpente bois
Durée du marché : 6 mois.
Conditions relatives au contrat
Cautionnement : Cautionnement
Le cautionnement se fera sous la forme d'une retenue de garantie égale à 5 % du montant du marché. La garantie sera restituée à l'expiration du délai de garantie mentionné au présent CCAP si le titulaire du marché a rempli à cette date, vis-à-vis du pouvoir adjudicateur, toutes ses obligations contractuelles. En cas de réception partielle, le point de départ de la garantie de parfait achèvement sera la date portée au constat d'achèvement des travaux concernés.
Retenue de garantie
La retenue de garantie pourra être remplacée au gré du titulaire par une garantie à première demande ou, sur sa demande et sauf opposition de la personne publique, par une caution personnelle et solidaire, dans les conditions prévues aux articles R.2191–38 et suivants du Code de la Commande Publique.
Financement : Le marché sera financé sur le budget propre de la commune. Les prestations exécutées seront réglées par virement, après mandatement administratif, dans le délai réglementaire maximal autorisé à compter de la réception de la facture ou des demandes de paiement équivalentes.
Forme juridique : Aucune forme de groupement n'est imposée
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci–dessous avec leur pondération :
40% Valeur technique de l'offre appréciée à l'aide du mémoire technique
60% Prix
Remise des offres : 19/03/21 à 16h00 au plus tard.
Validité des offres : 4 mois, à compter de la date limite de réception des offres.
Renseignements complémentaires : Le dossier de consultation est librement téléchargeable sur la plateforme du profil acheteur www.marches–publics.info (espace entreprise) ou via le site de la Commune, www.briecomterobert.fr, rubrique marchés publics en cliquant sur le lien réservé aux consultations en cours.
Votre identification lors du retrait d'un DCE est indispensable si vous souhaitez être tenu(e) informé(e) des modifications et des correspondances relatives à ce dossier (réponses aux questions posées par d'autres entreprises, mais également par votre entreprise elle–même, et erratums) ainsi que des éventuels avis rectificatifs ou déclaration de sans suite. L'identification est simple il suffit de donner votre identifiant et mot de passe, lesquels sont uniques pour toutes les collectivités utilisant une plateforme AWS.
Instance chargée des procédures de recours : TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MELUN, 43, rue du Général de Gaulle, BP 8630, 77008 Melun – Cedex, Tél : 01 60 56 66 30 – Fax : 01 60 56 66 10, mél : greffe.ta–melun@juradm.fr
Précisions concernant le(s) délai(s) d'introduction des recours : Référé pré–contractuel prévu aux articles L.551–1 à L.551–12 du Code de justice administrative (CJA), et pouvant être exercé avant la signature du contrat. Référé contractuel prévu aux articles L.551–13 à L.551–23 du CJA, et pouvant être exercé dans les délais prévus à l'article R. 551–7 du CJA. Recours de pleine juridiction ouvert aux tiers justifiant d'un intérêt lésé, et pouvant être exercé dans les deux mois suivant la date à laquelle la conclusion du contrat est rendue publique.
Envoi à la publication le : 19/02/21
Les dépôts de plis doivent être impérativement remis par voie dématérialisée. Pour retrouver cet avis intégral, accéder au DCE, poser des questions à l'acheteur, déposer un pli, aller sur :
https://marches–publics.info/

Enquête publique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE–ET–MARNE
PRÉFET DE LA SEINE–SAINT–DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle–en–Serval, Orry–la–Ville (60), Le Mesnil–Amelot (77), Tremblay–en–France (93), Chennevières–lès–Louvres, Epiais–lès–Louvres, Fosses, Marly–la–Ville, Saint–Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n2021–16178, les préfets du Val–d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine–et–Marne et de la Seine–Saint–Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy–Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières–lès–Louvres, Marly–la–Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112–4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123–12 et R.123–8 du code de l'environnement, et des articles L.153–54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
– une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
– une évaluation socio–économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre–expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 a 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle–en–Serval, Orry–la–Ville (60), Le Mesnil–Amelot (77), Tremblay–en–France (93) Chennevières–lès–Louvres, Epiais–lès–Louvres, Fosses, Marly–la–Ville, Saint–Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous–préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous–préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, ou elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'Etat www.valdoise.gouv.fr ou www.roissy–picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci–dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous–préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez–vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy–Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT,
Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci–après :

Mairie d'Amiens :
– le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
–le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chantilly :
– le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
Mairie de La Chapelle–en–Serval :
– le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie d'Orry–la–Ville :
– le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
Mairie du Mesnil–Amelot :
– le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay–en–France :
– le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chennevières–lès–Louvres :
– le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
– le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
– le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
Mairie d'Epiais–lès–Louvres :
–le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie de Fosses :
– le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
– le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
– le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly–la–Ville :
– le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Vémars :
– le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
Mairie de Villeron :
– le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
– le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
Mairie de Saint–Witz :
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy–Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy–picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy–picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val–d'Oise, rubriques Politiques–publiques 'Aménagement du territoire et construction 'Urbanisme–Planification–Logement 'Les déclarations d'utilité publique 'DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter–préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes precitees.

PUBLIEZ VOS ANNONCES LEGALES DANS LE PARISIEN DU LUNDI AU SAMEDI

Avis divers

APPROBATION DE LA MODIFICATION DU PLU DE

NANGIS

Par délibération n2021/JAN/011 du 25/01/2021, le Conseil Municipal de la ville de Nangis a approuvé la modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme, pour correction d'une erreur matérielle.

Un exemplaire de cette délibération est affiché en Mairie.

Le dossier est tenu à la disposition du public au service urbanisme de Nangis ainsi que sur le site internet de la ville.

Constitution de société

Par acte SSP du 16/02/2021 il a été constitué une SAS dénommée: DSL HOLDING Nom commercial: DSL HOLDING Siège social: 2 rue de la seigneurie 77550 LIMOGES FOURCHES Capital: 2.000 € Objet: La société a pour objet en France et à l'étranger:–La détention de participations majoritaires ou minoritaires dans d'autres sociétés, par voie d'apport, d'achat, de souscription ou autrement, ou autrement de toutes sociétés qu'elle qu'en soit la forme ou l'objet,–Toutes prestations de services par support au profit des entreprises en matière de gestion, et notamment dans les domaines administratifs, comptable, financier, juridique, informatique, commerciale, et de la gestion des ressources humaines, pr le conseil, l'assistance ou le management, la formation, etc...– L'exploitation de tous brevets de marques, et notamment par voie de licence,– La location de tous matériel et équipement de quelque nature qu'ils soient,–La propriété par voie d'acquisition ou autrement, et la gestion notamment sous forme de location, et de tous immeubles et biens ou droits immobiliers. Et plus généralement, toutes opérations, de quelques natures qu'elles soient, juridiques, économiques et financières, civiles et commerciales se rattachant à l'objet sus–indiqué ou à tous autres objets similaires ou connexes, de nature à favoriser, directement ou indirectement, le but poursuivi par la société, son extension ou son développement Président: M. SILVA David 4, chemin des taillepieds 77186 EVRY GREGY SUR YERRE Durée: 99 ans à compter de l'immatriculation au RCS de MELUN

Divers société

KOZ URFA SASU au capital de 1500 € Siège social : 110 Avenue du Général de Gaulle 77270 VILLEPARISIS RCS MEAUX 853 156 420. Par l'AGE DU 01/02/2021, il a été décidé de nommer nouveau Président Mme DONER eps CIMENDAG Muserref demeurant au 13 Avenue Chappe 77500 CHELLES en remplacement de Mme DONER eps. CIMENDAG Sibel démissionnaire. Modification au RCS de MEAUX.

TSA SERVICES
SARL au capital de 20.000€. Siège social : 14 AVENUE DE L'EUROPE 77144 MONTEVRAIN. RCS 890 097 520 MEAUX. L'AGE du 15/02/2021 a décidé de transférer le siège social au 31 AVENUE JEAN MOULIN 77200 TORCY, a compter du 15/02/2021. Mention au RCS de MEAUX.

YOUGO TRANSPORTS TRA
SARL au capital de 2.000€. Siège social : 14 AVENUE DE L EUROPE 77144 MONTEVRAIN. RCS 883 107 355 MEAUX. L'AGE du 15/02/2021 a décidé de transférer le siège social au 31 AVENUE JEAN MOULIN 77200 TORCY, a compter du 15/02/2021. Mention au RCS de MEAUX.

RIGH'N'COIF
EURL au capital de 200€. Siège social : 35 RUE DU FAUBOURG 77260 LA FERTE SOUS JOUARRE. RCS 822 330 346 MEAUX. L'AGE du 17/02/2021 a decide de modifier le capital social pour le porter a 2.000€. Mention au RCS de MEAUX.

FDLV, SASU au capital de 50,0€. **Siège social** 255 avenue philippe bur appt 218 77550 Moissy–cramayel, 849912563 RCS MELUN. Le 31/12/2020, l'associé unique a approuvé les comptes de liquidation, décharge le liquidateur de son mandat et constaté la clôture des operations de liquidation. Radiation au RCS de MELUN

BEL AIR
SASU au capital de 1000 € **Siège social** : 28 RUE DESLANDES 77500 CHELLES RCS MEAUX 501562482
Par décision Assemblée Générale Extraordinaire du 25/10/2020, il a été décidé qu'il n'y avait pas lieu a dissolution de la société malgré les pertes constatées, en application de l'art. L.223–42 du Code de commerce Modification au RCS de MEAUX.

www.annoncesleparisien.fr

M.F.A
SARL au capital de 88000 € Siège social : ZAC des portes de la forêt – 1, Allée des carrières 77090 COLLEGIEN RCS MEAUX 445357627
Par décision Assemblée Générale Mixte du 01/01/2021, il a été décidé de nommer Mme CANDELIER née AGOSTINHO Melanie demeurant 9, Chemin des Grands Murs 77580 CRECY–LA–CHAPELLE en qualité de Gérant en remplacement de M AGOSTINHO Jorge Manuel , a compter du 01/01/2021 . Modification au RCS de MEAUX.

AGOSTINHO
SARL au capital de 7622,45 # Siège social : Parc d'activite des Arpents Rue du Pre des Aulnes 77340 PONTAULT–COMBAULT RCS MELUN 428768857
Par décision Assemblée Générale Extraordinaire du 30/12/2020, il a été décide de nommer Mme CANDELIER née AGOSTINHO Melanie demeurant 9, Chemin des Grands Murs 77580 CRECY–LA–CHAPELLE en qualité de Gérant en remplacement de M AGOSTINHO Jorge Manuel , a compter du 30/12/2020 . Modification au RCS de MELUN.

Annexe 5.c : Le Parisien Le Parisien Seine St Denis - 24 févr. 2021

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 60 – 75 –77 – 78 – 91 – 92 – 93 – 94 – 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habilitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire - Société anonyme (SA) 3950 HT – Société par actions simplifiée (SAS) 1876 HT – Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 1416 HT – Société en nom collectif (SNC) 2136 HT – Société à responsabilité limitée (SARL) 1476 HT – Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 1246 HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 60 (4,37 €) – 75 -92 -93 -94 (5,38 €) – 77 /78 /95 (5,14 €)

LES MARCHÉS PUBLICS

Consultez aussi nos annonces sur http://avisdemarches.leparisien.fr

Marchés + de 90 000 Euros

Région îledeFrance

îledeFrance construction durable

Nom et adresse officiels de l'organisme acheteur :

RÉGION ILE DE FRANCE REPRESENTEE PAR SON MANDATAIRE ILE DE FRANCE CONSTRUCTION DURABLE

Région Ile de de France, 2 rue Simone Veil 93400 Saint Ouen sur Seine, représentée par son mandataire Ile de France Construction Durable
M. Pawel GIELAREK, Responsable d'opérations, 90/92 avenue du Général Leclerc, 93500 Pantin, tél. : 06 09 32 82 65, courriel : P.gielarek@idf-constructiondurable.fr,
adresse internet : https://www.idf-constructiondurable.fr/

Objet du marché : Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le suivi d'une Appréciation Technique d'Expérimentation (ATEX)

Catégorie de services

Lieu d'exécution : Lycée Henri BECQUEREL, 1 boulevard Henry Rousselle, 77370 Nangis

Lieu de livraison : Ile de France Construction Durable, 90/92 avenue du Général Leclerc, 93500 Pantin

Caractéristiques principales :
– Variantes refusées
– La commune de Nangis se trouve à soixante kilomètres environ au sud-est de Paris, dans le sud de la Seine et Marne, à vingt-cinq kilomètres environ de Melun, préfecture du département et sur la route de Provins et de Troyes. Elle est membre de la communauté de communes de la Brie Nangissienne. La commune compte environ 9 000 habitants. Le lycée est situé en partie sud de la Commune en limite de domaine agricole sur une parcelle de 2,3 ha. En octobre 2017 est paru le Programme Prévisionnel des Lycées (PPL). Il prévoit pour le Lycée Becquerel l'augmentation des effectifs avec la création de plus de 400 places en enseignement général et technologique, d'un CAP et d'un BTS commerciaux. La mise en oeuvre de ce programme n'est possible qu'avec l'extension du lycée. C'est pourquoi, il est prévu de construire un nouveau bâtiment sur l'emprise foncière du lycée existant, puis de transférer la partie administrative, la demi-pension, et le pôle médico-social dans ce nouveau bâtiment, d'y créer de nouveaux locaux d'enseignement et un amphithéâtre et enfin de transformer les locaux laissés inoccupés pour aménager de nouvelles salles de classes.
Le projet consiste en l'extension du Lycée Henri Becquerel à Nangis. Le projet de structure de l'extension est composé de poteaux bois fixés sur une dalle béton, d'une charpente et de planchers bois. Une seconde trame structurelle serait composée de murs de Brique de Terre Crue (BTC) (brique dont les terres sont récupérées d'excavation faites sur des opérations extérieures.
Si l'utilisation brique de terre crue en parement de façade a déjà été partiellement validée par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) pour des bâtiments publics, il n'en est pas le cas pour l'utilisation de ces briques de terre compressée en paroi intérieure.
– Quantités (fournitures et services), nature et etendue (travaux) : Tranches et phases techniques de la mission
L'opération est actuellement en phase PRO/DCE.
Le jury tenu en septembre 2019 a choisi un projet et une équipe de maitrise d'oeuvre.
Le présent marché d'AMO ATEX est structuré de façon à suivre le déroulement de l'opération en cas de validation de l'ATEX de type B.
Les tranches du marché d'AMO ATEX sont donc définies comme suit :
TRANCHE FERME
– Suivi de la procédure ATEX auprès du CSTB intégrant des études sur un ATEX de type B, le suivi du prototype de la BTC, les tests en laboratoire et le dépôt du dossier ATEX au CSTB,
TRANCHE OPTIONNELLE
– Suivi de la bonne mise en oeuvre de l'ATEX, prescriptions et contrôle de la production, si validation par le CSTB de l'utilisation de la BTC, durant le chantier d'extension de capacité du Lycée Henri Becquerel à Nangis (77).
Prestations divisées en lots : non
Durée du marche ou délai d'exécution : 45 mois à compter de la notification du marché
Date prévisionnelle de début des prestations (Marché de fournitures/services) : 22 mars 2021

Justifications à produire quant aux qualités et capacités du candidat :
Autres renseignements demandés :
– Document d'identification
Ou la lettre de candidature dûment remplie (sur le modèle figurant dans le formulaire DC 1) et comprenant la déclaration sur l'honneur (relative aux interdictions de soumissionner) conforme à l'article R. 2143-3 du code de la commande publique
« Le candidat produit à l'appui de sa candidature :
1 Une déclaration sur l'honneur pour justifier qu'il n'entre dans aucun des cas mentionnés aux articles L. 2141-1 à L. 2141-5 et L. 2141-7 à L. 2141-11 notamment qu'il satisfait aux obligations concernant l'emploi des travailleurs handicapés définies aux articles L. 5212-1 à L. 5212-11 du code du travail »
– Conditions de participation tenant à l'aptitude professionnelle, à la capacité économique et financière et aux capacités techniques et professionnelles des candidats
:
A, Aptitude
–Inscription sur un registre professionnel pertinent (fournir un récépissé de déclaration d'activité)
– Conditions de participation tenant à l'aptitude professionnelle, à la capacité économique et financière et aux capacités techniques et professionnelles des candidats
:
B, Capacité économique et financière
– Chiffre d'affaires annuel moyen dans le domaine d'activité sur les 3 derniers exercices,
– Assurance contre les risques professionnels
– Conditions de participation tenant à l'aptitude professionnelle, à la capacité économique et financière et aux capacités techniques et professionnelles des candidats
:
C, Capacité technique et professionnelle
– Description des principaux services fournis antérieurement sur les 3 derniers exercices
– Moyens d'étude et de recherche
– Nombre de cadres
– Titres d'etudes et professionnels
– Effectifs moyens annuels sur les 3 derniers exercices
– Description de l'outillage, du matériel et de l'équipement technique qui seront utilisés pour l'execution du marché
– Mention de la part du marché qui sera éventuellement sous-traitée
Marché public simplifié : NON,
Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci dessous avec leur pondération :
– PRIX (40 %)
– Structure dédiée : Personnes affectées à l'exécution de la mission (nom et prénom, qualifications, diplômes, expériences et références détaillées dans le cadre de missions similaires) (20 %)
– Methode et mode opératoire Le candidat sera noté sur sa capacité à comprendre et s'approprier la demande de la Region, tant dans sa méthode que dans ses modalités d'intervention à toutes les phases de la mission, et l'execution des prestations à réaliser (40 %)
Type de procédure : Procédure adaptée
Date limite de réception des offres : 11 mars 2021 à 16 h 00
Délai minimum de validité des offres : 8 mois à compter de la date limite de réception des offres,
Date d'envoi du présent avis à la publication : 19 février 2021
Adresse auprès de laquelle des renseignements d'ordre technique peuvent être obtenus : Correspondant : M. Pawel Gielarek , Ile de France Construction Durable, 90/92 avenue du Général Leclerc, 90/92 avenue du Général Leclerc, 93500 Pantin, tel. : 06 09 32 82 65, courriel : P.gielarek@idf-constructiondurable.fr, adresse internet : https://www.idf-constructiondurable.fr
Adresse auprès de laquelle des renseignements d'ordre administratif peuvent être obtenus : Correspondant : Mlle Géraldine Durin, Ile de France Construction Durable, 90/92 avenue du Général Leclerc, 90/92 avenue du Général Leclerc, 93500 Pantin, tél. 01 83 65 37 31, courriel : G.durin@idf-constructiondurable.fr, adresse internet : https://www.idf-constructiondurable.fr/
Adresse à laquelle les offres/candidatures/projets/demandes de participation doivent être envoyés : adresse internet : https://marches.maximilien.fr/?page=entreprise.EntrepriseAdvancedSearch&AllCons&id=786610&orgAcronyme=t5y

Vous créez votre entreprise ...
Publier votre annonce légale dans Le Parisien
Tél. 01 87 39 84 00
legales@leparisien.fr

Enquête publique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élabore en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
– une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
– une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, ou elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'Etat www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT.
Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Amiens :
– le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
– le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chantilly :
– le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
Mairie de La Chapelle-en-Serval :
– le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie d'Orry-la-Ville :
– le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
Mairie du Mesnil-Amelot :
– le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay-en-France :
– le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
– le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
– le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
– le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
Mairie d'Epiais-lès-Louvres :
– le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie de Fosses :
– le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
– le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
– le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly-la-Ville :
– le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Vémars :
– le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
Mairie de Villeron :
– le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
– le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
Mairie de Saint-Witz :
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy–Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy–picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy–picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées,

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques–publiques \Aménagement du territoire et construction \Urbanisme–Planification–Logement \Les déclarations d'utilité publique \DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter–préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Avis divers

Grand Paris Grand Est TERRITOIRE D'AVENIR

ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL GRAND PARIS GRAND EST

Approbation de la modification simplifiée n 3 du plan local d'urbanisme de la commune de MONTFERMEIL.

Par délibération n CT2021-02-09-07 du 9 février 2021, le Conseil de territoire de l'Etablissement public territorial Grand Paris Grand Est a approuvé la modification simplifiée n 3 du plan local d'urbanisme de la commune de Montfermeil. Cette délibération est affichée pendant un mois en Mairie de Noisy-le-Grand, siège l'Etablissement public territorial Grand Paris Grand Est et en Mairie de Montfermeil. Le dossier peut être consulté à l'Etablissement public territorial Grand Paris Grand Est (sur rendez-vous uniquement) – Direction de l'aménagement et de l'urbanisme – 11, boulevard du Mont d'Est – 93160 Noisy–le–Grand – et en Mairie de Montfermeil – Service Développement Urbain – 55, rue du Lavoir, 93370 Montfermeil.

Constitution de société

Par ASSP en date du 01/02/2021, il a été constitué une SASU dénommée :

SOMEXA

Siège social : 7 RUE PAUL CAVARE 93110 ROSNY–SOUS–BOIS **Capital :** 7000 € **Objet social :** IMPORT EXPORT INTERMEDIAIRE EN AFFRETEMENT NEGOCE EN TOUS GENRES, **Président :** M BELHADJ BRAHIM FAOUZI demeurant 63 AVENUE GABRIEL PERI 93120 LA COURNEUVE elu pour une durée illimitée **Clauses d'agrément :** Les actions sont librement cessibles entre actionnaires uniquement avec accord du Président de la Société, **Durée :** 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de BOBIGNY,

Divers société

DALYA

SARL au capital de 4.000,00 € Siège social : 156 avenue du Président Wilson 93210 LA PLAINE–SAINT–DENIS RCS BOBIGNY 842775082
Par décision Assemblée Générale Extraordinaire du 01/12/2020, il a été décidé de nommer M POLAT Bilal demeurant 54 rue Eugene Varlin 95190 GOUSSAINVILLE en qualité de Gérant en remplacement de M KIZER Sahin , à compter du 01/12/2020, Modification au RCS de BOBIGNY.

Vous êtes acheteurs publics
Publiez votre annonce légale dans Le Parisien du lundi au samedi

BOUCHERIE DES 2 BAYA

SARL au capital de 2000 € Siège social : 12 boulevard du Marechal Foch 93160 NOISY–LE–GRAND RCS BOBIGNY 821772175
Par lettre recommandée avec accusé de réception en date du 19/02/2021 adressée à la société BOUCHERIE DES 2 BAYA, M Djillali Meftah a fait part de sa démission pour ordre de ses fonctions de Gérant Modification au RCS de BOBIGNY.

PDR
SAS au capital de 15000 €
Siège social :
54 AVENUE HENRI BARBUSSE
93700 Drancy
879 721 546 RCS de Bobigny
Par un procès-verbal du 17/02/2021 l'associé unique a nommé en qualité de président M. POP Vasile, demeurant 35, rue Camille Dramart, 93350 Le Bourget en remplacement de Mme POP Maria, à compter du 17/02/2021.
Modification au RCS de Bobigny

AM TAXI RELAX

SASU au capital de 100 € Siège social : 98 ROUTE DE SAINT LEU 93430 VILLETANEUSE RCS BOBIGNY 848666939
Par décision Assemblée Générale Extraordinaire du 31/12/2020, il a été décidé la dissolution anticipée de la société et sa mise en liquidation amiable à compter du 31/12/2020 , il a été nommé liquidateur(s) M AYACHI MUSTAPHA demeurant au 98 route de Saint-Leu 93430 VILLETANEUSE et fixé le siège de liquidation ou les documents de la liquidation seront notifiés au siège social. Mention en sera faite au RCS de BOBIGNY.

AM TAXI RELAX

SASU au capital de 100 € Siège social : 98 ROUTE DE SAINT–LEU 93430 VILLETANEUSE RCS BOBIGNY 848666939
Par décision Assemblée Générale Extraordinaire du 31/12/2020 il a été décidé : d'approuver les comptes définitifs de la liquidation; de donner quitus au liquidateur, M AYACHI MUSTAPHA demeurant 98 ROUTE DE SAINT–LEU 93430 VILLETANEUSE pour sa gestion et décharge de son mandat; de prononcer la clôture des opérations de liquidation à compter du 31/12/2020 , Radiation au RCS de BOBIGNY.

AL4RANS

SASU au capital de 9000 € Siège social : 50 Allée Jean Baptiste Clément 93320 LES PAVILLONS–SOUS–BOIS RCS BOBIGNY 839405735
Par décision de l'associé Unique du 31/12/2020 , il a été décidé la dissolution anticipée de la société et sa mise en liquidation amiable à compter du 31/12/2020, il a été nommé liquidateur(s) M HOULLE Alain demeurant 50, Allée Jean Baptiste Clément 93320 LES PAVILLONS–SOUS–BOIS et fixé le siège de liquidation ou les documents de la liquidation seront notifiés au siège social. Par décision ASU du 31/12/2020 , il a été décidé : d'approuver les comptes définitifs de la liquidation; de donner quitus au liquidateur, M HOULLE Alain demeurant 50, Allée Jean Baptiste Clément 93320 LES PAVILLONS–SOUS–BOIS pour sa gestion et décharge de son mandat; de prononcer la clôture des opérations de liquidation à compter du 31/12/2020 , Radiation au RCS de BOBIGNY.

SARL CLEAN COLOR
au capital de 7,500 €uros
Siège social : 8, rue de Chanzy
93600 AULNAY SOUS BOIS
RCS BOBIGNY 448 746 222
Aux termes de l'AGE du 17/12/2020, il a été décidé la transformation de la société en SAS à compter du même jour.
Cette transformation entraîne la publication des mentions suivantes, Mme Isabelle YEGUENIAN épouse JIROYAN demeurant 8 rue de Chanzy, 93600 Aulnay sous Bois a été nommée Président. Tout associé peut participer aux assemblées sur justification de son identité et de l'inscription en compte de ses actions. Chaque associé dispose autant de voix qu'il possède ou représente d'actions. Les cessions d'actions entre associés sont libres et toutes autres cessions sont soumises à l'agrément de la collectivité des associés statuant à la majorité, les actions du cédant n'étant pas prise en compte. Pour avis.

Le Parisien
Publiez vos marchés publics, vos concessions dans Le Parisien
Habilitations 60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95
01 87 39 84 40
pub@dematis.com

Annexe 5.d : Le Parisien Oise - 24 févr. 2021

X **Annonces 60** JUDICIAIRES & LÉGALES MERCREDI 24 FÉVRIER 2021 Le Grand Parisien

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 60 – 75 – 77 – 78 – 91 – 92 – 93 – 94 – 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habilitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 3856 HT – Société par actions simplifiée (SAS) 1870 HT – Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 1410 HT – Société en nom collectif (SNC) 2336 HT – Société à responsabilité limitée (SARL) 1476 HT – Société à responsabilité limitée unipersonnelle (dite « entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée », EURL) 1246 HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 60 (4,47 €) – 75/92/93/94 (5,36 €) – 77/78/95 (5,14 €)

LES MARCHÉS PUBLICS
Consultez aussi nos annonces sur http://avisdemarches.leparisien.fr

Marchés +de 90 000 Euros

PAYS DU CLERMONTOIS
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Identification de l'organisme qui passe le marché :

CC DU CLERMONTOIS

M Didier Leverbe, DGST, 9 rue Henri Breuil, 60600 Clermont

Objet du marché : Mission de maîtrise d'oeuvre – Zone d'activité la Croix Verte – Création de voirie et desserte en réseaux divers – Commune d'Agnetz OP423

Durée du marché : La durée prévisionnelle d'exécution des prestations est de 3 ans.

Procedure de passation : Procédure adaptée

Critères de sélection : Le jugement des offres sera effectué dans les conditions prévues aux articles L.2152-1 à L.2152-4, R. 2152-1 et R.2152-2 du Code de la commande publique et donnera lieu à un classement des offres. L'attention des candidats est attirée sur le fait que toute offre irrégulière ou inacceptable pourra être régularisée pendant la négociation, et que seule une offre irrégulière pourra être régularisée en l'absence de négociation. En revanche, toute offre inappropriée sera systématiquement éliminée.
Toute offre demeurant irrégulière pourra être régularisée dans un délai approprié.
La régularisation d'une offre pourra avoir lieu à condition qu'elle ne soit pas anormalement basse.
Les critères retenus pour le jugement des offres sont pondérés de la manière suivante :

1–Valeur technique 60.0
1.1–Cadre du mémoire : Compréhension des problématiques au travers de la reformulation des objectifs du cahier des charges (3 pages recto–verso maximum) 18.0
1.2–Méthodologie et descriptif de la démarche proposé : cette note permettra de juger de la compréhension des objectifs et enjeux de la mission, la méthodologie et la force de proposition (6 pages recto – verso maximum) 18.0
1.3–Exemples de documents : similaires à ceux que le candidat propose de réaliser dans le cadre de la mission au stade du PRO et pour les missions complémentaires n1 et 3 10.0
1.4–Moyens humains : Organigramme de l'équipe proposé par le candidat pour la réalisation de la mission de Maîtrise d'oeuvre avec le curriculum vitae des intervenants (1 page resto – verso maximum) 8.0
1.5–Planning prévisionnel détaillé integrant notamment l'élaboration et l'instruction des dossiers réglementaires, les périodes de validation du maître d'ouvrage, les études préalables complémentaires et les contraintes de délais fixés au CCTP 6.0
2–Prix des prestations 40.0
Modalités d'attribution : Le délai de validité des offres est fixé à 120 jours à compter de la date limite de réception des offres.
Aucune variante n'est autorisée.
En cas de groupement d'opérateurs économiques, la forme souhaitée par le pouvoir adjudicateur est un groupement conjoint avec mandataire solidaire. S'le groupement attributaire est d'une forme différente, il pourra se voir contraint d'assurer sa transformation pour se conformer au souhait du pouvoir adjudicateur.
Le groupement devra obligatoirement comprendre :
– un architecte DPLG identifié dans l'équipe (joindre CV ,attestation et références) pour la réalisation du permis d'aménager (opération supérieure à 2 500 m²) pour la mission complémentaire n2 ;
– un bureau d'étude spécialisé identifié dans l'équipe (joindre CV, attestation et references) pour la réalisation des dossiers réglementaires (mission complémentaire n4).
Il est interdit aux candidats de présenter plusieurs offres en agissant à la fois en qualité de candidats individuels et de membres d'un ou plusieurs groupements ou en qualité de membres de plusieurs groupements.
Date limite : 12/03/2021 à 12h00
Renseignements divers : La transmission des documents par voie électronique est effectuée sur le profil d'acheteur du pouvoir adjudicateur, à l'adresse URL suivante : http://www.achatpublic.com
Le choix du mode de transmission est global et irréversible. Les candidats doivent appliquer le même mode de transmission à l'ensemble des documents transmis au pouvoir adjudicateur.
Le pli doit contenir deux dossiers distincts comportant respectivement les pièces de la candidature et les pièces de l'offre définies au présent règlement de la consultation.
Chaque transmission fera l'objet d'une date certaine de réception et d'un accusé de réception électronique. A ce titre, le fuseau horaire de référence est celui de (GMT+01:00) Paris, Bruxelles, Copenhague, Madrid. Le pli sera considéré « hors délai » si le téléchargement se termine après la date et l'heure limites de réception des offres.
Si une nouvelle offre est envoyée par voie électronique par le même candidat, celle-ci annule et remplace l'offre précédente.
Le pli peut être doublé d'une copie de sauvegarde transmise dans les délais impartis, sur support physique électronique (CD–ROM, DVD–ROM, clé usb) ou sur support papier. Cette copie doit être placée dans un pli portant la mention « copie de sauvegarde », ainsi que le nom du candidat et l'identification de la procédure concernée. Elle est ouverte dans les cas suivants :
– lorsqu'un programme informatique malveillant est détecté dans le pli transmis par voie électronique ;
– lorsque le pli électronique est reçu de façon incomplète, hors délai ou n'a pu être ouvert, à condition que sa transmission ait commencé avant la clôture de la remise des plis.
La copie de sauvegarde doit être transmise ou déposée à l'adresse suivante : Communauté de Communes du Clermontois, 9 rue Henri Breuil, CS 90089, 60600 CLERMONT
Aucun format électronique n'est préconisé pour la transmission des documents. Cependant, les fichiers devront être transmis dans des formats largement disponibles.
La taille maximum acceptée pour un pli électronique est de 200 Mo.
Chaque document pour lequel une signature est requise doit faire l'objet d'une signature électronique au format XAdES, CAdES ou PAdES. La signature électronique du pli ne vaut pas signature des documents qu'il contient. Conformément à l'arrêté du 22 mars 2019 relatif à la signature électronique des contrats de la commande publique, la signature doit être une signature avancée reposant sur un certificat qualifié, tel que défini par le règlement européen n 910 /2014 du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques (eIDAS). Toutefois, les certificats de signature de type RGS demeurent valables jusqu'à leur expiration.
Le certificat de signature qualifié est délivré par un prestataire de service de confiance qualifié répondant aux exigences du règlement eIDAS. Une liste de prestataires est disponible sur le site de l'ANSSI (https://www.ssi.gouv.fr/). Il peut aussi être délivré par une autorité de certification, française ou étrangère. Le candidat devra alors démontrer son équivalence au règlement eIDAS.
Le candidat qui utilise un autre outil de signature que celui du profil d'acheteur, ou un certificat délivré par une autre autorité de certification, doit transmettre gratuitement le mode d'emploi permettant la vérification de la validité de la signature.
La signature électronique du contrat par l'attributaire n'est pas exigée dans le cadre de cette consultation.
Pour signer électroniquement, le candidat peut utiliser l'un des trois formats de signature autorisés par la réglementation (XAdES, CAdES ou PAdES). Le pouvoir adjudicateur préconise toutefois l'utilisation d'une signature électronique au format pAdES.
Après attribution, les candidats sont informés que l'offre électronique retenue sera transformée en offre papier, pour donner lieu à la signature manuscrite du marché par les parties.
Les frais d'accès au réseau et de recours à la signature électronique sont à la charge des candidats.
Le tribunal territorialement compétent est : Tribunal Administratif d'Amiens, 14 rue Lemerchier, 80000 AMIENS
Les voies de recours ouvertes aux candidats sont les suivantes : – Référé précontractuel prévu aux articles L. 551–1 à L. 551–12 du code de justice administrative (CJA), et pouvant être exercé avant la signature du contrat. – Référé contractuel prévu aux articles L.551–13 à L.551–23 du CJA, et pouvant être exercé dans les délais prévus à l'article R. 551–7 du CJA. – Recours de pleine juridiction ouvert aux concurrents évincés, et pouvant être exercé dans les deux mois suivant la date à laquelle la conclusion du contrat est rendue publique. – Recours contre une décision administrative prévu aux articles R. 421–1 à R. 421–7 du CJA, et pouvant être exercé dans les 2 mois suivant la notification ou publication de la décision de l'organisme.
En cas de difficultés survenant lors de la procédure de passation, l'organe chargé de jouer le rôle de médiateur est : Comité consultatif de règlement amiable des différends ou des litiges, Préfecture de Meurthe et Moselle, 1 rue du Préfet Claude Erignac, 54038 NANCY
Depuis le 1er décembre 2018, le tribunal administratif peut être saisi au moyen de l'application informatique télerecours citoyen accessible par le biais du site www.telerecours.fr
Date d'envoi de l'avis à l'organisme de publication : 19/02/2021

Vous créez votre entreprise ...
Publier votre annonce légale dans Le Parisien
Tél. 01 87 39 84 00
legales@leparisien.fr

Enquête publique

Avis au public

COMMUNE DE CINQUEUX

Enquête publique sur la Modification du Plan Local d'Urbanisme

Par arrêté en date du 02/02/2021, le Maire de CINQUEUX a ordonné l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de Modification du Plan Local d'Urbanisme.

Monsieur Patrick MOUNAIX a été désigné en qualité de Commissaire–Enquêteur titulaire par le Président du Tribunal Administratif.

L'enquête se déroulera, en Mairie pour une durée de 30 jours consécutifs, **du Mardi 23 février 2021 au mercredi 24 mars 2021 inclus** aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie.

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra prendre connaissance des dispositions du projet de modification du plan local d'urbanisme sur support papier ou informatique en mairie, ainsi que sur le site internet à l'adresse suivante : mairie.cinqueux@wanadoo.fr ; il pourra également consigner ses observations sur le registre d'enquête déposé en Mairie ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur en mairie, Il sera également possible de faire parvenir ses observations pendant la durée de l'enquête publique par courrier électronique, à l'adresse suivante : plu.cinqueux@orange.fr

Le commissaire–enquêteur recevra le public à la Mairie les jours et horaires suivants :

– Mardi 23 février 2021 de 9h00 à 12h00
– Samedi 06 mars 2021 de 9h00 à 12h00
– Lundi 15 mars 2021 de 15h00 à 18h00
– Mercredi 24 mars 2021 de 15h00 à 18h00

Après clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire–enquêteur pourront être consultés en Mairie.

LE MAIRE,
Philippe BARBILLON.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE–ET–MARNE
PRÉFET DE LA SEINE–SAINT–DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY–PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle–en–Serval, Orry–la–Ville (60), Le Mesnil–Amelot (77), Tremblay–en–France (93), Chennevières–lès–Louvres, Epiais–lès–Louvres, Fosses, Marly–la–Ville, Saint–Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n2021–16178, les préfets du Val–d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine–et–Marne et de la Seine–Saint–Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares & Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy–Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières–lès–Louvres, Marly–la–Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112–4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123–12 et R.123–8 du code de l'environnement, et des articles L.153–54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
– une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
– une évaluation socio–économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre–expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle–en–Serval, Orry–la–Ville (60), Le Mesnil–Amelot (77), Tremblay–en–France (93) Chennevières–lès–Louvres, Epiais–lès–Louvres, Fosses, Marly–la–Ville, Saint–Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous–préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous–préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy–picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci–dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous–préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez–vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy–Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT.
Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci–après :

Mairie d'Amiens :
– le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
– le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chantilly :
– le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
Mairie de La Chapelle–en–Serval :
– le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie d'Orry–la–Ville :
– le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
Mairie du Mesnil–Amelot :
– le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay–en–France :
– le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Chennevières–lès–Louvres :
– le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
– le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
– le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
Mairie d'Epiais–lès–Louvres :
– le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
Mairie de Fosses :
– le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
– le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
– le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly–la–Ville :
– le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
Mairie de Vémars :
– le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
– le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
Mairie de Villeron :
– le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
– le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
– le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
Mairie de Saint–Witz :
– le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy–Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy–picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy–picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val–d'Oise, rubriques Politiques–publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme–Planification–Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Constitution de société

Par ASSP du 03.02.2021 est constituée la SCI « SCI LE PIERROU »
Objet : acquisition, administration, gestion par location ou autrement de tous immeubles et biens immobiliers
Durée : 99 ans
Capital : 1.000 euros
Cession de parts sociales : libres entre associés et agrément d'un ou plusieurs associés représentant au moins les trois–quarts du capital pour toute autre cession
Siège : 27 bis rue de Beaumont 60530 Fresnoy en Thelle
Gérant : M. Hervé BLAISE demeurant au 27 bis rue de Beaumont 60530 Fresnoy en Thelle
Immatriculation au RCS de COMPIEGNE

CABINET ALP
EXPERTISE & CONSEIL COMPTABLE

CABINET ALP Société d'expertise comptable – 185, rue Georges Latapie 60490 Ressons–sur–Matz Tél : 03.44.83.15.79

Par ASSP en date du 12/02/2021 il a été constitué une EURL dénommée :

S.M.A. COUVERTURE

Siège social : 6 rue des terrettes 60420 MAIGNELAY–MONTIGNY **Capital :** 1000 € **Objet social :** Pose et réparation de couvertures et charpentes. Bardage et étanchéité des toitures, ouverture de fenêtres de toit, aménagement de combles **Gérance :** M Sebastien Auguet demeurant 6 rue des terrettes 60420 MAIGNELAY–MONTIGNY **Durée :** 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de BEAUVAIS.

Création de la sasu : RPC INVESTISSEMENTS, Siège : 4 Chemin de l'Eguilon 60940 Angicourt, Capital : 100 €. Objet : L'activité des sociétés holdings, c'est–à–dire la prise de participations dans toutes sociétés civiles ou commerciales. Président : Damien Clarisse, 4 chemin de l'eguilon 60940 Angicourt. Durée : 99 ans au rcs de BEAUVAIS. Tout associé a accès aux assemblées. Chaque action égale à une voix. Cessions libres.

Aux termes d'un ASSP en date du 01/02/2021 à CHANTILLY (60), il a été constitué la société **SELARL du Docteur AUBIGNY Justine**, SELARL au capital de 100 € Siège social : 14 Avenue du Maréchal Joffre 60500 CHANTILLY. Objet social : exercice de la profession de chirurgien–dentiste. Durée : 99 ans à compter de l'immatriculation de la Société au RCS. Gérant : Justine AUBIGNY demeurant 6 Rue du comte Komar 60260 LAMORLAYE, pour une durée indéterminée. Immatriculation au RCS de COMPIEGNE.

Vous êtes acheteurs publics
Publiez votre annonce légale dans Le Parisien du lundi au samedi

Divers société

Rectificatif de l'annonce legale : SAS SM COIFFURE – Lire : Directeur général: BRUNET Sophie, demeurant 89 RUE DE L'ECOLE MATERNELLE 60000 BEAUVAIS

S.N.S.A.S
Société par actions simplifiée au capital de 100 000 €
Siège social : rue Joseph Arnal – 60 510 BRESLES
RCS BEAUVAIS 433 878 022

AVIS DE DISSOLUTION

La société S.N.S.A.S a établi en date du 20 novembre 2020 un projet de fusion établi par acte d'avocat électronique avec la société ABRISUD, société absorbante, société par actions simplifiée au capital de 9 775 760 euros, dont le siège social est Zone Industrielle du Pont Peyrin – 32600 L'ISLE–JOURDAIN, immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de AUCH sous le numéro 397 909 938, lequel a été approuvé ainsi que les apports effectués et leur évaluation lors des décisions de l'associé unique de la société ABRISUD en date du 31 décembre 2020.
La société ABRISUD, absorbante, étant propriétaire de la totalité des actions composant le capital social de la société S.N.S.A.S depuis une date antérieure au dépôt du projet de fusion au Greffe du Tribunal de commerce, la société S.N.S.A.S s'est trouvée dissoute sans liquidation et la fusion a été définitivement réalisée à l'issue des décisions de l'associé unique de la société ABRISUD en date du 31 décembre 2020.
Cette fusion produit effet rétroactivement à compter du 1er janvier 2020.
Les actes et pièces concernant la dissolution sont déposés au RCS de BEAUVAIS.
Pour avis
Le Président

Le Parisien
Publiez vos marchés publics, vos concessions dans Le Parisien
Habilitations
60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95
01 87 39 84 40
pub@dematis.com

Annexe 5.e : Aujourd'hui en France Seine St Denis - 24 févr. 2021

Du gibier à la cantine ?

Alors que les sangliers prolifèrent, une première expérience a été menée au collège de Villé.

PAR MARTIN ANTOINE

« AU MENU, ce midi, la cheffe vous propose parmentier de gibier et hamburger au sanglier », lance avec le sourire Laurence Zumsteeg, la responsable du restaurant scolaire du collège Klosterwald de Villé (Bas-Rhin). Des plats concoctés avec le concours du chef alsacien Nicolas Stamm.

« La Collectivité européenne d'Alsace *(CEA)* m'a demandé de valoriser la viande de gibier dans les cantines de la région. L'idée est de proposer des menus attrayants pour les élèves », justifie celui qui dirige la Fourchette des Ducs, restaurant doublement étoilé à Obernai. Avec Laurence Zumsteeg, Nicolas Stamm a donc imaginé des plats « faciles à préparer et peu onéreux ».

« Les sangliers sont beaucoup trop présents et commettent des dégâts importants. Les chasseurs ont pour mission de les abattre, mais il faut trouver des débouchés pour cette viande, alors que les restaurants sont fermés », décrypte Frédéric Bierry, le président de la CEA.

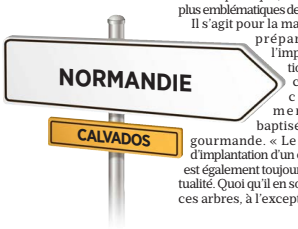
L'expérimentation menée juste avant les vacances scolaires au collège de Villé a été concluante, à en croire Lucie, élève de 5e : « J'avais un a priori négatif sur le gibier en pensant que la viande était odorante. Mais le burger de sanglier était délicieux et je n'hésiterai pas à en reprendre la prochaine fois. »

LP/MARTIN ANTOINE

Villé (Bas-Rhin), le 17 février. Le chef étoilé Nicolas Stamm a imaginé ce parmentier de sanglier « facile à préparer et peu onéreux ».

Tilleuls abattus : de nombreux Caennais s'insurgent

Une quarantaine d'arbres ont été coupés. Un centre commercial poussera à la place.



PAR BERTRAND FIZEL

« QUELLE TRISTESSE ! Des arbres qui étaient là depuis la fin de la guerre. Qui ont accompagné les joies et les peines des Caennais depuis toutes ces années. Voilà la dignité des politiques. Voilà comment ils répondent à l'urgence de la situation écologique… par la tronçonneuse. » Sylvaine, 45 ans, est une habitante de Caen (Calvados). Elle a découvert hier l'abattage d'une quarantaine de tilleuls, sur la place de la République, l'une des plus emblématiques de la ville.

Il s'agit pour la mairie de préparer ici l'implantation d'un centre commercial, baptisé Halle gourmande. « Le projet d'implantation d'un cinéma est également toujours d'actualité. Quoi qu'il en soit, tous ces arbres, à l'exception de quatre d'entre eux que nous allons replanter ailleurs, étaient malades. Ils étaient donc condamnés tôt ou tard », a justifié le maire, Joël Bruneau, dans la foulée de l'opération.

Autant d'arguments qui ont révolté l'opposition municipale. « C'est absolument indigne ! Le maire s'était engagé à ne pas faire abattre ces arbres tant que la justice n'aurait pas tranché. Or, des recours sont toujours dans les mains de la justice. C'est un passage en force attristant. Nous sommes en colère contre cette classe politique qui n'a rien compris aux enjeux de l'époque et qui s'évertue à vouloir échanger notre patrimoine naturel contre des parkings et des surfaces commerciales », tonne Rudy L'Orphelin, conseiller municipal EELV. Le mouvement assure qu'il maintiendra ses recours en justice.

Le maire, quant à lui, annonce un chantier de fouilles préalables au chantier « dès que possible ».

ANNONCES | JUDICIAIRES & LÉGALES

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2021 pour la publication des annonces judiciaires et légales par arrêté de chaque préfet concerné dans les départements : 60 – 75 -77 – 78 – 91 – 92 – 93 - 94 - 95. La tarification des annonces judiciaires et légales est définie par l'arrêté du ministère de la Culture et la Communication du 7 décembre 2020 et est la suivante pour les département d'habilitation du Parisien : Annonces judiciaires et légales de Constitution de sociétés commerciales : tarif forfaitaire : Société anonyme (SA) 395€ HT - Société par actions simplifiée (SAS) 197€ HT - Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) 141€ HT - Société en nom collectif (SNC) 219€ HT - Société à responsabilité limitée (SARL) 147€ HT - Société à responsabilité limitée unipersonnelle (SELU) 120€ HT. Annonces judiciaires et légales hors Constitution de sociétés commerciales : tarifs HT à la ligne : 60 (4,37 €) – 75 -78 -91 -92 -93 -94 (5,38 €) – 77 -78 -95 (5,14 €)

93 SEINE-SAINT-DENIS

Enquête publique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU VAL D'OISE
PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
– une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
– une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'Etat www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : Monsieur Ronan HEBERT.
Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Amiens :
- le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
- le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h

Mairie de Chantilly :
- le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de La Chapelle-en-Serval :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h

Mairie d'Orry-la-Ville :
- le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30

Mairie du Mesnil-Amelot :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h

Mairie de Tremblay-en-France :
- le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h

Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
- le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
- le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
- le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h

Mairie d'Epiais-lès-Louvres :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h

Mairie de Fosses :
- le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
- le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h

Mairie de Marly-la-Ville :
- le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h

Mairie de Vémars :
- le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)

Mairie de Villeron :
- le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
- le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h

Mairie de Saint-Witz :
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP.

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Aujourd'hui en France
Des experts vous conseillent en matière d'annonces légales
01 87 39 84 00
TEAM MEDIA

Aujourd'hui en France
Du lundi au samedi retrouvez les annonces légales et judiciaires
01 87 39 84 00
TEAM MEDIA

Annexe 5.f : La Gazette du Val d'Oise - 24 févr. 2021

Annonces Légales

LA GAZETTE DU VAL D'OISE
MERCREDI 24 FÉVRIER 2021
actu.fr 37

Département 95 - La Gazette - Mercredi 24 février 2021

Vie de sociétés

724444701 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Suivant acte SSP du 1er janvier 2021 à Deuil-la-Barre (95170), il a été constitué une société présentant les caractéristiques suivantes :
Forme : SAS.
Raison sociale et nom commercial : NAFUSE.
Siège social : 4, rue des Presles, 95170 Deuil-la-Barre.
Objet : - La réalisation et la vente de prestations de maçonnerie générale, de pose de carrelage, et d'autres travaux de second œuvre.
- La participation de la société, par tous moyens, dans toutes opérations pouvant se rapporter à son objet par voie de création de sociétés nouvelles, de souscriptions ou d'achat de titres ou droits sociaux, de fusion ou autrement.
- Et, plus généralement toutes opérations, de quelques natures qu'elles soient juridiques, économiques, financières, civiles et commerciales, se rattachant à l'objet sus-indiqué ou à tous les autres objets similaires ou connexes, de nature à favoriser directement ou indirectement le but poursuivi par la société, son extension, son développement.
Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Pontoise.
Capital social : 1 000 euros divisé en 100 actions de 10 euros de valeur nominale.
Président statutaire à durée illimitée : M. João PIRES MARTINS, né le 4 janvier 1997 à Souto (Portugal), demeurant 4, rue des Presles à Deuil-la-Barre (95170).

724430701 - VS

J.G.L.

SC
Au capital de 1 000 euros
ayant son siège :
61, impasse des Hautes Bornes
95370 MONTIGNY-LES-CORMEILLES
immatriculé
au RCS Pontoise 489 761 569

DISSOLUTION ANTICIPÉE

L'AGE du 8 février 2021 a décidé la dissolution anticipée de la société et sa mise en liquidation amiable à compter du 8 février 2021, a nommé liquidateur Gérard LEGRAND (61, impasse des Hautes Bornes, 95370 Montigny-les-Cormeilles) pour toute la durée de la liquidation, avec les pouvoirs les plus étendus pour procéder aux opérations de liquidation, réaliser l'actif et apurer le passif. Le siège de liquidation est fixé 61, impasse des Hautes Bornes, 95370 Montigny-les-Cormeilles.
Dépôt RCS Pontoise.

Pour avis

724492101 - VS

TRANSFORMATION D'UNE SOCIÉTÉ EN SAS / SASU

Dénomination : IN CONSULTING.
Forme : SARL.
Capital social : 100 euros.
Siège social : 2, allée des Myrtilles, 95800 Cergy.
810 311 449 RCS de Pontoise.
Aux termes de l'AGE en date du 5 janvier 2021, l'associé unique a décidé de transformer la société en Société par actions simplifiée.
Président : M. Tarik AARBAOUI demeurant 2, allée des Myrtilles, 95800 Cergy.
Accès aux assemblées et vote : tout associé a le droit de participer aux décisions collectives quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, dès lors que ses titres sont inscrits à un compte ouvert à son nom ; il a le droit de voter sauf disposition contraire prévue par le Code de commerce.
Transmission des actions : toute transmission et cession d'actions même au profit d'un associé, du conjoint d'un associé, du partenaire pacsé d'un associé est soumise à l'agrément préalable des associés décidé à la majorité des 3/4 des associés présents ou représentés.
Personne ayant le pouvoir d'engager la société : M. Tarik AARBAOUI demeurant 2, allée des Myrtilles, 95800 Cergy.
Mention sera portée au RCS de Pontoise.

724378301 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Il a été constitué une société par acte sous seing privé, en date du 18 février 2021, à Argenteuil.
Dénomination : ONYX ÉNERGIE.
Forme : Société par actions simplifiée unipersonnelle.
Siège social : 19 avenue Maréchal Foch, 95100 Argenteuil.
Objet : le génie climatique et toutes opérations concernant ou pouvant concerner la plomberie, les sanitaires, le chauffage, la ventilation et la climatisation, tant en entretien qu'en réparation et installation.
Durée de la société : 99 années.
Capital social fixe : 10 000 euros divisé en 1 000 actions de 10 euros chacune, réparties entre les actionnaires proportionnellement à leurs apports respectifs.
Cession d'actions et agrément : toute transmission et cession d'actions même au profit d'un associé, du conjoint d'un associé, du partenaire pacsé d'un associé est soumise à l'agrément préalable des associés décidé à la majorité des 3/4 des associés présents ou représentés.
Admission aux assemblées générales et exercice du droit de vote : dans les conditions statutaires et légales.
A été nommé président : M. Samir OISMAYO, 19, avenue du Maréchal Foch, 95100 Argenteuil.
La société sera immatriculée au RCS de Pontoise.

Pour avis
Samir OISMAYO.

724401001 - VS

ComptaCom

NON DISSOLUTION

Continuation de la société malgré la perte de plus de la moitié du capital social
Dénomination : L'EMINCE.
Forme : SARL.
Capital social : 7 000 euros.
Siège social : 23, place des Cerclades, 95000 Cergy.
801 766 843 RCS de Pontoise.
Aux termes de l'assemblée générale extraordinaire en date du 31 janvier 2021, les associés ont décidé malgré la perte de plus de la moitié du capital social, qu'il n'y avait pas lieu de prononcer la dissolution de la société.

724124701 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

TAKYO, Société par actions simplifiée au capital de 1 000 euros. Siège social : 10, rue Jean Moulin, 95160 Montmorency. Aux termes d'un acte sous signature privée en date à Montmorency du 9 février 2021, il a été constitué une société présentant les caractéristiques suivantes : Forme : Société par actions simplifiée. Dénomination : TAKYO. Siège : 10, rue Jean Moulin, 95160 Montmorency. Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au Registre du commerce et des sociétés. Capital : 1 000 euros. Objet : intermédiaire de commerce en rapport avec les agences immobilières notamment. Exercice du droit de vote : tout associé peut participer aux décisions collectives sur justification de son identité et de l'inscription en compte de ses actions au jour de la décision collective. Sous réserve des dispositions légales, chaque associé dispose d'autant de voix qu'il possède ou représente d'actions. Transmission des actions : la cession des actions de l'associé unique est libre. Agrément : les cessions d'actions, à l'exception des cessions aux associés, sont soumises à l'agrément de la collectivité des associés. Président : Mme Takako YOKOI, demeurant 10, rue Jean Moulin, 95160 Montmorency. La société sera immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Pontoise.

724636401 - VS

J D H CONSTRUCTION

Société par actions simplifiée
Au capital de 20 000 euros
Siège social : 1, rue Gustave Eiffel
95130 LE PLESSIS-BOUCHARD
RCS Pontoise 840 287 064

CHANGEMENT DE PRÉSIDENT

Aux termes du procès-verbal des décisions de l'associé unique président du 22 février 2021, la société MDC HOLDING SARLU, au capital de 1 000 euros, siège social : 18, chemin vert des Gratte Baufs, 95130 Franconville, immatriculée au RCS Pontoise sous le numéro 892 933 369, a été nommée président en remplacement de M. Mathieu DE CERCHIO, démissionnaire, à compter du 22 février 2021.
Il en sera fait mention au RCS de Pontoise.

Pour avis

724359301 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Il a été constitué une société par acte sous seing privé, en date du 15 février 2021, à Herblay-sur-Seine.
Dénomination : VIA AUTOMOBILE IDF.
Forme : Société par actions simplifiée unipersonnelle.
Siège social : 25-27, avenue du Gros Murger, 95220 Herblay-sur-Seine.
Objet : achat, vente, location sans chauffeur de véhicules, vente de pièces détachées ainsi que toutes activités liés aux vitrages automobiles.
Durée de la société : 99 années.
Capital social fixe : 15 000 euros divisé en 1 500 actions de 10 euros chacune, réparties entre les actionnaires proportionnellement à leurs apports respectifs.
Cession d'actions et agrément : les cession d'action sont libres.
Admission aux assemblées générales et exercice du droit de vote : dans les conditions statutaires et légales.
A été nommé président : M. Anthony HERMAN, 57, rue Montcalm, 75018 Paris.
La société sera immatriculée au RCS de Pontoise.

Pour avis

724641801 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Il a été constitué une société par acte sous seing privé, en date du 22 février 2021, à Domont.
Dénomination : R&G.
Sigle : R&G.
Forme : Société par actions simplifiée.
Siège social : 5, rue de Bretagne, 95330 Domont.
Objet : transaction et gestion immobilières.
Durée de la société : 99 années.
Capital social fixe : 1 000 euros divisé en 100 actions de 10 euros chacune, réparties entre les actionnaires proportionnellement à leurs apports respectifs.
Cession d'actions et agrément : l'actionnaire cédant notifie au président et à chacun des actionnaires par lettre recommandée avec demande d'avis de réception son projet de cession en indiquant :
- le nombre d'actions concernées ;
- les informations concernant le cessionnaire envisagé : nom, prénoms, adresse et nationalité, s'il s'agit d'une personne physique ; dénomination, siège social, numéro RCS, montant et répartition du capital, identité des dirigeants, s'il s'agit d'une personne morale ;
- le prix et les conditions de la cession envisagée.
La date de réception de cette notification fait courir un délai de trois (3) mois, à l'expiration duquel, si les droits de préemption n'ont pas été exercés en totalité sur les actions dont la cession est projetée, le cédant pourra réaliser librement ladite cession sous réserve de respecter la procédure d'agrément prévue à l'article 14 des statuts.
Les actions de la société ne peuvent être cédées, y compris entre associés, qu'avec l'agrément préalable donné par décision collective des associés prise à la majorité des voix des actionnaires disposant du droit de vote sachant que les actions du cédant ne sont pas prises en compte pour le calcul de cette majorité.
Admission aux assemblées générales et exercice du droit de vote : tout actionnaire peut participer aux assemblées. Chaque action donne droit à une voix.
A été nommé président : M. William GAUSSENS, 88, rue de Beauchamp, 95150 Taverny.
La société sera immatriculée au RCS Pontoise.

Pour avis
William GAUSSENS.

Régime matrimonial

724620380 1 - RM

CHANGEMENT DE RÉGIME MATRIMONIAL

Suivant acte reçu par Maître Floriane ANGERAS-LACAILLE, notaire associé de la Société civile professionnelle dénommée Floriane ANGERAS-LACAILLE et Benoît CADIOT, titulaire d'un Office notarial à Chaumont-en-Vexin (60240), 8, rue de la République, Crpcen 60102, le 10 février 2021, a été conclu le changement de régime matrimonial portant adoption de la séparation de biens entre :
M. Emmanuel Yves Bertrand DESSEIN, agriculteur, et Mme Noëlle Floriane Sidonie Marie LÉONARD DE JUVIGNY, ingénieur agricole, son épouse, demeurant ensemble à Pontoise (95300), 23, rue Eric de Martimprey.
Monsieur est né à Pontoise (95300) le 5 janvier 1985.
Madame est née à Paris 16e arrondissement (75016) le 28 septembre 1988.
Mariés à la mairie de Lavilletertre (60240) le 17 octobre 2015 sous le régime de la communauté d'acquêts à défaut de contrat de mariage préalable.
Ce régime matrimonial n'a pas fait l'objet de modification, Monsieur est de nationalité française, Madame est de nationalité française. Résidents au sens de la réglementation fiscale.
Les oppositions des créanciers à ce changement partiel, s'il y a lieu, seront reçues dans les trois mois de la présente insertion, en l'Office notarial où domicile a été élu à cet effet.

Pour insertion
Le Notaire.

Avis administratifs

7246346801 - AA

Commune d'US
Elaboration du PLU
1ER AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté n° 2021-008 du 18 février 2021, le maire de la commune d'Us a ordonné l'ouverture de l'enquête publique sur le projet d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU).
Mme la présidente du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise, suivant décision du 17 décembre 2020 a désigné pour conduire l'enquête M. Christian OUDIN, ingénieur géologue en retraite, en qualité de commissaire-enquêteur.
L'enquête se déroulera à la mairie d'Us, rue de la Libération, **du 15 mars 2021 au 16 avril 2021 à 18 h 00,** pendant 33 jours consécutifs. Le dossier d'enquête sera consultable suivant les heures d'ouverture de la mairie (hors jours fériés), le lundi de 14 h 00 à 18 h 00, le mercredi de 10 h 00 à 12 h 00 et de 15 h 00 à 18 h 00, le vendredi de 9 h 00 à 12 h 00 et le samedi de 9 h 00 à 12 h 00.
Le commissaire-enquêteur recevra le public en mairie aux dates et heures suivantes :
Vendredi 19 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
Mercredi 24 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00
Lundi 29 mars 2021 de 16 h 00 à 20 h 00
Samedi 10 avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
Vendredi 16 avril 2021 de 15 h 00 à 18 h 00
Durant toute la durée de l'enquête, chacun pourra prendre connaissance du dossier d'enquête publique :
- à la mairie, sur support papier ou en version numérique sur un poste informatique dédié - sur le site Internet de la commune d'Us (www.us-en-vexin.fr)
Et chacun pourra consigner ses éventuelles observations, propositions et contre-propositions :
- sur le registre d'enquête papier à la mairie
- par voie postale à la mairie, à l'adresse suivante : M. le commissaire-enquêteur, Mairie d'US, rue de la Libération, 95450 Us
- par courrier électronique à l'adresse mail suivante : enquetepublique.plu.us@gmail.com
A l'expiration de cette enquête publique, le commissaire-enquêteur transmettra dans un délai de trente jours suivant la clôture, le dossier accompagné de ses conclusions, de l'ensemble des pièces et de son avis au maire.
A l'issue de l'enquête, le public pourra consulter pendant un an le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur, dès réception en mairie, sur le site internet de la commune, à la mairie aux jours d'ouverture au public et à la préfecture du Val-d'Oise.
Le Conseil municipal se prononcera par délibération sur l'approbation du PLU. Il pourra au vu des conclusions de l'enquête publique décider, s'il y a lieu, d'apporter des modifications au projet de PLU en vue de son approbation.

7246113501 - AA

Mairie de CHARS
Urbanisme
AVIS

Le Conseil municipal, en sa séance du 18 décembre 2020, a décidé :
- d'instituer sur le territoire de sa commune un droit de préemption urbain en zone urbaine et en zone d'urbanisation future
Par délibération n° 69-2020,
- d'instaurer un périmètre des zones soumises à déclaration préalable au titre de la préservation de la qualité des sites des milieux et des paysages
Par délibération n° 68-2020.
Deux décisions suite au PLU approuvé le 18 février 2020 consultables avec plans et note technique pendant une durée de un mois en mairie aux horaires habituels d'ouverture.

7244169501 - AA

Préfectures du VAL-D'OISE - de L'OISE - de LA SOMME
de LA SEINE-ET-MARNE - de la SEINE-SAINT-DENIS

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE
2E AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)
Par arrêté n° 2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).
Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du Code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme, comprend notamment :
- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées :
- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.
Cette enquête se déroulera **du mardi 23 février 2021 à 9 h 00 au mardi 6 avril 2021 à 18 h 00,** soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.
Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.
Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net
Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1, boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9 h 00 à 16 h 00, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01 34 04 30 31.
Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : M. Ronan HEBERT.
Membres titulaires : M. Claude ANDRY, M. Alain GIAROLI, M. Michel GAUTHIER, M. Patrick JAYET.
Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :
- Mairie d'Amiens : le vendredi 26 février 2021 de 14 h 00 à 17 h 00 - le lundi 8 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Mairie de Chantilly : le mardi 23 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le samedi 6 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le mardi 30 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00
- Mairie de La Chapelle-en-Serval : le mercredi 17 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00
- Mairie d'Orry-la-Ville : le lundi 15 mars 2021 de 14 h 30 à 17 h 30
- Mairie du Mesnil-Amelot : le vendredi 19 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00
- Mairie de Tremblay-en-France : le mardi 6 avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Mairie de Chennevières-lès-Louvres : le mardi 23 février 2021 de 14 h 00 à 17 h 00 - le jeudi 25 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00 - le jeudi 1er avril 2021 de 14 h 00 à 17 h 00
- Mairie d'Epiais-lès-Louvres : le jeudi 18 mars 2021 de 15 h 30 à 18 h 00
- Mairie de Fosses : le mardi 2 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00 - le mercredi 24 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le vendredi 2 avril 2021 de 14 h 00 à 17 h 00
- Mairie de Marly-la-Ville : le jeudi 25 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le jeudi 1er avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Mairie de Vémars : le lundi 1er mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00 - le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le mardi 6 avril 2021 de 14 h 00 à 18 h 00 (Salle des fêtes)
- Mairie de Villeron : le mercredi 24 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00 - le jeudi 11 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00 - le mercredi 31 mars 2021 de 13 h 00 à 16 h 00
- Mairie de Saint-Witz : le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.
En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18, rue de Dunkerque, 75010 Paris - Tél. 05 24 73 68 89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr
Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.
Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-...\permettant les déclarations d'utilité publique\DUP.
Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

7246731701 - AA

Département du Val-d'Oise

Commune d'Aincourt
Révision générale du Plan Local d'Urbanisme
1ER AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté municipal du 1er mars 2021, le maire d'Aincourt a ordonné l'ouverture de l'enquête publique de la révision générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU) arrêté par le conseil municipal.
A cet effet, M. Alain BOYER a été désigné en qualité de commissaire enquêteur par le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise.
Le dossier d'enquête publique est consultable par le public à la mairie d'Aincourt aux jours et heures d'ouvertures :
- du lundi au jeudi de 9 h 00 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 00
- vendredi de 9 h 00 à 12 h 00
- samedi de 10 h 00 à 12 h 00
Le dossier pourra être également consulté et téléchargé sur le site internet de la commune www.aincourt.fr (La Mairie - Urbanisme)
Des observations peuvent être consignées dans le registre disponible en mairie, par voie postale : Révision PLU, à l'attention du commissaire-enquêteur, 4, rue d'Arthies, 95510 Aincourt ou par mail : registre.plu.aincourt@gmail.com
Le commissaire-enquêteur assurera des permanences aux dates et heures fixées ci-après :
- Lundi 15 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Samedi 27 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Samedi 10 avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00
- Samedi 17 avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

Le maire,
Emmanuel COUESNON.

Je m'abonne par prélèvement automatique, c'est + facile

Annexe 5.g : Journal local 77 La Marne - 24 févr. 2021

Annonces légales

Autres tribunaux

PLAN DE CESSION

7246145301 - TCM2

Date du jugement : 15 février 2021, SOCIETE PAR ACTIONS SIMPLIFIEE KALIN, 223/227, rue Saint-Honoré, 75001 Paris, RCS Paris 350 068 193, Activité : commerce de détail d'habillement en magasin spécialisé, Jugement du tribunal de commerce de Paris en date du 15 février 2021 arrêtele plan de cession au profit de la SAS Burton Capital, sous le n°P202001767.

CLÔTURE POUR INSUFFISANCE D'ACTIF

7246263401 - TCM2

Date du jugement : 27 janvier 2021, SOCIÈTE ANONYME SA CRISTOLIENNE DE SECURITE, 70, avenue du Général-de-Gaulle, 94000 Créteil. RCS Créteil 391 146 503, Activité : activités de sécurité privée, Par jugement du 27 janvier 2021 le Tribunal de Commerce de Créteil a prononcé la clôture pour insuffisance d'actif,

PROCÉDURE DE SAUVEGARDE

7246145201 - TCM2

Date du jugement : 29 janvier 2021, SOCIÈTE PAR ACTIONS SIMPLIFIÉE FLUNCH, 4, rue de l'Espoir, 59260 Lezennes, RCS Lille-Métropole 320 772 510, Activité : cafétérias et autres libres-services, Le Tribunal de commerce de Lille-métropole a prononcé en date du 29 janvier 2021 l'ouverture d'une procédure de sauvegarde sous le numéro 2021/42 et a désigné en tant que administrateurs judiciaires : la Selarl FHB prise en la personne de Me Bourbouloux Hélène, 176, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine, et la Selas BMA prise en la personne de Maître Miquel Laurent, 119, rue Jacquemars-Giélée, 59000 Lille, avec pour mission de surveiller, en tant que mandataires judiciaires la Selarl Perin Borkowiak représentée par Maître Yvon Perin, 445, boulevard Gambetta Tour Mercure 8e étage, 59976 Tourcoing cedex, et la Selas M.J.S. Partners représentée par Maître Nicolas Soinne, 65, boulevard de la République, 59100 Roubaix, et a ouvert une période d'observation expirant le 29 juillet 2021, Les déclarations des créances sont à déposer au mandataire judiciaire dans les deux mois de la publication au Bodacc du jugement d'ouverture,

Avis administratifs

7246426101 - AA

Commune de GIROLLES (Loiret)

Avis d'ouverture d'une consultation complémentaire du public

AVIS

Le préfet du Loiret communique :

Une consultation complémentaire du public de 4 semaines est ouverte, du lundi 15 mars au lundi 12 avril 2021 inclus, sur la demande d'enregistrement présentée par la SAS LES 6 FERMES en vue d'implanter une unité de méthanisation sur le territoire de la commune de Girolles, lieu-dit « La Terre aux-Moines».

Le dossier sera déposé à la mairie de Girolles, 8, rue du Bourg où le public pourra en prendre connaissance et formuler ses observations sur un registre spécial ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux : le lundi de 14 h à 18 h, le mercredi de 14 h à 18 h, le samedi de 9 h à 12 h.

La demande du pétitionnaire est consultable également sur le site internet des services de l'État dans le Loiret « www.loiret.gouv.fr ».

Les observations pourront également être adressées, pendant cette période, par voie postale, au préfet du Loiret, Direction Départementale de la Protection des Populations, service Sécurité de l'Environnement Industriel, 181, rue de Bourgogne, 45042 Orléans Cedex 1, ou par voie électronique à l'adresse courrielle « ddpp-seslesfermes@loiret.gouv.fr ».

Les observations émises lors de la consultation du public qui s'est déroulée du vendredi 20 novembre au vendredi 18 décembre 2020, restent prises en compte dans le cadre de l'instruction du dossier.

A l'issue de la procédure réglementaire, le Préfet du Loiret prendra un arrêté d'enregistrement, éventuellement assorti de prescriptions particulières complémentaires aux prescriptions générales fixées par l'arrêté ministériel prévu au I de l'article L.521-7 du code de l'environnement, ou un arrêté de refus.

7246158601 - AA

Commune de CHANGIS-SUR-MARNE

Instauration du Droit de Préemption Urbain

AVIS

Par délibérations en date du 4 septembre 2020, le conseil municipal a décidé d'instituer le Droit de Préemption Urbain sur l'ensemble de la zone U et AU du PLU.

Le périmètre d'application du Droit de Préemption Urbain est tenu à la disposition du public à la mairie, aux jours et heures habituels d'ouverture ainsi qu'à la Direction Départementale des Territoires, et en Préfecture,

7246401401 - AA

Direction Départementale des Territoires de l'Oise SEEF – Bureau Politique et Police de l'eau

Communes de Bouillancy, Acy-en-Multien, Réez-Fosse-Martin, Rosoy-en-Multien, Rouvres-en-Multien (60), May-en-Multien (77)

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par arrêté interpréfectoral, la préfète de l'Oise coordonnant ce dossier a ordonné une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale et la déclaration d'intérêt général au titre des articles L. 211-7 et L. 181-1 du code de l'environnement, présentées par le Syndicat mixte du bassin versant de la rivière Ourcq aval concernant le Programme Pluriannuel de Restauration et d'Entretien de la Gergogne et ses affluents,

L'enquête se déroulera dans les mairies des communes citées en préambule aux heures normales d'ouverture, pendant 33 jours consécutifs du vendredi 12 mars au mardi 13 avril 2021 inclus.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier pourra être consulté en format papier dans les mairies concernées par le projet aux heures d'ouvertures du public, sur le poste informatique disponible à la mairie de Rosoy-en-Multien et sur tout poste informatique via le site du registre dématérialisé et le site des préfectures de l'Oise et de Seine-et-Marne, Les observations du public pourront être formulées sur des registres ouverts à cet effet dans les mairies concernées, dans un registre dématérialisé sur un site dédié, ou être adressées par écrit ou par mail directement au commissaire-enquêteur en les envoyant au siège de l'enquête à l'adresse suivante : Mairie d'Acy-en-Multien, commissaire-enquêteur M. LEGLEYE, Programme Pluriannuel de Restauration et d'Entretien de la Gergogne, 8, Rue de la Libération, 60620 Acy-en-Multien, Adresse mail : dig-gergogne@enquetepublique.net - registre dématérialisé : dig-gergogne.enquetepublique.net,

M. Philippe LEGLEYE, ingénieur en BTP en retraite, tiendra une permanence aux jours, heures et lieux mentionnés ci-après : le vendredi 12 mars 2021 de 14 h 30 à 17 h 30 à la mairie d'Acy-en-Multien ; le samedi 27 mars 2021 de 9 h à 12 h à la mairie de Rosoy-en-Multien ; le samedi 3 avril 2021 de 9 h à 12 h à la mairie de Rouvres-en-Multien ; le mardi 13 avril 2021 de 15 h à 18 h à la mairie de May-en-Multien,

Les gestes barrières devront être respectés lors de ces permanences ainsi que les dispositions mises en place par les mairies.

Le rapport du commissaire enquêteur sera consultable, sur support papier, à la Direction départementale des territoires de l'Oise et de Seine-et-Marne, dans chacune des mairies concernées par l'enquête sous format électronique et sur le site internet des services de l'État dans l'Oise et de Seine-et-Marne, durant une période minimale d'un an,

A l'issue de l'enquête publique, l'autorité compétente pour prendre l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale et de déclaration d'intérêt général sont les Préfets de l'Oise et de Seine-et-Marne,

7246156201 - AA

Commune de CHANGIS-SUR-MARNE

Instauration du Droit de Préemption Commercial

AVIS

Par délibérations en date du 23 janvier 2021, le conseil municipal a décidé de valider un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat et d'instituer le Droit de Préemption sur les fonds artisanaux, les fonds de commerce et les baux commerciaux à l'intérieur de ce périmètre.

Le périmètre d'application du Droit de Préemption sur les fonds artisanaux, les fonds de commerce et les baux commerciaux est tenu à la disposition du public à la mairie, aux jours et heures habituels d'ouverture ainsi qu'à la Direction Départementale des Territoires, et en Préfecture.

7244182001 - AA

PRÉFET DU VAL-D'OISE

PRÉFÈTE DE L'OISE
PRÉFÈTE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Liaison ferroviaire ROISSY-PICARDIE

Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95),

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-6 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;

- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise,

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9 h 00 au mardi 6 avril 2021 à 16 h 00, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur, Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, ou elles seront annexées au registre d'enquête,

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles,

1; boulevard François-Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9 h 00 à 16 h 00, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01 34 04 30 31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : Monsieur Ronan HEBERT,

Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET,

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

Mairie d'Amiens :
- le vendredi 26 février 2021 de 14 h 00 à 17 h 00,
- le lundi 8 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,

Mairie de Chantilly :
- le mardi 23 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le samedi 6 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le mardi 30 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00,

Mairie de La Chapelle-en-Serval :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00.

Mairie d'Orry-la-Ville :
- le lundi 15 mars 2021 de 14 h 30 à 17 h 30.

Mairie du Mesnil-Amelot :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00,

Mairie de Tremblay-en-France :
- le mardi 6 avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,

Mairie de Chennevières-lès-Louvres :
- le mardi 23 février 2021 de 14 h 00 à 17 h 00,
- le jeudi 25 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00,
- le jeudi 1er avril 2021 de 14 h 00 à 17 h 00.

Mairie d'Epiais-lès-Louvres :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00.

Mairie de Fosses :
- le mardi 2 mars 2021 de 14 h 00 à 17 h 00,
- le mercredi 24 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le vendredi 2 avril 2021 de 14 h 00 à 17 h 00,

Mairie de Marly-la-Ville :
- le jeudi 25 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le jeudi 1er avril 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

Mairie de Vémars :
- le lundi 1er mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00,
- le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le mardi 6 avril 2021 de 14 h 00 à 18 h 00 (salle des fêtes),

Mairie de Villeron :
- le mercredi 24 février 2021 de 9 h 00 à 12 h 00,
- le jeudi 11 mars 2021 de 15 h 00 à 18 h 00,
- le mercredi 31 mars 2021 de 13 h 00 à 16 h 00.

Mairie de Saint-Witz :
- le samedi 20 mars 2021 de 9 h 00 à 12 h 00.

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18, rue de Dunkerque, 75010 Paros, tél : 05 24 73 68 89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP.

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

Chaque semaine,
l'actualité qui vous concerne !
La Marne
votre journal
en PAPIER et/ou
en version NUMÉRIQUE

7246307001 - AA

Installations classées pour la protection de l'environnement

AVIS DE MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

AVIS

La société EIFFAGE GÉNIE CIVIL TERRASSEMENT (ÉTABLISSEMENT ROLAND), dont le siège social est situé au 1563, avenue d'Antibes, BP 50119 à Montargis (45201), a déposé, le 11 juin 2020, complété 27 juillet 2020 et le 11 décembre 2020, un dossier de demande d'enregistrement au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, aux fins d'être autorisée à exploiter une installation de stockage de déchets inertes sur le territoire de la commune de Cocherel,

Le dossier de demande précité sera déposé en version papier et numérique en mairie de Cocherel, commune siège de la consultation du public, du mercredi 10 mars 2021 à 9 h 30 au vendredi 9 avril 2021 inclus à 17 h 30,

Le dossier sera également consultable sur le site internet des services de l'État en Seine-et-Marne à l'adresse suivante : http://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/ICPE-carrieres/Enregistrement

Pendant toute la durée de la consultation du public, le public peut consigner ses observations et propositions : sur un registre ouvert à la mairie de Cocherel, par lettre, à l'Unité départementale de Seine-et-Marne de la DRIEE située au 14, rue de l'aluminium à Savigny-le-Temple (77547), par message électronique à l'adresse générique de l'unité départementale de Seine-et-Marne de la DRIEE : ud77.driee-ile@developpement-durable.gouv.fr

L'autorité compétente pour prendre la décision d'enregistrement est Monsieur le Préfet de Seine-et-Marne,

La demande présentée par la société EIFFAGE GÉNIE CIVIL TERRASSEMENT (ÉTABLISSEMENT ROLAND) pourra faire l'objet d'un arrêté préfectoral d'enregistrement, éventuellement assorti de prescriptions particulières complémentaires aux prescriptions générales des arrêtés ministériels suivants : l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations du régime de l'enregistrement relevant de la rubrique n°2760 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, l'arrêté ministériel du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2760 de la nomenclature des installations classées, ou d'un arrêté préfectoral de refus d'enregistrement.

Le présent avis de consultation du public, ainsi que l'arrêté préfectoral n° 2021/DRIEE/UD77/020 du 8 février 2021 portant mise à disposition du public du dossier déposé par la société EIFFAGE GÉNIE CIVIL TERRASSEMENT (ÉTABLISSEMENT ROLAND) sont publiés sur le site internet des services de l'État en Seine-et-Marne à l'adresse : http://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/ICPE-carrieres/Information-du-public

Vie des sociétés

7245764501 - VS

AVIS DE CONSTITUTION

Aux termes d'un acte SSP en date à Lieusaint et Breitenbach du 12 février 2021, il a été constitué une société civile immobilière dénommée " SCI ENFANTVISION ".

Siège social : 3, place de l'Eglise, 77127 Lieusaint.

Objet social : l'acquisition et l'édification d'immeubles à usage notamment professionnel, l'administration et l'exploitation par bail, location ou autrement desdits immeubles et de tous autres immeubles, bâtis ou non, dont elle pourrait devenir propriétaire ultérieurement, par voie d'acquisition, échange, apport ou autrement, éventuellement et exceptionnellement l'aliénation du ou des immeubles devenus inutiles à la société, au moyen de vente, échange ou apport en société, et généralement toutes opérations quelconques pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet ci-dessus défini, pourvu que ces opérations ne modifient pas le caractère civil de la société,

Durée de la société : 99 ans à compter de son immatriculation au Registre du commerce et des sociétés,

Capital social : 1 500 uros, constitués uniquement d'apports en numéraire,

Gérance : Mesdames Roberta MARCHETTI, Magali NEGLER DALL'ANGELO et Jessica POUGET, demeurant respectivement 1, chemin des Bailardes, 77810 Thomery, 1 rue de la Roquette, 77550 Limoges-Fourches et 25, rue de la République, 77350 Boissise-la-Bertrand, assurent la gérance,

Clauses relatives aux cessions de parts : agrément requis dans tous les cas, agrément des associés représentant les trois quarts des parts sociales,

Immatriculation de la société au RCS de Melun.

La Gérance.

7246179401 - VS

PATRICE MELLAT ELECTRICITE

Société à responsabilité limitée
au capital social de 2 000 euros
Siège social :
VAUX-LE-PENIL (77000)
50, rue du Général-Delestraint
513 172 858 RCS Melun

AVIS DE MODIFICATION

Suivant acte sous seing privé du 18 janvier 2021, il a été pris acte de la démission de Damien LOUGUET de ses fonctions de cogérant de la société avec effet à compter de ce jour, et de ne pas procéder à son remplacement,

7245782901 - VS

CEBISA FRANCE

SARL
au capital de 208 000 euros
Siège social :
2, avenue du Général-Leclerc
77920 SAMOIS-SUR-SEINE
409 802 014 RCS de Melun

AVIS DE MODIFICATIONS

L'AGE du 31 octobre 2020 a décidé de transférer le siège social de la société 37, rue du Bois-Chaland, lot A4, 91090 Lisses, à compter du 31 octobre 2020, Radiation au RCS de Melun et réimmatriculation au RCS d'Evry.

7245772301 - VS

EPSR ETABLISSEMENT PROFESSIONNEL DE SECURITE ROUTIERE

SARL
au capital de 5 000 euros
Siège social :
44, avenue de Valvins
77210 AVON
537 679 466 RCS de Melun

AVIS DE MODIFICATIONS

L'AGE du 31 décembre 2020 a décidé de transférer le siège social de la société 10, rue du Bois-Gasseau, 77210 Samoreau, à compter du 1er janvier 2021.
Mention au RCS de Melun.

7245852801 - VS

FRANCEVE

SCI
Au capital de 1 524 euros
Siège social :
6, rue des Violettes
77420 CHAMPS-SUR-MARNE
RCS Meaux 324182187

OBJET SOCIAL

Par décision assemblée générale extraordinaire du 15 janvier 2021, il a été décidé d'étendre l'objet social aux activités suivantes :

Objet social : art 2 des statuts qui devient : la propriété, la gestion, l'administration et l'exploitation de tous biens et droits immobiliers dont elle pourrait devenir propriétaire par voie de construction, acquisition, échange, apport ou autrement.

L'article 2 des statuts a été modifié en conséquence,

Le dépôt légal sera effectué au RCS de Meaux 77.

Annexe 5.h : Journal local 60 Le courrier Picard - 24 févr. 2021

LE CARNET

AVIS DE DÉCÈS

Compiègne

Philippe DAELMAN, son père
Nicolas et Christine DAELMAN,
Florence et Jacques VANELSLANDER,
Nathalie, sa jumelle
Isabelle,
Caroline (†),
Virginie et Michel CAUQUIL,
David et Simone DAELMAN,
ses sœurs, frères, belles-sœurs et beaux-frères
Ses vingt nièces et neveux,
Ses vingt-deux petites-nièces et petits-neveux,
Ses cousines et cousins,

ont la douleur de vous faire part du décès de

Monsieur Raphaël DAELMAN

survenu à Compiègne le 19 février 2021.

La cérémonie religieuse sera célébrée le mercredi 24 février 2021 à 14 heures en l'église Saint-Jacques de Compiègne, suivie de l'inhumation au cimetière Nord de Compiègne.

Cet avis tient lieu de faire-part.

P.F Blase-Langlois
Compiègne ✆ 03.44.40.08.42
Noyon - Tracy-le-Mont - Cuise-la-Motte

1508965600

FROISSY

Mme Eva LIBERAL, son épouse
Ses enfants,
Ses petits-enfants,
Mme Madeleine LIBERAL, sa mère
Sa famille et ses ami(e)s,

ont la tristesse de vous faire part du décès de

Monsieur Jacques LIBERAL

survenu à Beauvais, le 23 février 2021, à l'âge de 63 ans.

La cérémonie religieuse aura lieu le lundi 1er mars 2021, à 14 h 30, en l'église de Breteuil, où l'on se réunira.
Le dépôt de l'urne se fera le lendemain, au cimetière de Froissy.

Dans l'attente de ses funérailles, Monsieur LIBERAL repose à la chambre funéraire Gilles Roussel, au 13 rue François Monnet) à Breteuil (centre ville)

Un registre à signatures tiendra lieu de condoléances.

Que des fleurs naturelles.

Cet avis tient lieu de faire-part.

P.F Gilles Roussel - 60120 Breteuil ✆ 03.44.07.59.44
P.F Gilles Roussel - 60120 Breteuil ✆ 03.44.11.02.02
P.F Gilles Roussel - 60360 Crèvecoeur le Grand ✆ 03.44.04.09.33

1509148800

AMIENS

Patrick DELALEU, son fils
Ses petits-enfants,
Toute la famille et ses amis,

ont la tristesse de vous faire part du décès de

Madame Ginette DELALEU

née TROISVEAUX

La cérémonie religieuse aura lieu le vendredi 26 février 2021 à 9 h 45 en l'église Sainte Marie Madeleine à Renancourt, suivie de la crémation au crématorium de Beauvais à 12 heures.
L'inhumation de l'urne aura lieu à 16 h 30 au cimetière Saint-Pierre à Amiens.

Cet avis tient lieu de faire-part.

PFG - Services Funéraires
22, rue Montesquieu - 80000 AMIENS
✆ 03.22.44.69.00

1509002500

AMIENS

L'AAÉ et le Club des Acacias prient leurs adhérents d'assister aux obsèques de leur trésorière

Madame Paulette DESOEURBRUN

le jeudi 25 février 2021 à 14 h 30 en l'église Saint-Acheul.

P.F des Hortillonnages - Amiens - Camon - Longueau
Agence de Camon ✆ 03.22.49.01.03

1508980700

REMERCIEMENTS

Bresles

Mme Marie-José VLAEMINCK, son épouse
Christèle, Lionel
ses enfants et leurs conjoints,
Ses petits-enfants et arrière-petits-enfants,

Très touchés des marques d'affection et de sympathie qui leur ont été témoignées lors des obsèques de

Monsieur Gérard VLAEMINCK

remercient toutes les personnes qui se sont associées à leur peine par leurs soutiens, leurs envois de fleurs et leurs messages de condoléances.

PF Dardenne 11 rue de Trye - 60510 Bresles ✆ 03.44.49.71.90

1508650800

NOYON

Monsieur André CHINA, son époux
Marc et Laurence CHINA,
Eric CHINA,
ses fils et sa belle-fille
Franck et Ludivine CHINA,
William CHINA,
ses petits-enfants
Jade, son arrière-petite-fille
Et toute la famille,

très touchés par les marques de sympathie que vous leur avez témoignées lors des funérailles de

Madame Denise CHINA

née BARA

vous adressent leurs sincères remerciements.

PFG Services Funéraires NOYON ✆ 03.44.44.00.47

1509010900

ANNONCES ADMINISTRATIVES

Arrêté modifié de décembre 2012 relatif au tarif annuel des annonces judiciaires et légales pour 2020.
Prix Unitaire ht à la ligne par colonne : 4,37€ ht

Enquêtes publiques

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAL D'OISE
PRÉFETE DE L'OISE
PRÉFETE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

Communes D'AMIENS (80), CHANTILLY, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, ORRY-LA-VILLE (60), LE MESNIL-AMELOT (77), TREMBLAY-EN-FRANCE (93), CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES, EPIAIS-LÈS-LOUVRES, FOSSES, MARLY-LA-VILLE, SAINT-WITZ, VEMARS ET VILLERON (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;

- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies D'AMIENS (80), CHANTILLY, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, ORRY-LA-VILLE (60), LE MESNIL-AMELOT (77), TREMBLAY-EN-FRANCE (93) CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES, EPIAIS-LÈS-LOUVRES, FOSSES, MARLY-LA-VILLE, SAINT-WITZ, VEMARS ET VILLERON (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : Monsieur Ronan HEBERT,

Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

- Mairie d'AMIENS :
- le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
-le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
- Mairie de CHANTILLY :
- le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
- Mairie de LA CHAPELLE-EN-SERVAL :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
- Mairie d'ORRY-LA-VILLE :
- le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
- Mairie du MESNIL-AMELOT :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h
- Mairie de TREMBLAY-EN-FRANCE :
- le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
- Mairie de CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES :
- le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
- le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
- le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
- Mairie D'EPIAIS-LÈS-LOUVRES :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
- Mairie de FOSSES :
- le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
- le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h
- Mairie de MARLY-LA-VILLE :
- le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
- Mairie de VÉMARS :
- le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
- Mairie de VILLERON :
- le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
- le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
- Mairie de SAINT-WITZ :
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

1507634700

Annexe 5.i : Journal local 80 Le courrier Picard - 24 févr. 2021

F | LE CARNET

HUMBERCOURT- COULLEMONT

Édith PATTE et ses enfants,
Toute la famille,

remercient toutes les personnes qui lors du décès de

Monsieur Jacques-André PATTE

se sont associées à leur peine par leur présence, leurs envois de fleurs ou de messages de condoléances.

P.F Vitry - 80600 Doullens ✆ 03.22.32.43.44

1509015200

AMIENS

Monsieur Guy LABOURO, son époux
Ses enfants et petits-enfants,

remercient les personnes qui ont assisté aux obsèques de

Madame Pierrette LABOURO

et celles qui leur ont témoigné des marques de sympathie ainsi que pour vos dons.

Pompes Funèbres Denis-Dècle - 80080 Amiens ✆ 03.22.44.71.66

1508911700

DOULLENS

Patricia et Philippe,
Ses petites-filles
Toute la famille,

remercient les personnes qui lors du décès de

Madame Yvonne MICHAU

se sont associées à leur peine par leur présence, leurs envois de fleurs ou de messages de condoléances.

P.F Vitry - 80600 Doullens ✆ 03.22.32.43.44

1509014000

WAILLY

Monsieur Gilbert FOURET, son époux
Ses enfants,
Toute la famille,

remercient les personnes qui ont assisté aux obsèques de

Madame Marie-Rose FOURET

et celles qui leur ont témoigné des marques de sympathie.

P.F Adolphe - 80160 Conty ✆ 03.22.41.26.27

1508922700

VAUCHELLES-LÈS-AUTHIE

Ses enfants,
Ses petits-enfants,
Ses arrière-petits-enfants,
Toute la famille,

ont été très touchés de toutes les marques de sympathie que vous avez témoignées lors du décès de

Bernadette MIGNOTTE
Née CAUËT

Votre présence, vos fleurs, votre geste, vos pensées, vos prières, ont adouci notre peine. Ils nous aideront demain à supporter notre chagrin d'aujourd'hui.

P.F. J.P. LEGRAND - 62116 Bucquoy ✆ 03.21.59.48.97
www.pf-legrand.fr

1509033100

Bresles

Mme Marie-José VLAEMINCK, son épouse
Christèle, Lionel
ses enfants et leurs conjoints,
Ses petits-enfants et arrière-petits-enfants,

Très touchés des marques d'affection et de sympathie qui leur ont été témoignées lors des obsèques de

Monsieur Gérard VLAEMINCK

remercient toutes les personnes qui se sont associées à leur peine par leurs soutiens, leurs envois de fleurs et leurs messages de condoléances.

PF Dardenne 11 rue de Trye - 60510 Bresles ✆ 03.44.49.71.90

1508650800

LE LAVANDOU (83) - NOYELLES-EN-CHAUSSEE

Hélène LENS, sa fille
Toute la famille,

très touchées des marques de sympathie que vous leur avez témoignées lors du décès de

Monsieur Daniel LENS

vous expriment leurs sincères remerciements.

P.F Val d'Authie - 80150 Le Boisle ✆ 03.22.29.20.53

1509131500

SENARPONT

Toute la famille remercie très sincèrement les personnes qui ont assisté aux obsèques de

Madame Christiane PAUL

et celles qui se sont associées à sa peine, par leur présence, envoi de fleurs et messages de condoléances.

P.F du Plateau Picard - F.Thomas - 27 chemin des Chasse-Marée OISEMONT ✆ 03.22.28.62.57

1509120500

NOYON

Monsieur André CHINA, son époux
Marc et Laurence CHINA,
Eric CHINA,
ses fils et sa belle-fille
Franck et Ludivine CHINA,
William CHINA,
ses petits-enfants
Jade, son arrière-petite-fille
Et toute la famille,

très touchés par les marques de sympathie que vous leur avez témoignées lors des funérailles de

Madame Denise CHINA
née BARA

vous adressent leurs sincères remerciements.

PFG Services Funéraires NOYON ✆ 03.44.44.00.47

1509010900

ANNONCES ADMINISTRATIVES

Arrêté modifié de décembre 2012 relatif au tarif annuel des annonces judiciaires et légales pour 2020. Prix Unitaire ht à la ligne par colonne : 4,37€ ht

Enquêtes publiques

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAL D'OISE
PRÉFETE DE L'OISE
PRÉFETE DE LA SOMME
PRÉFET DE LA SEINE-ET-MARNE
PRÉFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE
Communes D'AMIENS (80), CHANTILLY, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, ORRY-LA-VILLE (60), LE MESNIL-AMELOT (77), TREMBLAY-EN-FRANCE (93), CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES, EPIAIS-LÈS-LOUVRES, FOSSES, MARLY-LA-VILLE, SAINT-WITZ, VÉMARS ET VILLERON (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :

- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;

- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 6 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.

Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies D'AMIENS (80), CHANTILLY, LA CHAPELLE-EN-SERVAL, ORRY-LA-VILLE (60), LE MESNIL-AMELOT (77), TREMBLAY-EN-FRANCE (93) CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES, EPIAIS-LÈS-LOUVRES, FOSSES, MARLY-LA-VILLE, SAINT-WITZ, VÉMARS ET VILLERON (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.

Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net

Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9h à 16h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :

Président : Monsieur Ronan HEBERT,

Membres titulaires : Monsieur Claude ANDRY, Monsieur Alain GIAROLI, Monsieur Michel GAUTHIER, Monsieur Patrick JAYET.

Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :

- Mairie d'AMIENS :
- le vendredi 26 février 2021 de 14h à 17h
-le lundi 8 mars 2021 de 9h à 12h
- Mairie de CHANTILLY :
- le mardi 23 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 6 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 30 mars 2021 de 14h à 17h
- Mairie de LA CHAPELLE-EN-SERVAL :
- le mercredi 17 mars 2021 de 15h à 18h
- Mairie d'ORRY-LA-VILLE :
- le lundi 15 mars 2021 de 14h30 à 17h30
- Mairie du MESNIL-AMELOT :
- le vendredi 19 mars 2021 de 14h à 17h
- Mairie de TREMBLAY-EN-FRANCE :
- le mardi 6 avril 2021 de 9h à 12h
- Mairie de CHENNEVIÈRES-LÈS-LOUVRES :
- le mardi 23 février 2021 de 14h à 17h
- le jeudi 25 mars 2021 de 15h à 18h
- le jeudi 1er avril 2021 de 14h à 17h
- Mairie D'EPIAIS-LÈS-LOUVRES :
- le jeudi 18 mars 2021 de 15h à 18h
- Mairie de FOSSES :
- le mardi 2 mars 2021 de 14h à 17h
- le mercredi 24 mars 2021 de 9h à 12h
- le vendredi 2 avril 2021 de 14h à 17h
- Mairie de MARLY-LA-VILLE :
- le jeudi 25 février 2021 de 9h à 12h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 1er avril 2021 de 9h à 12h
- Mairie de VÉMARS :
- le lundi 1er mars 2021 de 15h à 18h
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h
- le mardi 6 avril 2021 de 14h à 18h (Salle des fêtes)
- Mairie de VILLERON :
- le mercredi 24 février 2021 de 9h à 12h
- le jeudi 11 mars 2021 de 15h à 18h
- le mercredi 31 mars 2021 de 13h à 16h
- Mairie de SAINT-WITZ :
- le samedi 20 mars 2021 de 9h à 12h

En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr

Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.

Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP

Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

1507634700

Retrouvez toutes
nos annonces emploi sur
www.leschasseursdemploi.com
LES #CHASSEURS
D'EMPLOI

Annexe 5.j : Journal local 80 Le Bonhomme Picard - 24 févr. 2021

Constitution

Suivant acte SSP du 20 décembre 2020 constitution de la **SASU** :

NEW PROJECT TRAINING AND TECHNONLOGY

Capital social : 50.000 €. Variabilité du capital : 5.000 € pour le capital minimum ; 1.000.000 € pour le capital maximum. **Siège social :** 15, avenue Félix Louat, 60300 SENLIS. **Objet :** Plateforme informatique de gestion de la formation professionnelle. **Présidente :** VALET SERVICES , située 14, rue Simon Bolivar L-4037 ESCHSUR-ALZETTE SIREN (Luxembourg), immatriculée sous le n°B214588. **Conditions d'admission aux assemblées d'actionnaires et conditions d'exercice du droit de vote aux assemblées :** Détention d'au moins une action. **Agrément des cessions d'actions :** agrément préalable de la collectivité des associés. **Durée de la société :** 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Compiègne.

Pour Avis
2103525

Dénomination :
MNL ASSOCIES.
Forme : Société civile immobilière régie par le titre IX du livre III du Code Civil, modifié par la loi du 4 janvier 1978, le décret du 3 juillet 1978 et ses textes subséquents. **Capital social :** deux mille euros (2.000,00 €), divisé en 200 parts de dix euros (10,00 €) chacune, numérotées de 1 à 200. **Siège social :** CRISOLLES (60400) 470 Rue Marcel Merlier. **Objet :** Acquisition, administration et gestion par location ou autrement de tous immeubles et biens immobiliers. **Durée :** 99 années à compter de la date de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés. RCS : Compiègne. **Associés :** 1) M. Michaël, René, Frédéric CUVILLIER, demeurant à CRISOLLES (60400), 470, rue Marcel Merlier, Né à NOYON (60400), le 26 août 1981. Epoux de Mme Edwige, Paulette, Marie-Thérèse GAITET ; 2) Mme Edwige, Paulette, Marie-Thérèse GAITET, demeurant à CRISOLLES (60400), 470, rue Marcel Merlier, Née à NOYON (60400), le 15 mai 1980, Epouse de M. Michaël, René, Frédéric CUVILLIER. **Gérance :** M. Michaël CUVILLIER, qui déclare accepter le mandat qui lui est confié, et précise ne se trouver dans aucun des cas d'interdiction ou de déchéance faisant obstacle à son exercice. Mme Edwige CUVILLIER, qui déclare accepter le mandat qui lui est confié, et précise ne se trouver dans aucun des cas d'interdiction ou de déchéance faisant obstacle à son exercice. **Cessions de parts sociales :** Libres entre associés, entre ascendants et descendants, ainsi qu'au bénéfice du conjoint d'un associé et soumises à agrément dans les autres cas.

2103354

Par acte sous seing privé en date du 18/02/2021, il a été constitué la **société civile immobilière** :

AUREO 1

Dont le siège est 16 avenue de la Gare à COYE-LA-FORÊT (60580). La société a pour objet l'acquisition et la gestion de tous immeubles et biens immobiliers. La société est constituée pour une durée de 50 années. Le capital social est fixé à la somme de 1.000 € divisé en 1 000 parts sociales d'1 € de valeur nominale, souscrites en totalité en numéraire. L'agrément des cessionnaires de parts est soumis à l'assemblée des associés. M. Jean-Philippe SUC a été désigné par les statuts, Gérant de la société pour une durée non limitée. La société sera immatriculée au RCS de Compiègne.

Pour avis
2103562

Aux termes d'un ASSP en date du 29/01/2021, il a été constitué une société présentant les caractéristiques suivantes : **Dénomination :**

ATLAS

Forme : Société par actions simplifiée. **Objet social :** L'activité de recherches d'infiltrations, la réalisation de travaux d'étanchéité et de petites maçonneries. **Siège social :** 33 rue Hyppolyte Bayard, 60000 BEAUVAIS. **Capital :** 10 000 €. **Présidence :** DUWICQUET Jean-Luc demeurant 386 rte de Saint Paul 60650 LE MONT ST ADRIEN. **Durée :** 99 ans à compter de son immatriculation au RCS de Beauvais.

2103530

Par acte SSP du 15/02/2021, il a été constitué une **Société civile immobilière** ayant les caractéristiques suivantes : **Dénomination :**

Hémine

Objet social : Acquisition, détention, gestion de tous biens immobiliers. **Siège social :** 8 avenue Napoléon, 60200 COMPIÈGNE. **Capital :** 1.000 €. **Durée :** 99 ans. **Gérance :** M. BAIJOT Edouard, demeurant 8 avenue Napoléon, 60200 COMPIÈGNE. Immatriculation au RCS de Compiègne.

2103616

Annonces administratives

Région Hauts-de-France

INFORMATION SUR UN AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

Référence du marché : 2020-0211
REGION HAUTS-DE-FRANCE 151 avenue Hoover 59555 LILLE Cedex
Marché de fourniture – Appel d'offres ouvert
Objet du marché : Acquisition d'équipements pédagogiques destinés à l'enseignement de la filière « Productique » dans les établissements de la Région Hauts de France.
L'intégralité de cet avis publié au BOAMP et au JOUE pourra être téléchargée sur la plateforme de dématérialisation de la Région dédiée aux marchés publics : https://agysoft.marches-publics.info
Date limite de réception des offres ou des demandes de participation : 29/03/2021 à 12 H 00
Annonce BOAMP n° 21-21314 / JOUE n° 2021/S 035-084921
Date d'envoi de l'avis : 19/02/2021

2103627

Région Hauts-de-France

INFORMATION SUR UN AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

REGION HAUTS-DE-FRANCE 151 avenue Hoover 59555 LILLE Cedex.
Marché de services
Objet : Prestations d'une Agence médias pour du conseil médias et pour l'achat d'espaces publicitaires (mandat payeur).
L'avis et le dossier de consultation sont téléchargeables sur le profil acheteur : https://agysoft.marches-publics.info
Date limite de réception des offres : 22/03/2021 à 12 h 00.
BOAMP n°21-19025 JOUE 2021/S 031-077369 publié le 15/02/2021.

2103509

DÉPARTEMENT 80

Constitution

d'HELLENCOURT AVOCATS
Résidence le Dumas, Bât A
129 rue Alexandre Dumas
80090 AMIENS
Tél. 03 22 89 43 28 Fax. 03 22 45 35 70

PÂTE & CHOUX

Société par Actions Simplifiée
au capital de 1.000 €
Siège Social : 33 Rue Saint-Claude
80140 SENARPONT
RCS Amiens en cours

Aux termes d'un ASSP en date à AMIENS (80000) du 17/02/2021, il a été constitué une Société présentant les caractéristiques suivantes : **Dénomination sociale :** PÂTE & CHOUX. **Forme sociale :** Société par Actions Simplifiée. **Siège social :** 33 Rue Saint-Claude, 80140 SENARPONT. **Objet social :** la création, l'acquisition et l'exploitation de tous fonds de commerce de boulangerie, pâtisserie, sandwicherie, épicerie, confiserie, chocolaterie, glaces, traiteur et vente à emporter ; l'achat, la vente et le négoce de tous produits alimentaires ou non, afférents à la boulangerie, à la pâtisserie, à la sandwicherie, à l'épicerie, à la confiserie, à la chocolaterie, aux glaces et au traiteur ; la création, l'inscription, la propriété, l'exploitation et la cession sous toutes formes, de marques, de brevets, de signes et de logos. **Exercice du droit de vote :** tout associé peut participer aux décisions collectives sur justification de son identité et de l'inscription en compte de ses actions. **Agrément :** les cessions d'actions entre associés ou au profit d'un ascendant, descendant ou du conjoint de l'associé sont libres, toute autre cession d'actions est soumise à l'agrément de la collectivité des associés. **Durée de la Société :** 99 ans à compter de la date de l'immatriculation de la Société au RCS. **Capital social :** 1.000 €. **Président :** M. Abdallah DOBRAZ, né le 01/02/1976 à MEDENINE (Tunisie), de nationalité Tunisienne, demeurant à AMIENS (80000), 99 Rue de l'Abbaye, Bâtiment E, Appartement 38 Etage 2, est nommé premier Président de la Société pour une durée illimitée. **Directeur Général :** M. Atiya ATA ALLAH, né le 17/12/1967 à TATAOUINE (Tunisie), de nationalité Tunisienne, demeurant à AMIENS (80000), 22 Rue de l'Ecuyer, Appartement 32, est nommé Directeur Général de la Société. Immatriculation de la Société au RCS d'Amiens.

Pour avis :
Maître Gauthier d'HELLENCOURT.
2103533

Dissolution clôture

ITING

Société par Actions Simplifiée,
Société en liquidation
au capital de 120.000 €
Siège social : 19 rue Lamartine
80000 AMIENS
829 661 255 RCS Amiens

Aux termes de l'AGO du 25/01/2021, la collectivité des associés ont décidé d'approuver les comptes de liquidation, de donner quitus au liquidateur, la Société AWELTY immatriculée sous le numéro 491 400 214 au RCS d'Amiens, sis 19 rue Lamartine 80000 AMIENS, et de prononcer la clôture de la liquidation de la société.
La société sera radiée du RCS d'Amiens.

2103531

Annonces administratives

PRÉFET DU VAL-D'OISE
Liberté
Égalité
Fraternité

PREFETE DE L'OISE / PREFETE DE LA SOMME
PREFET DE LA SEINE-ET-MARNE / PREFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE
Communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)

Par arrêté n°2021-16178, les préfets du Val-d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).
Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement, et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment :
- une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD) dans le cadre de l'évaluation environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'État compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ;
- une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du Secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.
Cette enquête se déroulera du mardi 23 février 2021 à 9 h au mardi 6 avril 2021 à 18 h, soit pendant une durée de 43 jours consécutifs.
Pendant ce délai, les personnes intéressées par ce projet pourront prendre connaissance du dossier en mairies d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93) Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95), ainsi qu'en sous-préfecture de Sarcelles et consigner leurs observations sur les registres ouverts à cet effet, aux heures habituelles d'ouverture au public des bureaux, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elles pourront également transmettre leurs observations par écrit, en sous-préfecture de Sarcelles, à l'attention du président de la commission d'enquête, où elles seront annexées au registre d'enquête.
Le public pourra également consigner ses observations sur le projet, par voie électronique sur le registre dématérialisé via le site internet des services de l'État www.val-doise.gouv.fr ou www.roissy-picardie.enquetepublique.net
Le dossier d'enquête dématérialisé pourra être consulté via les sites internet visés ci-dessus et sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de l'enquête, à la sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, 95200 Sarcelles, du lundi au vendredi de 9 h à 16 h, sur rendez-vous. Toute personne souhaitant consulter le dossier d'enquête sur ce poste informatique est invitée à contacter le 01.34.04.30.31.
Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, ainsi constituée :
Président : M. Ronan HEBERT,
Membres titulaires : M. Claude ANDRY, M. Alain GIAROLI, M. Michel GAUTHIER, M. Patrick JAYET.
Un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public afin de recevoir les observations et propositions du public, dans le respect des mesures sanitaires, aux lieux, dates et heures précisées ci-après :
Mairie d'Amiens : le vendredi 26 février 2021 de 14 h à 17 h ; le lundi 8 mars 2021 de 9 h à 12 h
Mairie de Chantilly : le mardi 23 février 2021 de 9 h à 12 h ; le samedi 6 mars 2021 de 9 h à 12 h ; le mardi 30 mars 2021 de 14 h à 17 h
Mairie de La Chapelle-en-Serval : le mercredi 17 mars 2021 de 15 h à 18 h
Mairie d'Orry-la-Ville : le lundi 15 mars 2021 de 14 h 30 à 17 h 30
Mairie du Mesnil-Amelot : le vendredi 19 mars 2021 de 14 h à 17 h
Mairie de Tremblay-en-France : le mardi 6 avril 2021 de 9 h à 12 h
Mairie de Chennevières-lès-Louvres : le mardi 23 février 2021 de 14 h à 17 h ; le jeudi 25 mars 2021 de 15 h à 18 h ; le jeudi 1er avril 2021 de 14 h à 17 h
Mairie d'Epiais-lès-Louvres : le jeudi 18 mars 2021 de 15 h à 18 h
Mairie de Fosses : le mardi 2 mars 2021 de 14 h à 17 h ; le mercredi 24 mars 2021 de 9 h à 12 h ; le vendredi 2 avril 2021 de 14 h à 17 h
Mairie de Marly-la-Ville : le jeudi 25 février 2021 de 9 h à 12 h ; le samedi 20 mars 2021 de 9 h à 12 h ; le jeudi 1er avril 2021 de 9 h à 12 h
Mairie de Vémars : le lundi 1er mars 2021 de 15 h à 18 h ; le samedi 20 mars 2021 de 9 h à 12 h ; le mardi 6 avril 2021 de 14 h à 18 h (Salle des fêtes)
Mairie de Villeron : le mercredi 24 février 2021 de 9 h à 12 h ; le jeudi 11 mars 2021 de 15 h à 18 h ; le mercredi 31 mars 2021 de 13 h à 16 h
Mairie de Saint-Witz : le samedi 20 mars 2021 de 9 h à 12 h
En complément des dossiers déposés dans les lieux d'enquêtes et de la rencontre avec la commission d'enquête, des informations peuvent être obtenue auprès de SNCF Réseau, à l'adresse suivante : Direction de la stratégie du réseau, Mission Roissy-Picardie, 18 rue de Dunkerque 75010 PARIS, tel : 05.24.73.68.89, mail : roissy-picardie@reseau.sncf.fr ou sur le site internet www.roissy-picardie.fr
Les conclusions émises par la commission d'enquête seront communiquées à toute personne concernée, qui en fera la demande au directeur départemental des territoires ou aux mairies concernées.
Elles seront également diffusées sur le site internet de la préfecture du Val-d'Oise, rubriques Politiques-publiques\Aménagement du territoire et construction\Urbanisme-Planification-Logement\Les déclarations d'utilité publique\DUP
Au terme de l'enquête et au vu du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, un arrêté inter-préfectoral se prononcera sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées.

2103534

LE SAVIEZ-VOUS ?

Avec Actulégales.fr, vous surveillez la publicité légale de plus de 2 millions d'entreprises et fonds de commerce.

Actulégales.fr, avec votre journal

Actulegales.fr
Tous les jours, toutes les annonces légales entreprises

Association de la presse pour la transparence économique (APTE) avec le concours d' Infolegale

Annexe 6 : Procès verbaux de constats d'affichages

Annexe 6a : procès verbal des 4 et 8 février 2021

SAS TRISTANT - LE PEILLET – DARCQ 92
Société Titulaire d'un Office d'Huissiers de Justice
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE

Jean-Pierre TRISTANT
Huissier de Justice Associé

Julie DARCQ
Huissier de Justice Associé

Olivia PLANTARD et Leticia SAILLE
Huissiers de Justice salariés

Guillaume LÉTURGIE
Clerc Habilité aux Constats

07.82.79.99.60
etude@huissier-tld.com

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'an deux mille vingt et un et les **quatre et huit février.**

A LA REQUETE DE :

La SNCF RESEAU, Direction Générale Stratégie, programmation et maîtrise d'ouvrage, dont le siège social est situé 17 Rue Cabanac – CS 61926 – 33081 BORDEAUX CEDEX, agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice domicilié en cette qualité audit siège.

Laquelle m'expose :

Que dans le cadre de l'organisation d'une enquête d'utilité publique du projet ferroviaire ROISSY PICARDIE, elle souhaite faire dresser par Huissier de Justice un procès verbal de constat attestant de l'affichage de l'avis d'enquête publique sur les communes concernées.

Qu'elle me requiert à cet effet.

POURQUOI,
DEFERANT A CETTE REQUISITION,
JE, Guillaume LETURGIE,
Clerc Habilité aux constats au sein de la SAS TRISTANT - LE PEILLET – DARCQ 92, Huissiers de Justice associés à la Résidence de PONTOISE, y demeurant, 9 Place Saint Louis, soussigné,

Certifie m'être transporté aux jours et lieux indiqués ci-dessous, où étant :

J'ai procédé ainsi qu'il suit et ai pu faire les constatations suivantes :

A titre liminaire, à chaque lieu mentionné ci-dessous, je constate la présence de l'avis d'enquête publique unique plastifiée sur fond jaune au format A3, identique à celle annexée au présent procès verbal de constat.

Je me suis transporté le **quatre février 2021** :

Sur la commune **d'EPIAIS LES LOUVRES**

Sur la départementale 165, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, situé en amont du pont, identique à celui annexé au présent procès-verbal de constat.

Sur la départementale 165, où je constate la présence d'un deuxième affichage situé en aval du pont.

Sur la commune de **VEMARS**

Sur la départementale 16, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A hauteur du 27 Rue du Vert Buisson, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique identique unique, à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **VILLERON**

Sur la départementale 9, à l'entrée de la commune, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **MARLY LA VILLE**

A la Mairie de la commune, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A l'angle du chemin des Peupliers et de la départementale 317 où je constate l'existence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **SAINT WITZ**

Au croisement entre la départementale 317 et la départementale 10 où je constate l'existence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A l'angle de la rue Eugène Pottier et de la rue Moimont, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

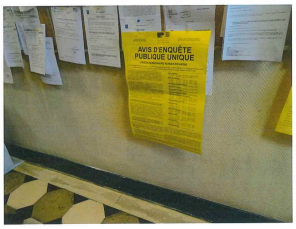
A hauteur du 4 Rue de Moimont où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **FOSSES**

A la Mairie de la commune où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte ensuite à la Mairie de **SAINT WITZ,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat

Je me transporte à la Mairie de **VEMARS,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celi annexé au présent procès verbal de constat



Je me transporte à la Mairie de **VILLERON**, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

Je me transporte à la Mairie de **CHENNEVIERES LES LOUVRES,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

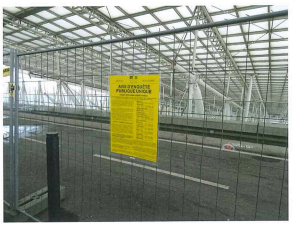
Je me transporte à la mairie **d'EPIAIS LES LOUVRES,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

Je me transporte à la Mairie de **LE MESNIL AMELOT,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

Je me transporte à la Mairie de **TREMBLAY**, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à la **Gare TGV de ROISSY**, où je constate la présence de trois avis d'enquête publique unique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat :

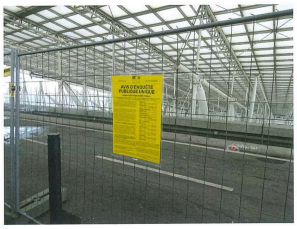
- Le premier affiché en surface au niveau du dépose-minute,



- Le deuxième affiché à l'intérieur de la gare entre les aérogares D et F

Je me transporte à la **Gare TGV de ROISSY**, où je constate la présence de trois avis d'enquête publique unique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat :

- Le premier affiché en surface au niveau du dépose-minute,



- Le deuxième affiché à l'intérieur de la gare entre les aérogares D et F

- Le troisième affiché à l'intérieur de la gare entre les aérogares C et E

Je me transporte ensuite à la Sous Préfecture de **SARCELLES** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

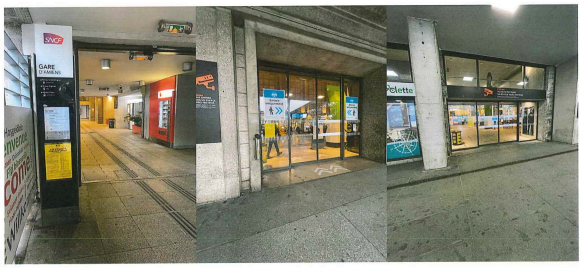
Je me transporte à la Mairie d'**AMIENS** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à la gare d'**AMIENS,** place Alphonse FIQUET où je constate sur le parvis l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à Amiens, passage Alphonse FIQUET où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à Amiens, rue de la Vallée où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-Verbal de constat.

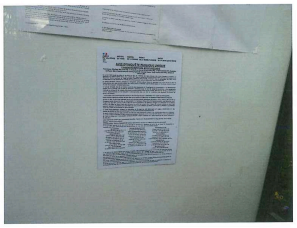
Sur place, plusieurs affiches de l'avis d'enquête publique unique ont été remises à un agent SNCF afin de procéder à des affichages à l'intérieur de la gare.
J'annexe également ci-dessous les photographies prises par les soins de cet agent.



Je me transporte ensuite rue Dejean sur la commune d'**AMIENS** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **CHANTILLY**

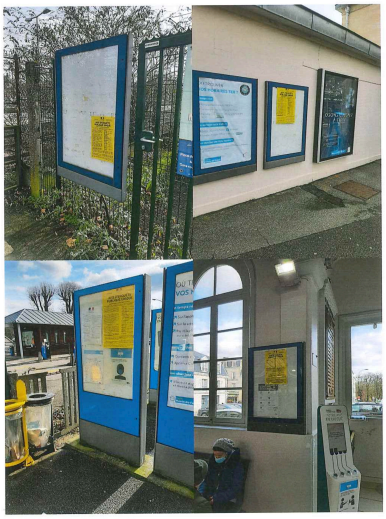
Mairie de CHANTILLY où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-verbal de constat.



A la gare de CHANTILLY, rue d'Orgemont à deux emplacements, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à CHANTILLY, rue Victor Hugo, à hauteur de la gare, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, à trois emplacements, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur place, plusieurs affiches de l'avis d'enquête publique unique ont été remises à un agent SNCF afin de procéder à des affichages à l'intérieur de la gare.
J'annexe également ci-dessous les photographies prises par les soins de cet agent.



Je me transporte ensuite le **huit février 2021 où étant j'ai procédé aux constatations suivantes :**

Sur la commune **d'ORRY LA VILLE**

Départementale 118, à hauteur de la gare, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Devant la gare, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-verbal de constat.

Je constate également la présence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, rue D'Herivaux, en amont du pont passant au dessus des voies ferrées et en aval du même pont.

Je me suis transporté à la Mairie d'ORRY LA VILLE où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **LA CHAPELLE EN SERVAL**

Rue des Girolles, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A la Mairie de la commune où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

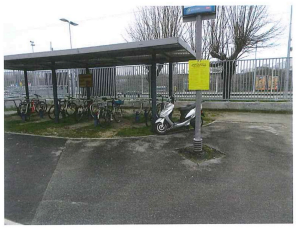
Sur la commune de **SURVILLIERS**

Au croisement de la départementale 1017 et D 922 où je constate l'existence de l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 922, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Avenue de Beaumont, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A la gare de Survilliers, rue de Cugnot, où je constate l'affichage en trois points à l'extérieur de la gare d'un avis d'enquête publique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.



TELLES SONT MES CONSTATATIONS ;
ET DE TOUT CE QUE DESSUS JE DRESSE LE PRESENT PROCES VERBAL DE CONSTAT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

Le présent acte comporte 28 feuilles

Monsieur Guillaume LÉTURGIE
Clerc habilité aux constats

Maître Julie DARCQ
Huissier de Justice Associée

Annexe 6b : Procès verbal du 15/03/2021

SAS TRISTANT - LE PEILLET – DARCQ 92
Société Titulaire d'un Office d'Huissiers de Justice
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE

Jean-Pierre TRISTANT
Huissier de Justice Associé

Julie DARCQ
Huissier de Justice Associé

Olivia PLANTARD et Leticia SAILLE
Huissiers de Justice salariés

Guillaume LÉTURGIE
Clerc Habilité aux Constats

07.82.79.99.60
etude@huissier-tld.com

PREMIÈRE EXPOSITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'an deux mille vingt et un et le QUINZE MARS.

A LA REQUETE DE :

La SNCF RESEAU, Direction Générale Stratégie, programmation et maîtrise d'ouvrage, dont le siège social est situé 17 Rue Cabanac – CS 61926 – 33081 BORDEAUX CEDEX, agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice domicilié en cette qualité audit siège.

Laquelle m'expose :

Que dans le cadre de l'organisation d'une enquête d'utilité publique du projet ferroviaire ROISSY PICARDIE, elle souhaite faire dresser par Huissier de Justice un procès verbal de constat attestant de l'affichage de l'avis d'enquête publique sur les communes concernées.

Qu'elle me requiert à cet effet.

POURQUOI,
DEFERANT A CETTE REQUISITION,
JE, Guillaume LETURGIE,
Clerc Habilité aux constats au sein de la SAS TRISTANT - LE PEILLET – DARCQ 92, Huissiers de Justice associés à la Résidence de PONTOISE, y demeurant, 9 Place Saint Louis, soussigné,

Certifie m'être transporté aux jours et lieux indiqués ci-dessous, où étant :

J'ai procédé ainsi qu'il suit et ai pu faire les constatations suivantes :

A titre liminaire, à chaque lieu mentionné ci-dessous, je constate la présence de l'avis d'enquête publique unique plastifiée sur fond jaune au format A3, identique à celle annexée au présent procès verbal de constat.

Sur la commune **d'EPIAIS LES LOUVRES**

Sur la départementale 165, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, situé en amont du pont, identique à celui annexé au présent procès-verbal de constat.

Sur la départementale 165, où je constate la présence d'un deuxième affichage situé en aval du pont.

Sur la commune de **VEMARS**

Sur la départementale 16, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A hauteur du 27 Rue du Vert Buisson, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique identique unique, à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **VILLERON**

Sur la départementale 9, à l'entrée de la commune, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **MARLY LA VILLE**

A la Mairie de la commune, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A l'angle du chemin des Peupliers et de la départementale 317 où je constate l'existence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **SAINT WITZ**

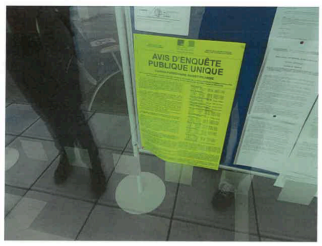
Au croisement entre la départementale 317 et la départementale 10 où je constate l'existence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A l'angle de la rue Eugène Pottier et de la rue Moimont, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A hauteur du 4 Rue de Moimont où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **FOSSES**

A la Mairie de la commune où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.



Je me transporte ensuite à la Mairie de **SAINT WITZ,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat

Je me transporte à la Mairie de **VEMARS,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat

Je me transporte à la Mairie de **VILLERON**, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

Je me transporte à la Mairie de **CHENNEVIERES LES LOUVRES,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

Je me transporte à la mairie **d'EPIAIS LES LOUVRES,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

Je me transporte à la Mairie de **LE MESNIL AMELOT,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

Je me transporte à la Mairie de **TREMBLAY**, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à la **Gare TGV de ROISSY**, où je constate la présence de trois avis d'enquête publique unique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat :

- Le premier affiché en surface au niveau du dépose-minute,

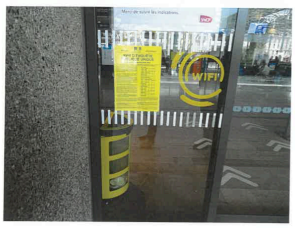
- Le deuxième affiché à l'intérieur de la gare entre les aérogares D et F

- Le troisième affiché à l'intérieur de la gare entre les aérogares C et E

Je me transporte ensuite à la Sous Préfecture de **SARCELLES** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à Amiens, rue de la Vallée où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-Verbal de constat.

Sur place, je constate l'affichage de l'avis d'enquête publique unique à l'intérieur de la gare à plusieurs endroits.



Je me transporte ensuite rue Dejean sur la commune d'**AMIENS** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

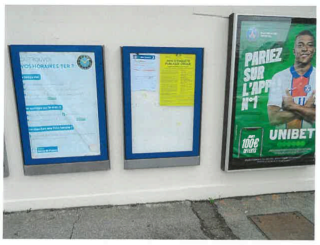
Sur la commune de **CHANTILLY**

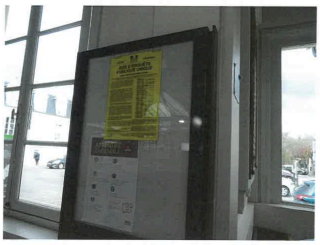
Mairie de CHANTILLY où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-verbal de constat.

A la gare de CHANTILLY, rue d'Orgemont à deux emplacements, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à CHANTILLY, rue Victor Hugo, à hauteur de la gare, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, à trois emplacements, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur place, je constate l'affichage de l'avis d'enquête publique unique à l'intérieur de la gare à plusieurs endroits.





Je me transporte Sur la commune **d'ORRY LA VILLE**

Départementale 118, à hauteur de la gare, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Devant la gare, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-verbal de constat.

Je constate également la présence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, rue D'Herivaux, en amont du pont passant au dessus des voies ferrées et en aval du même pont.

Je me suis transporté à la Mairie d'ORRY LA VILLE où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **LA CHAPELLE EN SERVAL**

Rue des Girolles, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A la Mairie de la commune où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **SURVILLIERS**

Au croisement de la départementale 1017 et D 922 où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 922, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Avenue de Beaumont, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A la gare de Survilliers, rue de Cugnot, où je constate l'affichage en trois points à l'extérieur de la gare d'un avis d'enquête publique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

TELLES SONT MES CONSTATATIONS ;
ET DE TOUT CE QUE DESSUS JE DRESSE LE PRESENT PROCES VERBAL DE CONSTAT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

Le présent acte comporte 30 feuilles

Monsieur Guillaume LÉTURGIE
Clerc habilité aux constats

Maître Julie DARCQ
Huissier de Justice Associé

Annexe 6c : Procès verbal du 8 avril 2021

SAS TRISTANT - LE PEILLET – DARCQ 92
Société Titulaire d'un Office d'Huissiers de Justice
9 Place Saint-Louis – 95300 PONTOISE

Jean-Pierre TRISTANT
Huissier de Justice Associé

Julie DARCQ
Huissier de Justice Associé

Olivia PLANTARD et Leticia SAILLE
Huissiers de Justice salariés

Guillaume LÉTURGIE
Clerc Habilité aux Constats

07.82.79.99.60
etude@huissier-tld.com

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'an deux mille vingt et un et le huit avril.

A LA REQUETE DE :

La SNCF RESEAU, Direction Générale Stratégie, programmation et maîtrise d'ouvrage, dont le siège social est situé 17 Rue Cabanac – CS 61926 – 33081 BORDEAUX CEDEX, agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice domicilié en cette qualité audit siège.

Laquelle m'expose :

Que dans le cadre de l'organisation d'une enquête d'utilité publique du projet ferroviaire ROISSY PICARDIE, elle souhaite faire dresser par Huissier de Justice un procès verbal de constat attestant de l'affichage de l'avis d'enquête publique sur les communes concernées.

Qu'elle me requiert à cet effet.

POURQUOI,
DEFERANT A CETTE REQUISITION,
JE, Guillaume LETURGIE,
Clerc Habilité aux constats au sein de la SAS TRISTANT - LE PEILLET – DARCQ 92, Huissiers de Justice associés à la Résidence de PONTOISE, y demeurant, 9 Place Saint Louis, soussigné,

Certifie m'être transporté aux jours et lieux indiqués ci-dessous, où étant :

J'ai procédé ainsi qu'il suit et ai pu faire les constatations suivantes :

A titre liminaire, à chaque lieu mentionné ci-dessous, je constate la présence de l'avis d'enquête publique unique plastifiée sur fond jaune au format A3, identique à celle annexée au présent procès verbal de constat.

Sur la commune **d'EPIAIS LES LOUVRES**

Sur la départementale 165, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, situé en amont du pont, identique à celui annexé au présent procès-verbal de constat.

Sur la départementale 165, où je constate la présence d'un deuxième affichage situé en aval du pont.

Sur la commune de **VEMARS**

Sur la départementale 16, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A hauteur du 27 Rue du Vert Buisson, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique identique unique, à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 9, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **VILLERON**

Sur la départementale 9, à l'entrée de la commune, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **MARLY LA VILLE**

A la Mairie de la commune, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A l'angle du chemin des Peupliers et de la départementale 317 où je constate l'existence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **SAINT WITZ**

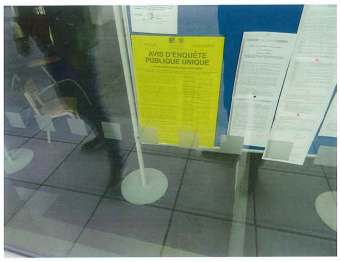
Au croisement entre la départementale 317 et la départementale 10 où je constate l'existence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A l'angle de la rue Eugène Pottier et de la rue Moimont, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A hauteur du 4 Rue de Moimont où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

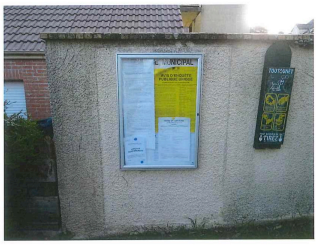
Sur la commune de **FOSSES**

A la Mairie de la commune où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.



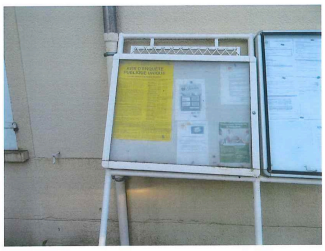
Je me transporte ensuite à la Mairie de **SAINT WITZ,** où je constate que l'avis d'enquête publique unique n'est plus affiché.

Je me transporte à la Mairie de **VEMARS,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat



Je me transporte à la Mairie de **VILLERON,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

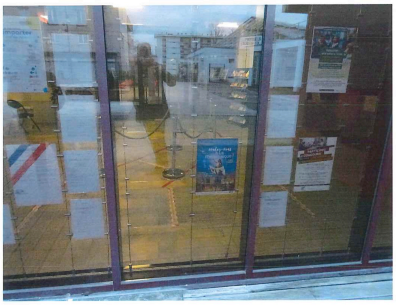
Je me transporte à la Mairie de **CHENNEVIERES LES LOUVRES,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,



Je me transporte à la mairie **d'EPIAIS LES LOUVRES,** où je constate que l'affichage de l'avis d'enquête publique unique n'est plus présent.

Je me transporte à la Mairie de **LE MESNIL AMELOT,** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat,

Je me transporte à la Mairie de **TREMBLAY,** où je constate que l'avis d'enquête publique unique n'est plus affiché.

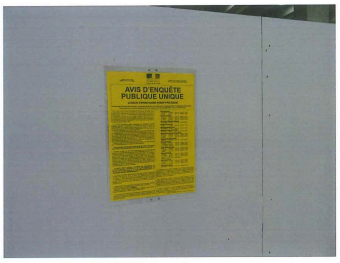


Je me transporte à la **Gare TGV de ROISSY,** où je constate la présence de trois avis d'enquête publique unique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat :

- Le premier affiché en surface au niveau du dépose-minute,

- Le deuxième affiché à l'intérieur de la gare entre les aérogares D et F

- Le troisième affiché à l'intérieur de la gare entre les aérogares C et E



Je me transporte ensuite à la Sous Préfecture de **SARCELLES** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

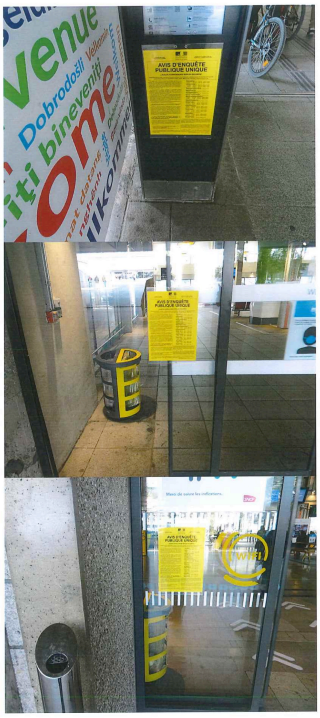
Je me transporte à la Mairie d'**AMIENS** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à la gare d'**AMIENS,** place Alphonse FIQUET où je constate sur le parvis l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à Amiens, passage Alphonse FIQUET où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à Amiens, rue de la Vallée où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-Verbal de constat.

Sur place, je constate l'affichage de l'avis d'enquête publique unique à l'intérieur de la gare à plusieurs endroits.



Je me transporte ensuite rue Dejean sur la commune d'**AMIENS** où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

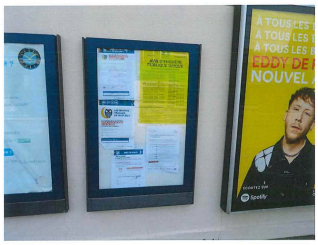
Sur la commune de **CHANTILLY**

Mairie de CHANTILLY où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-verbal de constat.

A la gare de CHANTILLY, rue d'Orgemont à deux emplacements, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Je me transporte à CHANTILLY, rue Victor Hugo, à hauteur de la gare, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, à trois emplacements, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur place, je constate l'affichage de l'avis d'enquête publique unique à l'intérieur de la gare à plusieurs endroits.



Je me transporte Sur la commune **d'ORRY LA VILLE**

Départementale 118, à hauteur de la gare, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Devant la gare, je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent Procès-verbal de constat.

Je constate également la présence de deux affichages de l'avis d'enquête publique unique, rue D'Herivaux, en amont du pont passant au dessus des voies ferrées et en aval du même pont.

Je me suis transporté à la Mairie d'ORRY LA VILLE où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la commune de **LA CHAPELLE EN SERVAL**

Rue des Girolles, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A la Mairie de la commune où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

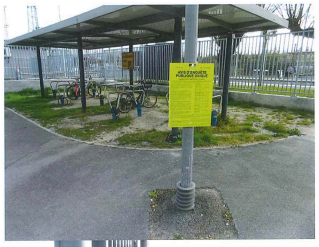
Sur la commune de **SURVILLIERS**

Au croisement de la départementale 1017 et D 922 où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Sur la départementale 922, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

Avenue de Beaumont, où je constate l'affichage d'un avis d'enquête publique unique, identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.

A la gare de Survilliers, rue de Cugnot, où je constate l'affichage en trois points à l'extérieur de la gare d'un avis d'enquête publique identique à celui annexé au présent procès verbal de constat.



Je constate que toutes les affiches constatées ci-dessus ce jour, exceptées celles présentes en Mairie et dans les gares, ont été déposées par l'employé de la société PUBLILEGAL consécutivement à mon intervention.

TELLES SONT MES CONSTATATIONS ;
ET DE TOUT CE QUE DESSUS JE DRESSE LE PRESENT PROCES VERBAL DE CONSTAT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

Le présent acte comporte 30 feuilles

Monsieur Guillaume LÉTURGIE
Clerc habilité aux constats

Maître Julie DARCQ
Huissier de Justice Associé

Annexe 7 : Demande de prorogation du collectif des riverains de la LNRP

Le Collectif des riverains du projet de Ligne
Grande Vitesse « Roissy-Picardie »
Monsieur Mohamed Najib
17 rue des vergers 95380 Villeron
Tél : 0782850075
Mail : hamadi.najib@gmail.com

Commission d'enquête publique « Liaison ferroviaire Roissy-Picardie »
Monsieur le Président Ronan HEBERT
Sous-préfecture de Sarcelles,
1 boulevard François Mitterrand 95200 Sarcelles,

Le 23 mars 2021

Par LRAR
Mail : roissy-picardie@enquetepublique.net
Remise en main propre à la Commission d'enquête : le 24 mars 2021 lors de la permanence en Mairie de Fosses

Objet : Demande de prorogation de l'enquête publique unique de la « Liaison Ferroviaire Roissy-Picardie »

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Considérant l'avis d'enquête publique unique « Liaison ferroviaire Roissy-Picardie » du 23 février 2021 au 6 avril 2021 ;

Considérant l'article L 123-1 du Code de l'environnement qui dispose que « *l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. (...)* »;

Considérant le décret n° 2021-296 du 19 mars 2021 modifiant le décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire ;

Considérant l'article L 123-9 du Code de l'environnement permettant au commissaire enquêteur ou au Président de la commission d'enquête de proroger l'enquête publique pour une durée maximale de quinze jours ;

Considérant l'importance des enjeux du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie ;

Nous sollicitons la prolongation de quinze (15) jours de cette enquête publique unique, conformément à l'article L 123-9 du code de l'environnement, pour les motifs ci-après :

Afin d'éviter que la procédure d'enquête publique actuellement en cours ne se solde par un fort déficit de participation et que la qualité de la décision qui en résulte pâtisse d'un tel déficit, il nous paraît indispensable

de prolonger la durée de cette enquête et de prendre des mesures complémentaires d'information et de participation du public.

En effet, le risque d'infection du covid-19 et les mesures de confinement actuelles restreignent les déplacements, empêchent la tenue de réunion(s) publique(s) et altèrent le bon déroulement des permanences « physiques » sur les lieux de l'enquête.

Les mesures actuelles prévues par l'avis d'enquête publique unique sont insuffisantes pour assurer les droits à l'information et à la participation du public expressément visés à l'article L 123-1 du Code de l'environnement.

Il nous parait indispensable de compléter les moyens d'information et d'expression du public et vous suggérons d'intégrer dans cette prorogation de l'enquête publique, les mesures prescrites notamment par la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs « CNCE » (*cf. memento « Aide à la pratique de l'enquête publique pendant l'épidémie de covid 19 »*) :

- **L'organisation de réunion(s) publique(s) par des moyens de télécommunication** (visio-conférence), pour informer le public du projet et permettre sa participation par des échanges interactifs ;
- **Des permanences téléphoniques du commissaire enquêteur** sous forme d'entretien téléphonique avec le public ;

Nous espérons que vous ferez droit à notre demande de prorogation de quinze jours de l'enquête publique et aux mesures complémentaires (réunion(s) par visio-conférence et permanences téléphoniques) qui permettront ainsi une participation plus active de la population sur ce projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

M. Najib Mohamed — M. CABARET Didier

VILLERON

Mme LE PORT-ALIDOR — M. REGNIER Patrice

VEMARS

Mme DA SILVA Nadine — M. DORE Thierry

VEMARS — Marly-la-Ville

Copie :

- Zivka Park, députée de la 9ème circonscription du Val d'Oise : zivka.park@assemblee-nationale.fr
- Valérie Pécresse, Président de la Région Ile-de-France : valerie.pecresse@iledefrance.fr
- Marie-Christine Cavecchi, Présidente du Département du Val d'Oise : marie-christine.cavecchi@valdoise.fr

DA SILVA Patrice

Mme AIT TALB HAJAR

Annexe 8 : Réponse de la commission d'enquête à la demande de prorogation

Commission d'enquête publique relative au projet de LNRP

A l'attention de M. le Préfet du Val-d'Oise
Copie à : M. le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise
M. Bayle, représentant de la SNCF Réseau

Objet : Réponse à la demande de prorogation de l'enquête publique unique de la « Liaison Ferroviaire Roissy-Picardie » déposée par M. Najib, Président du collectif des riverains du projet de Ligne Grande Vitesse

Monsieur le Président du collectif,

Vous avez déposé auprès de la commission d'enquête en date du 24 mars 2021, par voie électronique (contribution n° 652) ainsi que dans le registre papier de la commune de Fosses, une demande de prorogation de l'enquête publique relative au projet de Ligne Nouvelle Roissy-Picardie qui se déroule du 23 février 2021 au 6 avril 2021.

Dans votre demande, vous considérez :
- les articles L 123-1 et L 123-9 du code de l'Environnement ;
- le décret 2021-296 du 19 mars 2021 ;
- ainsi que l'enjeu de projet de la LNRP ;

Vous motivez votre demande de prorogation au titre d'un déficit de participation en raison de la situation sanitaire actuellement en cours et qui pourrait être préjudiciable à l'évaluation du projet par la commission d'enquête. Ce manque de participation est argumenté, d'après vous, par *les mesures de confinement qui limitent les déplacements physiques et « altèrent » le bon déroulement des permanences. Les mesures actuelles prévues par l'avis d'enquête unique sont insuffisantes pour assurer les droits à l'information et à la participation du public…*

Ainsi, il vous apparaît *indispensable de compléter les moyens d'information et d'expression*, de proroger l'enquête (conformément au mémento relatif à la pratique de l'enquête publique pendant l'épidémie de covid-19 édité par la CNCE) en organisant des réunions publiques par des moyens de télécommunication ainsi que des permanences téléphoniques .

Vu que le projet qui est initié depuis 1990 (comme indiqué dans la pièce G du dossier d'enquête publique) a fait l'objet d'une procédure préalable à l'enquête conforme à la réglementation et satisfaisante (nombreuses réunions publiques, phases de concertation, un débat public avec une large participation),

Vu que la communication et l'information relatives à l'enquête publique sont conformes à la réglementation en la matière. Considérant les publications dans les journaux municipaux des communes concernées par l'enquête, la diffusion de pétitions à l'échelle communale (103 exemplaires reçus en date du 19 mars 2021), l'apposition de bannières à l'entrée et sortie de la commune de Vémars, le « boîtage » pratiqué par les maires de Villeron et de Chennevières-lès-Louvres, la large participation du public sur le site de Publilégal (à ce jour, vendredi 26 mars 2021 à 13h, 709 contributions ont été reçues sur le site ; la page « accueil » a été consultée 9158 fois, la page « dossier » 4740 fois, la page « consulter les observations » 6093 fois, la page « déposer une observation » 7993 fois ; il y a eu 2297 téléchargements de pièces du dossier).

Vu le nombre de visiteurs reçus au cours des permanences tenues à ce jour,

Vu le nombre d'observations déposées dans les registres papier des 13 communes concernées à l'art. 7 de l'arrêté inter préfectoral n°2021-16178 ainsi qu'au siège de l'enquête (sous préfecture de Sarcelles),

Vu la durée de l'enquête qui a été fixée à 43 jours pour tenir compte de la situation sanitaire dès son ouverture (pour mémoire les durées sont classiquement d'un peu plus de trentaine de jours. On peut donc considérer que la commission d'enquête avait anticipé ces difficultés éventuelles de déplacements),

Vu les conditions d'organisation et d'accueil dans les mairies hors et pendant les permanences comme ont pu le constater l'ensemble des commissaires enquêteurs (grandes salles aérées avec mise à disposition de gel hydro alcoolique),

Vu l'autorisation de se déplacer dans les conditions de confinement actuel,

Vu que le document édité par la CNCE n'est pas applicable à la situation sanitaire actuelle mais uniquement à celle du premier confinement,

La commission d'enquête, à l'unanimité, émet un avis défavorable à la demande de prorogation présentée par le collectif des riverains du projet de LNRP.

Le 26 mars 2021
Ronan Hebert
Président de la commission d'enquête

Annexe 9 : Pétitions

Annexe 9a : Pétition du collectif des riverains du projet de Ligne Grande Vitesse Roissy-Picardie

Vos voisins se mobilisent pour lutter contre le projet de Ligne Grande Vitesse qui va traverser Marly-la-Ville

Feuille d'émargement

Etes-vous favorable à ce que la LGV traverse Marly?	Vos arguments contre le projet:	Quel temps, vous aussi, souhaitez-vous consacrer pour aider les habitants de Marly à stopper ce projet?	Nom Prénom Adresse	Email N° Tél.	Signature
☐ OUI ☒ NON	☒ Nuisances sonores sous-estimées ☐ Impact environnemental négatif ☐ Absence de financement passerelle Survilliers ☒ Ne répond pas au besoin de transport des habitants du Val d'Oise. ☒ Manque de concertation post-Covid	☐ 3 jours ou plus ☐ 1 journée ☐ ½ journée ☒ Rien	Duvallou Emelyne 19 bis rue f. le magnez - 95470 VEMARS	06 84 318 1853	[signature]
☐ OUI ☒ NON	☒ Nuisances sonores sous-estimées ☒ Impact environnemental négatif ☒ Absence de financement passerelle Survilliers ☐ Ne répond pas au besoin de transport des habitants du Val d'Oise. ☐ Manque de concertation post-Covid	☐ 3 jours ou plus ☐ 1 journée ☐ ½ journée ☒ Rien	Devrick Duvallou 19 bis rue f. les le Magnez à Vemars	06 71 87 1850	[signature]
☐ OUI ☒ NON	☐ Nuisances sonores sous-estimées ☐ Impact environnemental négatif ☐ Absence de financement passerelle Survilliers ☐ Ne répond pas au besoin de transport des habitants du Val d'Oise. ☐ Manque de concertation post-Covid	☐ 3 jours ou plus ☐ 1 journée ☐ ½ journée ☐ Rien	Tétue Angélique 19 bis rue f. le Magnez VEMARS	06 71 87 1850	[signature]

Le Collectif des Riverains du Projet de Ligne Grande Vitesse « Roissy-Picardie »
https://www.facebook.com/groups/204430411431103 ; E-mail : collectiflgv@gmail.com; Tél: 07 68 78 52 13

Annexe 9b : Pétition à l'initiative du maire de Vémars

Ville de Vémars

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE

ROISSY-PICARDIE

ENQUETE PUBLIQUE LGV ROISSY PICARDIE DU 23 FEVRIER AU 6 AVRIL 2021

MOBILISONS-NOUS POUR EXPRIMER NOTRE OPPOSITION !

Vémars, et les élus locaux du Val d'Oise et de la Région Ile de France sont unanimement opposés à cette réalisation qui va détruire notre environnement et notre territoire.

Nous avons découvert qu'en pleine période de crise sanitaire, à la demande de SNCF Réseau, **le préfet vient de décider de lancer l'enquête publique unique pour la liaison ferroviaire ROISSY-PICARDIE :**

du **mardi 23 février 2021 à 9h** jusqu'au **06 avril 2021 à 18h**,
soit une durée de **43 jours consécutifs,** auprès des **13 communes concernées.**

Je demande à chaque Vémarois et chaque Vémaroise de s'exprimer, soit :

Dans les registres d'enquête publique	En Mairie, dans la salle du Conseil municipal de Vémars.
Lors des audiences à Vémars.	Lundi 1er Mars de 15H à 18H *(en mairie)* Samedi 20 Mars de 9H à 12H *(en mairie)* Mardi 06 Avril de 14H à 18H *(en salle des fêtes)*
Dans le registre électronique à l'adresse suivante :	www.roissy-picardie.enquetepublique.net
Par mail **entre le 23 février et le 6 avril 2021**	roissy-picardie@enquetepublique.net
Ou par courrier postal à l'attention de :	Monsieur Hébert, *Président de la commission d'enquête,* Sous-préfecture de Sarcelles, 1 boulevard François Mitterrand, CS 80025, 95842 SARCELLES Cedex

NON
ROISSY - PICARDIE

MOBILISONS-NOUS POUR DEFENDRE VEMARS

Vous pouvez aussi signer cette prise de position contre la ligne LGV Roissy-Picardie.
Pour cela, complétez la page ci-dessous ou recopiez sur papier libre.
Merci de la déposer dans la Boite aux Lettres de la Mairie.

Nous réaliserons un registre rassemblant toutes vos prises de position.
Il sera remis officiellement au Commissaire Enquêteur
lors de l'audience du 6 avril en salle des fêtes.

La mobilisation du plus grand nombre est capitale.

Nous

~~Je soussigné(e)~~,

Prénom Nadine - Patrick

Nom DA SILVA

Adresse 42 avenue des Dix Arpents

Sommes

~~Est~~ opposé(~~e~~) à la ligne LGV Roissy-Picardie et demande l'annulation du projet.

Commentaires (détails ci-après)

- Tracé alternatif proposé
- Impact paysager
- Impact sonore
- Drainage, enclavement et contamination des sols agricoles
- Impact sur les eaux souterraines et de surface
- Impact sur la continuité écologique
- Incompatibilité des options de tracé du TGV Nord

Vémars, le 1/03/2021

Signature :

MAIRIE DE VÉMARS
5, rue Léon Bouchard - 95470 - VÉMARS - Tel. : 01.34.68.33.40

Ne pas jeter sur la voie publique - Imprimé par nos soins - FÉVRIER 2021

Annexe 9c : Pétition à l'initiative du maire de Villeron

Vivre à VILLERON

ÉDITION SPÉCIALE

18 février 2021

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET LGV ROISSY PICARDIE

DONNEZ VOTRE AVIS DU 23 FEVRIER AU 6 AVRIL ET SIGNEZ LA PÉTITION CONTRE CE PROJET

Chères Villeronaises, chers Villeronnais,

A plusieurs reprises, nous avons évoqué dans le journal Vivre à Villeron, ce projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Roissy-Picardie qui va bousculer le paysage villeronnais puisqu'il passera tout près au Nord de notre village.

Pour rappel, ce projet de LGV est porté conjointement par l'Etat, la Région Hauts de France et SNCF Réseau.
Il consiste à relier le Sud des Hauts de France à la plateforme de Roissy en exploitant l'actuelle ligne Amiens-Creil-Paris.
Pour ce faire, il est prévu un décrochement à la hauteur de Survilliers qui verra la création d'une section nouvelle de 6,5 km dont le tracé va affecter les villages avoisinants dont Vémars, Marly-la-Ville et bien entendu Villeron.

A l'occasion de différentes réunions, vos élus et certains d'entre vous ont pu exprimer leurs réticences et le non-sens de cette LGV qui, si elle facilitera l'accès des Picards à la plateforme de Roissy, va préempter des terres agricoles, apportera des nuisances et n'améliorera en rien nos actuelles conditions de transport.

Malgré l'opposition manifestée depuis plus de 10 ans maintenant, ce projet avance à grands pas puisque l'Enquête Publique destinée à collecter les observations des riverains concernés sera lancée dans les tous prochains jours.

Dès à présent, nous vous encourageons à prendre le temps de consulter **le site www.roissy-picardie.fr** pour connaître tous les détails de ce projet et à vous manifester en nombre à l'occasion de l'**Enquête Publique du 23 février au 6 avril prochain.**

Aujourd'hui il est essentiel que vous fassiez connaître votre opposition à cette LGV en signant la pétition au verso et/ou en utilisant l'un des moyens indiqués ci-après.

1. **Formulez vos observations** sur le registre mis à votre disposition en mairie (aux horaires d'ouverture de celle-ci),

2. Intervenez directement **sur le site** www.roissypicardie.enquetepublique.net. **dès le 23 février.**

3. **Venez rencontrer le commissaire enquêteur** lors des permanences prévues en mairie aux dates indiquées ci-dessous.

Mairie de Villeron :

- le mercredi	24 février	2021 de	09h00 à 12h00
- le jeudi	11 mars	2021 de	15h00 à 18h00
- le mercredi	31 mars	2021 de	13h00 à 16h00

Le Maire, Dominique KUDLA,
Les Membres du Conseil Municipal

PÉTITION CONTRE LE PROJET DE LGV ROISSY-PICARDIE

Remplir le coupon ci-dessous et le glisser dans la Boîte aux Lettres de la Mairie. Nous joindrons celle-ci au dossier qui sera remis au commissaire enquêteur de façon à montrer que les Villeronnais ne veulent pas de cette LGV.

==========

Je soussigné (e) Madame .....

Monsieur .....

Résidant à Villeron (indiquer la rue).....

☐ Demande l'annulation du projet de LGV Roissy-Picardie

☐ Réclame l'amélioration des transports au départ de la Gare de Louvres.

Ajouter des commentaires

.....

.....

.....

.....

Villeron le .....

Signature(s) Madame Monsieur

Annexe 9d : Pétition de la Communauté d'Agglomération de Creil Sud Oise

Annexe 10

Dépouillement synthétique des contributions dématérialisées (plateforme Publilégal et courriel)

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1	RH	23/2	IDF	Mme Bellee	Particulier	T4.2	F	retour sur investissement évident par rapport aux effets bénéfiques sur les économies locales de Somme et sud de l'Oise.
1	RH	23/2		Mme Bellee		T4.3		coût raisonnable par rapport aux effets bénéfiques
1	RH	23/2		Mme Bellee		T4.4		Attractivité d'Amiens pour les entreprises, le tourisme, l'organisation des séminaires
2	RH	23/2	IDF	Hamad Najib	Particulier	T3.3	D	dénature le territoire, l'environnement
2	RH	23/2		Hamad Najib		T3.2		nuisances supplémentaires aux riverains.
2	RH	23/2		Hamad Najib		T5.1		la population de Villeron a plus que doublé depuis le début du projet. Une nouvelle concertation est nécessaire à minima. Pour prendre en compte le point de vue des nouveaux arrivants.
3	RH	23/2		X	Particulier	T4.4	F	accessibilité accrue et attractivité pour l'implantation des entreprises
4	RH	23/2	HDF	M. Anselmy	Particulier	T8	R	élargir les plages horaires 24/24
5	RH	23/2	HDF	M. Anselmy	Particulier		R	doublon idem 5
6	RH	23/2	HDF	M. El Hayderi	Particulier		F	sans commentaire
7	RH	23/2	HDF	Vanessa Delnatte	Particulier	T3.2	R	Quelles mesures prises pour lutter contre les nuisances sonores subies par les riverains liées à l'augmentation du trafic,
8	RH	23/2	HDF	Cerbere informatique	Socio-éco	T4.4	F	accessibilité salariés de l'entreprise et déplacements pro
9	RH	23/2	HDF	Frederic Gamblin	Particulier	T9	R	accessibilité améliorée favorable à l'emploi. Impact environnemental limité.
10	RH	23/2	HDF	Anthony Araujo-Lafitte	Particulier		R	TER direct Chantilly Roissy
10	RH	23/2		Anthony Araujo-Lafitte		T4.4		favorable au developpement economique et tourisme
11	RH	23/2	HDF	Emma Hulbert	Particulier	T9	F	Nécessire pour désenclaver Amiens
12	RH	23/2	HDF	Catia Nunes	Particulier	T9	F	Accessibilité
13	RH	23/2	HDF	Carole Darguesse	Particulier	T9	F	Il est temps qu'Amiens ait une gare TGV.
14	RH	23/2	HDF	Antoine Lamotte (AUTAN)	Associatif	T2.1	R	Intégrer les villes de la vallée de l'Oise. Prolongement en heure de pointe de TER Roissy-Compiègne-St Quentin et arrêts en villes de Noyon, chauny et Ternier dont de nombreux habitats travaillent sur Roissy
15	RH	23/2	HDF	Yves Giordani	Particulier	T8	R	Prévoir un arrêt en gare d'Orry la Ville sur la ligne Ter (au moins 2/3)
16	RH	23/2	HDF	Edouard Le Bocq	Particulier	T2.5	F	4eme quai en gare de Chantilly Gouvieux semble empieter sur le parking
16	RH	23/2		Edouard Le Bocq		T8		service compatible avec l'activité 24/24 7/7 de la zone aeroportuaire
16	RH	23/2		Edouard Le Bocq		T2.1		Pourquoi pas une prolongation vers Luzarches
17	RH	23/2	HDF	Bastien Meaux	Particulier	T2.1	R	La gare d'Orry-la-ville-Coye devrait permettre de rejoindre directement l'aéroportpour permettre aux habitants de cette régiond'aller travailler

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
18	RH	23/2		X	Particulier	T2.1	R	La gare d'Orry la Ville Coye est déjà la principale correspondance entre le RER et le TER. Il serait donc plus logique que le TGV fasse un arrêt à cette gare plutôt qu'à Survilliers Fosses.
19	RH	23/2	HDF	COLLECTIF SNCFVAMTUER	Associatif	T2.1	N	Où seront les arrêts ? Chantilly ou Orry ?
19	RH	23/2		COLLECTIF SNCFVAMTUER		T3.1		Quels seront les trajets actuels impactés (pas pendant les travaux, après)
19	RH	23/2		COLLECTIF SNCFVAMTUER		T8		Les horaires seront-ils adaptés aux travailleurs (souvent en décalé à Roissy) ou plus vers les vacanciers ? Des navettes seront-elles prévues à l'arrivée pour aller en dehors de l'aéroport sur la zone d'activité (Ikéa, etc.) ou ce service sera-t-il limité à l'aéroport ?
20	RH	23/2	HDF	Yann Guillope	Particulier	T2.5	F	Parkings de creil et chantilly saturés
21	RH	23/2	HDF	COLLECTIF SNCFVAMTUER	Associatif		N	idem 19
22	RH	23/2	HDF	mirdanse@gmail.com	Particulier	T2	F	le sud de L'Oise a réellement besoin de trains qui partent sur Roissy
23	RH	23/2			Particulier	T2	F	Cette liaison serait un grand soulagement pour les habitants du sud oise
24	RH	23/2	HDF	cdeleplace@laposte.net	Particulier	T2	F	La liaison directe Creil-Roissy m'apporterait au quotidien un confort de vie
25	RH	23/2	HDF	Hasanalbrk@gmail.com	Particulier	T2	F	travaillant a RCDG j' espere que cela sera fait pour ne plus prendre la voiture
26	RH	23/2	HDF	François Leblond	Particulier	T2.5	R	ne pas oubier la gare de Longeau qui possède un grand parking gratuit
26	RH	23/2		François Leblond	Particulier	T9		ne va bénéficier que partiellement à une autre ligne : Amiens-Abbeville-Boulogne. L'absence d'électrification de la portion St Roch (Amiens)-Rang du Fliers est un frein au développement touristique du littoral picard.
27	RH	23/2	HDF	M. Courtois	Particulier	T9	F	accessibilité pour rejoindre CDG et désengorger le RER B
28	RH	23/2	HDF	Rodolphe Pierdon	Particulier	T9	F	accesibilité CDG et réduction dela pollution automobile
28	RH	23/2		Rodolphe Pierdon		T3		réduction de la pollution automobile
29	RH	23/2	HDF	Eric Quere	Particulier	T2.4	N	Retards réguliers des TER existants en raison du trafic. Comment de nouvelles circulation sont elles compatibles avec cette saturation?
29	RH	23/2		Eric Quere		T2.5	N	Survilliers/Fosses serait la dernière ville au sud desservie par la liaison Oise => Roissy, quel sera l'impact sur les correspondances potentielles (RER D, TER Paris), et sur la desserte d'Orry la Ville ?
30	RH	23/2		X	Particulier	T2.4	N	quels seront les impacts sur la ligne existante qui affiche déjà des retards qui ont coutés leurs emplois à bien des utilisateurs et forcés bien d'autres à déménager ?

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
30	RH	23/2		X		T4.2		Ces investissements sont ils nécessaires dans un contexte ou il est presque impossible de voyager par avion et dans lequel les finances nationales sont au plus bas ?
31	RH	23/2	HDF	Isabelle Vidal	Particulier	T9	F	Desservir la ville d'Amiens par une ligne TGV est indispensable,
32	RH	23/2		Kevin Capurro	Particulier	T9	F	dynamiser la région et lutter contre l'isolement de certains départements.
32	RH	23/2		Kevin Capurro		T3		réduction de l'usage automobile
33	RH	23/2	Aut	M. Brussel	Particulier	T9	F	projet de mobilité attendu par la région
34	RH	23/2		X			F	
35	RH	23/2	HDF	Cyril Lavord	Particulier	T2	D	Projet de confort. Il existe deja une ligne Amiens Paris et des liaisons bus.Train pour aller à CDG
35	RH	23/2		Cyril Lavord		T3		atteintes à l'environnement
35	RH	23/2		Cyril Lavord		T4.2		coût
36	RH	23/2		X		T9	F	Donne aux amienois l'accessibilité au TGV
37	RH	23/2		X	Particulier	T4.4	F	Impulsion nouvelle pour les territoires
37	RH	23/2		X		T9		Accessibilité à CDG
37	RH	23/2		X		T3	F	abandon de l'usage de la voiture
38	RH	23/2		Mohamed Najib	Particulier	T2	D	Projet injuste qui ne va pas dans le sens de l'histoire (meme deposant que 2?)
39	RH	23/2		Ludovic Dekerpel	Particulier	T2	F	
40	RH	23/2	HDF	jplaigne@gmail.com	Particulier	T9	F	Accessibilité à CDG train avion
40	RH	23/2		jplaigne@gmail.com		T3		abandon de l'usage de la voiture
41	RH	23/2	HDF	Leroy	Particulier	T2	F	Projet inscrit au SRADDET des Hauts de France bénéficiant à la mobilité des habitants
41	RH	23/2		Leroy		T4		développement économique
41	RH	23/2		Leroy		T3		développement durable du teritoire favorable à la réduction de la pollution automobile importante
41	RH	23/2		Leroy		T9		mobilité et accessibilité
42	RH	23/2	HDF	mclaigne@gmail.com	Particulier	T4	F	Emploi, tourisme, valeur immobilière
42	RH	23/2		mclaigne@gmail.com		T9		Voyages
43	RH	23/2	HDF	mariechristinelaigne @free.fr	Particulier	T4	F	idem 42
43	RH	23/2	HDF	mariechristinelaigne @free.fr	Particulier	T9		idem 42
44	RH	23/2		mohamed.najib@sciam.fr	Particulier	T2	D	déposant 2 et 38 observation idem 38
45	RH	23/2		najibhajar@gmail.com	Particulier	T2	D	déposant 2 et 38 observation idem 38 et 44

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
46	RH	23/2	HDF	alexandraelektra @gmail.com	Particulier	T9	F	Accessibilité à CDG
46	RH	23/2		alexandraelektra @gmail.com		T3	F	abandon de l'usage de la voiture
47	RH	23/2	HDF	Rachid Boumchka	Particulier	T8	F	attire l'attention sur les horaires qui doivent permettre de prendre les vols de nuit
48	RH	23/2	HDF	Martine Desamber	Particulier	T8	F	tarifs competitifs et horaires corrects
49	RH	23/2	HDF	Boris Bricout	Particulier		F	Favorable
50	RH	23/2	IDF	M. Berdal	Particulier	T9	F	renforcer la connexion d'Amiens au Monde
51	RH	23/2		tite.leena@gmail.com	Particulier		F	
52	CA	24/2		Annie Caillou	Particulier	T2	F	avis favorable à la liaison Roissy-Picardie qui favorise les gens qui travaillent à Roissy
53	CA	24/2		Mangeat	Particulier	T2	F	avis favorable sans argumentaire
54	CA	24/2		Dugres	Particulier	T2.5	R	Accompagner ce projet d'une amélioration du trajet Amiens-Paris Nord
55	CA	24/2		Romain Delattre	Particulier	T3.2	D	Nuisance due au bruit sur la commune Boves (S/E Amiens)
56	CA	24/2		Charles Braibant	Particulier	T2	F	avis favorable sans argumentaire
57	CA	24/2		Herbet	Particulier	T2.4	F	simplicité d'accès aux transports aériens pour l'Oise T24
58	CA	24/2		Marie France Darondeau	Particulier	T2.5	F	favorable - interconnexion autres TGV T25
59	CA	24/2		Frédéric Macaigne	Particulier	T2.5	F	favorable, désenclavement Amiens, connexions vers Genève et Marseille T25
60	CA	24/2		Alexandre Rakik	Particulier	T2	R	favorable sous réserve d'avoir une plage horaire étendue - inclure gare Orry-la-Ville
61	CA	24/2		Vincent Swaenepoel	Particulier	T2	R	favorable mais demande d'amélioration de la liaison amiens-Gare du Nord
62	CA	24/2		Constance Machu	Particulier	T2.4	R	bonne idée de faire arriver les TGV à Amiens T24
63	CA	24/2		Camille Bonnecase	Particulier	T2.5	N	Beaucoup d'interrogations sur les accès aux gares de la LNRP, des nuisances etc… T25-T31-T32
64	CA	24/2		C. Courtin	Particulier	T2	F	favorable, attractivité région HdF T2-T44
65	CA	24/2		Céline Truffaut	Particulier	T3.3	R	favorable sous résrerve que l'impact écologique soit pris en compte à 100% T2-T33 à T36
66	CA	24/2		Pierre Plumecocq	Particulier	T2.5	F	favorable, favorise l'accès à Roissy CDG T25
67	CA	24/2		Hervé Chataux	Particulier	T2	R	Beaucoup d'interrogation ; plage horaire, arrêt prévu à Chantilly ? Navette zone aéroportuaire ?
68	CA	24/2		Patrick Gaillet	Particulier	T2	D	Opposé au projet - réside à Vémars
69	CA	24/2		Océane Philippon	Particulier	T3.3	R	Les horaires sont-ils adaptés pour ceux qui travaillent à Roissy ? Impacts sur faune flore ? T25-T33
70	CA	24/2		Laurent Jeanson	Socio-éco	T2.4	F	Avantage car éviterait une délocalisation du cabinet-conseil T44 - T24
71	CA	24/2		Christophe Level	Particulier	T2	F	projet indispensable
72	CA	24/2		Adrien Dos Santos	Particulier	T2	F	favorable
73	CA	24/2		J. Salvador	Particulier	T2.4	D	défavorable - demande amélioration RER D et B T24

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
74	CA	24/2		X	Particulier	T3	D	défavorable - ne pas favoriser un espace d'aéroport
75	CA	24/2		Ines Barbedette	Particulier	T4.4	F	favorable rendra la région de Creil plus attractive T2-T44
76	CA	24/2		Angeline Nocq	Particulier	T3.2	D	défavorable, trop de nuisances; les horaires sont inadaptés pour ceux qui travaillent à Roissy
77	CA	24/2		Jean-Philippe Laigné	Particulier	T2	F	favorable
78	CA	24/2		Annie Minebois	Particulier	T2	F	favorable
79	CA	24/2		Angeline Nocq	Particulier	T2	D	doublon avec n°76
80	CA	24/2		F. Deshayes	Particulier	T2	F	favorable. Les engagements du gouvernement macron doivent être tenus.
81	CA	24/2		Lucie Theret	Particulier	T2	D	défavorable - pas adapté aux besoins des amiénois qui ne vont pas tous à Roissy.
82	CA	24/2		MP Leclerc	Particulier	T2	F	favorable
83	CA	24/2		X	Particulier	T3	F	favorable
84	CA	24/2		Maggi Mathieux	Particulier	T5.1	F	Favorable
85	CA	24/2		Hamadi Najib	Particulier	T5.1	D	Défavorable - doublon avec XX - T1 (dossier incomplet) T51 (manque de concertation avec les riverains)
86	CA	24/2		Hamid Kezzal	Associatif			propos hors sujet
87	CA	24/2		Aurely Caron	Particulier	T2	R	favorable sous réserve
88	CA	24/2		Anne Wachowiak	Particulier	T2	D	défavorable demande amélioration en priorité de la ligne Amiens-Paris
89	CA	24/2		Masson	Particulier	T2	F	favorable
90	CA	24/2		X	Particulier			doublon avec N°86
91	CA	24/2		Aurélien Caron	Particulier	T2.5	F	favorable - interconnexion autres TGV T25
92	CA	24/2		Véronique Le Borgne	Particulier			question hors sujet
93	CA	24/2		Vincent Wood	Particulier	T4.6	D	porte atteinte à 70 ha de terres agricoles T46
94	AG	25/2	HDF	KOURKOUZ ZIAD	Particulier		F	Sans autre commentaire que avis favorable à la liaison
95	AG	25/2	HDF	Yves MINERAUD	Particulier	T3.2	D	Projet économiquement aberrant, inutile techniquement et funeste pour l'environnement et les riverains
95	AG	25/2		Yves MINERAUD		T3		Projet économiquement aberrant, inutile techniquement et funeste pour l'environnement et les riverains
95	AG	25/2		Yves MINERAUD		T4.3		Projet économiquement aberrant, inutile techniquement et funeste pour l'environnement et les riverains
95	AG	25/2		Yves MINERAUD		T4		Projet économiquement aberrant, inutile techniquement et funeste pour l'environnement et les riverains
96	AG	25/2	HDF	GUILLAUME	Particulier	T2	R	Questions sur : aménagements capacitaires à Amiens, impact TGV sur cadencement actuel TER Amiens Paris, destination TGV, cout pour les usagers TGV (Ouigo au départ d'Amiens)
96	AG	25/2		GUILLAUME		T8		Questions sur : aménagements capacitaires à Amiens, impact TGV sur cadencement actuel TER Amiens Paris, destination TGV, cout pour les usagers TGV (Ouigo au départ d'Amiens)

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
97	AG	25/2	HDF	Bernard MEUNIER	Particulier	T4.4	F	Bien pour les habitants de l'Oise - Impact positif sur le développement économique et sur la ciruculation automobile
97	AG	25/2		Bernard MEUNIER		T3		Bien pour les habitants de l'Oise - Impact positif sur le développement économique et sur la ciruculation automobile
97	AG	25/2		Bernard MEUNIER		T4		Bien pour les habitants de l'Oise - Impact positif sur le développement économique et sur la ciruculation automobile
98	AG	25/2	HDF	Jerome AMORY	Particulier	T4	F	Bien pour le sud de l'Oise apporte dynamisme économique, touristique bien aussi sur le plan social
99	AG	25/2		louise mourier2@orange.fr	Particulier	T8	F	Voyager en train plus facilement et réduire le temps de trajet; Developpement social-economique de la Picardie
99	AG	25/2		louise mourier2@orange.fr		T4.4		Voyager en train plus facilement et réduire le temps de trajet; Developpement social-economique de la Picardie
99	AG	25/2		louise mourier2@orange.fr		T4		Voyager en train plus facilement et réduire le temps de trajet; Developpement social-economique de la Picardie
100	AG	25/2		BENOIT	Particulier		F	Projet indispensable
101	AG	25/2	HDF	OURY	Particulier	T2.4	F	Essentiel pour mobilité et transition écologique, pour endiguer saturation de A1 pour rejoindre l'aéroport de Roissy.
101	AG	25/2		OURY		T3		Essentiel pour mobilité et transition écologique, pour endiguer saturation de A1 pour rejoindre l'aéroport de Roissy.
102	AG	25/2	HDF	Alain LETRUN	Particulier	T2	F	Equipement pour faciliter mobilité entre Roissy et Picardie et vers ,'autres grandes villes de France par TGV . Gain de temps appréciable aussi
102	AG	25/2		Alain LETRUN		T8		Equipement pour faciliter mobilité entre Roissy et Picardie et vers autres grandes villes de France par TGV . Gain de temps appréciable aussi
103	AG	25/2	HDF	THIRY	Particulier	T2	F	permet habitants Oise et Somme accès rapide au réseau national TGV ; apporte limitation émissions CO2 et réduction du trafic automobile vers bassin d'emploi Roissy ; Necessaire indemniser riverains LN car dépréciation immobiliaire Question au MO Est-il prévu indemnisation pour déprèciation immobiliaire si riverains de la LNRP?
103	AG	25/2		THIRY		T8		permet habitants Oise et Somme accès rapide au réseau national TGV ; apporte limitation émissions CO2 et réduction du trafic automobile vers bassin d'emploi Roissy ; Necessaire indemniser riverains LN car dépréciation immobiliaire Question au MO Est-il prévu indemnisation pour déprèciation immobiliaire si riverains de la LNRP?

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
103	AG	25/2		THIRY		T3		permet habitants Oise et Somme accès rapide au réseau national TGV ; apporte limitation émissions CO2 et réduction du trafic automobile vers bassin d'emploi Roissy ; Necessaire indemniser riverains LN car dépréciation immobiliaire Question au MO Est-il prévu indemnisation pour déprèciation immobiliaire si riverains de la LNRP?
103	AG	25/2		THIRY		T4.5		permet habitants Oise et Somme accès rapide au réseau national TGV ; apporte limitation émissions CO2 et réduction du trafic automobile vers bassin d'emploi Roissy ; Necessaire indemniser riverains LN car dépréciation immobiliaire Question au MO Est-il prévu indemnisation pour déprèciation immobiliaire si riverains de la LNRP?
103	AG	25/2		THIRY		T4		permet habitants Oise et Somme accès rapide au réseau national TGV ; apporte limitation émissions CO2 et réduction du trafic automobile vers bassin d'emploi Roissy ; Necessaire indemniser riverains LN car dépréciation immobiliaire Question au MO Est-il prévu indemnisation pour déprèciation immobiliaire si riverains de la LNRP?
104	AG	25/2				T3	F	apporte transfert modal voiture train ; réduction nbre véhicules sur A1 ; reduction cout (parking aeroport) ; demande prix attractif
104	AG	25/2				T4.2		apporte transfert modal voiture train ; réduction nbre véhicules sur A1 ; reduction cout (parking aeroport) ; demande prix attractif
105	AG	25/2	HDF	Melanie LOZAY	Particulier	T2	F	Compiegne enfin relié à Roissy ; salue transfert modal voiture train notamment pour salariés Roissy
105	AG	25/2		Melanie LOZAY		T3		Compiegne enfin relié à Roissy ; salue transfert modal voiture train notamment pour salariés Roissy
105	AG	25/2		Melanie LOZAY		T9		Compiegne enfin relié à Roissy ; salue transfert modal voiture train notamment pour salariés Roissy
106	AG	25/2	HDF		Particulier	T3	R	habitante compiègne travaillant Chantilly ; salue transfert modal voiture train mais demande politique tarifaire attractive
106	AG	25/2				T8		habitante compiègne travaillant Chantilly ; salue transfert modal voiture train mais demande politique tarifaire attractive
107	AG	25/2	HDF	Sidonie GRAND	Particulier	T9	F	projet attendu par habitants Ht de France ; attractivité du territoire est en jeu

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
108	AG	25/2	HDF	CLERF	Particulier	T4.4	F	Acces de Roissy difficile depuis Gouvieux ; LNRP facilite tourisme et benefique pour l'ecologie
108	AG	25/2		CLERF		T3		Acces de Roissy difficile depuis Gouvieux ; LNRP facilite tourisme et benefique pour l'ecologie
108	AG	25/2		CLERF		T4		Acces de Roissy difficile depuis Gouvieux ; LNRP facilite tourisme et benefique pour l'ecologie
108	AG	25/2		CLERF		T9		Acces de Roissy difficile depuis Gouvieux ; LNRP facilite tourisme et benefique pour l'ecologie
109	AG	25/2	HDF	TROUSSELLE	Particulier	T3	F	facilite acces Roissy en venant du Nord ; remède à saturation A1 ; benefique pour l'emploi ; apporte transfert modal voiture train
109	AG	25/2		TROUSSELLE		T4		facilite acces Roissy en venant du Nord ; remède à saturation A1 ; benefique pour l'emploi ; apporte transfert modal voiture train
109	AG	25/2		TROUSSELLE		T9		facilite acces Roissy en venant du Nord ; remède à saturation A1 ; benefique pour l'emploi ; apporte transfert modal voiture train
109	AG	25/2		TROUSSELLE		T4.4		facilite acces Roissy en venant du Nord ; remède à saturation A1 ; benefique pour l'emploi ; apporte transfert modal voiture train
110	AG	25/2					F	Oui
111	AG	25/2	AUT	HUMBERT	Particulier	T9	F	Permet relier Amiens aux autres territoires sans passer par Paris
112	AG	25/2	HDF	BRIENS	Particulier	T4	F	Facilite l'accés à l'emploi sur Paris
112	AG	25/2		BRIENS	Particulier	T4.4		Facilite l'accés à l'emploi sur Paris
113	AG	25/2		Sabine DE LUCET	Particulier		F	Excellente initiative
114	AG	25/2		benoit.eynard@free.fr	Particulier	T3	F	Mobilité durable pour le sud des Hts de France
115	AG	25/2	HDF	DEBOER	Particulier	T2	F	Gain de temps depuis Compiègne pour aller à Roissy par création d'un tronçon très court
115	AG	25/2		DEBOER		T8		Gain de temps depuis Compiègne pour aller à Roissy par création d'un tronçon très court
116	AG	25/2					F	Très intéressant
117	AG	25/2	HDF	OBRY	Particulier	T2	F	Projet très attendu pour aller jusqu'à Amiens
118	AG	25/2					F	Très favorable
119	AG	25/2	HDF	ESSAGHIR	Particulier	T8	F	Salarié à Roissy habitant Ponpoint ; apprécie la LNRP ; compte sur les élus Ht de France pour aller au bout du projet
119	AG	25/2		ESSAGHIR		T4		Salarié à Roissy habitant Ponpoint ; apprécie la LNRP ; compte sur les élus Ht de France pour aller au bout du projet
119	AG	25/2		ESSAGHIR		T4.4		Salarié à Roissy habitant Ponpoint ; apprécie la LNRP ; compte sur les élus Ht de France pour aller au bout du projet
120	MG	26/2	HDF	meyer_cedric @hotmail.com	particulier	T2.1	F	Liaison importante et primordiale

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
121	MG	26/2	HDF	VERMOTE	particulier	T2	D	la situation est dégradée sur la ligne Amiens Paris. L'arrivée du barreau va se faire au détriment de la ligne. C'est non au barreau TGV Amiens-Roissy
122	MG	26/2	IDF	MORAIS	particulier	T2.1	D	Serait favorable si gare à Vemars
123	MG	26/2	HDF	al.courtier@wanadoo.fr	particulier	T4.4	F	Soutien pour le développement du Sud des hauts-de-France
124	MG	26/2		X	particulier		D	Cette liaison va amener la déliquance de la région parisienne. Hors sujet.
125	MG	26/2		X	particulier	T2	F	favorable au projet
126	MG	26/2	HDF	FRANCOIS	particulier	T8	D	Préférable d'aider des milliers de travailleurs dans de bonne conditions et craint que la ligne nouvelle prenne des créneaux sur les dessertes habituelles
127	MG	26/2	HDF	DEROUF	particulier	T2	F	Soutien à un beau projet qu'il espère voir se réaliser
128	MG	26/2		boris.gognygoubert @free.fr	particulier	T4	F	Développement certain de l'activité économique de la Picardie
129	MG	26/2	HDF	ALLAUME	particulier	T9	F	30% des salariés du Sud de l'Oise travaillent à Paris. Proposer des solutions alternatives est relativement vital.
130	MG	26/2	HDF	mathilde.lefevre@live.fr	particulier	T8	R	favorable au projet, limiter les correspondances et aménager le gare d'Amiens
131	MG	26/2	HDF	FONDER	particulier	T2	F	Favorable au projet
132	MG	26/2	HDF	BURANDT	particulier	T9	F	Favorable au projet
133	MG	26/2	HDF	PALLUEL	particulier	T2	F	La ligne Roissy Picardie est une attente forte
134	MG	26/2	HDF	SAVARD	particulier	T2.5	F	Ne pas oublier la gare de Longueau qui dispose d'un vaste parking gratuit.
135	MG	26/2		X	particulier	T2.1	N	Les villes concernées doivent voir une gare
136	MG	26/2		luclle.xicluna@orange.fr	particulier	T2.1	D	je suis contre le tracé s'il ne s'arrête pas dans les villes par lesquelles ils passent,
137	MG	26/2	HDF	voglimzxi@live.fr	particulier	T4.4	F	ce projet me semble essentiel pour le dévelppement du bassin creillois
138	MG	26/2	HDF	X	particulier	T2	F	Favorable à la mise en place de ce projet
139	MG	26/2	IDF	DORE	particulier	T3.2	D	Contre cette ligne qui passera à quelques mètres de mon domicile affectant le bruit et la sécurité. Non à la ligne Roissy Picardie,
140	MG	26/2	IDF	DUVAL	particulier	T2	D	Opposée à la ligne et demande l'annulation du projet
141	MG	26/2		gui.lioloi@yahoo.fr	particulier	T9	F	A l'heure où nous réfléchissons à diminuer l'empreinte environnementale ce projet me semble essentiel pour désenclaver la région qui a un fort potentiel. Je soutien ce projet.
142	MG	26/2	HDF	CHAPEROT	particulier	T4	N	Il y a dans le bassin creillois de nombreuses personnes à la recherche d'emplois ce qu'il y a sur la zone Roissy-CDG
143	MG	26/2	IDF	BROSSELETTE	particulier	T3.2	D	Je suis totalement contre. Le bruit de l'A1 et de l'aéroport déjà suffisant
144	MG	26/2	IDF	valeriebc@yahoo.com	particulier	T3.2	D	Contre ce projet qui nous apportera des nuisances. Il serait plus rentable de moderniser les lignes RERb et RERd

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
145	MG	26/2	HDF	OUDMINE	particulier	T9	F	Cette liaison est très bonne pour désenclaver Creil et à l'aéroport pour le travail et pour voyager. Alternative au TER Nord et aussi plus simple pour aller à Amiens. Rest à savoir si il y aura des dessertes larges et regulières. Vivement l'ouverture de la ligne.
146	MG	26/2		SEBASTIEN	particulier	T1	F	Je suis favorable mais le projet et dossier ne traitent pas suffisamment des aménagements indispensables en gare TGV CDG d'autant plus que cette gare est bord de la saturation avec 3 grands projets qui desserviront la gare; Roissy-Picardie, CDG Express, ligne 17 GPE. Le développement et l'ménagement de la gare occuperont une place centrale.
147	MG	26/2	HDF	BERLARD	particulier	T2	F	je suis absolument favorable au projet Roissy Picardie qui est essentiel
148	MG	26/2	HDF	MOROSOF	particulier	T9	F	Très bonne initiative pour les isariens et les compiègnois qui se rendent quotidiennement travailler en IDF.
149	MG	26/2		slyfony@yahoo.fr	particulier	T2	F	Une liaison ferroviaire Compiègne Roissy indispensable. Attente interminable de ce projet.
150	MG	26/2		X	particulier	T2	F	Je soutiens sans attendre ce projet qui va faciliter la vie de milliers de Picards.
151	MG	26/2	AUT	ROMET	particulier	T2	F	Je soutiens ce projet qui améliorera la vie des compiègnois
152	MG	26/2		didier.vachere@orange.fr	particulier	T3	F	Ce projet va dans le bon sens en évitant le flux de voitures vers Roissy. Ce projet avance trop lentement. Si l'on souhaite interdire les véhicules thermiques il faut proposer des alternatives et vite.
153	MG	26/2	HDF	SALOMON	particulier	T4.4	F	Cette liaison ferroviaire est indispensable pour les compiègnois et le gens qui travaillent sur Paris. Une énorme chance pour le développement de la ville
154	MG	26/2		X	particulier	T2.1	D	Je suis contre ce tracé si le train ne dessert pas les vlles par lesquelles il passe.
155	MG	26/2		David.lamarre@hotmail.fr	particulier	T2	F	Je soutiens ce projet qui améliorera les déplacements pour Amiens et l'ensemble du tracé.
156	MG	26/2	HDF	christina.cretu@yahoo.fr	particulier	T2	F	Oui au TGV sur Amiens
157	MG	26/2	HDF	Dia Maly	particulier	T2	F	Cette ligne serait un réel plus pour la région
158	PJ	27/2	HDF	ROCHE Christian Amiens (80)	Particulier	T9	F	Le projet va favoriser l'attractivité économique de la Picardie. Meilleure accessibilité des picards aux bassins d'emploi parisiens. Intérêt écologique : Diminution des déplacements en voiture.
159	PJ	27/2	HDF	CHARLES Martine Hondainville (60250)	Particulier	T9	F	Intérêt écologique du projet : Diminution des déplacements en voiture et de l'impact environnemental. Le projet favorisera la qualité de vie : gain de temps, fatigue… Donc meilleure qualité de vie

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
160	PJ	27/2	HDF	TOUITOS Compiègne (60000)	Particulier	T9	F	Avis favorable au projet TGV de Compiègne à Roissy Charles de Gaulle.
161	PJ	27/2		BONTE Jacques	Particulier	T9	F	Intérêt écologique du projet : Réduction des embouteillages à l'entrée de l'A1 Senlis, réduction des effets de CO2. Intérêt pratique pour les voyageurs de Picardie pour rallier la garde TGV de Roissy ou prendre un vol à Roissy CDG.
162	PJ	27/2	HDF	BOURG Claude Monchy-saint-Eloi (60290)	Particulier	T9	F	Souligne l'évidence de ce projet depuis des années et sa nécessité.
163	PJ	27/2	HDF	LEBRUN Serge Gouvieux (60270)	Particulier	T9	F	Projet bénéfqiue pour les habitants de de Gouvieux Chantilly pour l'accès à Roissy direct. Evite un passage en transit vers Gare du Nord Paris.
164	PJ	27/2	HDF	DUBOIS Monchy-saint-Eloi (60290)	Particulier	T9	F	Intérêt du projet de pouvoir se rendre directement à Roissy sans passer par Paris.
165	PJ	27/2		CURCI	Particulier	T9	F	Projet utile et nécessaire pour favoriser les déplacements, relancer la situation professionnelle et créer de nouvelles entreprises.
166	PJ	27/2	HDF	de MONCLIN Arnaud Maire de Courcelles-sous-Thoix (80160)	Politique	T9	F	Projet favorable pour le secteur d'Amiens. Raccordement vital qui représente une juste compensation des pertes subies par Amiens depuis le transfert de ses administrations vers Lille. Rédution des temps de transport.
167	PJ	27/2	HDF	BARRUOL Gildas Cramaille (02130)	Particulier	T9	F	Très favorable au projet nécessaire pour les Hauts-de-France.
168	PJ	27/2	HDF	Anonyme Compiègne (60000)	Particulier	T9	F	Favorable au projet : Fin du passage en transit par Gare Paris Nord. Economie de temps, d'argent. Projet limitant le recours à la voiture, donc écologique.
169	RH	28/2	HDF	Thibault Clerice	Particulier	T9	F	accès à une ligne de train haute vitesse vers le sud via les train Roissy-Marseille via Lyon, sans avoir à traverser Paris. Rdistribution depuis le hub de Lyon vers Montpellier ainsi que des destinations du centre de la France.
170	RH	28/2		nicolecosyns @gmail.com	Particulier		F	Soutiens à la Ligne Compiègne Roissy.
171	RH	28/2	HDF	HAFIDI AMINE	Particulier	T9	F	Cette ligne faciliterait beaucoup la vie de ces personnes. Ainsi que celles partant en vacances.
172	RH	28/2	HDF	jean-jacques.rosenthal75 @orange.fr	Particulier	T9	F	Si la liaison chantilly ,tel que envisagée, avait existé j'aurais économisé beaucoup de temps ,d'argent, d'énervements, et résolu les problèmes de parking à l'aéroport.
173	RH	28/2		HAWKINS	Particulier		F	Favorable.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
174	RH	28/2	IDF	vaudemont@hotmail.fr	Particulier	T3.3	D	la faune de notre region voit son territoire vitale se réduire. La flore est le poumon de la planète et l'écosystème des animaux
174	RH	28/2	IDF	vaudemont@hotmail.fr	Particulier	T3.2		A vémars, nous entendons en bruit de fonds l'autoroute A1 et le tgv et le baltrap. Ce qui me tape sur le système.
175	RH	28/2		stl112@hotmail.com	Particulier		F	Favorable.
176	RH	28/2		Laurent Bommelaer	Particulier	T3	F	Développons ces modes de transports. C'est bon pour notre avenir et notre écologie !
177	RH	28/2	HDF	therese.lnr@sfr.fr	Particulier	T9	F	Depuis le temps que l'on attend cette liaison pour éviter de traverser Paris en métro Rer ou autre afin de rejoindre les gares de Montparnasse ou de Lyon par exemple
178	RH	28/2	HDF	HUET	Particulier	T4.4	F	Projet vecteurs de développement pour la région
179	RH	28/2	HDF	Michel Arnould Maire de Verberie	Politique	T4.4	F	Renforcement de l'attrait économique de territoires situés hors de l'Ile de France. favorisera avec l'implantation d'entreprises hors de l'Ile de France une meilleure répartition des emplois et en conséquence une diminution de la distance domicile-travail et par conséquent un gain en qualité de vie
179	RH	28/2	HDF	Michel Arnould Maire de Verberie	Politique	T9		Nos habitants se déplaceront plus facilement vers la zone de Roissy, lieu de travail pour nombre d'entre eux et bénéficieront des transports de l'aéroport et de la gare TGV. Lˆ aussi se sera pour eux un gain en qualité de vie
180	RH	28/2		x	Particulier	T2	D	aucun interet si le ter ne s'arrete pas a vemars ! Les habitants auraient tous les inconvénients sans aucun avantage
180	RH	28/2		x	Particulier	T9	F	Cela ouvrirait egalement la voie a des emplois difficilement atteignables actuellement.
181	RH	28/2	HDF	Thomas Al Bitar	Particulier	T9	F	C'est une nécessité que le train Ter roissy Picardie s'arrête en gare d Orry la Ville car résidant à Senlis, nous n'avons pas de gare et la plus rapide pour rejoindre Roissy est Orry-la-ville Coye . Elle est également moins chère que la gare de chantilly .
182	RH	28/2		Isabelle Le Port-Alidor	Particulier	T3.2	D	nuisances sonores provoquées par ce projet pour les habitants
182	RH	28/2		Isabelle Le Port-Alidor		T3.3		nuisances sonores provoquées par ce projet pour les animaux des bois
182	RH	28/2		Isabelle Le Port-Alidor		T3.4		La défiguration d'un environnement paisible et boisé
182	RH	28/2		Isabelle Le Port-Alidor		T2		Projet qui ne profite pas aux habitants environnants
183	CA	1/3	AUT	Any Germain	Particulier	T2	F	Favorable sans commentaire
184	CA	1/3	HDF	meta8855@hotmail.com	Particulier	T2.4	F	Attends ce projet avec impatience
185	CA	1/3	HDF	Calderon	Particulier	T2.4	F	Projet qui favorise la mobilité des travailleurs de l'Oise
186	CA	1/3	HDF	Olivier Cattez	Particulier	T4.4	F	Projet fondamental pour améliorer l'attractivité économique du territoire HDF

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
187	CA	1/3	HDF	Briere	Particulier	T2.1	F	Projet très attendu
187	CA	1/3				T3.3		Bonne prise en compte des enjeux environnementaux
187	CA	1/3				T4.4		Facilite l'accès au bassin d'emploi de Roissy CDG
188	CA	1/3	HDF	charlesgruyer@gmail.com	Particulier	T2.1	F	Grande perspective pour HDF ; moins de voitures
188	CA	1/3			Particulier	T4.4		Offre l'accès à des pôles d'emploi
189	CA	1/3	AUT	valerie.daupley@gmail.com	Particulier	T2	F	Très bon projet
190	CA	1/3	HDF	Gilles Bajolet	Particulier	T2.1	R	Projet utile sous réserve que les trains s'arrêtent à Coye-la-Forêt
190	CA	1/3				T2.4		Sous réserve que les bus à Roissy soient plus nombreux
190	CA	1/3				T2.5		idem T2.4
190	CA	1/3				T4.4		Facilite l'accès à la zone d'emplois de Roissy
191	CA	1/3	HDF	Caron	Particulier	T2	F	Favorable a ce projet attendu avec impatience
192	CA	1/3	HDF	X	Particulier	T2	F	Favorable
193	CA	1/3	HDF	Yann Paulmier	Particulier	T2	F	Connexion de l'Oise à Roissy par le train
193	CA	1/3		Yann Paulmier		T4.4		Accès à l'emploi disponible à Roissy
194	CA	1/3	AUT	Camus	Particulier	T2.1	F	Ce projet facilite l'accès à la Picardie
194	CA	1/3		Camus		T2.4		
195	CA	1/3	HDF	Busson	Particulier	T2.4	F	Ce projet favirisera l'utilisation du train
196	CA	1/3	HDF	Emilie Morel	Particulier	T2	F	Favorable au projet
197	CA	1/3	HDF	Famille Driguer	Particulier	T2	F	Je suis pour, que du positif
198	CA	1/3	IDF	Guimaraes	Particulier	T3.2	D	Trop de nuisances (proximités des habitations)
198	CA	1/3		Guimaraes		T4.4		Projet qui n'apporte rien aux riverains
199	CA	1/3	HDF	X	Particulier	T2	F	Favorable
199	CA	1/3		X		T4.4		Attendu par les salariés des HDF qui travaillent à roissy
200	CA	1/3	HDF	Pruvost	Particulier	T2.1	R	Oui au TER si arrêt à Orry-la-Ville
200	CA	1/3		Pruvost		T9		Désenclavement de Creil, Chantilly, Compiègne
201	AG	2/3	HDF	Antoine BERTHIN	Particulier	T2	D	Gare TGV Roissy et RER B déjà saturés ; Si Parkings à Fosses et Chantilly en lien avec LN alors encore plus de voitures au niveau local ; LN trop près Village Vémars et sa crèche donc Bruits ; Déblais : couts évacuation car agriculteurs ont refusé compensation agricole avec déblais Questions au MO : Solutions envisagées si agriculteurs refusent déblais pour création compensation agricole. Coûts? Impact LN sur modernisation RER B et RER D?

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
201	AG	2/3		Antoine BERTHIN		T3		Gare TGV Roissy et RER B déjà saturés ; Si Parkings à Fosses et Chantilly en lien avec LN alors encore plus de voitures au niveau local ; LN trop près Village Vémars et sa crèche donc Bruits ; Déblais : couts évacuation car agriculteurs ont refusé compensation agricole avec déblais Questions au MO : Solutions envisagées si agriculteurs refusent déblais pour création compensation agricole. Coûts? Impact LN sur modernisation RER B et RER D?
201	AG	2/3		Antoine BERTHIN		T4		Gare TGV Roissy et RER B déjà saturés ; Si Parkings à Fosses et Chantilly en lien avec LN alors encore plus de voitures au niveau local ; LN trop près Village Vémars et sa crèche donc Bruits ; Déblais : couts évacuation car agriculteurs ont refusé compensation agricole avec déblais Questions au MO : Solutions envisagées si agriculteurs refusent déblais pour création compensation agricole. Coûts? Impact LN sur modernisation RER B et RER D?
201	AG	2/3		Antoine BERTHIN		T8		Gare TGV Roissy et RER B déjà saturés ; Si Parkings à Fosses et Chantilly en lien avec LN alors encore plus de voitures au niveau local ; LN trop près Village Vémars et sa crèche donc Bruits ; Déblais : couts évacuation car agriculteurs ont refusé compensation agricole avec déblais Questions au MO : Solutions envisagées si agriculteurs refusent déblais pour création compensation agricole. Coûts? Impact LN sur modernisation RER B et RER D?
201	AG	2/3		Antoine BERTHIN		T3.2		Gare TGV Roissy et RER B déjà saturés ; Si Parkings à Fosses et Chantilly en lien avec LN alors encore plus de voitures au niveau local ; LN trop près Village Vémars et sa crèche donc Bruits ; Déblais : couts évacuation car agriculteurs ont refusé compensation agricole avec déblais Questions au MO : Solutions envisagées si agriculteurs refusent déblais pour création compensation agricole. Coûts? Impact LN sur modernisation RER B et RER D?
202	AG	2/3	HDF	MAILLARD	Particulier	T2	F	La LNRP permettra de faire le trajet HDF - Roissy sans passer par Paris et par conséquent de ne plus utiliser la voiture. Depuis Compiègne il y aura les mêmes effets. Projet très attendu par les habitants des HDF.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
202	AG	2/3		MAILLARD		T3		La LNRP permettra de faire le trajet HDF - Roissy sans passer par Paris et par conséquent de ne plus utiliser la voiture. Depuis Compiègne il y aura les mêmes effets. Projet très attendu par les habitants des HDF.
202	AG	2/3		MAILLARD		T9		La LNRP permettra de faire le trajet HDF - Roissy sans passer par Paris et par conséquent de ne plus utiliser la voiture. Depuis Compiègne il y aura les mêmes effets. Projet très attendu par les habitants des HDF.
203	AG	2/3	HDF	FARGES Gilbert	Particulier	T8	R	Souhait que la ligne ROISSY-PICARDIE passe par Compiègne à une fréquence quotidienne compatible avec des activités professionnelles. Un RER Compiègne-Paris Nord serait aussi bienvenu (Hors sujet)
204	AG	2/3	AUT	SCHWARZ	Particulier	T2	D	Remise en question du projet : il ne répond pas à la demande SUD- SUD-EST de la région Hauts-de-France d'être mieux relié à la Grande Vitesse. Repenser le projet en utilisant la LGV Nord laquelle franchit le réseau ferré existant du SUD-SUD EST des Hauts-de-France en plusieurs endroits. la création de gares d'interconnexion ou de raccordements entre la LGV Nord et les lignes classiques existantes permettrait aux usagers entre Creil et Saint-Quentin ou entre LAON et Amiens (voire au delà) d'avoir une connexion avec la LGV Nord et ainsi rejoindre le réseau à Grande Vitesse Français et aussi la zone aéroportuaire. Il serait intéressant dans ce contexte d' électrifier la ligne Amiens - Laon. Question au MO L'accès à la GV , le désenclavement d'une partie des Hts de France notamment ses territoires au Sud-Sud Est ont-ils été étudiés par SNCF >Réseau en utilisant les possibilités d'interconnexion des lignes existantes avec la LGV Nord?

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
204	AG	2/3		SCHWARZ		T9		Remise en question du projet : il ne répond pas à la demande SUD- SUD-EST de la région Hauts-de-France d'être mieux relié à la Grande Vitesse. Repenser le projet en utilisant la LGV Nord laquelle franchit le réseau ferré existant du SUD-SUD EST des Hauts-de-France en plusieurs endroits. la création de gares d'interconnexion ou de raccordements entre la LGV Nord et les lignes classiques existantes permettrait aux usagers entre Creil et Saint-Quentin ou entre LAON et Amiens (voire au delà) d'avoir une connexion avec la LGV Nord et ainsi rejoindre le réseau à Grande Vitesse Français et aussi la zone aéroportuaire. Il serait intéressant dans ce contexte d' électrifier la ligne Amiens - Laon. Question au MO L'accès à la GV , le désenclavement d'une partie des Hts de France notamment ses territoires au Sud-Sud Est ont-ils été étudiés par SNCF >Réseau en utilisant les possibilités d'interconnexion des lignes existantes avec la LGV Nord?
205	AG	2/3		Christian CLAIRE		T4	F	Soutien à la LNRP ; le developpement de la qualité de vie sur le territoire, attractive pour les franciliens et les lilois, passe par l'amélioration, la modernisation des transports.
205	AG	2/3		Christian CLAIRE		T4.4		Soutien à la LNRP ; le developpement de la qualité de vie sur le territoire, attractive pour les franciliens et les lilois, passe par l'amélioration, la modernisation des transports.
206	AG	2/3	HDF	Estelle MILANI	Particulier	T2	D	Contre ce barreau. Dans le Sud de l'Oise, nous n'aurons que les nuisances (pas d'arrêt, bruit, nombreux passages de TGV toute la journée). Le prix d'un tel chantier est élevé. L'aéroport de Roissy est en train de supprimer des emplois, pas d'en créer. Il faut privilégier les TER. Questions au MO Quels seront les trajets actuels impactés ? Les horaires seront-ils adaptés aux travailleurs (souvent en "décalé" à Roissy) ? Des navettes seront-elles prévues à l'arrivée pour aller en dehors de l'aéroport sur la zone d'activité ?

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
206	AG	2/3		Estelle MILANI		T4		Contre ce barreau. Dans le Sud de l'Oise, nous n'aurons que les nuisances (pas d'arrêt, bruit, nombreux passages de TGV toute la journée). Le prix d'un tel chantier est élevé. L'aéroport de Roissy est en train de supprimer des emplois, pas d'en créer. Il faut privilégier les TER. Questions au MO Quels seront les trajets actuels impactés ? Les horaires seront-ils adaptés aux travailleurs (souvent en "décalé" à Roissy) ? Des navettes seront-elles prévues à l'arrivée pour aller en dehors de l'aéroport sur la zone d'activité ?
206	AG	2/3		Estelle MILANI		T8		Contre ce barreau. Dans le Sud de l'Oise, nous n'aurons que les nuisances (pas d'arrêt, bruit, nombreux passages de TGV toute la journée). Le prix d'un tel chantier est élevé. L'aéroport de Roissy est en train de supprimer des emplois, pas d'en créer. Il faut privilégier les TER. Questions au MO Quels seront les trajets actuels impactés ? Les horaires seront-ils adaptés aux travailleurs (souvent en "décalé" à Roissy) ? Des navettes seront-elles prévues à l'arrivée pour aller en dehors de l'aéroport sur
207	AG	2/3	HDF	tassansophie@gmail.com	Particulier	T2	F	Je souhaite que le projet de la ligne Roissy-Picardie soit mis en œuvre
208	MG	3/3	HDF	DUFLOT	particulier	T9	F	Blocage A1, transit par gare du Nord pour aller à Roissy. Le barreau est le solution.Favorable
209	MG	3/3	HDF	olivier.af@wanadoo.fr	particulier	T8	N	Roissy travailleurs en horaires décalés. Prévoir dédderte par bus des sites éloignés de la gare
210	MG	3/3		BONARIA	Particulier	T1	N	Pas d'enquête à Senlis.dont les habitants sont concernés par cette liaison
211	MG	3/3	HDF	EKLER	Particulier	T2	D	Projet qui ne correspond pas aux besoins
211	MG	3/3		EKLER		T2.4	D	Pas assez de gare horaires indaptés
211	MG	3/3		EKLER		T3.2	D	Trop de bruit
212	MG	3/3	IDF	SOUBRANE	Particulier	T8	D	Autre solution pour prendre l'avion via gare du Nord et RER B
212	MG	3/3		SOUBRANE		T3.2	D	Ce projet n'est que nuisances (bruit, consommation de terres, dévaluation immobilière
213	MG	3/3	IDF	AMSALEG	Particulier	T3	D	Pollution sonore, dégradation du paysage, modificatuin du système ecologique, extermination des espèces

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
214	MG	3/3		BAVRE	Particulier	T1	D	SG pour investissement (pièce B pagge 118) émet un avis défavorable et une alerte. Quel avis de la SNCF et de l'Etat ? La justfication ne tient pas compte des habitudes desisagers et du COVID. Trop cher et trop de nuisances
214	MG	3/3		BAVRE		T8	D	Aucune utilité de relier cette ligne au RER à Amiens, Le TGV existe. Passer par la gare du Nord n'est pas un handicap.Gain de temps dérisoires.
215	MG	3/3	HDF	BARTHELEMY	Particulier	T9	F	Extension du barreau cohérente. Pour relier Nord au Sud via TGV sans passer par gare du Nord.
216	MG	3/3	HDF	BECQUET	Particulier	T2	F	100% favorable
217	MG	3/3	HDF	EVANNO	Particulier	T3	F	Réduction du traffic, Impact environnemental positif
217	MG	3/3		EVANNO		T4	F	Impact économique favorable
218	MG	3/3	IDF	DUREL	Particulier	T2.5	D	Problème horaires pas les mêmes salariés et voyageurs. Quelle navettes prévues pour désSsevir les entreprises éloignées de la gare TGV.Pas de prise en compte des voyageurs aériens premiers dehors à 7 heures ?
219	MG	3/3	IDF	PROUTEAU	Particulier	T3	D	Et un peu plus de bêton. Me déplaçant en vélo je suis cernée par les grands axes Quelle place pour les déplacements non polluants et sans impact .environnementale?
220	MG	3/3	IDF	LAINE	Particulier	T2.1	N	Je vis à Coye. Pourquoi notre commune pas citée alors que beaucoup de Coyens travaillent à Roissy.Un arrêt à la gare permettrait de gagner un temps considérable.
221	MG	3/3	HDF	maryse.boyer60 @gmail.com	Particulier	T8	F	Totalement pour ce projet. J'utilisais la voiture et sur l'A1 le trafic était très chargé. Ce projet facilitera les d"ssertes TGV avec correspondance à Roissy. TER permettra un accès direct au pôle de Roissy avec correpondance TGV
222	MG	3/3	HDF	BRUNET	Particulier	T2	F	Pour la liaison ferroviaire Roissy Picardie
223	MG	3/3	HDF	RIOU	Particulier	T2	F	Je suis pour
224	MG	3/3	HDF	SISSI	Particulier	T3	F	Je suis pour la désserte. Réduction du nombre de voiture et des accidents de la route.Mais destruction d'une partie de la nature.
225	PJ	4/3	AUT	BOUILLAUD Marie-laurence Ambarès-et-Lagrave 33440	Particulier	T3	F	Considère qu'au vu des désastres causés par nos modes de déplacement actuels (Sur le plan écologique ?), le transport ferroviaire doit être redéveloppé.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
226	PJ	4/3		X	Particulier	T8	F	Favorable au projet : Va dans le sens du développement durable, moteur pour l'emploi, gains de temps pour les déplacements.
227	PJ	4/3	IDF	X Apremont 60300	Particulier	T1	F	Favorable à cette liaison qui doit dynamiser l'activité et l'emploi. Demande à savoir quand sera connu le planning exact de mise en service ? Est-ce que tout est validé pour commencer les travaux ? Question au MO : SNCF Réseau est-il en mesure de fixer un calendrier d'exécution des travaux, secteur par secteur, et de fixer une date de mise en service ?
228	PJ	4/3	HDF	JARBOUI Sarah La Chapelle-en-Serval 60520	Particulier	T3.2	R	Demande des aménagements en matière d'isolation acoustique pour réduire les émissions sonores, notamment pour certaines habitations de la Chapelle-en-Serval, proches de la voie ferrée.
229	PJ	4/3	HDF	FERRUX Matteo 60	Particulier	T8	F	Favorable au projet. Gain de temps, boost pour l'emploi et de nombreux autres avantages.
230	PJ	4/3	HDF	SAGET Séverine Senlis 60300	Particulier	T2.5	R	Demande qu'un arrêt soit prévu en gare de Orry-la-Ville Coye, le parking d'Orry-la-Ville est co-financé par la mairie. Que va devevir la ligne de bus n°40 ?
231	PJ	4/3	HDF	BULLEN Richard Coye-la-Forêt 60580	Particulier	T8	F	Un lien essentiel pour relier l'aire cantilien à Roissy et ainsi réduire la pollution des nombreux véhicules faisant chaque jour l'aller et retour.
232	PJ	4/3	HDF	SOULIE Jean-Louis Beauvais 60000	Particulier	T8	F	très favorable au projet pour les liaisons avec Lyon, Genève… Il serait souhaitable que ces travaux et aménagements permettent ensuite de rejoindre la gare de Lyon depuis l'Oise et la Somme. Il faudrait éviter l'inconfort des changements à gare du Nord et Châtelet.
233	PJ	4/3		X	Particulier	T3.3	F	Favorable au projet. Réduira la pollution et les nuisances sonores autour de l'autoroute A1. La construction d'une voie nouvelle sur une portion de 6,5 km ne devrait pas avoir beaucoup d'incidence sur les animaux sauvages..Des passerelles étant prévues pour leur circulation.
234	PJ	4/3		X	Particulier	T2.3	F	Favorable au projet. A-t-on pris en compte la création d'une liaison ferroviaire rapide entre l'aéroport de Beauvais-Paris et celui de Roissy ?

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
235	RH	5/3	HDF	domisup5@gmail.com	Particulier	T9	F	ce projet permet de désenclaver Compiègne et aux habitants de rejoindre facilement l'aéroport de Roissy et sa gare TGV sans passer par Paris ou sans prendre l'automobile.
236	RH	5/3	HDF	Monique.fleurette @9online.fr	Particulier	T8	R	Pourquoi n y a t il pas un arrêt tgv dans cette gare où on peut se garer facilement ? Je trouve cela injuste et même incohérent !!!!!! Merci de penser aux senlisiens
237	RH	5/3	HDF	Boon59000@hotmail.fr	Particulier	T3	F	La liaison Roissy Picardie en train est une solution écologique pour désengorger l'A1
237	RH	5/3		Boon59000@hotmail.fr		T9		La connexion à la gare tgv Roissy charles de Gaulle qui permet de desservir toutes ces destinations sans devoir passer par Paris.
238	RH	5/3	IDF	M. Cavard	Particulier	T9	F	Cette liaison ferroviaire est capitale pour permettre aux habitants de l'Oise de gagner rapuidement l'aéroport de Roissy et cela interconnectera beaucoup plus le Val d'Oise au reste des Hauts-de-France en lilmitant l'artificilisation et les nuisances sonores
239	RH	5/3	HDF	M. Bernard Fleurette	Politique	T8	R	conseiller municipal à Senlis, ne comprend pas l'absence de gare à Coye la Foret qui concerne un flux de passager important . Demande à ce que soit prévu un arrêt
240	RH	5/3		dominique.joret@orange.fr	Particulier	T9	F	accès direct aux lignes grande vitesse de la gare SNCF de Roissy-Charles de Gaulle, sans devoir passer par les gares parisiennes, ou par voie routière
241	RH	5/3	HDF	Rolland (Coye)	Particulier	T9	F	Cette ligne est indispensable pour rejoindre RCG sans passer par la Gare du Nord et faire le double de km et de temps pour effectuer le parcours pour aller travailler.
242	RH	5/3	HDF	Rolland.stable @orange.fr	Particulier	T8	R	Il est indispensable qu un arrêt existe à Coyelaforet quand on voit le nombre de passagers qui utilisent la gare de Coyelaforet Même intervenant que 241
243	RH	5/3	IDF	lef.david@gmail.com	Particulier	T3	D	Tout cet argent pour gagner 10mins une honte laisser la nature et nos maisons tranquille avec ses nuisances
244	RH	5/3		X	Particulier		F	
245	RH	5/3		X	Particulier		F	idem 244?
246	RH	5/3	HDF	M. Bertrand (maire Armancourt)	Politique	T4	F	Projet structurant favorable au développement économique de l'Oise et du Compiègnois
246	RH	5/3				T3		déplacements plus respectueux de l'environnement
247	RH	5/3	HDF	X	Particulier	T9	F	excellent projet pour un département aussi dynamique qui ne posède aucun moyen d'accès autre que la voiture aux deux aéroports qui sont pourtant très proches.(Beauvais et Roissy) RERD + jusqu'à Compiègne
248	RH	5/3	HDF	X	Particulier	T8	F	Il faut plus d'accès de nuits, plus de liaison Roissy-Compiègne (bus aussi) et le RER D jusqu'à Compiègne
249	RH	5/3		tarbrek@laposte.net	Particulier	T9	F	Quant on voit le bazar pour déposer/récupérer quelqu'un à la gare TGV de CDG … Je rêve de pouvoir y aller en train

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
250	RH	5/3	HDF	Benoit Lesiak	Particulier	T4	F	Ces 6 km de voie sont investissement d'avenir. Roissy est une plateforme multimodale bien plus intéressante en terme de voyages nationaux et internationaux que la gare du nord. Ce projet participe au développement économique
251	RH	5/3		seb_pge@yahoo.fr	Particulier	T9	F	ce nouveau tronçon permet d'améliorer le maillage ferroviaire entre la Picardie et la zone aéroportuaire de Roissy, offrant ainsi de nouvelles alternatives au trafic routier.
251	RH	5/3				T3.3		Important de réduire au maximum les impacts sur l'environnement et la biodiversité en maintenant les corridors écologiques et la mise en place de compensations écologiques de grande qualité
251	RH	5/3				T3.6		Créer des mares des deux côtés de l'écopont (parfois même au centre du tablier). Les mares permettent non seulement de créer des lieux propices à la biodiversité mais permettent également d'attirer et de canaliser la faune vers le lieu de passage que constitue l'écopont. Renaturater les berges des cours d'eau traversant le site qui, même si leurs écoulements sont intermittents, bénéficieraient fortement à retrouver des berges naturelles en remplacement du fond bétonné actuel (action bénéfique à la biodiversité et à l'infiltration des eaux pluviales, réduisant ainsi les risques d'inondation). Questions à poser au MO
252	CA	6/3	IDF	Marine Meunier	Particulier	T2.1	D	habite Marly, ville calme. Ne veut pas de la LNRP dans le secteur
252				Marine Meunier		T3.3	D	Le projet va abimer la faune et la flore
252				Marine Meunier		T4.4	D	Le trafic sur Roissy est ralenti et beaucoup d'emplois y sont en péril. Pourquoi cer projet ?
253	CA	6/3	HDF	X	Particulier	T2.4	R	Favorable au projet sauf qu'une ligne de bus relaint Chantilly à Roissy serait moins onéreuse
252						T4.3	R	Ligne moins rentable qu'une ligne de bus
254	CA	6/3	HDF	J. Werlé	Particulier	T2.1	F	Les solutions acteulles de transport en commun sont compliquées.
254						T2.4	F	Réduction des temps de transport et de la pollution (embouteillages)
255	CA	6/3	HDF	Yves Le Norcy	Particulier	T2.1	F	Essentielle pour le développement du sud de l'Oise
255						T2.4	F	Plus de facilité pour joindre et Roissy et ses inter-connexions
256	CA	6/3	HDF	Hasan Albayrak	Particulier	T2.1	F	Travaillant à Roissy, ce projet me facilitera la vie
256						T2.4	F	
257	CA	6/3	HDF	F. Woerth	Particulier	T4.4	F	Rapprochement des départements du nord du centre économique de Rpoissy
257						T9	F	Développement économique et humain des territoires hors Paris et sa région
258	CA	6/3		X	Particulier	T4.4	F	Permettra à des chômeurs de trouver du travail

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
259	CA	6/3	IDF	Simon Fongond	Particulier	T2	D	On ne tient pas compte de l'avis des riverains de la future ligne LNRP et des nuisances qu'elle créera
259	CA	6/3				T2.3	D	Ce projet entrainera des retards dans la modernisation du RER D. Les usagers continueront à souffrir, au quotidien.
259	CA	6/3				T3.2	D	idem
259	CA	6/3				T4.6	D	Consommation de 40 ha de terres agricoles
260	CA	6/3		X	Particulier	T2.1	R	Favorable au projet mais le désenclavement entrainera des perturbations dans la vie des villes desservies.
261	CA	6/3		X	Particulier	T2.1	R	Projet bénéfique si et seulement si la gestion du trafic vers Paris est améliorée et ne se retrouve pas plus encombrée
261	CA	6/3				T2.4	R	Projet bénéfique aux habitants de l'Oise
261	CA	6/3				T2.5	R	
262	CA	6/3		Maude Silberberg	Particulier	T2.1	R	Demande un arrêt des TER à Orry la Ville
262	CA	6/3				T2.4	R	Il faut tenir compte des habitants de Senlis qui prennent le train à Orry la Ville
263	CA	6/3		Escatella	Particulier	T2.1	F	Accès direct à Roissy évitera de prendre sa voiture (moins de pollution, moins d'embouteillage)
263	CA	6/3				T2.4	F	Aujourd'hui il est impossible de se rendre à Roissy sans passer par la gare du Nord et le RER B
264	CA	6/3	HDF	F. Paoli	Particulier	T2.1	R	La LNRP oublie totalement Orry la Ville et Coye. Orry deviendra une gare secondaire avec moins de trains, moins de fréquentation. Questions à poser au MO
264	CA	6/3				T2.4	R	Pas de changement donc pour les gens qui prendront le train à Orry et Coye
265	CA	6/3		Dylan	Particulier	T3.3	D	Projet inutile qui va dénaturer et polluer l'environnement
266	AG	7/3	HDF	LEFEBVRE	Particulier	T2	F	Le gouvernement actuel veut limiter les liaisons aériennes nationales. Cette liaison va permettre de y répondre en reliant chantilly à Lyon en 2h10
267	AG	7/3	HDF	Stephane LUBIN	Particulier	T2	F	Habitant en périphérie de Creil et travaillant à parc des expositions villepinte. trajet 40 minutes en voiture ; 1h30 avec car Creil Roissy + rer + marche Une liaison rapide Creil Roissy est la seule solution pour ne plus prendre son véhicule. 100% pour la création de cette liaison.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
267	AG	7/3		Stephane LUBIN	Particulier	T9		Habitant en périphérie de Creil et travaillant à parc des expositions villepinte. trajet 40 minutes en voiture ; 1h30 avec car Creil Roissy + rer + marche Une liaison rapide Creil Roissy est la seule solution pour ne plus prendre son véhicule. 100% pour la création de cette liaison.
268	AG	7/3	HDF	fanny.moulin @hotmail.fr	Particulier	T8	R	Pour faciliter les transports des Senlisiens et éviter de prendre la voiture il faut prévoir un arrêt du Roissy-Picardie à Orry-la-Ville
269	AG	7/3		angeline.nocq @orange.fr	Particulier	T1	D	Enquête aurait du concerner l'ensemble des communes de la ligne PARIS-Amiens ; Aménagements prévus contre les nuisances sonores? Dédommagements pour les maisons en bord de ligne ? Projet pas opportun à cause du Covid; ne veut pas ce projet
269	AG	7/3		angeline.nocq @orange.fr		T3		Enquête aurait du concerner l'ensemble des communes de la ligne PARIS-Amiens ; Aménagements prévus contre les nuisances sonores? Dédommagements pour les maisons en bord de ligne ? Projet pas opportun à cause du Covid; ne veut pas ce projet
269	AG	7/3		angeline.nocq @orange.fr		T3.2		Enquête aurait du concerner l'ensemble des communes de la ligne PARIS-Amiens ; Aménagements prévus contre les nuisances sonores? Dédommagements pour les maisons en bord de ligne ? Projet pas opportun à cause du Covid; ne veut pas ce projet
269	AG	7/3		angeline.nocq @orange.fr		T4		Enquête aurait du concerner l'ensemble des communes de la ligne PARIS-Amiens ; Aménagements prévus contre les nuisances sonores? Dédommagements pour les maisons en bord de ligne ? Projet pas opportun à cause du Covid; ne veut pas ce projet
269	AG	7/3		angeline.nocq @orange.fr		T4.5		Enquête aurait du concerner l'ensemble des communes de la ligne PARIS-Amiens ; Aménagements prévus contre les nuisances sonores? Dédommagements pour les maisons en bord de ligne ? Projet pas opportun à cause du Covid; ne veut pas ce projet
270	AG	7/3		angeline.nocq @orange.fr				Appel à se mobiliser contre le projet ; complement de 269 ; même intervenant, mêmes thèmes
271	AG	7/3	IDF	elargouet@yahoo.fr	Particulier	T3	D	Pour Vémars : que des nuisances, aucun bénéfice (pas d'arrêt) ; projet inopportun dans le contexte économique actuel.
271	AG	7/3		elargouet@yahoo.fr		T3.2		Pour Vémars : que des nuisances, aucun bénéfice (pas d'arrêt) ; projet inopportun dans le contexte économique actuel.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
271	AG	7/3		elargouet@yahoo.fr		T4		Pour Vémars : que des nuisances, aucun bénéfice (pas d'arrêt) ; projet inopportun dans le contexte économique actuel.
271	AG	7/3		elargouet@yahoo.fr		T4.3		Pour Vémars : que des nuisances, aucun bénéfice (pas d'arrêt) ; projet inopportun dans le contexte économique actuel.
272	AG	7/3	HDF	Caroline CORMERAIS	Particulier		F	ROISSY PICARDIE !!! OK 100% et NON "ROISSY HAUT DE FRANCE"
273	AG	7/3		Claudie.hecquet @neuf.fr	Particulier	T2	F	Avec la ligne Creil Roissy on n'est plus obligé de passer par Paris pour aller à Marseille ; soutient ce projet
274	AG	7/3		wneiluj@zaclys.net	Particulier	T8	F	Projet très utile pour faciliter les déplacements quotidiens vers Roissy depuis Amiens et l'Oise, et donner accès par TGV aux grandes villes de province à partir d'Amiens ou de Creil.
274	AG	7/3		wneiluj@zaclys.net	Particulier	T9		Projet très utile pour faciliter les déplacements quotidiens vers Roissy depuis Amiens et l'Oise, et donner accès par TGV aux grandes villes de province à partir d'Amiens ou de Creil.
275	AG	7/3	HDF	fahdila.tebbi @wanadoo.fr	Particulier	T8	R	Eviter que les habitants de Senlis et des environs soient obligés de prendre la voiture pour se rendre à Roissy si la liaison bus existante Creil-Senlis-Roissy disparaissait avec l'exploitation LNRP: néfaste du pt de vue écologique. La solution : ouvrir une desserte LNRP en gare d'Orry-la-Ville
275	AG	7/3	HDF	fahdila.tebbi @wanadoo.fr		T9		Eviter que les habitants de Senlis et des environs soient obligés de prendre la voiture pour se rendre à Roissy si la liaison bus existante Creil-Senlis-Roissy disparaissait avec l'exploitation LNRP: néfaste du pt de vue écologique. La solution : ouvrir une desserte LNRP en gare d'Orry-la-Ville
276	MG	8/3	HDF		Particulier	T4	F	Très favorable à la création de cette ligne qui va dynamiser le tourisme et accueillir de nouvelles personnes
277	MG	8/3	HDF	JUSTIN	Particulier	T4	F	Un énorme plus pour notre qualité de vie et le tourisme local
278	MG	8/3	HDF	BOSSOREILLE	Particulier	T4.4	F	Essentiel pour le développement harmonieux (emploi, habitation) de la région
278	MG	8/3	HDF	BOSSOREILLE	Particulier	T3	F	Ce projet s'inscrit parfaitement dans la réduction du CO^2
279	MG	8/3	HDF	MICHEL	Particulier	T3.2	N	Dommage qu'il n'y ait pas dispositif anti-bruit à Coye la Forêt
279	MG	8/3	HDF	MICHEL	Particulier	T2	N	Dommage qu'il n'y ait pas d'arrêt du TGV à Coye /Orry
280	MG	8/3	HDF		Particulier	T3	R	Un monde écologique ne peut conduire qu'à la baisse de la circulation. Prendre en compte les horaires décalés
280	MG	8/3	HDF		Particulier	T3.1	R	Avoir en une seule fois toute la gène du chantier. Non aux deux phases.
281	MG	8/3	HDF	DIDIER	Particulier	T8	F	UN plus pour la mobilité de chacun. Roissy sans passer par Paris

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
282	MG	8/3	HDF	ADP	socio-éco	T2.4	R	Pièce jointe / S'inscrire dans un double cadre: vision partagée d'évolution de la gare CDG2 entre ADP et la SNCF ainsi qu'une vision partagée pour les besoins e transports vers la plateforme aéroportuaire avec les du bassin d'emploi élargi. UN groupe de travail parait opportun.
283	MG	8/3	HDF	BELINGARD	Particulier	T9	F	Bassin creillois demande avec force cette jonction; Indispensable vers le pôle d'emplois de Roissy, pour l'attractivité économique, pour les impacts écologiques,
283	MG	8/3		BELINGARD		T8	F	Etre exigeant sur les fréquences, l'ampitude et les tarifs pour répondre aux contraintes des horaires décalés
284	MG	8/3	HDF	phizzaro @yahoo.com	Particulier	T4.4	F	J'approuve ce projet pour des raisons socio-économiques
285	MG	8/3	HDF	MUIR	Particulier	T4	F	Nouvelles opportunités professionneles et augmentation de la valeur des biens
286	MG	8/3	HDF	BEN HASSINE	Particulier	T2	F	OUI pour la nouvelle ligne Roissy Picardie
287	MG	8/3	HDF	GREHAN	Particulier	T4.4	F	Très bonne initiative pour le développement économique de Compiène et environs
288	MG	8/3		MOIZARD		T4	F	Cette liaison est pertinente compte-tenu du basin d'emploi de Roissy et des possibilités de déssertes vers la plateforme aérienne.. Meiilleure mobilité propice au développement économique et au tourisme.
288	MG	8/3		MOIZARD		T3	F	Déplacement grâce au rail moins coûteux et moins polluant. Un agrément devie indéniable.
289	MG	8/3	HDF			T2	F	Très bonne idée pour le région que du positif
290	MG	8/3	HDF		Particulier	T2.4	F	Sauver la Picardie par une desserte vers Roissy. Ne doit pas masquer l'état lamentable de la déssertz vers Gare du Nord
291	MG	8/3	HDF	CHAVANE	Particulier	T8	F	Arrêt en gare de Chantilly et/ou Coye me semble indispensable,Très nombreux à travailler sur Roissy.Entre 1h30 de bouchon et 20/25 mn de train la question ne se pose pas.
292	MG	8/3	HDF	DUSSART	Particulier	T9	F	Bienfait pour la Région. Relation avec la province en TGV sans changer de gare. Ce trajet est attendu depuis très longtemps. Trajet vers Roissy divisé par 4 ou 5
293	MG	8/3	HDF	Julien_moreno @yahoo.fr	Particulier	T3	F	Très utile et désengorge les routes
294	PJ	9/3	HDF	VILLEMON Nora Gouvieux 60270	Particulier	T8	F	Une aide pour les transports au quotidien et les vacanciers. L'occasion d'abandonner la voiture pour lui préférer le train.
295	PJ	9/3	HDF	CANNOIS François Chantilly 60500	Particulier	T9	F	Favorable. Grande opportunité pour la région, du point de vue de l'emploi, du tourisme et de la liaison aux transports et internationaux (TGV, avions..).

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
296	PJ	9/3	IDF	LAFRAGETTE Vémars 95470	Particulier	T3.2	D	Habitants de Vémars et opposés au projet. Le projet va défigurer le territoire et l''environnement. Avec l'urbanisation en développement, il y a déjà plus de nuisances sonores (Trains, avions…) . Gardons le calme de nos campagnes et des villages.
297	PJ	9/3	HDF	GOY Benjamin Gouvieux 60270	Particulier	T8	F	Projet indispensa ble pour le sud Oise.
298	PJ	9/3	HDF	MONDON Régine Lamorlaye 60260	Particulier	T8	F	Favorable à la liaison qui permettra aux usagers de la région qui travaillenbt à Roissy de bénéficier d'un gain de temps et de fatigue. Projet écologique qui va réduire l'usage de la voiture et libérer les routes.
299	PJ	9/3	HDF	MERLIN Chantilly 60500	Particulier	T8	F	Favorable au projet car rejoindre Roissy depuis Chantilly est aujourd'hui très compliqué. Souhaite à aboutissement rapide.
300	PJ	9/3		ARAUJO-LAFITTE Anthony	Particulier	T8	F	Résident de la commune de Gouvieux, usager du TER à Chantilly. Soutiens le projet pour un accès plus rapide en TER (15 mn) à CDG avec un arrêt à Chantilly. Une gare TGV à Creil est une véritable opportinité.
301	PJ	9/3		MABILLE B.	Particulier	T2.4	R	Projet utile mais qui soulève deux questions : 1) Est-il possible de raccorder la LN aux voies du RER afin de créer une nouvelle branche du RERd ou du RERb avec un terminus Survilliers / orry-la-Ville / Creil ? 2) Cette LN va transformer la section Creil Bif de Laversine à Chantilly en goulet d'étranglement. Il conviendrait de modéliser le cadencement des trains pour connaître la capacité réelle et le débit de train de ligne. Autres remarques : Un incident en exploitation sur cette section entrainerait des rétentions à Goussainville, Orry, Chantilly si l'incident est minime, et plus loin en IDF (.../...) si l'incident est majeur. Question : Peut-on construire une 3ème voie sur cette portion et à quel coût, notamment pour les ouvrages de franchissement de l'Oise et de la Nonette ?
302	PJ	9/3	HDF	X Cires-les-Mello	Particulier	T8	R	Extrait de la contribution : Favorable au projet, mais constate le délaissement des gares de secteur comme la ligne Beauvais / Creil. Propose une ligne Beauvais / Paris avec arrêt à Creil. Note du CE : Propositions détaillées dans la contribution.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
303	PJ	9/1	IDF	MAILLOT Stéphane Moussy-le-Neuf 77230	Particulier	T4.2	R	Le projet est bénéfique pour les Hauts-de-France, mlais trop d'incertitudes subsistent : - Le financement n'est pas assuré. - Les réserves émises par le contrôleur financier sont-elles levées ? - Agriculteurs en attente de réponses ? - Pourquoi 2 AR en TGV depuis Amiens ? la définition des déssertes est floue... Emet un avis favorable mais assorti de fortes réserves. Attend des réponses de la commission d'enquête.
304	PJ	9/3		DEBUTLER Mathilde	Particulier		F	Se déclare pour le projet de LN Roissy-Picardie.
305	PJ	9/3	HDF	TRANNOIS Nointel 60840	Particulier	T9	F	Favorable au projet afin que la commune de Clermont de l'Oise ait un arrêt du TGV. Cette liaison permettra aux professionnels et étudiants du secteur qui travaillent sur Roissy ou sur Amiens de relier rapidement ces territoires… Une chance pour le territoire !
306	RH	10/3	HDF	Le Floch	Particulier	T3	F	Je suis favorable a cet amenagement utile et respectueux de l'environnement
307	RH	10/3		pubgr88@gmail.com	Particulier		F	Ce projet est une évidence. Il est nécessaire et utile.
308	RH	10/3	HDF	Mohamed Bouzidi	Particulier	T9	F	accès direct vers Roissy, le trajet plus rapide entre Chantilly et CDG.
308	RH	10/3		Mohamed Bouzidi	Particulier	T4		créra un bassin d'emploi potentiel pour la région
309	RH	10/3		Marieacao@yahoo.fr	Particulier	T9	F	transport public qui permettra de relier simplement et rapidement Amiens à Roissy. Cela va grandement faciliter la vie des gens qui voyagent.
310	RH	10/3	HDF	oxane56@gmail.com	Particulier	T4	F	projet qui permettra de développer le bassin d emploi et le tourisme.
311	RH	10/3	HDF	Briere Christine	Particulier	T9	F	projet qui simplifie les déplacements de ceux qui travaillent sur l'aéroport et veullent prendre l'avion
312	RH	10/3	HDF	marie.porcher@gmail.com	Particulier	T4	F	facteur de dynamisation indéniable pour notre territoire
312	RH	10/3	HDF	marie.porcher@gmail.com	Particulier	T3		Le trajet ferroviaire pour relier Compiègne à Roissy est aujourd'hui d'une telle longueur et complexité que les pendulaires lui préfèrent la voiture. Il s'agira donc d'un grand pas pour l'environnement.
313	RH	10/3	HDF	Serge Malinet	Particulier		F	Chantilly Roissy. Nous attendons cela avec impatience
314	RH	10/3		Michele Fusee	Particulier			Où trouver le dossier de consultation? Note : Demande d'informations--> renvoi de l'adresse du site par mail
315	RH	10/3	HDF	Ambre Jarnet	Particulier	T9	F	Ce projet est un gain de temps et d'argent pour les personnes qui travaillent sur la plateforme aéroportuaire
316	RH	10/3	HDF	Yann Terreau	Particulier	T9	F	Avec cette ligne je changerai de moyen de transport pour venir travailler à l'aéroport
316	RH	10/3	HDF	Yann Terreau	Particulier	T4		Bénéfique pour le tourisme
317	RH	10/3	HDF	Jessica Tesch	Particulier	T9	F	je suis de Chantilly et pour aller à Roissy je dois passer par paris , cest très long !
318	RH	10/3		X	Particulier		F	je dis oui

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
319	RH	10/3	HDF	Juliette Dardenne	Particulier	T3	F	ce projet est indispensable pour une bonne transition écologique
319	RH	10/3		Juliette Dardenne		T4		donnera une réelle attractivité àla région qui est si belle
320	RH	10/3	HDF	Greg Dausse	Particulier	T4	F	ce projet contribut grandement au developpement de notre belle région
321	RH	10/3	HDF	Matthieu Brianceau	Particulier	T3	F	projet est indispensable pour une bonne transition écologique et limiter la pollution liée aux déplacements
321	RH	10/3		Matthieu Brianceau		T4		donne une réelle attractivité à la région qui est si belle
321	RH	10/3		Matthieu Brianceau		T9		accès rapide aux réseaux de transports
322	RH	10/3	HDF	Stellio Casas	Particulier	T9	F	cette future liaison qui va désenclaver l'oise et faciliter les trajets vers l'aeroport
322	RH	10/3		Stellio Casas		T4		ouvre de nouveaux débouchés professionnels à tous
323	RH	10/3	HDF	Macedo Da Silva	Particulier	T9	F	Je n'auri plus besoin de prendre ma voiture pour venir travailler sur la zobe aéroportuaire
324	RH	10/3	HDF	Aurélien Leloutre	Particulier	T4	F	permettra un plus grand dynamisme du sud Oise
324	RH	10/3		Aurélien Leloutre		T9		simplifira la vie de nombreux travailleurs de Roissy logeant dans le secteur.
325	RH	10/3	HDF	Ballot	Particulier		F	Je dis OUI à la ligne Roissy-Picardie
326	RH	10/3	HDF	Kontomichos	Particulier	T9	F	Mon mari et moi travaillons à Roissy et souhaitons ne plus prendre la voiture
327	RH	10/3	HDF	Pocquet	Particulier	T4	F	Nous soutenons ce projet qui donnera un second souffle à l'agglomération creilloise
328	RH	10/3	HDF	Catherine Dourlen	Particulier	T9	F	ce projet qui désenclavera Amiens et facilitera la mobilité de beaucoup de personnes, travailleurs et voyageurs occasionnels
328	RH	10/3		Catherine Dourlen		T3		réseaux de transport performants et ecologiques
328	RH	10/3		Catherine Dourlen		T4		Ce projet confortera l'attractivité économique de notre territoire
329	RH	10/3	HDF	Bertrand Stouff	Particulier	T9	F	Nous attendons cette liaison depuis des années! ce projet devrait permettrait de fluidifier les flux entre le nord de la France et l'aéroport et également réduire le nombre de véhicules sur l'axe Chantilly-Roissy et la A1.
330	RH	10/3	IDF	Floria Fevres	Particulier	T3.4	D	ce projet viendra détruire les paysages de Villeron et de Vémars et impactera la qualité de vie
330	RH	10/3		Floria Fevres		T2.2		le tracé Sud permettait des arrêts supplémentaires dans les gares du Val d'Oise. La ligne D est saturée, cela aurait permis de la désengorger en épargnant les nuisances aux villages autours.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
331	RH	10/3		X		T4.4	F	beaucoup de personnes travaillant à CDG, et qui non pas de gros salaires pourrons enfin trouver à ce loger, avec des loyers et des accès à la propriété imposibles en banlieue parisienne Une augmentation de l'immobilier sembleplus probable La région SUD-OISE se prépare déjà à l'afflux d'une nouvelle population. Point négatif, davantagede problèmes d'insécurité et de tranquillité
332	RH	10/3		gerard.plt78@free.fr	Particulier	T9	F	projet très important pour le désenclavement d'Amiens et de la Picardie.
333	RH	10/3	HDF	Philippe Pentanos	Particulier	T2	D	Rénover et améliorer les TER est plus urgent. Les Creillois seront très ravis de ce choix politique et économique.
334	RH	10/3		Patrick Da Silva	Particulier	T1		Les documents téléchargeables sur le site internet de la préfecture du Val d'Oise sont trop compressés rendant la lecture de certains graphiques et cartographies quasi impossible.Il serait souhaitable que toutes les pièces du dossier soient lisibles voir imprimables
335	RH	10/3		X	Particulier	T8	F	Les trains direct Orry-la- ville <==> Paris-nord seront-ils modifiés Survillers-Fosses <==> Paris-nord. Quelles conséquences sur le temps de parcours ? Le nombre de ces trains sera-t-il modifié ?
336	RH	10/3	HDF	Djamila Guegous	Particulier	T9	F	Il est honteux pour la ville d'Amiens, capitale picarde, de ne pas être desservie par le TGV.
337	CA	11/3	HDF	Avanet	Particulier	T2.1	F	Liaison très attendue dans l'Oise (compiègne)
337						T4.3	F	Impact important sur les prix de transport pour les usagers - trafic augmentation - bénéfice
337						T4.4	F	favorise la circulation des travailleurs, valorisation de l'immobilier dans les villes avec gares
338	CA	11/3	HDF	Flint Immobilier Gouvieux	Socio-éco	T4.4	F	Impact important sur l'activité éconmique du secteur (immobilier)
339	CA	11/3	HDF	JM Laborde	Particulier	T2	F	"A fond derrière ce projet"
340	CA	11/3		Gautier	Particulier	T2	F	Favorable au projet
340						T4.4	F	Excellente chose pour le tourisme et l'emploi
341	CA	11/3	HDF	Guy Poilbois	Particulier	T9	F	Aubaine pour la région Picardie, désengorgement du trafic ferroviaire et routier entre les Hauts de France et l'Ile de France. Connexion air/fer
342	CA	11/3	HDF	Samuel Trouillefou	Particulier	T3.2	N	Habite à proximité du viaduc ferroviaire de Chantilly ; se plaint déjà du bruit.
342						T4.4	N	Cette ligne va-t-elle contribué à dévaluer son bien ? Sera-t-il dédommagé ?
342						T4.5	N	idem
343	CA	11/3		X	Particulier	T4.2	D	Il faut en priorité améliorer le fonctionnement et le confort des lignes existantes.
343						T4.4	D	Ce projet est à contre temps et inutile.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
344	CA	11/3	HDF	Andy Pinto	Particulier	T2.4	F	Intéressant pour les trajets directs sur Paris depuis Amiens.
345	CA	11/3	IDF	Yazid Belkhelfa	Particulier	T2.4	D	Cette ligne n'apporte aucune amélioration aux personnes vivant dans le secteur de Villeron/Vémars.
345						T3.2	D	Les directives européennes, de l'OMS et la loi 2018-515 (art 36) sont-elles respectées pour ce qui concerne le bruit ? Question à poser au M.O qui fait référence à une loi plus récente (LOM du 24/12/2019) - pièce F V3 page 94
345						T3.3	D	Le projet décapitera une forêt.
345						T4.5	D	L'impact sur l'immobilier du secteur sera un désastre
346	CA	11/3		X	Particulier	T2.4	F	Gain de temps pour les amiénois
347	CA	11/3	IDF	Cathy Cauchie	Politique	T3.2	D	Augmentation des nuisances et de la polliution déjà subie avec l'autouroute
347						T4.5	D	Ce peojet entrainera une sous évaluation de l'immobilier
348	CA	11/3	HDF	JP Dolleans	Particulier	T2.1		Facilite l'accès à Roissy CDG en évitant de passer par Paris
						T2.4		Désengorgement de la gare Paris Nord
349	CA	11/3		X	Particulier	T2.3	R	Le projet pose de nombreuses questions comme quel sera l'impact sur l'accès à la gare de Chantilly déjà problématique
349						T2.4	R	Ce projet n'entre-t-il pas en collision avec les travaux prévus gare du Nord et ceux du grand Paris ? Questions à poser au M.O
349						T2.5	R	L'amélioration attendue risque de ne pas être au rendez-vous quend on connaît la médiocrité de la SNCF et sa gestion catastrophique des lignes et infrastructures existantes
350	CA	11/3	HDF	Chaville	Particulier	T2.1	F	Opportunité pour la ville de Creil
351	CA	11/3	HDF	Pascal Delattre	Particulier	T2.4	R	Bonne nouvelle pour le sud de l'Oise ; pas sur que ca le soit pour Amiens car il va falloir créer des sillons pour les TER au détriment de l'existant
351						T2.5	R	Ce sera certainement plus rapide d'utiliser la gare au milieu des champs de betteraves pour venir à Paris.
352	CA	11/3	HDF	Ibougarine Mougammadou	Particulier	T2	F	Soutient le projet
353	CA	11/3	HDF	Vanza Lutonda	Particulier	T2	F	Soutien total au projet

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
354	CA	11/3		Chadjloum				contribution rédigée en anglais Note : Que décide la commission pour le traitement de cette contribution ?
355	AG	12/3	HDF	Françoise GAY	Particulier	T2	F	Très favorable à la liaison ferroviaire Picardie-Roissy
356	AG	12/3	HDF	Emilie THENARD	Particulier	T3.2	R	Refuser toutes les nuisances sonores pour les riverains de la borne blanche à orry la ville : Connaître les passages - vitesse - fréquences -
357	AG	12/3	HDF	m.rg.x@hotmail.fr	Particulier	T4.4	D	Pas favorable du tout. Cette liaison va permettre aux habitants de Picardie d'accéder à des emplois du bassin de Roissy alors que les propres habitants de Roissy Pays de France n'ont pas de moyen de transport pour y accéder, ils sont obligés de passer par Paris. La situation de chômage est suffisamment préoccupante sur ce territoire pour que l'on vienne y ajouter un accès direct pour d'autres travailleurs
358	AG	12/3	HDF	m.alim@hotmail.fr	Particulier	T4.4	F	La connexion de Creil à Roissy plusieurs intérêts : stimuler l'emploi en favorisant l'intégration de la population Creilloise dans le bassin d'emploi de l'aéroport CDG. dynamiser l'économie locale, favoriser la mixité sociale, augmenter la valeur foncière du bassin creillois
359	AG	12/3	HDF	Guy MAILLARD	Particulier	T2	F	je soutiens le projet roissy-picardie!
360	AG	12/3	HDF	Virginie CAUET	Particulier	T9	F	L'arrivée du TGV à Amiens, on l'attend depuis vraiment longtemps. Je voyage souvent pour mon travail et le fait de ne pas avoir le TGV est quand même bien embêtant. Il est vraiment nécessaire que ce soit mis en place le plus rapidement possible. Il y a demoins en moins d'arrêts à la gare TGV Haute Picardie et la plupart du temps je dois prendre ma voiture pour aller à Roissy.
361	AG	12/3	HDF	GIGAUX	Particulier	T4	F	Un projet avec de belles retombées économiques pour Amiens. Une opportunité pour l'attractivité du territoire.
361	AG	12/3		GIGAUX		T9		Un projet avec de belles retombées économiques pour Amiens. Une opportunité pour l'attractivité du territoire.
362	AG	12/3					F	Indispensable pour l'avenir de la Picardie Indispensable pour l'avenir de la Picardie

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
363	AG	12/3				T3.2	N	Suivant la vitesse à laquelle les TGV vont traverser la ville de Chantilly (4ème voie ou pas ??), ne faudra-t-il pas prévoir des murs antibruit dans les zones les plus urbanisées en particulier au niveau de la gare
364	AG	12/3	HDF	mcnavaux@aol.com	Particulier	T2	F	trés favorable à la liaison chantilly-gouvieux roissy
365	AG	12/3				T2		Une liaison Roissy-Creil-Amiens sans autres arrêts sinon aucun intérêt que ce soit un TGV.
365	AG	12/3				T4		Cela permettrait le développement économique du bassin Creillois qui a beaucoup souffert de la perte de plusieurs entreprises créatrices d'emplois.
365	AG	12/3				T3		Il sera nécessaire évidemment de le faire dans les meilleures conditions pour l'environnement naturel et le respect des Isariens..
366	AG	12/3	HDF	Henri GAUDENS	Particulier	T2	F	Réponse: OUI (doublon 367, 368)
367	AG	12/3	HDF	Joseph GAUDENS	Particulier	T2	F	Réponse: OUI (doublon 366, 368)
368	AG	12/3	HDF	Elise GAUDENS	Particulier	T2	F	Réponse: OUI(doublon 367, 366)
369	AG	12/3	HDF	oana_melinda @yahoo.com	Particulier	T3	F	transférer les modalités existantes de transport vers le ferroviaire
369	AG	12/3		oana_melinda @yahoo.com		T4		offre riche en terme des horaires: 1 service par heure Compiègne - Roissy sur un intervalle 6-23 ; accès aux trajets longs (France, International) sans transit par Paris
369	AG	12/3		oana_melinda @yahoo.com		T2		4eme ligne en gare de Chantilly absolument nécessaire! Question au MO Y aura-t-il quai supplémentaire en gare de Compiègne avec le déménagement de GEODIS, Est-ce prévu dans un autre projet?

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
370	AG	12/3	IDF	Patrick DEZOBRY	Collectivité	MEM	N	Demande de Patrick DEZOBRY - Vice Président CARPF : reconsidérer la parcelle identifiée par le MO de 20ha pour aménagement agricole par dépôt d'excédants des déblais de la LNRP : ceci entrainerait une perte du potentiel agricole de cette parcelle portée par l'agriculteur Mr PLASMANS et affecterait également un projet de méthanisation de ce dernier. A cet effet plusieurs autres sites de moindre impact sont identifiés et proposés au MO, les personnes à contacter sont précisées dans sa demande. Deux pièces jointes à son observation : l'une un courrier adressé à SNCF Réseau cosigné par CARPF et CA IdF demandant au MO de prendre en compte les impacts indirects du projet sur certaines exploitations notamment opération d'aménagement avec déblais ; l'autre la réponse de SNCF Réseau réitérant un principe d'indemnisation et avançant l'examen possible de sites alternatifs en concertation avec la profession agricole.
371	AG	12/3		josfauchereau @gmail.com	Particulier	T2	F	Soutien au projet Roissy-Creil-Amiens
372	AG	12/3				T2	F	Oui à la liaison ferroviaire Roissy-Picardie
373	AG	12/3	HDF	André CORNIBERT	Particulier	T8	R	Arrêt de LNRP en gare d'Orry la Ville demandée : places parking Chantilly et Creil sont limitées et Ville de Senlis a participé au financement du parking d'Orry-la-Ville.
374	AG	12/3	HDF	MAGNIER	Particulier	T3	F	Projet écologique par transfert modal voiture - train ; impact faible sur l'environnement pour bénéfice élevé sur qualité de l'air.
374	AG	12/3		MAGNIER	Particulier	T8		Projet partagé avec les franciliens par l'accès aux TER LNRP en gare de Survilliers.
375	AG	12/3						Proposition de Sponsors sur le site Roissymail.com. Obs en anglais hors sujet
376	AG	12/3		leandre.catoire60@gmail.com	Particulier			Changement des systèmes d'information voyageurs en gare Pont St Maxence demandé à SNCF . Hors sujet
377	AG	12/3		leandre.catoire60@gmail.com	Particulier			Idem 376 - Doublon
378	AG	12/3		François MANDRON	Particulier	T2	F	Oui à la liaison ferroviaire Roissy-Picardie
379	AG	12/3				T3	R	Impact financier et écologique mineurs par rapport aux opportunités de connexion crées.
379						T2.5		Mais nécessaire de maitriser les intermodalités
379						T8		Mais nécessaire de maitriser les couts engendrés, disponibilités en gare

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
380	AG	12/3	IDF	Thierry DORE	Particulier	T2.1	D	Le tracé fosses roissy, à travers la nature et à proximité des habitations, est un véritable scandale. Si ce tronçon est validé, l'union européenne sera contactée.
380				Thierry DORE		T3.2		Le tracé fosses roissy, à travers la nature et à proximité des habitations, est un véritable scandale. Si ce tronçon est validé, l'union européenne sera contactée.
381	AG	12/3	HDF	FOLLEBOUT	Particulier	T4.4	F	Très favorable à ce projet qui permettra à Amiens d'être raccordé au bassin d'emploi parisien de manière correcte
381	AG	12/3		FOLLEBOUT	Particulier	T9		Très favorable à ce projet qui permettra à Amiens d'être raccordé au bassin d'emploi parisien de manière correcte
382	MG	13/3	HDF	DELSAUX	Particulier	T8	R	Nécessaire que les liaisons vers gare du Nord restent nombreuses
382	MG	13/3		DELSAUX		T3.2	R	Le trafic affectera l'nvironnement sonore et visuel. Prévoir des aménagements
383	MG	13/3	HDF	BERQUIER	Particulier	T4.4	F	Très favorable au barreau, Il amplifiera l'attractivité de nore ville
384	MG	13/3	HDF	RENAULT	Particulier	T4.4	F	Très favorable au projet. Travaille à Paris et me déplace dans toute la France
385	MG	13/3	HDF	@	Particulier	T9	F	Souhaite que la liaison soit crée pour une grande praticité des déplacements interrrégionaux
386	MG	13/3	HDF	GAUDENS	Particulier	T2	F	OUI
387	MG	13/3	HDF	ROQUES	Particulier	T8	F	Souhaite que ce projet aboutisse pour regagner l'aéroport en peu de temps
388	MG	13/3	HDF	CUGNASSE	Particulier	T4.4	F	seul problème c'est pour prendre l'avion. Nous avond besoin d'une ligne avec Roissy pour maintenir le dynamisme de Chantilly et de Gouvieux
389	MG	13/3		sandrinedfig @gmail.com	Particulier	T8	F	Favorable cela permettra une plus grande praticité des déplacements interrégionaux
390	MG	13/3	HDF	GAUDENS	Particulier	T2	F	Oui
391	MG	13/3		babas51eau@free.fr	Particulier	T2	F	Je suis pour le projet
392	MG	13/3		SYNAEGHEL	Particulier	T2	F	Oui à la ligne
393	MG	13/3	HDF	GAUDENS	Particulier	T2	F	Oui
394	MG	13/3	HDF	elise.viart@gmail.com	Particulier	T8	F	Habitants de Gouvieux attendent cette ligne qui permettra pour ceux qui travaillent à Roissy de recourir à un mode de transport rapide et durable. Elle favorisera l'accès à l'aéroport et d'être connectés au réseau d'IDF.
395	MG	13/3	HDF	walid.elassad @gmail.com	Particulier	T2	F	Oui
396	MG	13/3	HDF		Particulier	T8	F	Actuellemt pour aller à CDG il faut repasser par Paris.Pas d'urgence au vu du trafic aérien mais 2025 approprié.
396	MG	13/3				T3	F	Coût certe fort mais possibilités offertes en matière sociale et environnementale

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
397	MG	13/3	HDF	GUIHENEUF	Particulier	T2.2	R	La désserte d'Amiens sur voie classique pose problème. L'interconnexion au réaseau LVG serait sans doute suffisant dans un premier temps. Puis une seconde ligne à grande vitesse vers Calais suivant le traet Amiens-Etaples-Boulogne
398	MG	13/3	IDF	LEGRAND	Particulier	T2	D	Absolument contre le projet. Avant de créer de nouvelles infrastrucrures il faut améliorer l'existant où les conditions du RER D se sont considérablement détériorées. L'utilité pour les travailleurs de la plate forme de Roissy est utopique ils travaillent en décalé. Mettre l'argent pour le RER BDet revoir le projet du triangle de Gonesse. Votre devoir est de servir les citoyens en faisant des économies et en supprimant les projets farfelus.
398	MG	13/3		LEGRAND		T3.2	D	Ne pas mettre de côté la faune et les terres agricoles qui vont être détruites ni les nuisances que cela va entrainer
399	MG	13/3	IDF	PEREIRA	Particulier	T2.3	D	Prenant le RER D je suis constamment en retard. Il faut l'améliorer.
399	MG	13/3		PEREIRA		T3	D	Cela va dénaturer la nature. Il faut penser aux générations furures
400	MG	13/3	IDF	pitchounette95@live.fr		T2.3	D	Je vois que les personnes en charge du projet n'ont pas pris en compte les précédentes observations. Oui il faut améliorer les transports mais avant d'en créeraméliorons l'existant les RER D et B. Cela rendrait service aux usagers.
401	MG	13/3	HDF	FLEURY		T2	F	Les 6,5 km de voies nouvelles n'occuperont que 45 ha soit une superficie faible à l'utilité indéniable pour la Picardie et le nord du Val d'Oise. Cette liaison permettra un accès facilité aux lignes TGV et aériennes
402	PJ	14/3	HDF	CANNET Fosseuse 60540	Particulier	T8	F	Projet excellent pour faciliter les transports en comun en direction de Roissy-CDG.
403	PJ	14/3		VASSELIN Alexandre	Particulier	T8	R	Oui pour le potentiel engendré, à condition : 1) Que la fréquence det horaires des trains Amiens-Paris soit maintenue voire améliorée. 2) Que la capacité de ces trains soit réduite pour éviter l'effet bétaillère. 3) Que les investissements nécessaires soient réalisés pour l'entretien, et pouvoir revenir à un trajet Amiens-Paris à 1h00 comme il y a quelques années. 4) Que le prix de l'abonnement n''explose pas du fait de ce tronçon... Oui pour la réalisation de cette nouvelle ligne pour le dynamisme de l'ex-Picardie si en même temps elle contribue à améliorer le quotidien des usagers sur la ligne Amiens Paris existante.
404	PJ	14/3	HDF	CLAUX Alain Senlis 60300	Particulier	T8	R	Oui au projet mais avec un arrêt à Orry-la-Ville.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
405	PJ	14/3	HDF	AUNOS Senlis 60300	Particulier	T8	R	Oui au projet mais avec un arrêt à Orry-la-Ville. Senlis a contribué financièrement à la réalisation du parking de la gare.
406	PJ	14/3	HDF	NOEL Senlis 60300	Particulier	T8	R	Souhaite utiliser la ligne TER au départ d'Oryy-la-Ville, y aura-t-il un arrêt ?
407	PJ	14/3	HDF	jbmo.garesse @club-internet.fr Oissy 80540	Particulier		F	Avis favorable.
408	PJ	14/3		magaliebenoist @yahoo.fr	Particulier	T8	R	Un arrêt à Orry-la Ville est indispensa ble pour les senlisiens.
409	PJ	14/3		DOREZ Simon	Particulier		F	Avis favorable.
410	PJ	14/3		nath.delebarre @orange.fr	Particulier	T4.4	F	Liaison indispensable pour le sud de l'Oise pour rejoindre de manière moins polluante Roissy. L'écologie doit être une raison principale pour réaliser cette liaison. Accès à un bassin d'emplois plus large.
411	PJ	14/3	HDF	LAMBERT Frédérique Compiègne 60200	Particulier	T5.1	F	Comme l'avait démontré le débat public organisé en 2010 : Projet pertinent qui apporte des réponses adaptés aux besoins de déplacements de la Picardie, Nord-est et et du Val d'Oise. Accès à des entreprises pour la Picardie par le TGV. Les investissements et les aménagements sont raisonnables. La concertation a permis de trouver un bon équilibre pour l'agriculture, l'environnement, le cadre de vie et l'intégration paysagère.
412	PJ	14/3	HDF	TRAGUS daniel Coye-la-Forêt 60580	Particulier	T8	F	Habitant de Coye-la-Forêt, apporte son soutien au projet. Projet utile car il va désengorger Roissy du flux de véhicules automobiles (moins de bouchons, piollition, frais de taxi..). Projet utile à l'aménagement du territoire au nord de Paris.
413	PJ	14/3	HDF	DOREZ Thomas Amiens 80000	Particulier	T9	F	Projet attendu depuis des années. Utile au développement de la métropole d'Amiens.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
414	PJ	14/3	HDF	BIET Pierre-Yves Compiègne 60200	Particulier	MEM	F	Roissy Picardie d'un projet de transport et d'aménagement du territoire : UTILE : pour de nombreux habitants du sud des Hauts-de-France et du Nord-est et du Val-d'Oise. INTELLIGENT : car il connecte les réseaux ferroviaires classiques et grande vitesse, et répond à des besoins de déplacements à la fois sur longue distance et du quotidien. RAISONNABLE : par les moyens mis en œuvre… Seulement quelques kilomètres d'aménagement au regard des bénéfices importants. RESPONSABLE : par les choix déjà réalisés suite aux étapes d'études et de concertation précédente. Un tracé qui limite l'impact sur les terres agricoles, à bonne distance des habitations pour respecter le cadre de vie, prenant en compte les incidences environnementales qui seront compensées comme le précise le dossier d'enquête publique. ECOLOGIQUE : car il permettra du report modal de la route vers le train. CREATEUR DE LIENS : entre le sud des Hauts-de-France le nord de l'Île-de-France comme le démontre l'étude des agences urbanisme des deux territoires. ATTENDU : depuis de longues années par de nombreux habitants et entreprises du territoire qui ont peu bénéficié des investissements du pays dans le ferroviaire depuis les années 1980. En conclusion, le projet Roissy Picardie est d'utilité publique et urgent. Note du CE : Contribution classée en MEM(oire) car elle regroupe de nombreuses et diverses thématiques. M. Pierre-Yves BIET est Directeur Partenariat Territoires à la Société du Canal Seine-Nord Europe.
415	PJ	14/3	HDF	alexandra.mezlini @gmail.com La Chapelle en Serval 60520	Particulier	T8	R	Projet indispensable mais avec un arrêt en gare d'Orry-la-Ville tout aussi indispensable… ! Le personnel navigant et non navigant habite généreusement les communes de la Chapelle-en-Serval, Orry et Senlis. Il serait plus que consternant de ne pas en bénéficier. Il n'existe pas de navette pour accéder à l'aéroport contrairement à Creil qui est située à 40 minutes de l'aéroport, ou Fosses pourtant située juste à côté de la chapelle-en-Serval. Habitants de la Chapelle-en-Serval, je subis quotidiennement les nuisances du célèbre entonnoir : l'axe Senlis Chantilly reliant Survilliers Fosses. Étant rattachée à l'aire cantilienne, il serait illogique que le TER passe sans s'arrêter pour tous ces habitants du sud de l'Oise… Merci pour cette enquête publique en espérant que nous serons entendus.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
416	PJ	14/3	HDF	mhbernhardt Chantilly 60500	Particulier	T8	R	Projet attendu depuis des années. Et en 2021 nous sommes toujours à remplir des enquêtes publiques. J'espère que les arrêts à Chantilly seront fréquents.
417	PJ	14/3	IDF	DIEUCHO Villeron	Particulier	T2.4	D	Habitant de Villeron, je suis contre le projet pour les raisons suivantes A) Cette ligne va sacrifier des terres agricoles. B) Nuisances sonores car le tracé de cette ligne passera à 600 m de la nouvelle zone d'habitations qui n'est même pas sur le plan visible en mairie. C) Cette nouvelle ligne souhaitée pour les Picards ne les emmènera pas au centre d'activités de Roissy. Il faudra encore prendre d'autres moyens de transport sur place. D) Aucun avantage pour les villeronnais qui subissent déjà les nuisances sonores de l'A1, de l'aéroport et du ball-trap sans profiter de cette ligne LGV. E) Pour les villeronnais qui se rendent à Roissy en transport en commun, il faut compter 40 minutes en bus puisque ceux-ci desservent tous les villages aux alentours ou prendre le RER D et remonter sur Gare du Nord pour prendre le RER B, soit presque une heure de transport. F) Sachant que le RER D et le RER B ne sont pas fiables avec de nombreux problèmes d'horaires dus à l'intensité du trafic et au matériel plus que vieillissant, cette ligne LGV facilitera la vie de quelques-uns, sans aucune perspective d'amélioration pour nous autres habitants de l'est du Val-d'Oise. G) Cette LGV de seulement 6,5 km va coûter plusieurs millions d'euros alors que ces sommes pourraient être investies dans la rénovation des lignes D et B qu'il est urgent d'améliorer compte tenu de l'accroissement de la population dans notre secteur.
418	PJ	14/3	HDF	OLIVIER Gouvieux 60270	Particulier	T8	F	Oui à la liaison ferroviaire Roissy Picardie. Non seulement pour désengorger les accès routiers à l'aéroport, mais également pour ne pas laisser la voiture sur le parking le temps de l'absence. Y aura-t-il également des trains la nuit ?
419	PJ	14/3	HDF	CALDERAN Gouvieux 60270	Particulier	T8	F	Oui à la liaison ferroviaire Roissy Picardie. Car les accès routiers à l'aéroport sont constamment surchargés. Taxis et parkings ruineux

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
420	PJ	14/3	HDF	Gilles Henry Coye-la-Forêt 60580	Particulier	T8	R	Un arrêt en gare de Orry-la-Ville Coye est nécessaire afin de permettre aux usagers des villes aux alentours un accès routier facilité et une aire de parking accessible contrairement à la gare de Chantilly de l'accès et les parkings risquent d'être rapidement engorgés.
421	PJ	14/3	HDF	GASTON Didier Pont-Sainte-Macence 60700	Particulier		N	Ce projet d'infrastructure ferroviaire est principalement porté par une ambition de croissance du pôle de Roissy et de besoins en main-d'œuvre. Les accès routiers entre la Picardie et Roissy, la A1 via la N2, via la N17 sont nombreux. L'utilisation de ce réseau et une offre de mobilité propre de type bus à hydrogène aurait un coût et un impact environnemental plus faible. La crise sanitaire a par ailleurs démontré que beaucoup de postes de travail peuvent être délocalisés. Il serait peut-être plus moderne de créer des espaces dédiés de co-working en Picardie pour les pôles d'activité de Roissy autour des villes principalement visées par ce projet : Chantilly,Creil, Compiègne, Pont-Sainte-Maxence. Note du CE : L'objet de cette contribution n'est pas clairement défini. Avis classé en Neutre. Aucune thématique appliquée.
422	PJ	14/3	HDF	GAUDENS Wilfreid Amiens 80000	Particulier		F	OUI au projet.
423	PJ	14/3	HDF	GAUDENS MELEDJE Leticia Amiens 80000	Particulier		F	OUI au projet.
424	PJ	14/3		X	Particulier		R	Un arrêt à Orry-la Ville est une évidence. Un parking de bonne dimension pour accueillir les véhicules de villes voisines.
425	PJ	14/3		newstudioparis	Autres	T8	F	Le barreau Roissy Picardie est très important à réaliser. Permettre à de nombreux salariés de pouvoir se rendre à l'aéroport CDG en transport en commun. Permettre aux habitants d'accéder de manière directe au 2ème aéroport d'Europe sans avoir à utiliser sa voiture et payer un stationnement onéreux. Il faut cependant penser à mettre un train très tôt, et très tard, afin de correspondre aux horaires de travail de cette population. Le projet doit également mettre l'accent sur la ligne Amiens Paris. Il faut rénover cette ligne afin de gagner en rapidité en efficacité. Le temps de parcours a été possible de 60 minutes par le passé. Il faut y revenir. Cela profitera aux TER ainsi qu'aux TGV qui pourront augmenter légèrement leur vitesse.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
426	RH	15/3	HDF	Fabien Dos Santos	Particulier	T4	F	Cette initiative est une bonne chose pour la région tant économique (attractivité)
426						T3		bonne chose pour la région sur le plan écologique
427	RH	15/3	HDF	Jean-Luc Guedet	Particulier	T9	F	cette liaison nous intéresse au départ de Compiègne dans la mesure ou elle nous permettra d'éviter le passage par la gare du nord puis le RER pour accéder à Roissy.
428	RH	15/3	HDF	Jean Marie Lavoisier (Maire de Bethisy St Pierre)	Politique	T9	F	Nombreux de nos habitants se rendent chaque jour à Roissy et en banlieue Parisienne, les nombreux trajets aller/retour envisagés avec un gain de temps seraient très appréciables au regard de la qualité de vie apportée à notre population
429	RH	15/3		Jean Luc Freyne	Particulier	T2.2		La non-réalisation du "barreau de Gonesse" (liaison ferrée entre le RER B et le RER D) a t-elle été prise en compte dans le choix du tracé du projet en comparaison d'autres variantes ?
429						T3		Des bilans énergétiques et carbone ont-ils été effectués ? Sont-ils consultables ?
429						T9		Les effets du projet sur la décongestion du trafic en gare de Paris-Nord et sur le désenclavement de la Picardie ont ils été étudiés et feront-ils l'objet d'un suivi ?
430	RH	15/3	HDF	Cécile Delpirou (Députée de la Somme)	Politique	T9	F	Cet aménagement de seulement 6,5 km est n atout en faveur d'un rééquilbrage territoriale des Hauts de France. L'accès au TGV va constituer une amélioration notable des liaisons de notre ville vers le reste de la France et contribuera au désengoregement de Paris Nord
430						T4		Ce barreau est une opportunité pour relier notre territoire au bassin d'emploi de Roissy. De nouveaux débouchés d'emplois vo,nt s'ouvrir pour les Samariens. Augmente l'attractivité de notre territoire. Pièce Jointe.
430						T3		Report modal très intéressant pour les personnes travaillant à Roissy et qui tuilisent la voiture et permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre
430						T8		il faudra être vigilents pour que les ervcices soient optimaux (dessertes, horaires) sans compreomettre les temps de transport
431	RH	15/3	HDF	Bozzy	Particulier			non argumenté
432	RH	15/3	HDF	Philippe Costes	Particulier	T8	F	Y a t il un arrêt prévu sur ORRY la ville?

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
433	RH	15/3	HDF	Philippe Verdurme	Particulier	T9	R	Très favorable pour l'accessibilité au réseau grande vitesse à Roissy CDG pour les voyages longue distance en TGV ou en avion, le bassin d'emploi et l'accès supplémentaire à l'Ile de France
433						T8		Il faut plus de train que ce qui est prévu, et il faiut que les correspondances soient aisées et confortables en terme d'accessibilité
434	RH	15/3	HDF	Christiane Laranthec	Particulier	T8	R	Le passage du TGV va entrainer ds nuisances sonores pour les habitants du chemin du Crochet de Coye et la Côte de Bellevue qui devraient être compensées par l'arrêt du train en gare de Coye La Forêt/Orry-la-Ville.
435	RH	15/3		Aurélien Mercier	Particulier	T9	F	Je soutiens ce projet qui facitera la mobilité de nombreux habitants de notre belle région
436	RH	15/3	HDF	Eleonore Deprez CESER HDF	Associatif	T4	F	Projet majeur pour l'économie du sud des Hauts de France ainsi que pour la mobilité des milliers de salariés de Roissy. Ce projet renforce la compétitivitéde l'emploi. Il favorise l'accès à l'emploi, le développement des territoires, les coopérations interrégions, le tourisme et une redynamisation du fret. C'est un levier de développement économique PJ courrier de 2 pages
436						T3		Projet en faveur d'une mobilité durable, qui propose une alternative à la voiture avec un report modal vers le fer
436						T9		Facilité la mobilité quotidienne
437	RH	15/3	HDF	Philippe Manson	Particulier	T2	F	Cette nouvelle liaison ferroviaire "directe" avec Roissy-CDG est effectivement indispensable, a l'avantage d'utiliser le réseau existant, et de ne nécessiter la création que de très peu de voie nouvelle.
438	RH	15/3	HDF	Benjamin Le Thiez	Particulier	T9	F	Merci à nos élus locaux de proter ce projet à son terme, pour mieux connecter nos territoires entre eux etéŽviter de passer par Paris pour se rendre à Roissy CDG.
438		15/3				T3		J'espère que les mesures de compensation environnementales permettront d'améliorer d'autres écosystèmes du territoire (foret de Chantilly, portions de l'Oise, bocage, linéaires de haies...).
439	CA	16/3	AUT	X	Particulier		N	
440	CA	16/3	HDF	Guirault	Particulier	T2	F	Utilise au quotidien le train pour se rendre à Roissy depuis Chantilly
441	CA	16/3		Laurent Diot	Particulier	T2	D	Investissement non nécessaire
442	CA	16/3	HDF	Campion	Particulier	T2	R	Quelles garanties d'amélioration du réseau existant

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
443	CA	16/3	HDF	Bressan	Particulier	T2.4	F	Ce projet facilité les accès aux trains
444	CA	16/3			Particulier	T4.2	D	L'enquête publique ne sert à rien puisque les élus sont favorables au projet
445	CA	16/3	HDF	Crespel	Particulier	T2.4	F	Facilitera l'accès à l'aéroport
446	CA	16/3	HDF		Particulier	T2	F	Soutien au projet
447	CA	16/3	HDF	Lucyle Navoreaux	Particulier	T2.4	F	Gain de temps pour se rendre à Roissy
448	CA	16/3	HDF	JM Kromwel	Particulier	T2	F	Le TER actuel est une catastrophe au départ d'Amiens
448						T9	F	
449	CA	16/3	HDF	M Bertoli	Particulier	T9	F	Amiens est une gare mal desservie, même par le TGV Haute Picardie
450	CA	16/3	HDF	G Roubertou	Particulier	T2	F	Intéressé par l'accès à l'aéroport CDG
451	CA	16/3	IDF	Didier Cabaret	Politique	T2	D	Conseiller municipal de vémars. S'est exprimée lors da permanence du 1er mars
451						T3.2	D	
451						T4.2	D	
452	CA	16/3	HDF	Nointel	Particulier	T2	F	Actuellement très difficile de se rendre à Roissy depuis Clermont
453	CA	16/3	HDF	Margaux Delettre	Particulier	T9	F	Favorisera l'économie et le tourisme de la région d'Amiens
454	CA	16/3	IDF	Natache Dore	Particulier	T3.3	D	Ce projet est un massacre écologique - oui à une ligne longeant le RER D
455	CA	16/3	IDF	Thierry Pirate	Particulier			Doublon avec n°454 (même adresse mail)
456	CA	16/3	IDF	Thierry Pirate	Particulier		D	Doublon avec n°454 et 455 (même adresse mail)
457	CA	17/3		Thierry Pirate	Particulier		N	Doublon
458	CA	17/3		Thierry Pirate	Particulier		N	Doublon
459	AG	17/3		Thierrypirate@orange.fr	Particulier	T2.1	D	Non au tracé fosses roissy
459	AG	17/3		Thierrypirate@orange.fr		T3		Respecter la nature et les habitants
460	AG	17/3	HDF	biiib@yahoo.fr	Particulier	T9	F	répond à un besoin de désenclavement de plusieurs territoires tant au niveau de la mobilité qu'au niveau économique
460	AG	17/3		biiib@yahoo.fr		T3		en atténuant l'impact écologique du tout voiture pour se rendre à CDG
461	AG	17/3		Thierrypirate@orange.fr	Particulier			Servez-vous de la ligne D qui est une catastrophe Qui va payer ? Respecter la tranquillité des habitants du val d'Oise Doublon 455, 456, 457
462	AG	17/3		nadinedasilva@live.fr	Particulier	T2.1	D	NON NON NON à ce tracé absurde OUI à un tracé moins impactant les villes de Vémars, Villeron, St Witz, Survilliers ..... et tout le monde sera content !
463	AG	17/3		nadinedasilva@live.fr				Doublon 462
464	AG	17/3		nadinedasilva@live.fr				Doublon 462, 463

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
465	AG	17/3		Thierrypirate@orange.fr				Contre Pourquoi ne pas faire juste une liaison gonesse roissy Cela coûterait moins cher Et améliorer la ligne D Doublon 459 T2.1 déjà retenu
466	AG	17/3		e.fauterre@free.fr	Particulier	T2	F	Je suis pour la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sud oise
467	AG	17/3				T2.1	D	ne serait-il pas plus aviser d'améliorer ce qui est déjà en place plutôt que de dénaturer un autre espace quelques mètres plus loin.
467	AG	17/3				T3		l apparait qu'il y a d'autres priorités comme préserver les villages, la nature environnante face à des nuisances que nous fuyons
468	AG	17/3					F	Je soutiens pleinement cette initiative.
469	AG	17/3		CELLERIER	Particulier	T4.4	F	Attractivité touristique aéroport => hôtels, châteaux... Qualité de vie pour les utilisateurs et les travailleurs Cible les jeunes sans permis
469	AG	17/3		CELLERIER		T3		Environnement moins de voitures
470	AG	17/3		Richard HONVAULT	Particulier	T4.4	F	Ce projet est un outil majeur pour le développement économique et sociétal de l'Amiénois, de la Somme et du littoral des Hauts-de-France.Ce barreau justifiera la fin de l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne (arlésienne) et ainsi le désenclavement par rapport à Paris.
470	AG	17/3		Richard HONVAULT		T9		le développement des bassins de vie dépend de leur désenclavement ferroviaire par rapport à Paris et à l'existence d'un lien rapide et cadencé. Les exemples de Tours, du Mans, de Bordeaux et d'Arras le démontrent.
471	AG	17/3	HDF	BLANC	Particulier	T2	F	7 km de voie nouvelle à créer. Projet très modeste par rapport aux prolongations de lignes TGV réalisées durant la dernière décennie. La réalisation de ce petit projet s'impose donc au regard des bénéfices attendus :
471	AG	17/3		BLANC		T9		liaisons facilitées des principales villes de Picardie (et de leur agglomération) vers Roissyet surtout, mobilité plus aisée vers Roissy pour le secteur du sud picard lequel représente un bassin de population très important.
471	AG	17/3		BLANC		T4		un impact certain sur le développement économique de leur bassin d'emplois
472	AG	17/3	HDF	REMOND MATHIEU	Particulier	T8	R	favorable à la possibilité de prendre le TGV à Amiens même.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
472	AG	17/3		REMOND MATHIEU		T2.2		Cependant liaison Amiens-Paris Nord plus essentielle pour de nombreux usagers que liaison Amiens Roissy ; préfèrerait un TER GV Amiens-Paris-Nord
473	AG	17/3	HDF	GRAFF	Particulier	T4	F	important de donner a cette région sinistrée les moyens de relancer son économie ainsi que son attractivité pour lui permettre de franchir le cap du siècle présent
474	AG	17/3	HDF	CANDELIER JEAN FRANCOIS	Particulier	T9	F	Avec la modification des régions le sud des Hauts de France a été méprisé, au profit du NORD, le Nord des Hauts de France.OUI pour la liaison ROISSY-PICARDIE ne nous décevez pas comme tant de fois jusqu'à présent.
475	AG	17/3		pascal80110@gmail.com		T2	F	oui au TGV Roissy Picardie
476	AG	17/3				T9	D	Pas d'intérêt pour le sud de l'oise et la ville de Chantilly.Chantilly plus proche de Paris avec beaucoup de travailleurs qui font le trajet quotidiennement est bien moins desservie qu'Amiens.
476	AG	17/3				T3.1		les travaux vont encore impacter cette ligne qui se dégrade d'année en année.
476	AG	17/3				T3		des impacts négatifs côté nature.
476	AG	17/3				T4		pas d'impact positif économique pour la ville de Chantilly
477	AG	17/3	HDF	Brigitte FOURE Maire d'Amiens	Collectivité	T9	F	Le Conseil municipal d'Amiens réafirme la priorité absolue de ce projet pour les habitants de l'agglomération d'Amiens et de la région". Les objectifs suivants sont notamment rappelés : Relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau grande vitesse et renforcer L'accessibilité ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France Améliorer l'accessibilité au pôle de Roissy, pôle d'activités majeur et premier Aéroport national Proposer aux habitants de la région Hauts-de-France un nouvel accès à l'Ile-de-France VOIR PIECE JOINTE Délibèrtion du 11 Mars 2021 Ville d'Amiens.
478	AG	17/3	HDF	TROUET COLETTE	Particulier	T2	F	A fond pour la liaison Compiègne /Roissy ayant été salarié Aéroport de Paris j'aurais aimé avoir cette possibilité
478	AG	17/3		TROUET COLETTE		T8		Autonomie des voyageurs et moindre coût quand ils ne veulent pas laisser leur voiture sur les parkings de Roissy.
478	AG	17/3				T3		Raisons écologiques réduire des allées et venues et la circulation sur l'A1.
479	AG	17/3	HDF	PHILIPPE ESPIARD	Particulier	T9	F	favorable à ce projet qui est indispensable pour notre région, la désenclaver et éviter le passage obligé par Paris.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
479	AG	17/3		PHILIPPE ESPIARD		T3		impact environnemental positif puisque réduisant la pollution sur Paris.
480	AG	17/3	HDF	heuchin.jp@neuf.fr	Particulier	T2	F	Urgent de faire cette ligne avant un changement de stratégie orchestrée par des lobbys ou abandonnée a la suite d'un changement de gouvernement
481	MG	18/3	HDF	LECARPENTIER		T2	F	Un grand oui sans réserve pour ce beau projet
482	MG	18/3	HDF	cthuhu1@free.fr		T4.4	F	La liaison sera un progrès qui doit contribuer à une revalorisation du creillois: les jeunes ont droit à cette opportunité
483	MG	18/3	HDF	DOMINGOS		T8	F	dynamisera et simplifiera les déplacements entre les Hauts-De-France et Roissy
484	MG	18/3	HDF	MAGNIER		T8	F	Facilitera le quotidien désencombrera les routes est écologique
485	MG	18/3	IDF	guillemette.l@orange.fr		T3	D	Nuisances environnementales destruction des cultures alors que rejoindre paris est difficile avec le RER D
486	MG	18/3	HDF		Particulier	T2	F	Oui au projet on l'attend deuis des années
487	MG	18/3	IDF	PEYRAT	Particulier	T2.3	D	Problèmes RER D. Non au projet l'urgence c'est le RER D
488	MG	18/3		thierrypirate@orange.fr	Particulier	T2.1	D	Non à ce projet avec le tracé Fosses Roissy.
489	MG	18/3	HDF	breiztamashek@yahoo.fr	Particulier	T8	F	Très favorable pour gagner du temps pour les déplacements vers Roissy et Paris
490	MG	18/3	IDF	mel-id@hotmail.fr	Particulier	T4.5	D	Aucun bénéfice. Nuisances sonores et visuelles et impact négatif immobilier.
491	MG	18/3	IDF	liliaetgreg@hotmail.fr	Particulier	T4.5	D	Nous nous opposons. Dépréciation de la valeur des maisons et paysage dénaturé plus bruit
492				liliaetgreg@hotmail.fr				Reprend les arguments de 491 suite erreur de frappe
493	MG	18/3		nadinedasilva@live.fr	Particulier	T2.3	D	Non au projet. Travai local pour limiter les déplcements. Améliorer RER D.
494	MG	18/3		nadinedasilva@live.fr	Particulier			Suite de la 493. Compte-tenu du COVID idiot de faire une enquête. A repredre avec un autre tracé.
495	MG	18/3	IDF	claudiia95@hotmail.fr	Particulier	T3.2	D	je demande l'annulation du projet. Je vais habiter Villeron pour la verdure et le calme. Ne pas dénaturer
496	MG	18/3	IDF	quintonmartin@live.fr	Particulier	T4.5	D	demande l'annulation du projet.Ne pas dénaturer. La valeur des maisons va en prendre un coup. Villeron doit rester un endroit calme
497	MG	18/3	HDF	GARCIA	Particulier	T2	F	Oui à cette ligne tant attendue
498	MG	18/3		thierrypirate@orange.fr	Particulier			Ce monsieur a déjà formulé son avis (voir 488) très négatif
499	MG	18/3		thierrypirate@orange.fr	Particulier			Ce monsieur a déjà formulé son avis (voir 488) très négatif
500	MG	18/3	HDF	OLLIVIER	Particulier	T4.4	F	favorable , un atout pour l'Oiseet le clermontois

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
501	MG	18/3	HDF	BOILLOT	Particulier	T2.5	R	approuve mais quel schéma des transports à Chantilly; et il faut deux souterrains à la gare pour accéder au quai à construire
502	PJ	19/3	IDF	MASSON Patrice Villeron 95380	Particulier	T2	D	Opposé au projet. Nuisances sonores et visuelles. Utiliser le budget pour améliorer les lignes et les conditions de déplacement existantes.
503	PJ	19/3		Thierry Pirate	Particulier			Opposé au tracé. Privilégier le RER D B Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.
504	PJ	19/3		mnec.moreau	Particulier	T8	R	Demannde un arrêt TER à Orry-la-Ville.
505	PJ	19/3		Thierry Pirate	Particulier			Opposé au tracé. Aucun respect des règles environnementales et des riverains. Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.
506	PJ	19/3		Thierry Pirate	Particulier			Contre. Qui va payer ? Nous. Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.
507	PJ	19/3	HDF	Carolinefponcet Chantilly 60500	Particulier	T8	F	Très important que cette liaison soit réalisée.
508	PJ	19/3		Thierry Piarate	Particulier			Contre. Dynamiser les Hauts-de-France au lieu de tout concentrer sur la région parisienne. Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.
509	PJ	19/3		Thierry Pirate	Particulier			Changez le parcours. Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.
510	PJ	19/3	HDF	LANCEREAUX Vineuil Saint Firmin 60500	Particulier	T9	F	Favorable à la liaison Picardie / CDG. Permettra à la population de se rendre plus rapidement sur son lieu de travail, et pour les déplacements en avion. Amélioration de la vue quotidienne de la Région Picardie.
511	PJ	19/3		martinsds	Particulier		F	Soutiens le projet.
512	PJ	19/3		Thierry Pirate	Particulier			Copie à revoir. Avis défavorable. Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.
513	PJ	19/3		Thierry Pirate	Particulier			Projet catastrophique. Ne respecte pas les territoires, la faune et les riverains. Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.
514	PJ	19/3		Chantal WEYN	Particulier		F	Soutiens le projet.
515	PJ	19/3		mongillou	Particulier	T8	R	S'étonne de l'absence d'arrêy à Orry-la-Ville.
516	PJ	19/3		Thierry Pirate	Particulier			Que des aspects négatifs. Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
517	PJ	19/3	HDF	REVOL Chantilly 60500	Particulier	T9	F	Essentiel pour le développement économique de la région. Fera baisser les déplacements en voiture. Bon impact environnemental.
518	PJ	19/3		Thierry Pirate	Particulier			Avis défavorable. Note du CE : Intervenant déjà signalé : Contribution classée en doublon.
519	RH	20/3		francois.barthie@gmail.com	Particulier	T4	F	Le projet Roissy-Picardie est une véritable chance pour le territoire en matière économique, de transport et d'emploi.
519						T3		Ecologiquement, permet de diminuer le nombre de mouvements de véhicules entre l'Oise et l'aéroport de Roissy
520	RH	20/3	HDF	Jean Pierre Hadoux	Particulier	T9	F	cette liaison est attendue depuis longtemps. ELle désenclavera Amiens et sa région. Elle permettra aux nombreux salariés de se rendre plus rapidement dans la capitale et Roissy.
521	RH	20/3	IDF	Frédéric Pare	Particulier	T3	D	Le projet LGV Picardie-Roissy va saccager l environnement de Marly-la-Ville, villeron et Vémars. La faune sera fortement touchée. Laissez les habitants de ces communes vivre leur vie dans le calme et la zennitude que leur ville leur procure
522	RH	20/3		X			D	Nous sommes contre ce projet
523	RH	20/3		Nicolas.dasilva60230@gmail.com	Particulier		F	je suis favorable
524	RH	20/3		Thierrypirate@orange.fr	Particulier		D	Après avoir vu le commissaire enqueteur , c'est non à ce projet Toujours T. Pirate
525	RH	20/3	HDF	Stephaen Manteau	Particulier	T9	F	cette ligne Roissy-Picardie qui donnera un accès direct à Roissy a tous les habitants de Chantilly et c'est aussi une ouverture sur le monde qui s'offrira, avec plus d'aisance, a tous les Picard(e)s
526	RH	20/3	HDF	crisca83@live.fr		T4	F	Projet favorable au developpement économique de notre région
526						T9		accès plus rapide à Roissy me permettrait de ne plus utiliser mon véhicule
527	RH	20/3	HDF	guedon60300@free.fr	Particulier	T9	F	iaison avec l'aéroport plus pratique et rapide, plus de valeur donné aux habitations alentours
528	RH	20/3	HDF	Jouve	Particulier	T4	F	Un projet qui renforcera l'attractivité de la région Hauts-de-France et du département de l'Oise.
528		20/3		Jouve		T9		Evite de prendre la voiture pour aller à Roissy CDG et Roissy TGV.
529	RH	20/3	HDF	Flamand.pascal@gmail.com	Particulier	T9	F	Ce projet va faciliter mes déplacements personnels et professionels. Mon épouse, non véhiculée, a même du décliner une offre d'emploi lÕaŽroport ˆ cause du manque de transport en commun.
530	RH	20/3		jacques.hugon@aphp.fr	Particulier		F	Je suis pour cette nouvelle ligne SNCF
531	RH	20/3	HDF	Stéphane Orna	Particulier	T4	F	Le développement des transports en commun améliore la qualité de vie des habitants de la région, favorise le développement économique
531		20/3		Stéphane Orna		T3		Permettra une réduction des émissions de CO2

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
532	RH	20/3	IDF	Malinaud	Particulier	T4.2	D	J'ai beaucoup de mal à comprendre les sommes investies dans le projet concerné alors que la ligne RER D est la pire connue de l'Ile de France pour sa vétusté. commencez par résoudre les problèmes existants avant de vous occuper de ceux éventuellement à venir, cela soulagera le citoyen qui trime à gagner sa vie
533	RH	20/3	HDF	Canevet	Particulier	T4	F	Il est essentiel pour le développement économique de notre territoire d'avoir cette liaison
534	RH	20/3	IDF	Thierry Doré	Particulier			Saccager les terres agricoles, ce n'est pas grave.Détériorer la beauté de notre région, pas grave.Il n'y aura pas d'arrêt à Orry la ville. L'écologie et le bien-être ne sont pas la priorité. Les animaux peuvent aller ailleurs.Pour les riverains, ce n'est pas grave si le train passe à qq centaines de mètres, à 250 mètres de la crèche de Vémars. Au final, tout est fait pour imposer ce projet sans réagir. urtout se servir de la bonne communication faite en Picardie à l'inverse du manque de communication du val d'Oise. Nième contribution de M. Doré/Pirate même personne
535	RH	20/3	HDF	Floch	Particulier	T9	F	Pour moi qui voyage beaucoup, cette ligne me permettra de rejoindre Roissy plus facilement
535	RH	20/3		Floch		T3		favorable à l'environnement
536	RH	20/3		Inesnourine@yahoo.fr	Particulier	T2	D	Un manque d'intérêt pour les habitants des petites villes telles que louvres, puiseux ou vemars qui subiront de plein fouet les méfaits de ce projet et aucun avantage. Il serait judicieux de traiter en priorité les problèmes de RER
536						T3		C'est un affront pour le développement durable et enjoint la destruction d'espaces verts plus que convoités ces dernières années.
537	RH	20/3		Kenzabnt@yahoo.fr	Particulier	T3	D	Projet d'une totale aberration d'un point de vue écologique
537						T4		Projet d'une totale aberration d'un point de vue financier.
538	RH	20/3		haskettjustine@yahoo.fr	Particulier	T8	R	Je suis contre ce projet s'il ne s'arrête pas en gare d'Orry la ville, ce projet ne concerne pas uniquement les habitants des grands agglomérations de Chantilly ou Compiegne. Il doit être accessibles aux habitants des communes avoisinantes celles d'orry la ville
539	RH	20/3		poiron.haskett@gmail.com	Particulier	T8	R	Argumentaire copier/coller du 538
540	RH	20/3	HDF	Antoine Bienvenu	Particulier	T9	F	ce projet de liaison ferroviaire vers Roissy qui simplifierait et réduirait en temps l'accès à CDG, favoriserait l'utilisation des transports en commun au lieu de de son véhicule personnel
540						T4		participe au développement touristique et économique de la région

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
541	RH	20/3	HDF	Serge Leclerq	Particulier	T3	F	Un Plan climat air énergie a été initié par l'aire cantilienne et d'autres communautés de communes visant entre à réduire lm'usagede l'automobil. Cette liaison y contribuera .
542	RH	20/3	HDF	Serge Navarro	Particulier	T9	F	Cette réalisation favorisera grandement les déplacements des habitants du département. Enfin une injustice réparée depuis la mise en place du TGV Nord.
543	RH	20/3	IDF	Marianne Legrand	Particulier	T2	D	le rer D servant a beaucoup plus de voyageurs a besoin d'être amélioré vu les conditions actuelles. Remettre les trains directs. De nouvelles constructions sur louvres, villeron, vemars, puiseux...donc plus de voyageurs. Il faut améliorer l'existant avant de créer
544	RH	20/3	IDF	Perreira	Particulier	T2	D	il faut d'abord privilégier les transports servant au plus grand nombre de voyageurs et l'améliorer, a savoir cette fameuse ligne RER D en l'améliorant et revoir l'idée du barreau de gonesse qui servirait a tous
545	RH	20/3	HDF	Arnold Marie	Particulier	T3	D	Aucun respect de l'environnement des animaux et des riverains
546	RH	20/3	HDF	Claire Paquet	Particulier	T2	R	Je suis pour la ligne, si on ne me supprime pas Paris chantilly et que je n'ai pas a payer un abonnement quotidien de TGV pour faire Paris Chantilly
547	RH	20/3	IDF	Lucien Lambert	Particulier	T2	D	Je demeure à Villeron depuis 2 ans environ. A mon arrivée, je n'étais pas au courant qu'un train passerait à 600 mètres de mon travail. J'ai quitté la banlieue pour le calme et je suis vraiment décu.
548	RH	20/3		flo.marly@orange.fr	Particulier	T2	N	Cette ligne va t elle réellement diminuer le traffic routier ? Quel tarif pour les différents trajets? Les habitants de marly n auront pas un accès à cette ligne.
549	RH	20/3		X	Particulier	T9	F	Ce projet rendra le trajet moins contraignant car tjrs obligé de passer par Paris. Aussi cela contribuerait aux afflux journaliers de et vers paris
550	RH	20/3	IDF	Jennifer Dore	Particulier	T2	D	CONTRE cette ligne, j'habite à villeron et le train passera à 600m de ma maison. nuisances sonores et aucun avantage pour nous. Cette ligne ne sert à rien !!! Lien avec 534 et autres contributions associées?
551	RH	20/3	HDF	Sandrine Bernnu	Particulier	T9	F	Pour faciliter mes déplacements professionnels
552	RH	20/3	IDF	Benjamin Pesenti Rossi	Particulier	T2	D	Cette ligne ne nous servira pas au quotidien, aucun bénéfice pour nous. Que de point négatif avec des nuisances sonore.
553	RH	20/3	HDF	Lefait	Particulier	T9	F	ce changement me permettrait d'éviter de prendre la voiture tous les jours et me ferait gagner un temps considérable pour me rendre sur mon lieu de travail
554	RH	20/3	IDF	Magali Laurent	Particulier	T2	D	utiliser votre argent pour refaire la ligne D au lieu de faire du bruit pour deranger les gens
555	RH	20/3	IDF	Antik9560@orange.fr	Particulier			même adrresse mail que contribution 552 et mêmes arguments
556	RH	20/3	IDF	Faridauad2@gmail.com	Particulier	T2.1	D	Moi j'habite sarcelles et j'aimerais travailler à l'aéroport. Changer votre parcours pour me permettre d'y aller.
557	RH	20/3		Patrick.collard@sfr.fr	Particulier	T8	D	Comme il n'y aura pas d'arrêt à orry la ville, je dis non

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
558	RH	20/3	IDF	Blandine Dore	Particulier	T2	D	NON NON à ce projet INUTILE aux habitants qui vont être impactés par ce projet contraignant pour nous. Aucun avantage a nous !!!!! Que du bruit et salir le paysage Meme nom de famille que 534, 550 et autres contributions associées (T Pirate)
559	RH	20/3	HDF	Jean François Jenouvrier	Particulier	T2	F	Très favorable àce grand projet qui va enrichir davantage notre ville et notre quotidien !
560	CA	21/3	IDF	Franck Doigny	Particulier	T2	D	Projet coûteux qui ne servira pas à grand chose - Il faut d'abord améliorer le RER D
						T3.3		
						T4.3		
561	CA	21/3		Vincent Henry	Particulier	T4.2	D	En ceet période il n'est pas nécessaire de développer les transports vers l'aéroprt CDG
562	CA	21/3	IDF	Filipe Shergold	Particulier	T2	D	Ce pojet amènera trop de nuisances à Vémars (bruit-dégradation des paysages), la ligne est trop proche d'une crèche et d'un terrain de foot
						T3.2		
						T3.3		
563	CA	21/3	HDF	Sergio Costa	Particulier	T2	F	Cette ligne désengorgera l'accès à la capitale sans impact négatif sur l'environnement
						T2.4		
						T3.3		
						T4.4		
564	CA	21/3		René Bouchard	Particulier	T3.2	D	Impossible de construire un viaduc à proximité d'une crèche à Vémars
565	CA	21/3	HDF	Combemale	Particulier	T4.4	F	Liaison indispensable pour la Picardie ; économiquement et écologiquement
566	CA	21/3	HDF	Paul Benichou	Particulier	T2		
						T4.4	F	Projet favorable au développement de la région et pour l'accès aux emplois à Roissy
567	CA	21/3		Gilles Graton	Particulier	T2.4	F	Essentiel au territoire, à l'accès aux emplois, environnemental (utilisation des TC). Gain de temps, allègement du trafic routier.
						T4.4		
568	CA	21/3	IDF	Josette OBIN	Particulier			je demande au CE qui l'a reçue en permanence de répondre
569	CA	21/3	HDF	JB Mac Donagh	Particulier	T2	F	projet utile aux déplacements professionnels
						T4.4		
570	CA	21/3		Boussaid	Particulier	T2	F	OUI
571	CA	21/3		Audrey Primas	Particulier	T2	D	Trop de nuisances sonores, nature ravagée, faune éloignée
						T3.2		

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
						T3.3		
572	CA	21/3	HDF	JF Hulo	Particulier	T2.4	F	Opportunité de développement pour la région de Chantilly
573	CA	21/3	HDF	Aurélien Bigo	Particulier	T2	D	L'urgence climatique nécessite de réuire le trafic aérien et donc les facilités d'accès aux aéroports. Le dossier manque cruellement de pédagogie
574	CA	21/3	IDF	Jacqueline Haesinger	Politique	T2	D	Il faut d'abord s'occuper des problèmes de transport en Ile de France (RER D)
	CA	21/3				T3.3		Rappelle la position des élus du secteur : contre le projet de LNRP
						T4.2		
575	CA	21/3	IDF	Jacqueline Haesinger	Politique			Copier/coller du n°574
576	CA	21/3	HDF	Emilien Fruchard	Particulier	T2	D	Rien de prévu à Pontarmé ; donc est contre le projet.
577					Particulier	T4.4	F	Favorable pour des raisons personnelles et professionnelles
578	CA	21/3	IDF	Ailmé Matte	Particulier	T2	D	Ne veut pas que le secteur de Marly soit dégradé
579	CA	21/3	IDF	Mohamed Hamadou	Particulier	T2.4	D	Pas de train à Louvres, c'est nul.
580	CA	21/3	IDF	André Dupre	Particulier	T2	D	Ne veut pas de ligne de train à Villeron
581	CA	21/3	HDF	Nicolas Evreux	Particulier	T3.2	N	Craintes sur les nuisances sonores. Pas d'avis sur le projet
582	CA	21/3	IDF	Denis Michel	Particulier	T2	N	Le projet lui déplait. Est-ce pour autant un avis défavorable ???
						T4.6		
583	CA	21/3	IDF	Sybille Daudré	Particulier	T2	N	Nombreuses nuisances sonores
						T3.3		Si le projet se réalise il faut prévoir des arrêts supplémentaires sur laligne.
584	CA	21/3	HDF	Carnec	Particulier	T2	F	Favorable au projet qui a un bon impact écologique
585	CA	21/3	IDF	Sylvie Morat	Politique			Ajointe au maire de Villeron - donné son avis lors de la permanence du 11 mars
586	CA	21/3	IDF	Hosdainben	Particulier	T3.2	D	Que des désagréments et des nuisances pour la communauté de communes
586		21/3				T3.3		Les promesses faites sont pures fantaisies car l'environnement sera dégradé
586		21/3				T3.4		
587	AG	22/3	HDF	Mr DEVIENNE	Particulier	T4.3	D	après avoir réfléchi à toutes les conséquences négatives par rapport au bénéfice, je ne vois pas un gain intéressant compte tenu des sommes mises à disposition et aux infrastructures existantes.
588	AG	22/3	HDF	Florence RODINGER	Particulier	T2	F	je suis POUR la réalisation de cette infrastructure essentielle pour le développement de notre ville et département
589	AG	22/3	HDF	verrier.annie @chu-amiens.fr	Particulier	T4	F	Cette infrastructure est indispensable au développement de notre territoire.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
589	AG	22/3		verrier.annie @chu-amiens.fr		T9		Nous avons hâte d'avoir enfin accès au TGV directement!
590	AG	22/3	HDF	DARRAGON FRANCK	Particulier	T9	F	développement du transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France,
590	AG	22/3		DARRAGON FRANCK		T2.5		désaturant la ligne à grande vitesse Nord contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy.
590	AG	22/3		DARRAGON FRANCK		T3		dimension environnementale forte. je rappelle que nous avons l'obligation de décarboner notre pays
590	AG	22/3		DARRAGON FRANCK		T8		temps de trajet va être divisé par trois
591	AG	22/3	HDF	Van-cam.nguyen @sfr.fr	Particulier	T8	D	pas d'arrêt à orry la ville.
592	AG	22/3		valbourlon12 @outlook.fr		T8	F	Favoriser l'utilisation des transports en commun . Simplifier et reduire le temps de trajet vers et de l'aéroport de Roissy CDG
592	AG	22/3		valbourlon12@outlook.fr		T4		Participer au développement touristique et économique de la région.
593	AG	22/3	IDF	GHAFARI		T3.2	D	nuisances écologiques et sonores
593	AG	22/3		GHAFARI		T4.3		développement d'un transport sans une réelle utilité
594	AG	22/3	HDF	dbouldoi@hotmail.fr		T8	F	se rendre plus rapidement sur Roissy pour les nombreux voyageurs et salariés du site
594	AG	22/3		dbouldoi@hotmail.fr		T9		éviter de passer systématiquement par Paris pour aller vers d'autres régions (Bordeaux, Dijon, Strasbourg, ...).
594	AG	22/3		dbouldoi@hotmail.fr		T3		diminution des émissions de CO2 générés par le report route > rail
594	AG	22/3		dbouldoi@hotmail.fr		T2.4		Attention cependant aux connexions à la gare TGV de Roissy vers les autres destinations ferroviaire
595	AG	22/3	IDF	FREDERIC SILAR		T2	D	Les habitants riverains n'ayant pas de moyen efficace de se rendre à Roissy est aberrant
595	AG	22/3		FREDERIC SILAR		T3		Détruire des espaces naturels en Ile de France vont à l'inverse des préoccupations quand à l'avenir de nos enfants

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
595	AG	22/3		FREDERIC SILAR		T4.6		augmentation des distances entre les produits agricoles et les consommateurs
596	AG	22/3	IDF	quentin.vion @departement77.fr	Collectivité	MEM	D	Le Département de Seine-et-Marne avait adressé son avis, que vous trouverez ci-joint, par courrier en date du 20 novembre 2020 ce document tenant également lieux d'avis pour le Département de Seine-et-Marne dans le cadre de l'enquête publique, valant un avis défavorable au projet de LNRP.I PIECE JOINTE Synthèse déjà traitée par MG
597	AG	22/3		patrickcrucifix@orange.fr	Particulier	T8	F	Le TGV est un moyen de locomotion ,confortable, rapide ,mais certainement le plus sécurisant à mes yeux . donc je OUI pour le projet ROISSY-PICARDIE .
598	AG	22/3	HDF	Gauthier CASCALES		T8	F	Le train est un moyen de locomotion rapide, confortable et sécurisant.
598	AG	22/3		Gauthier CASCALES		T9		aberration qu'Amiens, première ville de Picardie, ne soit pas reliée au réseau TGV. Cet aménagement pourrait en partie y mettre fin.
599	AG	22/3				T2	F	Je dis oui à la liaison ferroviaire Chantilly-Roissy.
600	AG	22/3	HDF	Nicolasfoucher@free.fr	Particulier	T8	N	Je n'y vois aucun véritable avantage pour les résidents de La Chapelle en Serval. Pas d'arrêt à orry. Pas assez de train
601	AG	22/3	HDF	sdeseine@yahoo.fr	Particulier	T4.4	F	essentiel pour les habitants du Sud de l'Oise, sur le plan économique avec l'accès à un bassin d'emploi important,
601	AG	22/3		sdeseine@yahoo.fr		T3		développement durable avec moins de voitures sur les routes Désengorgement gares parisiennes
602	AG	22/3		Acarcalho60@sfr.fr	Particulier	T8	D	suis de chantilly et je travaille à Roissy. En fonction de les horaires, je continuerai à prendre la voiture
602	AG	22/3		Acarcalho60@sfr.fr		T4		Inutile de dépenser autant d'argent en fonction du contexte actuel.
603	AG	22/3		benedicte.chaplat@gmail.com	Particulier	T2	D	NON NON sur un tel projet très coûteux et non équitable pour toute la population des Hauts de France et du Val d'Oise.
603	AG	22/3		benedicte.chaplat@gmail.com		T4		NON NON sur un tel projet très coûteux et non équitable pour toute la population des Hauts de France et du Val d'Oise. (Equité du projet)

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
604	AG	22/3		rene.rodriguez@free.fr		T1	D	Stoppez cette enquête faite dans un contexte sanitaire défavorable et anti démocratique.Une enquête dématérialisée n'est pas juste puisque toute la population n'est pas équipée.(Opportunité de l'enquête)
605	AG	22/3	HDF	Angela.da-costa@free.fr	Particulier	T3	D	Halte au béton en Île de France
605	AG	22/3		Angela.da-costa@free.fr		T4		Plutôt remboursons la dette du pays au lieu de dépenser notre argent de cette manière. Il vaut mieux investir dans les hauts de France pour nous permettre de mieux vivre.
606	AG	22/3	HDF	Serge LAVRUT	Particulier	T3.2	R	Habitant près de la voie ferrée traversant Chantilly, au Bois Saint Denis, le passage des trains est une nuisance sonore assez prononcée surtout l'été, , Entre 16h et 21h le flux ferroviaire est conséquent et le rajout des trains reliant le nord à Roissy vont rendre la situation encore plus pénible
606	AG	22/3		Serge LAVRUT				murs anti bruits le long des voies qui traversent les villes lorsqu'il y a présence d'habitations à proximité (50 mètres) où autre solution (plantations ?) qui permettent de réduire sensiblement le niveau de bruit émis et par les trains .....
606	AG	22/3		Serge LAVRUT		T4		Ne pas mésestimer non plus la moins value sur les habitations situées le long des voies ....
607	AG	22/3		Keller.roy@orange.fr		T2.5	D	Le parking gratuit sera t il toujours gratuit ? Sera t il agrandi compte tenu des nombres voitures supplémentaires qui viendront pour se rendre à Roissy ? Note CE : Pas de voiture supplémentaire à Roissy avec LNRP!
607	AG	22/3		Keller.roy@orange.fr		T8		Le tarif lgv entre fosses et roissy sera t il compris avec notre carte actuelle navigo ? Pourquoi pas d'arrêt à Orry ? Trop d'incertitudes

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
608	AG	22/3	IDF	CRPG Ile de France	Associatif	T3	N	Au nom de Commission Régionale du Patrimoine Géologique d'Ile-de-France , Association pour la valorisation du site géologique du Guépelle à Saint-Witz, désormais Espace Naturel Sensible et propriété du département du Val d'Oise : - le tracé passant à proximité du site (environ 200 m)- il convient de : 1-s'assurer qu'aucun désordre géologique n'est susceptible de se produire sur l'ensemble du périmètre ENS durant la phase de travaux ; 2-le site comportant des espèces animales sensibles (faune aviaire), s'assurer que les impacts sonores ne perturberont pas les habitats, y compris pendant la phase d'exploitation.
608	AG	22/3		CRPG Ile de France		T2.1		3-Le tracé passant en fort déblai dans ce secteur, probable que des niveaux géologiques intéressants soient recoupés. Demande à entrer en contact avec le MO ; accès au chantier lors de la phase de creusement
609	AG	22/3	IDF	LACOMME MARIE-PIERRE	Particulier	T3	D	A l'heure où l'on parle d'écologie et de préservation des terres agricoles pourquoi vouloir en supprimer ?
609	AG	22/3		LACOMME MARIE-PIERRE		T2.3		Rendons les déplacements inter banlieues plus aisés avant de vouloir développer les liaisons interrregions.
610	AG	22/3	IDF	DO NASCIMENTO	Particulier	T2.3	D	pas des améliorations palpables pour l'est du Val d'Oise. On devrait se concentrer sur le renouvellement de la ligne RER D
611	AG	22/3	IDF	CORROYER	Particulier	T8	N	De survilliers Fosses pour aller à roissy on est obligé d'aller jusqu'à gare su nord avec le RER D et de reprendre le RER B Perte de temps Et beaucoup de retard sur rer D suite probs techniques Si tgv Picardie passe par survilliers Fosses alors prévoir un arrêt pour pouvoir faire survilliers Fosses jusqu'à Roissy Réponse CE : C'est prévu par TER LNRP
612	AG	22/3	IDF	BOUN	Particulier	T8	N	Le train si le projet est maintenu devra s'arrêter a louvres, vue le nombre d habitants qui doublent vous devez soit améliorer la ligne D soit le nouveau train devra s arrêter à louvres et a fosses.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
613	AG	22.3	HDF	BETHEMBOS	Particulier	T9	F	La possibilité d'avoir un bareau de 6 km, permettant d'avoir un service ferroviaire pour le TGV est d'une importance capitale pour le développement d'Amiens Metropole.
613	AG	22/3		BETHEMBOS		T4.4		C'est important pour l'économie et pour l'emploi dans la région.
614	AG	22/3	IDF	Isabelle.renard@free.fr	Particulier		D	Notre vie paisible est notre priorité à Marly-la-Ville. Notre solidarité envers les communes est essentielle. Arrêtez le massacre et renoncez à votre projet.
615	MG	23/3	IDF	Talisman95 @Hotmail.com	Particulier	T8	R	Prends le RER de + en + d'usagers , retards suppressions de trains. Pour la ligne Picardie Roissy mais penser au RER D avec arrêt à survilliers Fosses.
616	MG	23/3		valerie.beugnerie @la poste. Net	Particulier	T2.3	D	Avant de rajouter une ligne + important d'améliorer le RER D. La gare de Survilliers est catastrophique. Il faudrait un train toutes les 5 mn.
617	MG	23/3	IDF	cecilecela @gmail.com	Particulier	T2.3	D	Où est le bénéfice pour les gens de la ligne D ? Favoriser les bus hybrides. Commencez par entretenir l'existant et réviser le tracé si cette ligne doit voir le jour
618	MG	23/3	HDF	gauvernet.antoine @gmail.com	Particulier	T9	F	Ligne nécessaire pour l'économie et le désenclavement, accès à Roissy sans détour
619	MG	23/3		9stell5@live.fr	Particulier	T2	F	Enfin une amélioration. Un vrai confort attendu depuis longtemps
620	MG	23/3	HDF	BRIGNON	Particulier	T2.1	F	je soutiens essentiel pour contourner la capitale et développer le ferroviaire moins émetteur de CO^2.
621	MG	23/3	HDF	BOITEL	Particulier	T8	R	Demande un arrêt à Orry utilisé par les Senlisiens.
622	MG	23/3		Paul-guestpostinagency .com				Texte en Anglais
623	MG	23/3	HDF	BEAU	Particulier	T3.3	D	Assez de transports, penser à la trame verte et aux milieux naturels

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
624	MG	23/3	IDF	GODEREAUX	Particulier	T2.1	F	Pour cette ligne pour aller à l'aéroport
625	MG	23/3	IDF		Particulier	T2	F	Je veux donner un avis favorable pour la ligne Paris-Amiens
626	MG	23/3	HDF	julienmoyet @orange.fr	Particulier	T9	F	Pour ce projet qui va désenclaver Amiens
627	MG	23/3	HDF	bazin.chloe @chu-amiens.fr	Particulier	T9	F	Tout à fait en faveur du projet pour désenclaver Amiens
628	MG	23/3	HDF	ac80090 @laposte.net	Particulier	T8	F	Ligne très attendue. Vivement l'arivée du TGV à Amiens on va gagner du temps
629	MG	23/3	HDF	defouilloy.christian @chu-amiens.fr	Particulier	T9	F	Désenclaver Amiens
630	MG	23/3				T8	F	Je soutiens le projet esentiel pour contourner la capitale. Offre de transport vers le Sud de la France
631	MG	23/3	HDF	GUERRIER	Particulier	T8	F	Favorable. Bénéfique pour les salariés travaillant sur Roissy et pour réduire la voiture.
632	MG	23/3	HDF			T2.3	D	Ne voit pas l'intérêt dela ligne. Dévaluation des biens.Ne pourrait t'on pas améliorer la ligne Chantilly-Paris qui est une catastrophe.Soyons réaliste Roissy ne se développera plus. Aucune valeur ajoutée pour Chantilly. Il est urgent de ne rien faire.
633	MG	23/3	IDF	CORADIDI	Particulier	T2.3	N	Judicieux de mettre un TER à disposition pour éviter de passer par Paris
634	MG	23/3	HDF	DONATTI	Particulier	T2.1	R	Construction de cette ligne indispensable liaison TGV Amiens Roissy.
635	MG	23/3	IDF	THOUILLE	Particulier	T7	R	Les territoires impactés ne vont pas bénéficier de cette ligne (sauf Fosses). Il faudrait avoir des avantages: passerelle, parking, inclure le retournement de la ligne D
636	MG	23/3				T2.3	D	Avis défavorable aucun avantage pour les Val d'Oisiens. La rénovation du RER D prioritaire. Agrandissemnt Roissy annulé donc projet plus d'actualité.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
637	MG	23/3	IDF	ADELE	Particulier	T2.3	D	Ce train ne sert pas à grand-chose. Etude mal définie en fonction des besoins aussi sur la ligne D du RER. Revoir la copie.
638	MG	23/3	IDF	GARNIER	Particulier	T2	D	examen des avis: favorables des le part des picards et défavorables pour les gens du Val d'Oise. Messages répétitifs viennent du Nord. Pour moi demeurant dans le 95 je suis très défavorable.
639	MG	23/3	IDF	DUBRULLE	Particulier	T2.3	N	Pas assez de liaison jusqu'à Louvres.Train vieillissant.
640	MG	23/3	IDF	LE PORT ALIDOR	Particulier		D	Projet comporte des uisances sonores sous-estimées. Impact négatif sur flore et faune. Pas de fiancement passrelle de Survilliers ve répond en rien aux besoin des habitants du Val d'Oise.
641	MG	23/3	IDF	CARDOSO	Particulier	T3	D	Trop d'impacts sur l'environnement et bien être pour trop peu d'avantages.Hors de question que ce projet voit le jour ssous sa forme actuelle.
642	MG	23/3	IDF	CABUY	Particulier	T4.5	D	Je suis contre cette ligne TG. Pas debénéfice pour ma commune, et sous évaluation des biens.
643	MG	23/3	IDF	LATOUCHE	Particulier	T2	D	Contre ce projet.
644	MG	23/3	IDF	SAILLANT	Particulier	T2	D	Après avoir aligné des pourquoi: détruire la région; ne pas faire avec intelligence; proposer des emplois alors que les licenciement n'arrêtent pas; ne pas prioriser les emplois dans le Nord; le monde ne tourne pas rond. Revoir sa philo de vie et tout ira mieux . Avis défavorable
645	MG	23/3	IDF	foucherg@gmail.com	Particulier	T3.2	R	Connaitre l'impact du projet sur ligne RER entre Paris et Louvres.Un vrai problème de considération des usagers après Goussainville. A Louvres trains trop souvent supprimés.Avant de proposer d'autres liaisons faire fonctionner l'existant.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
646	MG	23/3	IDF	BOCQUET	Associatif	T2	D	Pièce jointe S'oppose à ce projet qui n'apporte rien aux habitants de l'Est du Val d'Oise et du Sud de l'Oise. L'améliotaion du RER D reste une priorité. Cette liaison va engendrer des nuisances à Villeron, Vémars et aussi St Witz.et sur le bois d'Argenteuil.L'étude d'impact sur les oisaux doit être refaite. Demande qu'un passage de grande faune soit réalisé en forêt de Chantilly à la Borne Blanche.Pas de déblais sur le site du Guépelle.
647	MG	23/3		BOCQUET				Cette observation est l'exacte duplication de la précédente (n°646) donc ne pas prendre en compte
648	MG	23/3		LARA	Particulier	T2.3	D	Désaccord avec le projet ferroviaire Roissy-Picardie. Nous disposons d'un RER D mal organisé qu'il faut améliorer. Ce projet mettrait à mal la biodiversité.
649	MG	23/3	IDF	BAUCHE	Socio-éco			2 pièces jointes Suite aux visites en mairies se saint Witz et Marly Mr Bauche transmet sur le site le courrier et annexes déjà déposés dans les communes. Il représente la société agricole SCEA bauche et fils et les propriétaires en indivision familiale BOUCHE REGNIER. Ces observations devront être observées en partant des registres de St Witz ou de Marly.
650	PJ	24/3		BRASSEUR Xavier	Particulier	T2.5	F	T2.5 Favorable au projet qui participe au report modal en permettant aux habitants de l'Oise d'éviter de saturer les axes routiers dont l'A1. Intérêt touristique pour la Picardie.
650						T8		T8. Mais il serait bon aussi ne pas léser les habitants du Val d'Oise : Proposer une liaison en environ 15 minutes avec Paris Nord, des quais terminus pour le RER D, une restructuration complète de l'offre bus du secteur.
650						T3.2		T3.2 Aux riverains qui ont peur des nuisances sonores, je pense utile de rappeler que ce lien ne sera pas limité à 300 km/h mais à 160 km/h soit la vitesse de ligne standard qui passe à proximité de centre-ville.
650						T9		T9. Ce projet un apport d'oxygène pour toute une région si délaissée au cours des 30 années par les politiques

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
651	PJ	24/3	HDF	FLET REIZ Sébastien Chantilly 60500	Particulier	T8	F	Projet attendu par les habitants de Chantilly. Il n'y a aujourd'hui aucune alternative à la voiture. Pour se rendre à l'aéroport, cette liaison offre rapidité, sécurité, fiabilité. Intérêt touristique pour la région et un bienfait pour l'économie locale Par contre, le dossier mentionne un prolongement du souterrain sud en garde Chantilly : un tel projet ne saurait laisser pour compte les personnes avec bagages, poussettes, vélos, les personnes âgées etc. et leur faire l'affront de prendre l'escalier ou se partager un ascenseur. Il est indispensable de prévoir un accès au quai en pente douce par souterrain ou par passerelle.
652	PJ	24/3	IDF	NAJIB Mohamed Villeron 95	Associatif	T1	N	Président du collectif des riverains du projet de la ligne grande vitesse Roissy Picardie. Demande la prolongation de l'enquête publique pour une durée de 15 jours et la mise en place de moyens supplémentaires qui permet d'informer effectivement les citoyens et d'assurer leur participation l'enquête publique. Note du commissaire enquêteur : Monsieur NAJIB a déposé une demande similaire sur le registre de FOSSES le 24 mars 2021 (R2). Une pièce jointe
653	PJ	24/3	HDF	BON Monique Montgresin 60560	Particulier	T1	N	Dans cette enquête publique, il manque trop d'éléments permettant de croire que les habitants du sud de l'Oise vont avoir assez d'avantages pour être motivés à prendre le train pour aller à Roissy. Je pense que j'ai conduit à prendre ma voiture.
654	PJ	24/3	IDF	NASSIM	Particulier	T1	N	Beaucoup de riverains sur la commune de Vémars ne sont pas au courant du projet Roissy Picardie. Le fichage été minime. Les panneaux d'enquête ont été installés très loin des lieux de passage. Aucun courrier des parvenus à un grand nombre de la population. L'obligation d'informer de la population n'a pas été respectée. L'enquête publique est invalide.
655	PJ	24/3	IDF	BAILLY Vémars 95470	Particulier	T3	D	Contre ce projet qui va encore dégrader la qualité de vie à Vémars, déjà impactés par la ligne TGV le trafic aérien le projet ne prend pas en compte la vie des habitants qui vont vivre à côté de cette future ligne avec un trafic très important.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
656	PJ	24/3	IDF	CYRIL Vémars 95470	Particulier	T3	D	Opposé à cette liaison qui ne va nous apporter que des nuisances et détruire encore plus l'environnement. Cette liaison n'apportera rien notre village, ni le département, ni notre région.
657	PJ	24/3		CARVALHO Bélinda	Particulier	T4	D	En désaccord avec le projet à cause de l'impact environnemental (animaux dérangés et impact sur la forêt) et du bruit. Impact également sur les emplois de Roissy, il y a actuellement beaucoup de licenciement, et le projet d'agrandissement a été annulé. Pour moi, cette liaison Picardie Roissy ne doit plus être d'actualité. Il vaudrait mieux s'occuper du RER D dont l'état se dégrade chaque jour.
658	PJ	24/3	IDF	Communauté d'Agglomération Oise Pays de France	Collectivité	MEM	D	Délibération portant avis de la CARPF du 11 mars 2021, Avis défavorable et motivations. 2 pièces jointes
659	PJ	24/3	IDF	Communauté d'Agglomération Oise Pays de France				Documents en doublon de la contribution 658.
660	PJ	24/3	IDF	X	Particulier	T2.4	D	Habitante de Fosses, n'est pas pour cette liaison ferroviaire, du moins tant qu'il n'y aura pas eu avant des améliorations sur le RER D une priorité pour nous. Nous n'avons aucun avantage à accepter cela.
661	PJ	24/3	HDF	DEFOUILLOY Isabelle AMIENS 80000	Particulier	T9	F	Favorable au projet. La liaison ferroviaire va réduire le temps de trajet Amiens Paris et nous économiser de la fatigue.
662	PJ	24/3	HDF	Motors60 Thiers-sur-Tève 60520	Particulier		D	Très défavorable. Pensez plutôt au respect des animaux.
663	PJ	24/3		X	Particulier	T3	F	Très favorable au projet. Gain de temps et de fatigue. Moins de pollution
664	PJ	24/3	HDF	Conseil municipal de Laffraye 60510	Collectivité		F	Délibération du Conseil municipal. Avis favorable. "Cette structure sera bénéfique au territoire". 1 pièce jointe

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
665	PJ	24/3		bcome	Particulier	T1	D	Dénonce le fait que l'enquête publique se déroule en plein couvre-feu, qu'il n'y a pas de réunions publiques par visioconférence… Le dossier contient des incohérences : sur le tracé, l'obstacle aux travaux du RER D à Survillers-Fosses, aménagement des stations, coût du transport pour les usagers... Il faut revoir le projet et réorganiser des échanges comme le prévoit le mémento de la Compagnie des commissaires enquêteurs. Un riverain val d'oisien mécontent du déroulé de l'enquête publique.
666	PJ	24/3	IDF	DARDOUIN René Vémars 95	Particulier	T2.1	D	Un viaduc à 250 mètres de la crèche de Vémars.. Vous révez ! Vous êtes au service des citoyens. Habitant de Vémars.
667	PJ	24/3	IDF	HALIMI Mohamed Fosses 95	Particulier	T2.4	D	NON à cette liaison. Faites les travaux avec votre argent sur la ligne D. Dans nos trains, nous sommes comme du bétail qui va à l'abbatoir.
668	PJ	24/3	IDF	HALIMI Fatima Fosses 95	Particulier		D	Opposée au projet.
669	PJ	24/3		ELATFI Saïd	Particulier	T1	D	Revoir le projet et organiser un temps d'échange sérieux avec des moyens de communication adaptés en ces temps de Covid-19, comme le prévoit la Compagnie Nationale des commissaires enquêteurs. 1 pièce jointe : Extrait mémento enquête publique CNCE.
670	PJ	24/3	IDF	PELLE Louvres 95380	Particulier	T2.4	D	Habitante du 95 et usagère régulière du RER D, dépitée de voir que l'nvironnement sera enlaidi par ce projet, et que nous n'en tirerons aucun bénéfice. Une mélioration des sdessertes du RER D serait grandement plus utile pour les habitants du 95, laissés pour compte !
671	PJ	24/3		BOUMEHDI Radia	Particulier	T2.4	D	Contre. La priorité c'est l'amélioration du RER D.
672	PJ	24/3	HDF	DAVAL Nicole Chantilly 60500	Particulier	T8	F	Pour. Utile opour relier les grandes lignes TGV. Utile pour la planète et le désencombrement des routes.Projet essentiel et urgent.
673	PJ	24/3	HDF	LEVY Amiens 80000	Particulier	T4.4	D	Opposée au projet. Conséquences néfastes pour l'immobilier en Picardie du fait des migrations de population (loyers trop chers à Paris, spéculations sur des logements d'étudiants..) Pourquoi vouloir toujours aller plus vite… Recherche du profit..

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
674	PJ	24/3		Communauté d'Agglomération Oise Pays de France				Contribution en doublon avec 658 et 659. Ne contient aucune pièce jointe.
675	PJ	24/3		Chezraume	Particulier	T3.2	D	A quoi sert ce projet sachant que la construction d'un nouvel aérogare a été annulée. Gain de temps mais au détriment de nouvelles nuisances sonores et impacts sur les environs. Ce projet est-il vraiment rentable dans la conjoncture actuelle ?
676	PJ	24/3	IDF	BOUIN Roland Saint-Witz 95	Particulier	T1	D	Pour faire passer un projet, soit on le fait pendant l'été ou pendant le Covid… Surtout pour un projet déjà rejeté il y a 10 ans… ! Ce projet destiné aux gens de Picardie est malsain et mal conçu volontairement. Non au projet.
677	RH	25/3	IDF	Linda Yala	Particulier	T3.2	D	Projet totalement défavorable aux Vémarois. nuisances sonores, acoustiques. Nous avons un sentiment d'injustice
						T4.5		Dévalorisation de notre patrimoine naturelle et financier (baisse de la valeur des maisons).
678	RH	25/3	HDF	M. Begon	Particulier	T2.1	D	Contre le projet mais pour un projet touchant plus d'ahbita,nts de picardie et davantage d'arrêts. Ne touchez pas à la région du Val d'Oise déjà bien assez touchée
679	RH	25/3	HDF	Dia Mbaye	Particulier		F	je vote oui
680	RH	25/3	HDF	Dia Fama	Particulier		F	Nous sommes pour le projet.
681	RH	25/3	HDF	Ludivine Gibier	Particulier	T3	D	projet qui saccage nos paysages, les terres agricoles et impacte la biodoiversité
						T2.4		Faites en sorte que la ligne TER fonctionne correctement avant de vouloir mettr en place d'autre projets
682	RH	25/3	HDF	Nadia.khelif@free.fr	Particulier	T2.1	D	Non à votre tracé burlesque
683	RH	25/3	HDF	Thierry Voreaux	Particulier	T4	F	Pour le développement économique de la région
						T9		Facilite l'accès à la zone économique de CDG

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
684	RH	25/3	HDF	Alain Demarquet	Particulier	T9	F	La liaison Creil Roissy est indispensable pour le bassin creillois en terme de travail et aussi pour les liaisons avec d'autres régions par TGV..L'on parle du TGV par Amiens, est-ce que les tgv utilisés seront pendulaires pour améliorer la vitesse sur les lignes existantes (200km/h).Que va devenir la gare TGV Haute Picardie?
685	RH	25/3	HDF	Mentheour		T4	F	La liaison des territoires à la plateforme aéroportuaire Roissy CDG par des transports en commun est une bonne chose pour le développement des territoires du nord 95 et des Hauts de France.
						T8		Il faudra rester vigilent à ce que le plan de transport de la SNCF ou d'un autre opérateur reste cohérent et régulier.
686	RH	25/3	HDF	Teddy Berant	Particulier	T2	F	Ce barreau de 6 kilomètres présente un coût économique et environnemental extrêmement raisonnable rapporté aux immenses bénéfices pour Amiens et la région toute entière.
687	RH	25/3		Sacha Roques	Particulier	T9	F	Excellentes idées d'avoir un accès direct au voyage sans avoir à payer un parking sur place (réalisons 3-4 voyages/an par cet aéroprot)
688	RH	25/3		Beaudbeaud @hotmail.com	Particulier	T3.4	D	On ne veut pas de cette ligne pour ne pas encore dénaturer le paysage et nos villes!
689	RH	25/3	HDF	Jacques Helaine	Particulier	T9	F	La Picardie et Amiens ont toujours été isolés de par leurs situations entre Le Nord/Pas de Calais et la Région Parisienne. Ce projet répare cette inéquité
						T4.2		C'est un investissement très raisonnable en coût par rapport à d'autres
						T4.3		sera très rapidement rentabilisé
690	RH	25/3		a.badi @laposte.net	Particulier	T2.1	D	Non à ce projet. Demande le report de l'enquete au titre du mémento de la CNCE
691	RH	25/3	HDF	Serge.daudet@sfr.fr	Particulier	T3	D	Ce n'est pas normal de détériorer les espaces naturels.
691						T2		Vous n avancez pas les tarifs.Le nombre de trains journaliers ?Tout est obscure et mal défini Rep: ce n'est pas l'objet de l'enquete qui porte sur l'interet général de la réalisation d'une infrastructure
692	RH	25/3	HDF	M. Bart	Particulier	T4.1	D	Après le tracé gare d'est-roissy à 25 euros, maintenant il s'agit de Picardie-Roissy. Mais à quel prix. Je continuerai en voiture hybride.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
693	RH	25/3	IDF	Marie Helene Dauptain	Particulier	T3	D	Nombreux impacts environnementaux (faune, corridor écologique, paysages, nusiances sonores, visuelles)
						T4.2		Le Projet est couteux, inutile, nuisible. Il n'apporte rien, ni aucun plus aux Wéziens, ni au Val d'Oise. Seuls les Picards auront un bénéfice certain.
						T8		Il n'y a aucun moyen de rejoindre l'aéroport de Roissy (important bassin d'emploi) avec cette nouvelle connexion. Notre priorité est la modernisation de la ligne D du RER.
694	RH	25/3	HDF	M. Ogier	Particulier	T9	F	Cette ligne est nécessaire, travaillant souvent dans la zone de Roissy, je l'utiliserai, ce sera plus écologique que les embouteillages de voitures sur la N104 !Je trouve par ailleurs dommage que seule existe une liaison regulière avec Roissy par bus, le Roissybus, en Val d'Oise, à 4 km de chez moi, et rien dans l'Oise...
695	RH	25/3	HDF	Jean.poiret@yahoo.com	Particulier	T8	D	ce projet ne présente pas d'interet par manque d'arrets et de passages en picardie
696	RH	25/3	HDF	Sonia Dausse	Particulier	T4	F	Super projet pour le développement de notre région
697	RH	25/3	HDF	Caroline Bohain	Particulier	T4	F	Projet primordial pour le développement du territoire amiènois et son attractivité touristique
						T9		Il est très important de développer l'activité économique et de faciliter les liaisons inter Region et entre les départements
698	RH	25/3	HDF	Jonathan Volet	Particulier	T9	F	la nouvelle ligne améliore et facilite les déplacements des habitants du sud des Hauts de France vers Paris, vers CDG et son bassin d'emploi
699	RH	25/3	HDF	Chubert@sfr.fr	Particulier	T2.1	D	ce projet n'est pas pour les amiénois. Nous n'avons donc pas d'interet et rejetons ce tracé. Manifestement le projet n'a pas été bien compris
700	RH	25/3	HDF	Fatima Hamid	Particulier		D	Défavorable au titre de la contribution 699

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
701	RH	25/3	HDF	Michel.dufour@orange.fr	Particulier	T4	D	Ce projet ne changera rien aux habitudes des gens qui travaillent en décalé sur CDG et continueront de prendre la route. Je ne souhaite pas que mes impots servent à cela.
702	CA	26/3	HDF	Guy Panaud	Particulier	T4.4	F	Désenclavement d'Ameins. Vital pour les entreprises et les habitants.
						T9		
703	CA	26/3	HDF	Guy Mow-Kame	Particulier	T9	F	Projet utile et pertinent qui structure la Picardie.
704	CA	26/3		Lichtenberger	Particulier	T2	F	Soutient le projet
705	CA	26/3			Particulier	T2	F	Vivement que la ligne soit opérationnelle
706	CA	26/3			Particulier	T3.3	D	Totalement contre ce projet écologiquement aberrant. Très mauvais pour les animaux.
707	CA	26/3	IDF	Amara	Particulier	T3.3	D	Contre car pollution sonore et visuelle. Il afut améliorer en priorité le RER D
708	CA	26/3	HDF	Tictoc60	Particulier	T4.1	N	Les budgets ne sont pas extensibles, le déficit augmente. Utiliser l'argent autrement
709	CA	26/3	IDF	Fabienne Terrier	Particulier	T2	D	A regarder les documents ; c'est non.
710	CA	26/3	HDF	Evelyne Sabourin	Particulier	T9	F	Absolument favorale ; Amiens a été trop délaissée
711	CA	26/3	HDF	Frederik Petersen	Particulier	T9	F	Désenclavement d'Amiens. C'est bon pour la planète
712	CA	26/3	IDF	Thibault Foucher	Particulier	T3.3	D	Absolument contre. Démarche anticonstitutionnelle. Il faut préserver l'environnement.
						T4.1		
713	CA	26/3		Gérard Darmon	Particulier	T4.1	D	Ce projet n'est pas fait pour nous alors que nous allons le cofinancer.
714	CA	26/3		Henri Barton	Particulier	T1	D	Dossier incomplet
715	CA	26/3	IDF	Hamadou Sanghare	Particulier	T2.4	N	Pourquoi pas d'arrêt à Louvres, c'est injuste.
716	CA	26/3	HDF	Kitine Sensai	Particulier	T2.4	N	Reétudier les divers arrêts sur la ligne de Compiègne
717	CA	26/3			Particulier	T2.4	F	La nouvelle ligne sera très utile pour l'Oise
718	CA	26/3	IDF	Gérard Humbert	Particulier	T3.3	D	Non à ce projet dans le Val d'Oise qui va détruire la nature.
719	CA	26/3	HDF	Fernand Guyot	Particulier	T4.1	D	Projet économiquement inutile
720	CA	26/3	HDF	Alain Gautier	Particulier	T2.4	N	Rien est étudié pour les habitant de La Chapelle en Serval.Donc ne faites rien.
721	AG	27/3	IDF	Arnaud.fige@orange.fr	Particulier	T2.1	D	Non à ce tracé
721	AG	27/3		Arnaud.fige@orange.fr		T2.4		Par contre le rer D est un désastre. Penchez vous plutôt sur ce problème.
721	AG	27/3		Arnaud.fige@orange.fr		T3.5		Notre région est déjà assez touchée par le béton
722	AG	27/3	HDF	marcelet.emilie @gmail.com	Particulier	T8	F	projet important pour permettre aux travailleurs amiénois de rejoindre plus rapidement paris.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
722	AG	27/3		marcelet.emilie @gmail.com	Particulier	T4.4		...et à certains franciliens de venir s installer à amiens.
723	AG	27/3	HDF	Philippe NORMAND	Particulier	T8	F	Je suis favorable au projet, bénéfique pour transports et déplacements,
723	AG	27/3		Philippe NORMAND		T3		réduction des gaz à effet de serre. Sous conditions du respect et applications des mesures concernant la protection de l'environnement, de minimiser les incidences sur la santé et le respect des ressources en eau: eaux superficielles , de ruissellement et périmètres ce captages Application du zéro phyto immédiat.. Protection des amphibiens.
724	AG	27/3	HDF	Gerardcoulombel @sfr.fr	Particulier		F	Je suis pour. Ça fait 25 ans qu'on l'attend. Merci
725	AG	27/3		yvon.aillen @orange.fr	Particulier	T8	F	OK pour ce projet qui va faciliter l'accès a Roissy et donc réduire le temps de trajet notamment pour la population travaillant sur la plateforme aéroportuaire
725	AG	27/3		yvon.aillen @orange.fr		T4.4		création d'empois qui en découlerons
725	AG	27/3		yvon.aillen @orange.fr		T3		privilégier ce moyen de transport par rapport a la voiture donc moins d'embouteillage
726	AG	27/3		Jacques.ozaneaux @ wanadoo.fr		T4	F	Je suis favorable. Il y a des enjeux touristiques, de développement économique. Ça fait 25 qu'on l'attend. Pour.
727	AG	27/3	HDF	SILLY	Particulier	T4	F	Je suis absolument pour cette liaison Roissy-Picardie qui amènerait un formidable essor pour la région
728	AG	27/3	HDF	Thomas PELAGE	Particulier	T8	F	Tout à fait d'accord avec ce type d'initiative permettant un accès rapide au transport aérien sans avoir des coûts irraisonnés de transport.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
729	AG	27/3	HDF	Philastere GAMBIER	Particulier	T2	D	Plutôt un projet de compensation politique (tout comme celui de la gare TGV Haute Picardie) plus qu'un véritable projet structurant et d'intérêt général.Toujours pas capables de faire fonctionner correctement la ligne TER Amiens-ParisJe suis contre ce projet tant qu'il n'y aura pas un véritable effort réalisé sur les lignes existantes qui sont mal exploitées.Amiens a besoin d'une véritable ligne TGV qui dessert la gare du Nord ou le centre de Paris et non sa lointaine banlieue. Auquel cas, la gare TGV Haute Picardie est suffisante pour Amiens,Passer la ligne Amiens-Paris en LGV et même Calais-Paris (rappelons que les trains circulent encore en mode diesel entre Calais et Amiens...) serait un véritable choix stratégique bien plus pertinent à long terme, bien plus ambitieux et bien plus respectueux pour la planète.
729	AG	27/3	HDF	Philastere GAMBIER		T1		Par ailleurs, sur son site internet, Amiens propose de soutenir le projet en cochant une case "je soutiens le projet", mais impossible de cocher une case pour ne pas soutenir le projet. C'est anti démocratique au possible
730	AG	27/3	HDF	Carole.holleville @gmail.com	Particulier	T2	D	Je suis absolument contre ce projet qui n'intéresse pas les amiénois . Nous voulons une ligne TGV amiens paris qui pourra améliorer le temps de déplacement des nombreux amiénois travaillant à Paris
730	AG	27/3		Carole.holleville @gmail.com		T8		et permettra des déplacements touristiques plus faciles dans les deux sens .
731	AG	27/3	HDF	Claude LEBRET	Particulier	T8	F	Je suis favorable a ce projet ferrovier var il permet aux travailleurs de gagner du temps pour les deplacements professionnels. Pour cela il faudra certainement deservir un maximum de gares.
731	AG	27/3		Claude LEBRET	Particulier	T4.4		Cela permettra egalement les logements sociaux sur le sud de l Oise
732	AG	27/3		bazin.claire60 @gmail.com	Particulier	T3	D	Ce projet va à l'encontre de la protection de l'environnement et du bien être des habitants de notre secteur. Les gains de ce projet pour les usagers sont bien loin de compenser le désastre écologique et des nuisances qui vont en découler.
733	AG	27/3		Carlierl @gmail.com	Particulier	T4	D	Je suis pour ce projet qui aura un impact positif sur l économie des Hauts de France d une part

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
733	AG	27/3		Carlierl @gmail.com	Particulier	T3		et réduira de autre part l impact écologique de la forte circulation entre la région et le pôle économique CDG Je suis donc pour le projet
734	AG	27/3		X		T3		Avis très favorable à ce projet. Je le soutiens pleinement. Je ne comprends pas trop ces gens qui craignent une "pollution visuelle" et un "désastre pour l'environnement" en rapport avec ce projet. Regardez les immenses plateformes logistiques dans le secteur, les hypermarchés avec leurs parkings qui ont détruit des kilomètres carrés d'environnement naturel : où étiez-vous ?(Note CE : A considérer lors analyse) De nombreuses études ont démonté que le train est le moyen de locomotion le plus écologique.
735	AG	27/3	HDF	DEHUT		T8		Il faut réaliser cette liaison qui en plus de faciliter des déplacements longues distances(Strasbourg Marseille ...)plus rapides, permettra à de nombreux résidents de Chantilly et du bassin Creillois qui travaillent sur le pole de Roissy d'avoir des déplacements plus commodes et rapides (non utilisation de voiture) Des dessertes intra muros du pole de Roissy seraient à organiser.
735	AG	27/3	HDF	DEHUT		T3.3		A quel endroit de la ligne SNCF (PKm) est il prévu de construire l'écopont (passage grande faune) prévu à la décision ministérielle du 28/08/2020 ? Il existe déjà en Foret de Chantilly 3 ponts permettant ces passages entre les gares de Chantilly et Orry la Ville **Note CE** : Ecopont est entre gare La Borne Blanche et Gare d'Orry-La-Ville Coye entre PK 34,26 et 33,75 ligne Paris-Creil (Ref page 72 Piece F Vol I)
736	AG	27/3	HDF	ALEX			F	Avis très favorable à ce projet. Merci pour le travail que vous faites.
737	AG	27/3	HDF	LEFEBVRE MÉLANIE		T2	F	Je suis favorable au raccordement d'Amiens à la gare TGV de Roissy.
738	AG	27/3	HDF	JARNO NOLWEN	Socio-éco	T4	F	Je suis très favorable à ce projet de liaison ferroviaire. C'est une source de dynamisme pour notre région, à la fois sur le plan de la mobilité professionnelle et personnel. En tant que consultante c'est le genre de projet qui pourrait me permettre de développer mon portefeuille clients et d'embaucher un consultant junior.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
738	AG	27/3		JARNO NOLWEN	Particulier	T9		Sur le plan personnel, je vois déjà mon fils aller en vacances chez ses grands parents via le TGV et notre famille partir en vacances cva l'aéroport sans prendre la voiture. Nous avons hâte que ce projet voit le jour
739	AG	27/3	HDF	BENIADA CLAUDE	Particulier	T4	F	Je suis particulièrement favorable à ce projet de liaison ferroviaire qui sera un atout important pour le développement de notre région sud oise. Il est évident qu'un tel projet doit être soutenu par le plus grand nombre possible . En terme d'emplois, de valorisation de la région et de son développement économique cette liaison sera un grand atout.
740	AG	27/3		Jacques.dinard@sfr.fr	Particulier	T2.1	D	Je suis absolument contre ce tracé et favorable à dynamiser l'économie au sein des hauts de France
741	AG	27/3	IDF	virginiemons95 @gmail.com	Particulier	T4	D	Des dépenses énormes quand il semble que les économies devraient être faites
741	AG	27/3		virginiemons95 @gmail.com		T3		Des dégradations environnementales importantes pour une faible partie d'utilisateurs au détriment de la nature et des habitants
742	AG	27/3	HDF	François.gaston @free.fr	Particulier	T4	D	Vraiment ras de bol de voir des créations de lignes C'est du n'importe quoi avec notre argent Pour éviter des heures de transport, restons dans notre région d Amiens.
743	AG	27/3	HDF	Claude.doche @orange.fr	Particulier		D	Juste un mot NON Fait à pontarmé
744	AG	27/3	IDF	Ahmed95470 @gmail.com	Particulier	T2.3	D	J'habite à louvres eh rien n'es prévu pour nous A lieu de ce train,rajoutez des rer D Fosses est en colère
745	AG	27/3		Line.renard@sfr.fr	Particulier	T2.3	D	Je prends le rer d tous les jours à goussainville Tous les jours c'est la galère. Dépensez votre argent pour notre ligne
745	AG	27/3		Line.renard@sfr.fr		T3		Notre nature dans le 60 et 95 demande plus de respect

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
746	AG	27/3	IDF	C.gallet@free.fr	Particulier		D	Moi marlysien depuis 43 ans Je veux que notre bien être ne soit pas touché C'est NON
747	AG	27/3	IDF	Med.cherif@yahoo.com	Particulier	T2	D	Notre gare de survilliers ne doit pas devenir la plate-forme des gens de Picardie. Le trafic risque d'aggraver encore plus notre rer d Annuler votre projet
748	AG	27/3	HDF	Gerard.boubert@sfr.fr	Particulier		D	Voici l'avis d'un citoyen de fosses Défavorable
749	AG	27/3		Sandra.rodrigues @free.fr	Particulier	T2.1	D	Merci aux personnes qui sont passés me voir à Vémars NON à ce tracé
750	AG	27/3		Thibault.guibert @outlook.com	Particulier	T2	D	Et pourquoi un direct Amiens Marseille Arrêtez de faire n'importe quoi
751	AG	27/3	HDF	christine.tanner63 @gmail.com	Particulier	T8	F	Je suis pour la création de cette ligne TER supplémentaire qui permettrait , pour aller travailler sur Roissy d'emprunter la SNCF plutôt que mon véhicule. Ce serait un gain de temps d.au moins 20mn et éviterait l'engorgement de véhicules aux abords de l'aéroport.A ce jour il est trop compliqué et long d'emprunter la SNCF de Chantilly pour aller à l'aéroport. Ce serait aussi très pratique lorsque je me rends à l'aeroport pour partir en congés . En espérant que cette ligne sera vite mise en circulation.
752	MG	28/3	HDF	pauwels@gmail.com	Particulier	T2	F	Favorable à la création de cette liaison. Concernant Amiens compenser les injustices qui ont trop duré ; Autoroute vers Lillle; TGV
753	MG	28/3	HDF	nicolaspolteau @hotmail.com	Particulier	T8	F	Aimerais que la liaison desserve Coye.
754	MG	28/3		Rieurpro@free.fr		T2.3	D	Renovation de l'existant plutôt que de créer cette ligne. Extension de Roissy plus à l'ordre du jour.
755	MG	28/3	IDF	vmds0707@gmail.com	Particulier	T2	D	Contre le projet pour des raisons exposées par tous les élus du 95 et reprises dans la journal le Parisien dans son édition du 27/3
756	MG	28/3	HDF	jgoudinou @xanadoo.fr	Particulier	T8	D	Pas d'arrêt à Orry c'est une abérration. Très peu de gents ont besoin de partir de Chantilly et parking saturé. Parking de Orry plus grand. Nuisances sonores à Orry. En l'état contre le projet

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
757	MG	28/3	HDF	peggyherbeau @yahoo.fr	Particulier	T2	F	je suis pour le liaison ferroviaire.
758	MG	28/3	HDF	DUBREUIL	Particulier	T9	F	Un grand pour. Il contribuera au désenclavement d'Amiens.et développera son éconnomié
759	MG	28/3	HDF	joellefloyd@orange.fr	Particulier	T2	F	je souscris pleinement à cette initiative.
760	MG	28/3	HDF	adriendesoutter @yahoo.fr	Particulier	T4.4	F	le Roissy Picardie renforcerait l'attractivité du territoire
761	MG	28/3		jules.douet@free.fr		T2.1	D	Non à votre tracé qui défigure le département.
762	MG	28/3		gaston.sourton @orange.fr		T2.1	D	Défavorable à toucher notre lieu de chasse. Contourner ce territoirs.
763	MG	28/3		Xavier. Baron		T8	D	Assez de possibilité pour se rendre à Roissy. Moi à Chantilly je me débrouille.
764	MG	28/3				T2.3	N	Privilégier le ter chez nous c'est de pire en pire.
765	MG	28/3	HDF	BAUVE	Particulier	T2	F	Pour la ligne reliant Chantill à Charlees de Gaulle-Roissy
766	MG	28/3	IDF	gsrconakry	Particulier	T8	D	Défavorable à ce projet. Impact sur le quotidien RER B et D. Actuellement un habitant de Louvres et de Goussainville met 1 h pour aller à Roissy en RER. Pourquoi un habitant de Crei mettrait 20mn?
766	MG	28/3	IDF	gsrconakry	Particulier	T4.6		Destruction de 36 ha de terre agricole
767	MG	28/3	HDF	TOLONIN	Particulier	T4.4	F	Une avancée majeure pour notre région. Sud Oise.
768	MG	28/3	IDF	DUPRE	Particulier	T2		Sondage de voisins pour lutter contre le projet de ligne à grande vitesse qui va traverser Marly (sera remis au commissaire enquêteur) Nuisances sonores et environnementals et ne répond pas aux besoins des habitants du Val d'Oise
769	MG	28/3	IDF	nathalie.dupre95 @orange.fr	Particulier			Même texte que 768
770	MG	28/3	IDF					Même texte que 768, 769
771	MG	28/3	IDF					Même texte que 768, 769, 770
772	MG	28/3	IDF					Même texte que 768, 769; 770, 771
773	MG	28/3	IDF					Même texte que 768,769, 770, 771, 772
774	MG	28/3	IDF					Même texte que 768,769, 770, 771, 772, 773. Avec la 774, 7 textes similaires qui devaient être remis au commissaire enquêteur.
775	MG	28/3	HDF	RIOU	Particulier	T8	F	Je soutiens ce projet qui rendrait bien service aux usagers
776	MG	28/3	HDF	DESFONTAINE	Particulier	T8	F	Totalement pour un accès direct et des trais rapide entre Amiens et Roissy et améliorer le temps de parcours Amiens-Creil.
777	MG	28/3	IDF	SILVA	Particulier	T3.2	D	Nous ne voulons aucune nuisance sonore et aucun intérêt à avoir la LGV.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
778	MG	28/3	IDF	GUIDANE	Particulier	T2	D	Comme l'ensemble de nos voisins nous sommes contre. Aucun bénéfice pour nous.
778	MG	28/3		julien.frolan@sfr.fr	Particulier	T2.2	D	Projet vraiment inéquitable. Pourquoi ne pa longer la ligne du RER D. A Louvres des personnes pouraient en profiter. Cette remarque porte le même n° que la précédente sur le registre Publilégal !
779	MG	28/3	HDF	François.merlu80 @gmail.com	Particulier	T8	N	Moi je veux un direct Amiens Roissy direct c'est tout……demande Mr Merlu !!
780	MG	28/3	IDF	mathilde.dufour @orange.fr	Particulier	T3.3	D	Défavorable. Traverser plutôt e forête de Chantilly au lieu de détruire la campagne du val d'Oise.
781	MG	28/3	IDF	CAILLAT	Particulier	T3.2	D	Oppsée à ce projet en raison des nuisances sonores et l'impact environnemental sur les villages.
782	MG	28/3	IDF	CAILLAT				Même texte que n°781
783	MG	28/3	IDF	NYKIEL	Particulier	T2.3	D	Contre la ligne comme mes voisins. La priorité doit être l'amélioration du RER D.
784	MG	28/3	IDF	doody_dey @hotmail.com	Particulier	T3.2	D	Opposés au projet. Maintenir lecalme et la nature à Villeron. Nuisances sonores principal obstacle.La vue casserait le paysage. Le vibrations. Risque pour la revente.
785	MG	28/3	IDF	DIOUF	Particulier	T3.2	D	non à ce projet. Nuisances sonores, pollution visuelle impact sur l'environnement.
786	MG	28/3	IDF			T2.2	D	Non au barreau. Si les Picards souhaitent des liaisons avec le TGV qu'ils les construisent sur leur territoire. Ligne SNCF 261 existante entre Amiens et Chaulnes ou SNCF 242 entre Creil et Compiègne ou entre Chantilly et Doucy le tout en pleine campagne
787	MG	28/3	IDF	Flyb87@gmail.com	Particulier	T3.2	D	Nous nous opposons fermement à ce projet à Villeron. Non aux nuisanceset aux dangers que représentent des voies ferrées pour les enfants.
788	MG	28/3	IDF	somphie.latour @orange.fr	Particulier	T2.1	D	Je n'ai pas acheté pour voir un train au bout de mon jardin. Changez votre tracé.
789	MG	28/3	IDF	Chantal.doudin@sfr.fr	Particulier	T3.2	D	Je crois qu'à Vémars on a assez de nuisances. Non à votre projet on est assez sinistré
790	MG	28/3	IDF	NTANDA	Particulier	T3.2	D	Ce projet n'apporte aucun bénéfice aux habitants de Villeron. Nous récolterons toutes les nusances. Je suis totalement opposé à la réalisation de ce projet.
791	MG	28/3	HDF	VERNIER	Particulier	T9	F	Un vrai projet d'aménagement du territoire pour Amiens; la vallée d'oise (Creil et compiègne); le Sud de l'Oise; le Nord francilien via Survilliers Fosses. Les habitants pouront accéder plus rapidement au bassin d'activité Roissy, Le Bourget et au réseau national du TGV

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
791	MG	28/3	HDF	VERNIER	Particulier	T3		Les enjeux environnementaux et acoustiquees me semblesnt être convenablement pris en compte. De plus la ligne permettra de réduire l'importante circulaion automobile des personnes se rendant à Roissy CDG
792	MG	28/3	IDF	REATE	Particulier	T3.2	D	Je suis contre ce projet trop de nuisances.
793	MG	28/3	IDF	IHADHARENE	Particulier			Même texte que ceux portant les n° 768 à 774 inclus
794	MG	28/3	IDF	NICOLAS JOEL	Particulier			Même texte que ceux portant les n° 768 à 774 inclus et le n°793
795	MG	28/3	IDF	NICOLAS LYSIANE	Particulier			Même texte que ceux portant les n° 768 à 774 inclus,le n°793, le n°794.
796	MG	28/3	IDF	JEAN DOMINIQUE	Particulier			Même texte que ceux portant les n°768 à 774 inclus; le n° 793, le n°794, le n°795
797	MG	28/3	IDF	JEAN SEPHANIE	Particulier			Même texte que ceux portant les n°768 à 774 inclus; le n° 793, le n°794, le n°795, n°796
798	MG	28/3	IDF	JEAN NICOLAS	Particulier			Même texte que ceux portant les n°768 à 774 inclus; le n°793, le n°794, le n°795, le n°796, le n°797
799	MG	28/3	IDF	KOSKAL	Particulier			Même texte que ceux portant les n° 768 à 774 inclus, le n°793, le n°794, le n°795, le n°796, le n°797, le n°798 et ce dernier le n°799.Donc au total 14 contributions s'appelant "sondage" et qui devaient être remises au commissaire enquêteur. je ne les ai pas comptabilisés pour ne pas faire doublon mais celà reste possible. Il faut ajouter 14 avis défavorables globaelment contre le projet
800	MG	28/3			Particulier	T3	F	Oui à cette liaison. Qui va éviter de prendre sa voitur pour se rendre à CDG. Ou prendre un RER jusqu'à paris pour revenir en arrière ave et encombrer ls RER
801	MG	28/3	HDF	DELAHAIGUE	Particulier	T4	F	Je sui favorable. Un enjeu économique pour notre notre territoire pour accéder à un bassin d'emploi important.
801	MG	28/3	HDF	DELAHAIGUE	Particulier	T3		Enjeu de développement durable avec moins de voirure et désengorgement des gares parisiennes.
802	MG	28/3		Thomas.dore @yahoo.fr	Particulier	T2.1	D	les gens du Nord OK pour cette ligne mais je ne comprens pas qu'ils ne repectent pas notre territoire. C'est comme si o, allait faite nos course à ST Maximin et que nous mettions un train qui traverse le ch^taeu et la foêt de Chantilly.Non à ce tracé
803	MG	28/3	IDF	sylvie. Bouchard @yahoo.fr	Particulier	T3	D	Non à ce tracé qui détruit notre environnement et le bien être des riverains
804	MG	28/3	IDF	Denis.fruchard @orange.fr	Particulier	T2.3	D	Revoir le RER D avant ce genre de projet
805	MG	28/3		valérie. Binoche @outlook.fr	Particulier	T2.1	D	Il faut améliorer votre tracé qui a plus de point négatifs que positifs. Il a l'avantage de diviser les habitants de Picardie et du Val d'Oise. Je n'approuve pas.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
806	PJ	29/3		MAULION Thierry	Particulier	T2.4	D	Avis défavorable. Il faut améliorer les lignes parisiennes et se préoccuper de l'existant, à commencer par la ligne D du RER…La LN Roissy-Picardie va en supplément défigurer le paysage.
807	PJ	29/3	IDF	DUFRESNE Emmanuel Villeron 95380	Particulier		D	Non au projet LN Roissy-Picardie.
808	PJ	29/3		X	Particulier	T3	D	Il y a déjà assez de transporets en commun… Trop de nuisances et d'impacts sur la campagne.
809	PJ	29/3	IDF	DOS SANTOS Judith Villeron 95380	Particulier	T3	D	Non au projet Roissy-Picardie, qui n'apporte rien à la Région. Le projet va nuire au quotidien : nuisances sonores.
810	PJ	29/3	IDF	GOUTON Villeron 95380	Particulier	T2.4	D	Habitant de Villeron. Opposé au projet. Il faut donner la priorité pour l'amélioration du RER D.
811	PJ	29/3	IDF	NYKIEL Villeron 95380	Particulier	T2.4	D	Habitant de Villeron. Opposé au projet. Il faut donner la priorité pour l'amélioration du RER D.
812	PJ	29/3		DEKORSAK Charlotte	Particulier		D	Les habitants de l'aire cantilienne possèdent une voitture et se n'est pas compliqué pour se rendre à Roissy. La LN Roissy Picardie ne présente aucun intérêt… Par contre, cette liaison est susceptible d'augmenter l'insécurité en facilitant les déplacements de personnes mal intentionnées (cambriolages..).
813	PJ	29/3		GOUTON Villeron 95380	Particulier		D	Non au projet Roissy Picardie… Priorité au RER D.
814	PJ	29/3		Conseil Départemental de Seine et Marne				Demande d'accusé de réception du courrier transmis le 22 mars 2021 (n°596)
815	PJ	29/3		Alayutefamily			F	Soutient au projet qu'il faut accélérer.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
816	PJ	29/3		VANSON Alexandre	Particulier	T4.4	D	Réduction du temps de trajet domicile/Travail. Décarboner au maximum le transport via le strain est une bonne initiative. Par contre, il est irresponsable de se baser sur une VAN qui repose sur des projections des traffics aériens incertainesà cause du contexte sanitaire. Le gouvernement veut ralentir les vols intérieurs... pour 90.000 travailleurs à Roissy, 80 % sont décalés et seule une partie prenda le train. La contre-expertise socio-économique du projet a montré qu'une baisse de 20% du flux voyageur attendue entraine une VAN < 0. Donc entendons la voix des élus : 42 communes contre et 2 projets alternatifs crédibles proposés. - Moderniser le RER D et B. - Barreau de Gonesse.
817	PJ	29/3		X Saint-Witz 95	Particulier	T2.4	D	Non à la liaison ferroviaire Roissy Picardie car contrairement aux idées reçues, sa construction ne résoudra pas le problème de transport des salariés de CDG de l'Oise. Note du commissaire enquêteur : l'intervenant développe plusieurs exemples de trajets en indiquant le rapport entre la distance la durée du transport.
818	PJ	29/3	IDF	ROUSSEAU Alain 95	Particulier	T4.4	D	T4.4 : l'administration souhaite donner accès aux habitants de Creil et d'Amiens au bassin d'emploi de la zone aéroportuaire de Roissy. Ce sont surtout des emplois peu qualifiés… Déjà largement pourvus par les communes limitrophes. Un projet Europa City censé créer des milliers d'emplois a été abandonné… Projet sans analyse ni rentabilité économique. Le projet présente la même absence d'étude de rentabilité sérieuse. Combien de personnes vont-elles réellement prendre le train pour se rendre sur Roissy tous les jours ? Quel sera le prix du billet ? Encore des subventions déguisées dans le couple se reportaient sur la collectivité… c'est-à-dire Île-de-France ! Il serait plus judicieux d'investir le montant dans les zones industrielles de Creil et Amiens. Les habitants préfèrent travailler près de leur lieu d'habitation plutôt que de vivre dans le transport !
818	PJ	29/3		ROUSSEAU Alain 95		T3		T3. Les communes concernées de Saint-Witz, Villeron et Vémars sont déjà impactées par les nuisances de l'aéroport, l'autoroute A1, la ligne TGV…

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
818	PJ	29/3		ROUSSEAU Alain 95		T2.5		Ces communes sont concernées par des constructions neuves. Les nouveaux habitants doivent utiliser leur voiture pour se rendre dans les gares limitrophes. Où sont les parkings en construction ? Les nouvelles lignes de transport pour se rendre dans les gares de Survilliers, Orry-la-Ville et autres communes ?
819	PJ	29/3	HDF	JNAHI Nogent-sur-oise 60180	Particulier	T9	F	Projet tant attendu depuis des années qui permettra le développement économique de la région, offrira des perspectives professionnelles… Participera à la réduction de CO2. Je travail sur la plate-forme depuis plus de 10 ans ET ce serait formidable d'avoir une ligne directe Creil Roissy.
820	PJ	29/3		DUSSUCHAL Eve	Particulier	T2.4	D	Non au projet. Il serait plus judicieux d'améliorer la ligne de du RER qui en a grandement et terriblement besoin !
821	PJ	29/3		Haddakouider	Particulier		F	Je participe à ce projet. Merci.
822	PJ	29/3	HDF	MARYNOWSKI Amiens 80000	Particulier	T9	F	En termes de situation économique, La ligne nouvelle permettra aux amiénois d'aller vers d'autres horizons professionnels par exemple, et aux autres villes de découvrir le patrimoine amiénois.
823	PJ	29/3	IDF	CAVECCHI Marie-Chrstine Présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise Saint-Witz 95470	Politique	T3.3	D	Non au projet de liaison ferroviaire Roissy Picardie. Préservons la carrière du Guépelle à Saint-Witz, espace naturel sensible. Les élus du Val-d'Oise interpellent SNCF réseau sur la nécessité de trouver une autre solution de gestion des terrassements, notamment pour les 500 000 m³ de déblais excédentaires de la future liaison. Le département n'acceptera aucune solution sur la carrière du Guépelle, propriété du Département et classée Espace naturel sensible. Au-delà de la présence d'espèces botaniques et faunistiques d'intérêt, le site présente des spécificités géologiques qui justifient pleinement des mesures de protection conservatoire. Des travaux d'aménagement pédagogique vient d'être terminés en vue de son ouverture au public scolaire.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
824	PJ	29/3	IDF	X Saint-Witz 95	Particulier	T1	D	A consulté le site Internet Amiens Métropole, qui sous le titre « soutenez le projet de barreau Picardie Roissy » appelle à voter en ligne pour soutenir le projet. Mais il n'y a strictement aucune possibilité de voter contre, de s'abstenir ou de simplement laisser un commentaire ou un avis. C'est une démarche antidémocratique qu'il devrait pas être tolérée pendant le déroulement de l'enquête publique. J'appelle donc à voter contre ce projet de barreau Picardie Roissy
825	PJ	29/3	IDF	X Saint-Wiz 95				Note du commissaire enquêteur : Texte identique que le n° 824 - Mais s'applique au site Internet "Creil Sud Oise Communauté d'Agglomération"… "Je duis OUI à la ligne Roissy Picardie".
826	PJ	29/3		X	Particulier		F	Je suis Pour.
827	PJ	29/3		DUVOIR Thomas	Particulier	T2.1	D	Non à la destruction de notre région du 95 et aux nuisances. Changer le tracé !
828	PJ	29/3	HDF	X Chantilly 60500	Particulier	T8	F	Favorable. Travaillant à l'aéroport de Roissy, et habitant à Chantilly.
829	PJ	29/3	IDF	GUENANECHE Fosses 95470	Particulier	T2.4	D	Contre le projet. Trouve scandaleux le fait d'envisager un nouveau réseau de transport en commun, sachant qu'il en existe déjà un qui est complètement défectueux : le RER D. La priorité est de résoudre les problèmes constants de la ligne RER D et ensuite pouvoir envisager une nouvelle ligne. Contre le projet. Trouve scandaleux le fait d'envisager un nouveau réseau de transport en commun, sachant qu'il en existe déjà un qui est complètement défectueux : le RER D. La priorité est de résoudre les problèmes constants de la ligne RER D et ensuite pouvoir envisager une nouvelle ligne.
830	PJ	29/3	IDF	LEGER Patricia	Particulier	T2.4	D	Habitants de Vémars, nous subissons les nuisances de l'aéroport jour et nuit, de l'autoroute et du TGV. Quel intérêt pour les usagers de la ligne D du RER ? La ligne Paris-Creil passe par Survilliers Fosses sans aucun arrêt ! La priorité doit être donnée à l'amélioration des conditions de transport de la ligne de du RER et aux lignes existantes. Stop à la LGV !
831	PJ	29/3	HDF	FAVRE Michael Senlis 60300	Particulier		F	Avis favorable à la Ligne Roissy-Picardie.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
832	PJ	29/3	IDF	GILLARD Philippe Vémars 95470	Particulier	T3	D	Je ne veux pas d'un pont et d'une ligne ferroviaire qui traversent mon village. Sources de nuisances sonores et environnementales.
833	PJ	29/3	IDF	VERDON Chantal Fosses 95470	Particulier	T2.5	D	Habitante de Fosses. Ne comprend pas ce projet et sa nécessité ! Le parking est déjà plein et il deviendra probablement payant comme à Orry et à Louvres. Avis défavorable.
834	RH	30/3	HDF	Hubert Fleury	Collectivité	T9	F	Cette liaison permettra aux petits villages des environs d'Amiens d'accéder plus facilement au réseau TGV national
						T3		par un moyen de transport peu émetteur en gaz à effet de serre.
835	RH	30/3	HDF	Philippe Marx Association Lutèce	Associatif	MEM	R	Pièce jointe de 3 pages abordants plus points en faveurs du projet (maillage au réseau national, services, respect de la biodiversité, le développement économique, le désenclavmlent) mais également des recommandations et des points de vigilences
836	RH	30/3	HDF	François Kern	Associatif	T9	F	Habitant Chantilly, je me déplace régulièrement en province, je pourrai ainsi gagner du temps en évitant de passer par Paris
837	RH	30/3	IDF	Alain Comte		T3.4	D	opposé au titre de l'impact sur les paysages
						T3.2		la pollution sonore
						T4.2		un projet couteux
838	RH	30/3	IDF	Mayo (élu de Orry la Ville)	Politique	T3.2	R	Il serait souhaitable de réaliser un mur anti bruit pour les habitations les plu sproches de la ligne, en sachant qu'une augmentation du trafic s 'effectuera dans le temps .
						T2		Le fait de n avoir pas créé de nouvelles voies, il est fort probable qu'au moindre incident tous les trafic soient perturbés mais en plus en donnant une priorité au TGV, puis les TER, puis les RER, ce qui défavorisera au final les personnes du sud de l'Oise allant travailler à Paris
839	RH	30/3	IDF	luclangin@neuf.fr	Particulier	T2	D	Il faut donner la priorité à la rénovation, l'amélioration et la sécurisation du RER
						T3.2		nous allons encore avoir des nuisances sonores aux portes de Roissy alors que nous sommes deja largement submergés de pollutions sonores et visuelles
						T3.3		projet qui porte atteinte à la nature, faune et flore
840	RH	30/3	HDF	Mairie d'Heilly	Collectivité			IDEM 834 avec comme PJ la délibération favorable de la commune sur le projet et l'accusé de réception de dépôt de la contribution 834 Vérifier 834
841	RH	30/3	IDF	Michel.fraire@hotmail.fr	Particulier	T2.1	D	Non au tracé. Raccordez la LGV au TGV plus au nord
						T3.2		Non aux nuisances sonores
						T3.4		Non à la destruction de nos campagnes
842	RH	30/3	IDF	bretteville.estelle@orange.fr	Particulier	T3.2	D	Nous ne voulons pas de cette nouvelle voie ferroviaire qui va venir détérioré notre qualité de vie et être source de nuisances sonores

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
						T3.3		projet qui dégrade davantage notre écologie qui est déjà bien abimé
843	RH	30/3	IDF	Serge.bonduel@sfr.fr	Particulier	T3.2	D	Habitant orry la ville, je suis contre ce projet. Il y aura trop de nuisances
844				X		T4.3	D	je pense que ce projet ne sera pas rentable financièrement du fait de la crise de l'aérien, mais galement par temps normal c'est à dire hors covid, d'autre part, en terme de fréquentation, je pense que ce train ne sera pas rentable non plus, les usagers préférant la voiture, le covoiturage, le taxi.Il existe déjà des bus pour ce trajet. Au final, j'ai peur que les habitants de Creil subissent une hausse des impôts pour contrer le déficit du train Roissy Picardie.
845	RH	30/3	HDF	Jacques Lessard	Particulier	T2	F	Il est impensable pour notre région et pour notre pays de se priver d'un tel levier de développement et d'emploi pour une mise de fonds aussi minime à l'échelle des autres grands projets nationaux
846	RH	30/3	HDF	Xavier Jacques	Particulier	T2.1	D	défavorable au tracé qui ne prend pas assez de population de picardie
						T3		projet pas du tout écologique
847	RH	30/3	IDF	HOSKAL CYDEM	Particulier	T3.2	D	**sondage des voisins**… nuisances sonores sous-estimées
						T3		impact environnemental négatif
						T4.1		absence de financement passerelle survilliers
						T2		ne répond pas au besoin de transport des habitants du val d'oise manque de concertation post-covid
848	RH	30/3	IDF	Anabelle Le Duin	Particulier	T2	D	idem 848
849	RH	30/3	IDF	Jean François Voujon	Particulier	T2	D	idem 848
850	RH	30/3	IDF	francis.lambert@free.fr	Particulier	T8	D	Pourquoi faire des différences de services pour les picards.nous sommes tous égaux et vous privilégiez une partie de la population.
851	RH	30/3	IDF	Sylvie Le Duin	Particulier	T2	D	idem 848
852	RH	30/3	IDF	Maria Sexas	Particulier	T2	D	idem 848
853	RH	30/3	IDF	X	Particulier	T8	D	Aucun interet pour les habitants de la chapelle en serval, pas d'arret à orry la ville.
						T2.5		Parking à Fosses deviendra trop petit et payant. Problème de liaison à Roissy
						T3.2		Nuisances sonores
854	RH	30/3	HDF	Odile Mineraud	Particulier	T2	D	Je suis totalement opposée à ce projet inutile et nuisible au bien être des populations
855	RH	30/3		pubgr88@gmail.com	Particulier	T9	F	ce projet d'envergure ne nuit quasiment a personne, l'impact foncier est mineur et dans le même temps, il permet a un grand nombre des gains inespérés de désserte de Roissy.
856	RH	30/3	HDF	Sophie Delacoste	Particulier	T9	F	un enjeu majeur du désenclavement de la Picardie et du Sud de l'Oise facilitant les déplacements des picards travaillant sur roissy. La desserte renforcée renforce l'attractivité de nos villes
						T4.4		C'est une source de dveloppement économique et touristique

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
						T3		C'est moins de véhicule sur la route et moins de pollution
857	RH	30/3	HDF	François Bourdelat	Politique	T3.2		A La Chapelle-en-Serval, dans le virage entre Fosses et Orry-la-ville, les frottements sur le voie ferrée sont élevés et le bruit des trains est d'autant plus fort que les trains passent vite ou qu'ils sont lourds (trains de marchandises, corails, TGV).La SNCF pourrait-elle prévoir des aménagements permettant de réduire les nuisances sonores dans ce virage quis e répercute sur toute la commune de La Chapelle-en-Serval.
						T2.4		des liaisons seront-elles possibles entre la gare de Fosses et Marne-la Vallée ? Ce qui pourrait permettre de désengorger la Francilienne et de relier 2 bassins d'emplois majeurs (Roissy > MLV) autrement que par des trajets TGV Grandes lignes.
858	RH	30/3	HDF	Sophie Reynal	Politique	T4.4	R	Le projet Roissy Picardie est un élément accélérateur du développement économique du département de l'Oise
						T9		En dehors des accès TGV facilités par l'interconnexion, il facilitera le déplacement des personnes de et vers Roissy au-départ des villes de l'Oise disposant d'une gare nouvellement reliée à Roissy comme Chantilly-Gouvieux ou Creil. La perspective des personnes habitant ou travaillant à Senlis est sensiblement différente.
						T8		je souhaite que certaines rames du futur TER Roissy Picardie s'arrêtent à la gare d'Orry-la-Ville-Coye-la-Forêt comme le TER actuelpour ne pas isoler le bassin de vie de Senlis. La ville de Senlis a cofinancé le parking de cette gare
859	RH	30/3	IDF	Delgado	Particulier	T2	D	régler les problèmes de RER D avant d'autres dépenses inconsidérées
						T4.6		la masse de terre extraite des communes avoisinantes de Vémars et Villeron ne doit pas être reversée sur des terres agricoles et surtout pas dans la zone de la Guépelle qui est un site naturel naturel contenant des fossiles de 40 millions d'année!
860	RH	30/3	IDF	X	Particulier	T2	D	NON " la liaison ferroviaire Roissy-Picardie et à l'acharnement des Picards sur le nord du Val d'Oise. Pour rappel la LGV Nord-Europe est raccordée à la gare de Roissy-CDG et au reste du réseau TGV depuis 1994 grâce à une interconnexion construite à Vémars à l'endroit même où ils souhaitent rajouter une nouvelle ligne TGV.
861	RH	30/3	IDF	secretariatdg-ccir@cci-paris-idf.fr	Socio-éco	T4	R	PJ. Courrier de M. Fratacci (DG de la CCI Paris). Reçu également par courriel sur mon adresse personnelle Le projet de LNRP est une réponse de stransport startégique pour le Grand Roissy
						T3		la création de cette offre de substitution répondrait aux objectifs de transition énergétique tout en atténauant l'engorgement du pôle

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
						T4.1		Sécurisation financière des aménagaments en gare de Survilliers-Fosses
						T2.4		Adapter l(offre de rabattement capacitaire sur la gare de survilliers et mettre en concordance des correspondances avec le RER D
						T8		A l'échelle globale, le projet bénéficit peu au val d'oise et au nord francilien. Il faudrait trouver des solutions complémentaires de désenclavement de ces terrtioires
						T3.1		S'assurer que le calibrage des chantiers n'affecte pas l'exploitation des réseaux existants. Contexte sesnisble au reagrd des enjeux de connexion du VO au GPE et du développement économiquedu triangle de Gonesse
862	RH	30/3	HDF	Sophie Reynal	Particulier			Même contribution que 858
863	RH	30/3	IDF	Aurelie Trimbach	Particulier	T2	D	Résoudre les problèmes existants est prioritaire. Améliorer et renover le RER D. Augmenter le nombre de trains en direction d'Orry
864	RH	30/3		X	Particulier	T3	D	Villeron, Vémars.. sont restées villages qui ont "grossi" certes mais pas encore la grande ceinture bétonnée de certains endroits
865	RH	30/3	HDF	François Drouin	Particulier	T2	F	Tres bien pour Pont ste Maxence et ses habitants ainsi que pour la CCPOH
866	RH	30/3	HDF	Georges.boucher@sfr.fr	Particulier	T2	D	Projet avec trop peu de gares. Juste un train vip pour certaines personnes. De mon département de l oise, je continuerai donc à prendre mon véhicule.
867	RH	30/3	HDF	Bernard.joyon@orange.fr	Particulier	T2	D	Pour que la banlieue vienne envahir notre région de Picardie, je dis non à votre projet. Je suis étonné que les picards ne sentent pas le piège.
868	CA	31/3	IDF	Anne-Claire Cormery	Particulier	T2.4	R	Souhaite la réalisation d'une passerelle à Fosses et l'amélioration du RER D
						T2.5		
869	CA	31/3	IDF	N. Laureillard	Particulier	T2	D	Ce projet n'est favorable qu'aux personnes qui se déplacent pour raison professionnelle
						T2.4		Il faut préserver les terres agricoles
						T4.6		Interconnexions à améliorer
870	CA	31/3	HDF	Vincent Cuminal	Particulier	T9	F	Ce projet offre des atouts pour la Picardie
871	CA	31/3	IDF	Clotilde Joyeux	Particulier	T2.4	D	Projet trop ancien et pas en adéquation avec la réalité d'aujourd'hui
						T3.2		Trop de nuisances déjà existantes ; pas de nouvelles.
872	CA	31/3				T9	F	Simplifiaction du transport vers la côte picarde et la côte d'opale
873	CA	31/3	IDF	P. Joyeux	Particulier	T2.4	D	N'apporte pas d'amélioration des conditions de déplacement des habitants du val d'oise
						T3.2		Que des nuisances - Projet inapproprié
874	CA	31/3	HDF	Brigitte Delalangue	Particulier	T3.2	D	Aucun arrêt à Chantilly et Orry-la-Ville. Nuisances
						T4.2		Coût ; qui paie ? - Pollution.
875	CA	31/3	HDF	FNAUT Hauts de France	Particulier	T2	F	Ce projet utile a été trop souvent reporté
						T2.4		Le projet développe l'utilisation des TER

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
						T2.5		Fiabilisation de la circulation des TGV intersecteurs
						T9		
876	CA	31/3			Particulier	T4.2	D	Projet trop coûteux qui va dévaster la campagne.
877	CA	31/3	IDF		Particulier	T2.1	D	Propos à la limite de l'injure
878	CA	31/3	HDF		Particulier	T3.2	N	S'interroge sur les désagréménts que subiront les environs de la gare de Cahntilly
879	CA	31/3		Thibault Portier	Particulier	T4.1	D	Documents du dossier incomplets - Financement imprécis.
						T4.2		Aucun respect des riverains
880	CA	31/3		Xavier Duchenne	Particulier		D	Contre le projet sans argumentation
881	CA	31/3	IDF	Olivier Lefbvre	Particulier	T2.1	D	Contre le p^rojet de LGV qui va traveser Marly-la-Ville
						T4.1		Absence de financement de la passerelle de Survilliers
882	CA	31/3	IDF	Laurence Lefebvre	Particulier	T3.2	D	Copier coller du n°881
						T2.1		
						T4.1		
883	CA	31/3	IDF	Marina Nicolas	Particulier	T2.1	D	La suppression du T4 à CDG remet en question ce projet
						T3.2		Déjà trop de nusiances ferroviaires (TGV)
						T4.4		
884	CA	31/3	IDF	Eric Nicolas	Particulier	T2.1	D	Idem n°883
						T2.2		
						T4.4		
885	CA	31/3	HDF	Danièle Croquet	Particulier	T4.4	F	Ligne absolument indispensable pour le développement de la région
						T9		
886	CA		IDF	Alexis Schillemans	Particulier	T2.1	D	Oui à l'idée de liaison mais opposé au tracé qui consomme 40 ha de terres agricoles
						T4.6		
887	CA		HDF	P. Breaban	Particulier	T2	D	Propjet inapproprié
						T2.4		IL faut d'abord améliorer le RER D
888	CA		IDF	Arrhioui	Particulier	T3.2	D	La ligne ferroviaire va gâcher le cadre du village de Villeron + bruit
						T3.4		
889	CA	31/3			Particulier	T2	F	
890	CA	31/3	IDF	Arthur Bauche	Particulier	T4.6	D	Rencontré à la permanence de Marly le 20 mars - voir PJ (parcelle ZD20)
891	CA	31/3			Particulier	T2	D	Demande amélioration de l'existant avant tout
892	CA	31/3	IDF	V. Poitevi	Particulier		N	Question hors sujet
893	CA	31/3	HDF	J. Lotteau	Particulier	T2.5	N	S'interroge sur le financement des parkings (Orry-la-Ville - Survilliers)

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
894	CA	31/3	IDF	V. Levasseur	Particulier	T4.6	D	Il ne faut pas détruire les champs et améliorer RER D
895	CA	31/3		M. Dufois	Particulier	T2.1	D	Le tracé dénature la campagne
						T3.3		le projet n'est pas crédible pour les gens de l'Oise
896	CA	31/3		Sarah Joyeux	Particulier	T2	D	Plus d'inconvénients que d'avantages
897	CA	31/3		Alexandre Joyeux	Particulier		D	Aucun intérêt pou un projet qui ne tient pas compte de la réalité
898	CA	31/3				T3.3	D	Dégradation de l'environnement - il faut d'abord améliorer le RER D
899	CA	31/3	IDF	Laurence Lefebvre		T2	D	la ligne ne doit pas passer par marly-la-Ville
						T2.1		Nuisances sonores
						T3.2		
900	CA	31/3	IDF	Robin Aubessard	Particulier	T2	D	la ligne ne doit pas passer par marly-la-Ville
						T3.2		Nuisances sonores
						T4.1		Manque de précision sur le financement de la passerelle de Survilliers
901	CA	31/3	IDF	Franck Baptiste	Particulier	T2.1	D	Ne comprend pas ce projet qui apportera des nusiances
902	CA	31/3	IDF	Marcouty	Particulier	T2	D	Accès à l'Ile de France sont suffisants
						T3.3		Dégradation de l'environnement -
903	CA	31/3	HDF	Patrick Martin	Particulier	T9	F	Oui à cette liaison
904	CA	31/3	IDF			T2	D	Non à l'acharnement mortifère contre les habitant du nord-est du Val d'Oise
						T2.1		Déjà trop de nuisances existantes
						T3.2		
905	CA	31/3	HDF	Philippe Champetier	Particulier	T2	R	Oui au projet mais avec des arrêts des TER à Orry-la-Ville
906	CA	31/3	IDF		Particulier	T3.2	D	Contre ce projet qui va dé,aturé le village de Saint Witz
						T3.3		
907	CA	31/3	HDF	Pascal Alberti	Particulier	T2	F	Cette liaison ferroviaire offrira une souplesse logistique au développement de
						T9		l'UTC de Compiègne et est un facteur essentiel au développement de la ville
908	CA	31/3		Angeline Nocq	Particulier	T2	D	Trop de nuisances
						T3.2		Ce projet ne concerne que les amiénois.
909	CA	31/3	HDF	Corinne Sellier	Particulier	T3.2	N	Pas d'avis. S'interroge sur le nombre de trains supplémentaires et sur les dispositifs
						T3.3		prévus pour réduire le bruit. Destruction de la forêt.
910	CA	31/3			Particulier	T2.1	D	Non à la pollution
						T3.2		Non à la dégradation de l'environnement
						T3.3		Non aux nuisances visuelles et sonores
						T3.4		Préservation des paysages
911	CA	31/3			Particulier	T2	F	Pour le raccordement de l'aéroport CDG aux autres régions que l'IdF
912	CA	31/3	HDF	Drieux	Particulier	T4.4	F	Grand besoin de cette ligne pour le développement économique
913	CA	31/3	HDF	Badia Zrari	Particulier	T2	F	
914	CA	31/3	HDF	Olivier Van Dam Humblot	Particulier	T2	F	projet favorable au développement économique du bassin creillois
						T4.4		

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
915	CA	31/3	HDF	Boulanger	Particulier	T2.4	R	Demande l'intégration de la gare d'Orry-la-ville dans le projet (pour lma ville de Senlis)
916	CA	31/3		Valérie Courbet	Particulier	T2.1	D	Revoir le tracé - reprendre étude de la variante Sud
917	CA	31/3		Gilles Noyer	Particulier	T2.1	D	Le tracé est catastrophique
918	CA	31/3		Claude Dupont	Particulier	T2	D	Ce projet ne concerne pas assez d'usagers - Documents incomplets
						T4.1		Prévision du coût sous estimée
						T4.2		
919	PJ	31/3		LALLEMAND Francis	Particulier	T8	D	Sans arrêt- à Orry-la-Ville… C'est NON.
920	PJ	1/4	HDF	GNIBRI Nogent-sur-Oise 60180	Particulier		F	Je suis favorable.
921	PJ	1/4		BOUZAR	Particulier	T8	F	Avis favorable. Pratiquepour se rendre à l'aéroport.
922	PJ	1/4	HDF	MARIELLE Nogent-sur-Oise 60180	Particulier		F	Je suis favorable.
923	PJ	1/4		Rvffgr	Particulier	T2.4	D	Aérogare 4 de Roissy annulée. Le projet n'est plus intéressant avec la crise. Il faut restaurer les structures actuelles. Avis défavorable.
924	PJ	1/4		Rogertredz	Particulier		D	Le projet ne sert à rien… Avis défavorable.
925	PJ	1/4	IDF	TEYSSIER Aline Saint-Witz 95	Particulier	T3	D	Source de nuisance sonores et visuelles pour les riverains conernés par le tracé.
926	PJ	1/4		GARNIER Nogent-sur-Oise 60180	Particulier		F	Je soutiens la mise en œuvre du projet.
927	PJ	1/4		Minotaure	Particulier		D	100% défavorable. Nuisances, afflux de monde, imppots, économoique, brassage… Rien de bon, que du négatif pour notre région.
928	PJ	1/4	IDF	VINCENT saint-Witz 95	Particulier	T4.6	D	Destruction de terres agricoles, de forêts, cause de pollution. Il faut plutôt investir dans des transports plus écologiques
928						T2.4		Comment justifier l'accès à l'emploi aux habitants des HDF alors que l'on sait que ceux qui travaillent sur Roissy sont en horaires décalés. La voiture reste toujours nécessaire.
929	PJ	1/4	HDF	VATBLED Amiens 80000	Socio-éco	T9	F	Chef d'entreprise à Amiens. Le projet va favoriser l'attractivité du territoire. Nombre de franciliens rejoignent la Picardie à cause de la pandémie. La liaison sera bénéfique au bassin d'emploi.
930	PJ	1/4	IDF	DOLEANS Vémars 95470	Particulier	T3	D	Nuisances sonores, destruction de paysages, impact sur le prix au m2 de l'immobilier à Vémars. Non à ce projet destructeur.
931	PJ	1/4	HDF	DETHIERS Coralie Nogent-sur-Oise 60180	Particulier	T8	F	Avis très favorable pour cette ligne qui ouvre des portes et facilite les trajets en direct.
932	PJ	1/4	IDF	SARILAN Saint-Witz 95	Particulier	T3	D	Contre ce projet qui détruira la faune. Il fau t péserver la carrière du Guépelle à Saint-Witz. Nous ne voulons pas subir ces nuisances.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
933	PJ	1/4	IDF	X Saint-Witz 95	Particulier	T2.1	D	NON à la ligne Roissy-Picardie, comme les élus du Val d'Oise et de l'Île de France. Comment les picards peuvent-ils envisager de construire une ligne à leur seul profit au nord du Val d'Oise alors que tous les élus d'Île de France sont unaniment contre.
934	PJ	1/4	IDF	DUSSUCHAL Eve Saint-Witz 95	Particulier		D	NON à ce projet.
935	PJ	1/4	IDF	DUSSUCHAL Saint-Witz 95	Particulier		D	NON à ce projet.
936	PJ	1/4	IDF	X Vémars 95	Particulier	T3.5	D	Ceux qui soutiennent le projet ne sont intéressés que par son côté "rapide". Il existe déjà des lignes entre la Picardie et Roissy ; que l'emploi est en chute libre sur Roissy et qu'il n'est pas prêt de reprendre…. Priorité aux anciens de l'aéroport ! ... Les utilisateurs de la LN continueront de vivre dans un cadre agréable sans se soucier des autres... Arrêtons la course au BITUME !
937	PJ	1/4	HDF	MARIAGE Alain Coye-la-Forêt 60580	Particulier	T4.4	N	Habitant du sud Picardie, cette liaison servira en priorité les travailleurs se rendant sur la zone de Roissy. Les habitants concernés par le tracé devraient pouvoir bénéficier d'une baisse notable des tarifs routiers… Ce trafic est effectivement de plus en plus important.
938	PJ	1/4		X	Particulier		D	Non à la ligne Roissy-Picardiequi n'amènera d'éventuels bénéfices qu'aux seuls habitants du sud de la Picardie. Si les Picards estiment qu'un TGV qui passe dans le fond de son jardin n'est pas une nuisance, ils n'ont qu'à construire leur nouvelle ligne TGV chez eux en Picardie… !
939	PJ	1/4	HDF	Conseil de Développement et de Transition Ecologique de l'Agglomération Creil Sud Oise Creil 60100	Socio-éco	T8	F	1 pièce jointe de 5 pages Le CDTE de l'agglomération Creil Sud Oise émet un avis pleinement favorable à la réalisation de liaison Roissy Picardie. Cette infrastructure nouvelle est primordiale pour trois types de raisons : 1) une nécessité en matière de transport : amélioration de la circulation des trains, diminution du temps de transport entre Creil et Roissy CDG, amélioration de la qualité des transports pour les usagers, renforcement de l'interconnexion TGV par un meilleur accès à la gare TGV de Roissy,
939		1/4				T2.5		2) un impératif écologique : diminution escomptée du temps trafic routier aux heures d'embauche de sortie sur la plate-forme de Roissy-CDG, promotion de l'intermodalité Fer-Air pour les passagers habitant l'Oise désirant prendre l'avion à Roissy, respect de la biodiversité.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
939		1/4				T9		3) un levier économique : renforcement de l'attractivité économique du grand bassin creillois, désenclavement du sud des Hauts-de-France par une meilleure accessibilité en transport, réaménagement et agrandissement de la gare de Creil, revivication des communes périphériques de l'intercommunalité, renforcement de l'attractivité touristique.
940	PJ	1/4		X	Particulier	T2.1	D	Je dis non à la ligne Roissy-Picardie et j'invite le CDTE de l'Agglomération Creil Sud Oise à construire rapidement leur ligne TGV entre la gare de Creil et la LGV Nord Europe qui n'est qu'à 20 km à l'est de la gare de Creil. Merci à eux de bien vouloir tenir compte des problèmes des habitants du Val d'Oise.
941	PJ	1/4		Diamilce Gomez	Particulier	T8	F	Cette ligne va alléger et faciliter la vie de millions d'utilisateurs des HDF et plus particulièrement issus du bassin creillois.
942	PJ	1/4	HDF	VINCENT Nogent-sur-Oise 60180	Particulier	T8	F	Pour le projet. Cela augmentera la valeur immobilière de nos villes… Le projet en déplorable pour l'écologie, cependant, je trouve que le projet pèse plus lourd en matière de praticité et d'économie.
943	PJ	1/4	IDF	DUPERRAY Marly-la-Ville 95670	Particulier	T3	D	Dommage de faire passer un TGV en bas de Marly-la-Ville, pour l'environnement et les nuisances sonores. La ligne ne pourra pas être utilisée par les habitants pour aller à Roissy.
944	PJ	1/4	HDF	SEBASTIEN Lamorlaye 60500	Particulier		F	Très favorable au projet.
945	PJ	1/4	IDF	Bernard Noisy-le-Grand 93160	Particulier	T3.4	D	Assez de route, assez de rail, assez de dévastation de notre cadre de vie ! Stop à Roissy.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
946	PJ	1/4	HDF	SINET Gilles Président AP3F Chantilly 60500	Associatif	T7	R	3 pièces jointes 1) Union des amis du Parc Naturel Régional Oise Pays de France et de ses trois forêts. La mise en place de deux bioponts (Borne blanche et Fosse Neret) doit être considérée comme une mesure essentielle de rattrapage et de réduction/compensation. Ces dispositions doivent être impérativement inscrites de la déclaration d'utilité publique. 2) Courrier à l'attention de SNCF Réseau du 3 décembre 2020. Suivi de réunion SNCF : Demande de réalisation d'un maître écopant la Borne blanche. Examen des solutions techniques pour la restauration de la continuité écologique au niveau de la fosse Neyret en plaine de Survilliers. 3) Courrier de . Patrice MARCHAND, maire de Gouvieux, Parc Naturel régional Oise Pays de France au préfet de l'Oise, le 5 octobre 2020. L'intégration de la réalisation d'un passage grande faune sur le secteur de la Borne blanche dans le projet, comme mesure d'amélioration écologique, est donc une satisfaction. Le parc demande à ce qu'une largeur de 40 m soit retenue pour la réalisation de cet écopont, et non 30 m, prèdimensionnement proposé dans le dossier en page 69 du résumé non technique. Le dossier évacue très rapidement la restauration de la continuité entre la lisière sud du massif de Chantilly et la gare de Fosses-Survilliers. Le dossier indique le secteur ne semble plus en l'état fonctionnel quant au déplacement des ongulés et notamment du serf élaphe. Or, c'est la pose de clôture le long de la voie ferrée qui bloque aujourd'hui les possibilités de franchissement des voies par les cerfs dans ce secteur. Le parc demande que des solutions techniques soient également étudiées pour restaurer cette continuité, notamment pour le cerf.
947	PJ	1/4		SINET Gilles Président AP3F Chantilly 60500				Envoi identique que n°946. Pièces jointes 2 et 3,
948	PJ	1/4	HDF	DAULT Alain Nogent-sur-Oise 60180	Particulier		F	Très bonne idée que cette liaison ferroviaire.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
949	PJ	1/4	HDF	Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoises Président Alain BOUCHER Montataire 60160	Socio-éco		N	1 pièce jointe Les intercommunalités du sud de l'Oise partagent de nombreux enjeux en matière de mobilité. Six intercommunalités finalisent actuellement une démarche commune de planification à travers la réalisation des plans de déplacement mutualisé du sud de l'Oise. Le syndicat mixte s'est vu déléguer la réalisation des documents respectifs des intercommunalités. La genèse de cette démarche partenariale et la nécessaire structuration du territoire et des offres de mobilité pour accueillir au mieux la liaison ferroviaire à l'horizon 2025. L'ensemble des intercommunalité a participé financièrement au projet Roissy Picardie pour plus de 4 millions d'euros cumulés. Le plan d'action étant aujourd'hui validé par les différents conseils communautaires, il me semble nécessaire d'anticiper l'approbation définitive des plans de mobilités vous apporter les précisions quant aux stratégies de mobilité prévues par les EPCI du Sud de l'Oise.
949	PJ	1/4		Syndicat Mixte du Bassin Creillois et des Vallées Bréthoises Président Alain BOUCHER Montataire 60160		T2	N	Le plan de mobilités liste comme principaux enjeux : - Aménagement du territoire : répondre aux besoins des habitants des secteurs périurbains et regrouper l'urbanisation future aux abords des pôles d'échanges multimodaux ; - Transport collectif : désaturer la gare de Creil grâce à une montée en puissance des gares complémentaires, répondre aux grands axes de demande et améliorer l'intermodalité ; - Circulation et stationnement : réduire les difficultés de circulation sur les principaux axes routiers, requalifier les traversées de centre bourg et réinterroger la place de la voiture en zone urbaine, mener une réflexion globale sur l'offre de stationnement aux abords des gardes de l'étoile ferroviaire ; - Développement économique : renforcer la desserte des pôles d'emploi, améliorer les conditions de livraison et optimiser les itinéraires poids-lourds.
950	PJ	1/4		X	Particulier	T2.4	D	NON à la ligne Roissy-Picardie.La gare de Survilliers Fosses et son parking est déjà saturée. Il faut cd'abord fiabiliser les déplacements quotidiens des habitants du Val d'Oise, à commencer par la ligne RER D… ! Ensuite, on pourra penser à installer 2 nouvelles voies à l'usage exclusif des picards.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
951	PJ	1/4	HDF	SMAGGHE Orry-la-Ville 60560	Particulier	T8	R	Habitant d'Orry-la-Ville, très favorable au projet qui est justifié. Effet valorisant sur les villes d'Orry, La Chapelle, Coye et Lamorlaye… Moyen de transport moderne, sûr et écologique, Le projet est d'utilité publique. Regrette néanmoins qu'aucun arrêt ne soit rpévu à Orry-la-Ville.
952	PJ	1/4		PRUDHOMME Evelyne	Particulier		D	Déjà de la pollution par les avions, maintenant les rails ! ! ! Ras-le-bol...
953	PJ	1/4		X	Particulier		F	Je dis OUI à la ligne Roissy-Picardie.
954	PJ	1/4		jvr.cyril	Particulier		D	Projet complètement incohérent à l'heure du numérique, de la visiconférence et de l'écologie… Le fret ferroviaire n'est même pas envisagé ! NON à ce projet astronomique.
955	PJ	1/4		JOYEUX Sarah	Particulier		D	NON à ce projet aberrant !
956	PJ	1/4	HDF	NIORT Orry-la-Ville 60500	Particulier	T2.4	D	La Communauté de communes de l'aire cantilienne CCAC financerait 570,000 € pour l'écopont en forêt d'Orry-la-Ville. AVIS DEFAVORABLE… Aucu n avantage pour les habitants d'Orry et de Coye.Dégradations environnementales, aucune information sur les tarifications projetées. Les habitants d'Orry à Coye continueront de prendre leur voiture pour aller à Roissy car il faut prendre le RER D jusque Fosses, puis le TER jusque Roissy.
957	PJ	1/4	IDF	DROULERD Saint-Witz 95470	Particulier	T2.4	D	Les picards mieux raccordés à Roissy que les Val d'Oisiens ! ! ! Un habitant de Creil situé à 40 km mettra 20 mn ; un habitant de Louvres ou de Goussainville à moins de 10 km mettra 01h00 pour rejoindre Roissy en TER… Augmenter d'abord le nombre de RER D serait une première solution.
958	PJ	1/4	IDF	X Saint-Witz 95470	Particulier	T3	D	Vémars est opposé à ce projet. Des arils en aériens sur une hautreur de 12 m. 60 passages entre 05h00 et 23h00 à 160 km/h. Nuisances pour les habitants, dépréciation immobilière, consommation de terres agricoles, injustice sociale pour les habitants du nord Val d'Oise qui n'ont qu'un bus pour se rendre à la platre forme aéroportuaire.
959	PJ	1/4	IDF	SOULIE Villeron 95380	Particulier		D	Non au projet.
960	PJ	1/4		GRIVOIS Georges	Particulier	T2.1	D	Un tracé au milieu des champs près des habitations. Imagnier un autre tracé qui ne dérange personne !

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
961	PJ	1/4	HDF	Pierre VATIN Député de l'Oise Courtieux 60350	Politique	T4.4	F	Equipement attendu par l'ensemble des habitants de l'Oise et de la Somme. Et par tous les utilisateurs de l'aéroport Roissy CDG et des entreprises installées sur cette plateforme. Projet à bonus écologique puisque le train est privilégié par rapport aux autres transports émetteurs de CO2.
961				Pierre VATIN Député de l'Oise Courtieux 60350		T9		Equipement qui dote une métropole régionale non désservie par le TGV à ce jour.
962	PJ	1/4	HDF	NEAU Christian Vineuil-saint-Firmin 60500	Particulier	T8	F	Je suis favorable à cette liaison ferroviaire qui fera ganger beaucoup de temps à tout le monde.
963	PJ	1/4	IDF	PICOLLEC Vémars 95470	Particulier	T2.4	D	Vémars subit déjà les nuisances de l'aéroport… Pourquoi en subir de nouvelles ? Pourquoi un tel investissement pour un direct CDG pour les picards alors que la Gare du Nord permet l'accès via le RER. Il faut améliorer la vie quotidienne des habitants du val d'Oise.
964	PJ	1/4		X	Particulier		D	Réponse faite à Monsieur VATIN, député de l'Oise : "Equipement attendu par l'ensemble des habitants de l'Oise et de la Somme" … mais rejeté unanimement par TOUS les élus de la région Ile-de-France et TOUS les habitants du Val d'Oise. Si vous souhaitez une ligne TGV, construisez-là chez vous en Picardie, nous n'y trouverons rien à en redire !
965	PJ	1/4		X	Particulier	T4.4	R	Projet utile pour le développement économique de la région. Réduction des impacts environnementaux… à condition que les horaires conviennent pour les départs et les retours tard de CDG !
966	PJ	1/4	HDF	LAFONT Orry-la-Ville	Particulier	T2.5	F	Favorable à cette liaison ferroviaire. Ne pas oublier les aires de stationnement pour encourager à utiliser ! Proposer des tarfis attractifs pour privilégier son utilisation plutôt qsue la voiture.
967	PJ	1/4		X	Particulier		D	NON à la ligne Roissy-Picardie. Le Conseil départemental du Val d'Oise a émit un avis défavorable le 26 mars 2021, qui fait suite à un précédent avis défavorable de janvier 2020, Une pétition de Vémars sera remis à la commission d'enquête… Le Val d'Oise est "Vent debout" contre ce projet !

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
968	PJ	1/4		Belagouneabdel	Particulier	T3.2	N	Qu'est-il prévu en terme d'infrastructure contre les nuisances sonores pour Villeron, près du bois d'Argenteuil ? Une nouvelle zone pavillonnaire vient d'être livrrée.
969	MG	2/4		Nathalie;guyard @neuf.fr	Particulier	T2	D	Refus du projet
970	MG	2/4	HDF	alavanel @laposte.net	Particulier	T4	F	facilité l'accès à la zone aéroportuaire et à ses emplois
971	MG	2/4		henri.fournier @yahoo.fr	Particulier	T8	D	sans avantage pour les habitants du val d'oise
972	MG	2/4			Particulier	T2.3	F	Favorable, dommage d'opposer ce projet à la modernisation de lignes comme la D. Tout à fait légitimes et complémentaires
973	MG	2/4			Particulier	T4.4	F	. Roissy une zone d'attractivité qui dépasse le Val d'Oise
974	MG	2/4			Particulier	T2	D	Cette personne (anonyme) cite la présidente du département en reprenant son argumentation que nous avons déjà intégrée par ailleurs (voir synthèse)
975	MG	2/4	IDF	Aubessard	Particulier	T2	D	Sondage de voisins pour lutter contre le projet de ligne à grande vitesse qui va traverser Marly (sera remis au commissaire enquêteur) Nuisances sonores et environnementales et ne répond pas aux besoins des habitants du Val d'Oise
976	MG	2/4	IDF	BANDA	Particulier			IDEM que 975
977	MG	2/4	IDF		Particulier			IDEM que 975, 976
978	MG	2/4		loulou95470 @gmail.com	Particulier	T3.2	D	Nuisances sonores à vémars et priorité au RER D
979	MG	2/4	IDF	serge.gilet95 @hotmail.fr	Particulier	T2.4	D	que va devenir notre parking à Fosses Sût qu'il va devenir payant. Ne veux pas du projet
980	MG	2/4	HDF	jm.scornet @me.com	Particulier	T2	F	Favorable à cette liaison.
981	MG	2/4	IDF	juliencocquebert @orange.fr	Particulier	T2	D	Défavorable du point de vue environnemental; des usagers du RER D; d'une urbanisation croissante non maitrisée
982	MG	2/4		Simone.courtois @free;fr	Particulier	T2.1	D	Famille qui ne veut pas du tracé qui va dénaturer notre région.
983	MG	2/4		paloma.donati@sfr.fr	Particulier	T3	D	Non à la ligne Roissy-Picardie car les dégats seront considérables pour l'environnement.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
984	MG	2/4	IDF	emilie. menant@valdoise.fr	Collectivité			Envoi de l'avis du département déjà reçu (1 pièce jointe).
985	MG	2/4		sebban.cecile @orange.fr	Particulier	T3.2	D	Nous avons suffisamment ce nuisances et nous vivons entre autoroute et aéroport. Il est urgent de préserver nos espaces de campagne.
986	MG	2/4		emilie. menant@valdoise.fr	Collectivité			Cette personne transmet à nouveau le texte du Val d'Oise que nous avoons déjà comme dit plus haut. (11 photocopies!!!!)
987	MG	2/4	IDF	MEDEF SOMME	Socio-éco	T4	F	Le barreau dest structurant poour la région. Il facilitera l'accès à de nombreuses régions et sera vecteur de développement autour des gares desservies et réciproque des villes de province avec la région parisienne. Le développement des transports en commun est plus respectueux de l'environnement. Apporte son soutien total parce qu'il sera créateur d'emplois dans de nombreux secteurs.
988	MG	2/4		pineau.jean-philippe @neuf.fr	Associatif			Signale en pièce jointe l' avis ROSO VOE discutée avec Giaroli lors de la permanencce à Chantilly le 30/3. (1 pièce jointe)
989	MG	2/4	HDF	BRISOU	Particulier	T4	F	Très favorable parce que: enjeu économique majeur, pourune liaison rapide avec un centre financiéro économique majeur;
989	MG	2/4	HDF	BRISOU	Particulier	T3		Enjeu écologique par la diminution de l'usage de la voiture et enjeu démographique d'une population désireuse de retrouver une qualité de vie
990	MG	2/4	IDF	GÜRTLER	Particulier	T8	N	Une infrastucture ne se suffit pas en elle-même. Elle doit s'articuler avec les autres modes de transports, poser la question des tarifs, des horaires, des arrêts
991	MG	2/4		X	Particulier	T1	D	Dit non à la ligne et s'interroge sur la leégalité d'une enquête publique cnduite en secret et en plein COVID.Aucune réunion d'information. Si les Picards veullent une ligne TGV qu'ils la construisent chez eux.
992	MG	2/4	IDF	LEGRAND	Particulier	T2.3	D	Fermement opposé à la LGV. Plus judiciaux d'améliorer le RER. D
993	MG	2/4		Stephane giannetti@vineuilsaintformin.fr	Particulier	T4.4	F	Soutien sans réserve au projet pour dynamiser l'Oise et réduire l'usage de la voiture
994	MG	2/4	IDF	pereira.maxence24 @jlail.com	Particulier	T2.3	D	Utisateur du RER D revoir le service sur cette ligne
995	MG	2/4	IDF	OLIVIER	Particulier	T2	D	S'oppose à ces travaux. Il faut attendre par eemple le terminal 4 de Roissy a été annulé

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
996	MG	2/4	HDF	mairie.st-martin-le-nœud @wanadoo.fr	Collectivité			Mme DURIEZ maire de cette commune a déposé une pièce jointe donnant son avis sur l'enquête. (1 pièce jointe)
997	MG	2/4	HDF	RUMEAU	Politique	T2	F	Conseiller régional soutient le projet qui est stratégique. Ila en particulier soutenu la passerelle en gare de Survilliers fosses ety le passage grande faune de Chantilly.
998	MG	2/4	HDF	VARENNES	Particulier	T4.4	F	Projet est une nécessité pour le développement de l'amiènois.Il est une nécessité pour les voyageurs évitant le transit par Paris. Lbarreau de 6km ouvre des pespectives.
999	MG	2/4	HDF	PAJOLE	Particulier	T2	F	je soutiens le projet Roissy-Picardie
1000	MG	2/4			Particulier	T2.1	D	je dis non à la ligne.à l'usage exclusif des picards .S'ils souhaitent avoir une ligne TGV qu'ils la construisent chez eux
1001	MG	2/4	HDF	mairie de Nointel	Collectivité			1 pièce jointe. Délibération relative à l'enquête publique
1002	MG	2/4	HDF	Wallon	Particulier	T2	F	Gain de temps; nombre de destination augmentée;moins de voiture; de pollution. Developpement economique et touristique travaux reduits (moins de 10 KM). Budget chantier faible
1003	MG	2/4	HDF	Mairie de Saint-Quentin	Politique	T4.4	F	La ville soutient le projet qui permet de développer de nouveaux services ferroviaires.La liaison en provenance et à destination de Roissy, les nombreux TER seront bénéfiques pour les touristes mais aussi pour accéder au frand bassin de Roissy. Ils attirent l'attention sur l'importance de la liaison saint-Quentin Paris et la nouvelle ligne ne soit pas dégrader ce service. (Logo de la ville en pièce jointe)
1004	MG	2/4			Particulier	T2	F	je soutiens le projet Roissy-Picardie
1005	MG	2/'4	HDF	HUGENTOBLER	Particulier	T2.1	F	en terme de connectivité le barreau est fondamental pour accéderau réseau LGV et à toute la France sans passer par Paris
1006	MG	2/4	IDF	DUFUMIER				Ce Mr DUFUMIER annonce une pièce jointe qui n'est pas jointe!!
1007	MG	2/4		claude.petron @free.fr	Particulier	T2.1	D	Et si on faisait une centrale nucléaire en Picardie pour alimenter le Val d'Oise. Voilà un Mr qui devrait savoir que plein de centrales nucléaires alimentent déjà le 95 !!!!
1008	MG	2/4		denis.Pfaff @yahoo.com	Particulier	T2	D	Non à ce projet.. Le nom est-il réel ?
1009	MG	2/4	IDF	fanny.barbier @hotmail.fr	Particulier	T2.1	D	Faites un autre tracé en évitant les nuisance sonores.
1010	MG	2/4	HDF	Ville de Saint-Quentin	Collectivité			Cette contribution est déjà enregistrée au n°2003

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1011	MG	2/4		Thomas.de-rouchard @orange.fr	Particulier	T2	D	En pleine crise sanitaire et économique ne dépensez pas nos impots dans ce projet
1012	MG	2/4	IDF	AUBESSARD	Particulier			Sondage des voisins IDEM que 975, 976, 977.Il me semble que ce Mr a déjà donné sons avis?
1013	MG	2/4	IDF	BASELLI	Particulier			Sondage des voisins IDEM que 975, 976, 977, 1012.
1014	MG	2/4	IDF	FRANCOIS	Particulier			Sondage des voisins IDEM que 975, 976, 977, 1012, 1013
1015	MG	2/4	IDF	DUFOUR	Particulier	T3	D	Trop d'imperfection concernant les nuisances sonores et le respect de notre environnement
1016	MG	2/4	IDF	BENABDELAZIZ	Particulier	T2.3	D	Les constructions incessantes ont bousillé la vie dans mon jardin.Je ne peux comprendre un tel projet tant au niveau écologique sonore et visuelle. Rénover et améliorer l'existant.
1017	MG	2/4	IDF	LUCERO	Particulier	T2.1	D	Les ministres disent que la priorité est le bien-être de la population de l'environnement et de la faune. Je suis d'accord. Quand j'analyse le tracé et sa projection je ne suis pas du tout d'accord
1018	MG	2/4		pierre.doré@free.fr	Particulier	T2.1	D	Votre tracé n'est pas bon. Vous coupez la belle campagne et les trains passent à quelques mètres de la maison
1019	MG	2/4	IDF	MOUGET	Particulier	T2.3	D	Je suis usager de ligne RER D de plus en plus dégradée. Avant de faire des lignes nouvelles veiller à ce que les autre fonctionnent correctement.
1020	MG	2/4		carolinegodard @icloud.com	Particulier	T8	F	Tout à fait d'accord. Que nous attendons depuis longtemps. Pour se rendre à Roissy il n'y a que la voituure ou le taxi.
1021	MG	2/4		X	Particulier	T2	D	Une enquête en plein covid c'est une plaisanterie. 'organisée par les picards pour mieux faire avalerleur ligne. Alors non
1022	MG	2/4		denis.deshayes @gmail.com	Particulier	T2.3	D	Non à ce projet aucune concertation et aucune protection contre les nuisances. Nous avons déjà une gare tgv en haute picardie un fiasco. La rendre plus profitable
1023	MG	2/4		Michel.gorge @yahoo.com	Particulier	T2	D	Votre projeton n'en veut pas dans le Sud de l'Oise. Installer des murs anti-bruit à La chaapelle en Serval
1024	MG	2/4	IDF	sophie scarbonchi @hotmail.com	Particulier	T3	D	Je suis contre ce projet en raison des nuisances environnementales et sonores.et nos conditions de transport RER D
1025	MG	2/4	HDF	vincent.gros.brandt @gmail.com	Particulier	T8	F	La liaison permet de se passer de la voiture pour aller travailler à Roissy.Elle servira aux étudiants, employés et voyageurs
1026	MG	2/4	IDF	DUCOURNEAU	Particulier			IDEM que 975, 976, 977, 1012, 1013, 1014
1027	MG	2/4	IDF	TOURNEUR	Particulier	T3	D	Ne touchez pas à notre territoire. Il y a trop de béton
1028	MG	2/4	HDF	jean-jacques.duret @free.fr	Particulier	T4	N	privilégier l'emploi en Picardie plutôt que focaliser sur la plateforme pour que mes enfants travaillent dans notre belle Picardie

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1029	MG	2/4	HDF	JOYAU	Particulier	T4.2	N	Moi je travaille à Roissy et je continuerai à y aller en voiture pour être plus libre. Conservez vos mllions
1030	MG	2/4	IDF	POUYADE	Particulier	T2.3	D	Un projet aberrant qui vient nuire aux popuations riveraines. Les extensions de Roissy reportées. D'autres tracés existent plus longs et coûteux. Quelle offre d'emploi pour les picards?
1031	MG	2/4	HDF	CALDERON	Particulier	T8	F	Ce projet va diminuer les voitures et faire gagner du temps. Bon projet.
1032	MG	2/4	HDF		Particulier	T2.3	N	Une desserte Noyo/Roissy sera favorable au développement du terrritoire
1033	MG	2/4	HDF		Particulier	T2	F	C'est une très bonne initiative pour revitaliser le territoire
1034	MG	2/4	IDF	BOSCH HELMUT	Particulier	T2	D	Je suis pour la protection de notre Val d'Oise. Non au projet.
1035	MG	2/4			Particulier	T3.1	D	Alors qu'on a besoin de calme on nous met un TGV face à notre jardin
1036	MG	2/4	HDF	SANTINI	Particulier	T9	F	Je dis oui à la liaison qui améliore l'accessibilité et donc l'attractivité des territoires
1037	MG	2/4	HDF		Particulier	T4	F	C'est un projet centré sur le bassin de vie et d'emplois autour du premier aéroport français
1038	MG	2/4	HDF	SILORET	Particulier	T2	D	NON à la ligne manque de transparence sur beaucoup de points. (tarification, horaires approximatifs, gêne pour les lignes existantes, coûts). Les salariés continueront à faire leur trajet en voiture. Aucune utilité publique.
1039	MG	2/4		Cfouche111gmail.com.	Particulier	T4.4	F	Ce projet est très positif. Alternative à la voiture et dessert des bassins d'emploi tout en prenant en compte les critères environnementaux
1040	MG	2/4	IDF	valérie.duez3 @orange.fr	Particulier	T2	D	Pas d'accord de créer cette ligne alors que le RER D est déplorable. Aucune proposition d'interconnexiion à Survilliers. Destruction de notre campagne et nuisances.
1041	MG	2/4	IDF	DURANT	Particulier	T3.2	D	Non au tracé qui dénature le bois d'Argenteuil de Villeron. Besoin de notre milieu naturel
1042	PJ	3/4	IDF	DAVERNET Francis Fosses 95470	Particulier	T2.1	D	Incroyable de voir une population de Picardie qui veut imposer un tracé sur notre territoire. On a l'impression d'être envahi. Heureusement qu'il y a des élections présidentielles dans un an.. La France va se resaisir. NON à votre projet !
1043	PJ	3/4	IDF	X Villeron 95	Particulier		D	Avis défavorable. Laissez-vous tranquille à Villeron !
1044	PJ	3/4		DUPRA Gérard	Particulier	T2.1	D	Mettre un train à 250 de la crêche de Vémars, et de nouvelles habitations. On a déjà les avions, l'autoroute, le TGV.. On ne veut pas de LGV.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1045	PJ	3/4		WOLF Samuel	Particulier		D	Merci au Collectif. Je suis d'accord avec ses représentants. Je ne veux pas de ce LGV.
1046	PJ	3/4	HDF	ORY-LAVOLLEE Bruno Chantilly 60500	Particulier	T4	F	Favorable au projet. Lutte contre le réchaufrfement climatique ; désenclavement et développement économique du sud de l'Oise ; développement touristique notamment à Chantilly, Compiègne et Amiens où des monuments majeurs peuvent attirer une clientèle internationale arrivant à Roissy.
1047	PJ	3/4	HDF	LEVRUT Serge Chantilly 60500	Particulier	T2.1	D	Une ligne peut-être, mais pas ce tracé !
1048	PJ	3/4		X	Particulier	T2.4	D	Non à cette liaison ferroviaire qui ne résoudra pas le problème de transport des salariés de CDG qui habitent dans le sud de l'Oise. Note du Commissaire enquêteur : Avis suivi d'un long développement d'exemples de transports conbinant tracé et durée du trajet.
1049	PJ	3/4		X	Particulier	T3.3	D	Impact écologique trop important au niveau du raccordement de Vémars. Zone à forte concentration pavillonnaire et qui présente de nombreux corridors verts.
1049	PJ					T2.1		Zone déjà parcourue par les LGV est et nord, l'autoroute, la Francilienne… Pourquoi ne pas s'appuyer sur les infrastructures exitantes.. Raccordement au niveau de l'intersection avec la francilienne puis en traversant les installations aéroportuaires en sous-sol. Pourquoi créer à travers champs ? Sûrement moins coûteux mais indigne !
1050	PJ	3/4	HDF	Dominique Théo Amiens 80000	Particulier	T9	F	Soutiens sans réserve au projet qui permettra aux Hauts-de-France et la Picardie d'être mieux connectés aux autres métropoles françaises et d'éviter de se rendre en voiture à une gare TGV distante de 50 km d'Amiens et dont les liaisons sont réduites d'année en année. Allègement des trafics en direction de Paris qui utilise déjà le réseau francilien déjà passablement engorgé.
1051	PJ	3/4	IDF	PORET Saint-Witz 95470	Particulier	T2	D	Dépensez des milliards pour gégner quelques minutes… Il vaudrait mieux optimiser les lignes de transports ferroviaires existantes !
1052	PJ	3/4	HDF	CABRAL Amiens 80000	Particulier	T9	F	Projet essentiel piour le développement de la Picardie privée d'accès au TGV depuis des années. Le gare TGV haute-Picardie n'étant qu'un triste lot de consolation. Projet au coût dérisoire par rapport aux avantages escomptés.
1053	PJ	3/4	IDF	DUPRE Georgette Vémars 95	Particulier	T2.1	D	Non à ce tracé de 6,5 km créant trop de soucis.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1054	PJ	3/4	HDF	X Gouvieux 60	Particulier	T2.2	N	Connaissant les trois tracés proposés en 2010, pourquoi ne pas prendre le tracé du nord et faire des arrêts pour les picards.
1055	PJ	3/4	IDF	Khalif Ahmed Louvres 95	Particulier		N	Rien pour nous pour le RER D ?
1056	PJ	3/4		LANGLET Aude Fosses 95470	Particulier	T2	D	Destruction des champs et de la campagne qu'il nous reste ! Pollution inutile. Privilégier d'abord l'amélioration de la ligne D du RER.
1057	PJ	3/4	IDF	GOUTEAU Simon Vémars 95	Particulier	T2.1	D	Non à votre tracé de Vémars !
1058	PJ	3/4		SUARD Marie- Josée	Particulier	T3	D	Non au projet Roissy-Picardie. Dégradation de notre cadre de vie.
1059	PJ	3/4		JOYEUX Sarah	Particulier	T4.2	D	360 M€ d'investissement en janvier 2017. Et le coût de fonctionnement ? Qui va payer ? La notion de coût global n'est pas abordée. Plutôt financer des projets plus urgents.
1060	PJ	3/4	IDF	ROBINOT Pierre Saint-Witz 95470	Particulier		D	Non à la liaison qui créera plus de problèmes qu'elle n'en résoudra. Mécontentement des riverains déjà envahi de structures de mobilités.
1061	PJ	3/4		Christelle orth	Particulier	T3.2	D	Tracé qui nuirait au paysage et aux habitants des communes impactées. Nuisances sonores et visuelles
1061					Particulier	T2		Réaliser plutôt des investissements dans l'existant et la ligne D du RER.
1062	PJ	3/4		SERRES Jean-Michel	Particulier	T9	F	Avis très favorable. Facteur de développement pour le sud de l'Oise et d'Amiens. Fort enjeu économique.
1063	PJ	3/4		GAUTELLIER Christian	Particulier	T8	F	Tout à fait favorable avec un arrêt à Chantilly.
1064	PJ	3/4	IDF	GRAUX Didier Saint-Witz 95	Particulier	T2	D	Est-ce vraiment une priorité pour notre région ? Et pour les habitants de Fosses, Loucres et Roissy ? C'estg le RER D qui devrait être la priorité absolue. Ce projet n'apporte rien sauf des nuisances sonores et visuelles.
1065	PJ	3/4	HDF	PLE Marie-Hélène Villers-Saint-Paul 60870	Particulier	T8	F	Oui à la liaison qui remplacera la ligne de bus créée il y a plus de 15 ans. Bon choix écologique. Il faut penser "collectif" pour la réduction des transports individuels.
1066	PJ	3/4		DUPUIS Bernard	Particulier	T2	D	Usager de la D du RER… Avant de dépenser et de créer, il serait plus utile d'améliorer l'existant. Utilisez chaque jour cette ligne et vous comprendrez votre douleur ! NON à ce projet.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1067	PJ	3/4		Honaye	Particulier	T2	D	Quel est l'intérêt de ce projet coûteux et provoquant des nuisances ? Prévu pour desservir le Picardie pour se rendre à la gare TGV Roissy. Y a-t-il la même chose de prévue pour desservir l'aéroport de Beauvais ou autres villes de la région Ouest ? Améliorer d'abord la fréquence des RER D et B et des TER, et créer des lignes de bus en accès directs... avant de dépenser des millions.
1068	PJ	3/4	IDF	Patrick DA SILVA Vémars 95	Particulier	MEM	D	1 pièce jointe de 3 feuillets. Opposition au projet pour les raisons suivantes : 1) Projets alternatifs 2) Impact paysager 3) Impact sonore 4)Mitage, enclavement et consommation de terres agricoles 5) Impact sur les eaux de surface et souterraines 6) Impact sur les continuïtés écologiques 7) Historique des options de tracé du TGV Nord. Note : Contribution déjà traitée sur le registre de Vémars.
1069	PJ	3/4		LEGRAND alias Pitchounette 95	Particulier	T5.1	D	Aucun concertation avec les habitants de Villeron. Non au projet.
1069		3/4				T2		Rien de prévu pour l'amélioration du RER D. Non au projet
1070	PJ	3/4	IDF	DELBAUVE Vémars 95	Particulier	T2	D	Contre ce projet Inutile. Destruction de paysage, émetteur de nuisances sonores et polluantes. Il y a d'autres alternatives comme remettre des arrêts dans les gares venant du nord vers Paris et des trains.
1071	PJ	3/4	IDF	LEGRAND LUVET Villeron 95380	Particulier	T2	D	Laissez tranquille cette zone rurale qui a déjà payé un lourd tribu concernant son environnement. Une amélioration de l'existant est plus judicieux et moins onéreux. Non au projet en l'état actuel.
1071		3/4				T2.3		Revoir le barreau de Gonesse !
1072	PJ	3/4		PRIOUX Arthur	Particulier	T2.3	D	Non au projet actuel. Revoir le tracé avec le barreau de Gonesse.
1073	PJ	3/4	HDF	HOULETTE Gérard La Chapelle en Serval 60	Particulier		D	Non à ce projet trop mal étudié.
1074	PJ	3/4	HDF	LAFONT Brigitte Senlis 60	Particulier	T8	D	Pas assez d'arrêts dans l'Oise. Rien n'est optimisé. C'est non.
1075	PJ	3/4	HDF	TRIFUNOVIC Amiens 80000	Particulier	T9	F	Favorable au projet pour le désenclavement d'Amiens et l'ouest de la région. Note du commissaire enquêteur : Avis suivi d'un long pladoyer en faveur des aspects positifs du projet, de son intérêt multimodal et de l'aménagement des territoires.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1076	PJ	3/4		GUILLON Chantilly 60	Particulier	T1	N	Avant d'émettre un avis, l'intervenant souhaite obtenir des réponses de la part du MO : Les motivations du projet : il s'agit d'un projet daté qui n'intègre pas les mutations économiques, de transition énergétique et de développement durable du XXIe siècle. Après l'abandon du T4 du centre commercial et du triangle de Gonesse, maintenir ce projet n'a pas vraiment de sens. Sous couvert d'une participation hypothétique et alléchante à l'emploi pour le bassin creillois, et au développement du tourisme en Picardie, son effet immédiat et certain est plus de faciliter l'accès aux transports aériens des résidents de Picardie qui en ont les moyens. Il intègre bien évidemment encore moins les changements rapides des habitudes de travail de déplacements suite à la crise du Covid-19. Dans l'avenir, le télétravail restera un acquis (…). Vu les investissements publics mobilisés et l'impact sur l'environnement, un complément d'étude semble s'imposer ici. Prendre le temps d'étudier l'impact de ces mutations sur le modèle économique de ce projet serait peut-être avisé.
1076		3/4				T4.4		L'emploi : C'est une grande inconnue de ce projet : cette ligne ne permet que l'accès à l'aérogare. Le maillage et la fréquence des transports en commun sur la zone d'emploi ne se résumant pas à la proximité directe des aérogares, permettent-ils d'amener les personnes sur leur lieu d'emploi à partir de cette gare, et plus particulièrement aux horaires spécifiques imposés par les activités liées au transport aérien ? Sans ces transports « au dernier kilomètre », comment éviter le recours aux véhicules particuliers que cette ligne est sensée éviter ? Et que dire des circulations douces ? Quelles sont les possibilités d'accès à pied ou à vélo à cette gare depuis les entreprises qui ne se trouvent pas proximité directe de la gare ? Une bonne option ne serait-elle pas de soumettre les travaux de cette nouvelle desserte au développement et au financement de ces transports et les liaisons douces par le même pétitionnaire plutôt que de reporter ses coûts sur les collectivités locales ou la région d'Île-de-France ?

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1076		3/4				T4.4		Le développement local et l'économie : Si l'accès aux emplois de la plate-forme de Roissy par les résidents du bassin creillois peut apparaître légitime, n'est-il pas plus important d'en permettre d'abord l'accès aux riverains eux-mêmes ? L'arrêt de Survilliers, traitée comme une option, montre bien l'absence de prise en compte de cette dimension. Et que dire des transports en commun transversaux et directs entre les communes du Val d'Oise : Gonesse, Garges les Gonesse, Sarcelles… ? Ne serait-il pas légitime que les habitants qui vivent sous le couloir aérien, profitent des retombées économiques et non uniquement de celles des avions au décollage ? Ce projet destiné à la Picardie mais dont les infrastructures sont principalement situées sur le Val-d'Oise peut ainsi être perçu comme fondamentalement injuste.
1076		3/4				T1		Sur l'utilité publique : Le développement d'un moyen de transport direct entre la Picardie et la plate-forme de Roissy pour faciliter le tourisme est légitime pour l'industrie du tourisme et de ses clients. il n'a en revanche aucun caractère d'utilité publique et ne justifie en aucun cas les impacts et les nuisances qu'il génère sur les riverains.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1076		3/4				T8		Sur le projet en lui-même : Absence d'évaluation du trafic total sur la ligne Paris Creil. L'ouverture de cette nouvelle desserte est prévue avec deux navettes par heure. Or, les conditions de transport sur la ligne Creil-Paris sont chaotiques et saturées, et le gestionnaire du réseau répète depuis des années aux usagers de la ligne et aux élus que l'ouverture de nouveaux sillons pour faire face à l'augmentation de fréquentation n'est pas possible. On en déduit que cette desserte se fera obligatoirement aux dépens d'autres usages, sur le tronçon Creil-Survilliers. Lesquels ? Y aura-t-il un report des usagers de la ligne Creil-Paris sur la ligne Creil-Roissy ? La libération des sillons se fera-t-elle par report du transport de marchandises plus fréquent la nuit ? Une telle option est inacceptable et, est à considérer comme une modification profonde de l'utilisation de la ligne sur le tronçon Survilliers-Creil. Dans ce cas, cette option nécessiterait donc une nouvelle enquête d'utilité publique.
1076		3/4				T7		Sur la modification substantielle de la ligne en elle-même : La création d'un passage pour animaux en forêt de Chantilly est-elle dictée par les modifications de trafic induites sur le tronçon entre Survilliers et Creil qui sont tellement importantes qu'elle justifie en elle-même cet aménagement ? Dans ce cas, l'importance de cette modification ne justifierait-elle non pas une déclaration d'utilité publique pour les aménagements liés à la nouvelle desserte, mais plutôt une nouvelle autorisation environnementale complète pour ce tronçon ? S'agit-il d'un aménagement qui est de toute manière nécessaire et promis ici par le pétitionnaire pour ajouter une dimension écologique aux travaux d'ouverture de la desserte ?

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1076						T3.2		Sur les nuisances sonores : A contrario du passage pour animaux, le dossier ne prévoit que de très légers aménagements en matière de prévention des nuisances sonores sur le trajet Survilliers-Creil, se contentant de fournir des éléments généraux sur les nuisances sonores. À partir de modélisations qui ne sont pas fournies, il n'est prévu le renforcement que d'une seule propriété à la Borne blanche. Le dossier ne prévoit en particulier aucune prise en compte spécifique des aménagements en gare de Chantilly, notamment des nuisances vibratoires qui seront occasionnées par l'ajout d'aiguillages en amont et en aval du nouveau quai, ni même l'aménagement des voies existantes pour limiter les vibrations. Pourtant, le nombre de bâtiments et en particulier d'habitations, susceptibles d'être concernés par une modification de l'ambiance sonore est limité sur la traversée de Survilliers, Orry-la-Ville au niveau de la Borne blanche, Coye-la-Forêt, Chantilly, Gouvieux et Creil et ce n'est en tout cas pas hors de portée d'une étude pour des travaux de cette ampleur. S'agissant d'une situation déjà existante, il est indispensable que la commission d'enquête demande au pétitionnaire de prendre contact individuellement avec chaque riverain de la ligne pour le communiqué les résultats de modélisation, lui proposer d'affiner ses modélisations par des mesures de la situation réelle existante et évalue au cas par cas si les travaux de renforcement de l'isolation phonique sont possibles, ou à défaut, engage une procédure d'indemnisation voire d'expropriation comme la déclaration d'utilité publique le prévoit. La déclaration d'utilité publique ne peut se limiter à évaluer les impacts futurs sur des terrains agricoles ou forestiers et faire l'économie de l'étude des impacts de réelle et existant sur les espaces occupés ou habités.
1077	PJ	3/4		X	Particulier	T3.5	D	Dans le 95, assez de béton ! Préservez notre région. Non à ce projet !
1078	PJ	3/4		Alex covoiturage	Particulier	T4.4	F	Avis très favorable qui va contribuer au développement du bassin creillois.
1079	PJ	3/4		X	Particulier	T3	D	STOP… à la défiguration des campagnes, aux nuisances sonores et autres…
1080	PJ	3/4		X	Particulier	T1	N	Une enquête publique qui se déroule en pleine pandémie. C'est une mascarade démocratique !

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1081	PJ	3/4		X	Particulier	T2.2	N	Projet qui au départ était gagnant-gagnant pour les picards et les franciliens avec le barreau de Gonesse. Puis, les picards se sont opposés au tracé parce qu'ils perdaient quelques précieuses minutes… Et le projet de barreau de Gonesse a été abandonné. Dans ces conditions, il leur faut assumer l'opposition des habitants de l'Ile-de-France !
1082	PJ	3/4		X	Particulier	T4.3	D	M. X. BERTRAND ferait mieux de s'occuper de l'emploi dans les HDF que de créer cette ligne coûteuse et pas rentable. Pourtant j'habite à Gouvieux. Non au projet.
1083	PJ	3/4		DUPUIS Gérard	Particulier	T8	D	Nous les oubliés du sud de l'Oise. Pas d'arrêt à Orry-la-Ville. Problème de parking à Fosses. Pas favorable au projet.
1084	PJ	3/4		X	Particulier	T4.4	D	Habitant de Saint-Maximin, vu la crise actuelle, je ne vois pas l'intérêt de cette ligne. Autant se servir de l'argent pour investir dans notre région.
1085	PJ	3/4	IDF	LEDANSEUR Nathan Fosses 95470	Particulier	T4.1	D	Habitant de Fosses, Je pourrais croire que ce LGV peut être intéressant pour aller à Roissy. Mais le dossier n'affirme pas que la passerelle et l'agrandissement du parkingseront financés… Faute de certitude, je dis NON.
1086	PJ	3/4	HDF	BOURDON Nathalie Senlis 60	Particulier	T4.2	D	337 M€ ou plutôt 500 M€… Gardez cette somme pour la formation des jeunes.
1087	PJ	3/4	IDF	HAWA THIAM BOYE Villeron 95	Particulier	T2	D	Habitant de Villeron. Opposé au projet qui va dénaturer nos paysages… Une amélioration de réseau déjà existant serait rpéférable : RER D.
1088	PJ	3/4	IDF	BOYE ALIOUNE Villeron 95	Particulier	T2	D	Habitant de Villeron. Nous venons d'enménager. Opposé au projet, qui n'est pas prioritaire. Il est préférable d'améliorer les fréquences de lignes du RER D et développer l'existant. Nuiisances sonires, impact environnemental négatif.
1089	PJ	3/4	IDF	DUCHESNE Laurent Saint-Witz 95470	Particulier	T4.4	D	Habitant de Saint-Witz, opposé au projet qui va dénaturer l'environnement et va à l'encontre de la relocalisation de l'économie dans les régions. Arrêtons de favoriser le transit vers Paris et dynamisons plutôt les régions.
1090	PJ	3/4	IDF	VEYSSIERE Saint-Witz 95470	Particulier	T1	D	Non à la ligne Roissy-Picardie, et je m'interroge sur la légalité de cette enquête publique qui se déroule en plein confinement sanitaire

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1090		3/4				T2		Les picards n'ont qu'a construire une ligne TGV chez eux en reliant Amiens, Creil, Chatilly à la LGV Nord. Les élus du Val d'Oise et de la Région sont contre ce projet. Pour aller travailler à Roissy, il faut absolument une voiture.
1091	PJ	3/4	IDF	X Orry-la-Ville 95670	Particulier	T2.1	R	Le projet n'est pas une mauvaise idée, mais c'est le tracé qui n'est pas valable. Cela engendre trop de désagréments. A revoir sérieusement.
1092	PJ	3/4		X	Particulier	T2	D	Les beauvaisiens et les habitants de Chambly dans l'Oise réclament aussi leur ligne TGV vers Roissy… Pourquoi seuls les habitants d'Amiens, Creil et Chantilly pourraient bénéficier d'une ligne vers Roissy ? Il faut exiger la création d'un barreau Persan Beaumont/Roissy.. Les habitants du Val d'Oise sont habitués à regarder passer les trains des autres ! NON à la ligne Roissy-Picardie !
1093	PJ	3/4	IDF	CGMPPARTNER Saint-Witz 95470	Particulier	T3	D	Encore des terres agricoles qui vont disparaitre ! Plus de nuisance sonores ! Aucun intérêt local. Toujours investir pour les lignes TGV au dépens des lignes régionales non entretenues et abandonnées.
1094	PJ	3/4		SUARD Marie-Josée	Particulier		D	Non à la ligne Roissy-Picaride.
1095	PJ	3/4		X	Particulier		D	NON à la ligne Nouvelle Roissy-Picardie.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1096	PJ	3/4	IDF	DELANGLE André Louvres 95380	Particulier	T2.4	D	Côté Picardie : Côté Picardie : Deps le début de l'enquête publique, les Picards y sont globalement favorables. On le comprend d'autant mieux lorsqu'on voit le flot de voitures sur autoroute et routes. Mais vu le fait que : - l'aéroport recrute son personnel sur un nombre extrêmement important de communes et que les TER ne s'arrêteront pas toutes les gares. - Il n'est pas souhaitable de conforter la dispersion des salariés eu égard aux problèmes que cela engendreraient pour eux et pour la planète. - Les horaires de travail sur la plate-forme sont très divers et ont une grande amplitude diurne et nocturne. - De nombreux employés bénéficient de prime de transport auto. - L'aéroport étant très étendu, cela oblige les salariés à utilier ensuite d'autres moyens de transport pour accéder en lieu de travail. Cela rendra très aléatoire l'utilisation de cette ligne par les usagers picards et donc sa rentabilité. Il faut ajouter que de nombreux emplois sont menacés par la crise actuelle liée au Covid. Cette baisse du trafic aérien sera vraisemblablement durable car elle est également liée la transformation du mode de relations interentreprises (vidéoconférence). En plus, la prise de conscience des conséquences du réchauffement climatique contribuera à la durabilité de cette diminution du trafic aérien.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1096		3/4				T3		Côté Val-d'Oise : La plupart de Val-d'Oisiens sont défavorables à ce projet. - Le projet de tracé (centre) retenu est le plus néfaste pour les habitants de Villeron et Vémars, il ne desservirait qu'une seule garde de la ligne RER D avec une passerelle d'accès aux voies du TER TGV non assurée et dont le projet ne dit rien sur des accès PMR. - Le projet (sud) aurait desservi deux gares : Survillers et Louvres, avec un impact environnemental moindre. Pourquoi a été écarté ? - Ce projet à de graves conséquences environnementales (zones boisées) et donc rupture de continuités biologiques et faunistiques que des compensations ne peuvent réparer. - Nouvelle artificialisation des sols. Dans la plaine de France et particulièrement sur l'agglomération de Roissy Porte de France, les terres agricoles sont menacées par de nombreux projets d'infrastructures (…) L'artificialisationen marche depuis de nombreuses années devient insupportable aux habitants de l'est du Val-d'Oise à qui on promet des emplois qui ne voient que des projets inutiles ou des entrepôts. - Des routes seront franchies par cette nouvelle ligne et les continuités cyclables et piétonnes ne seront pas indiquées. - L'impact paysager et l'augmentation des niveaux sonores n'est pas acceptable pour les habitants des communes traversées, surtout la nuit. - Il n'est pas indiqué les répercussions qu'aurait l'ouverture à la concurrence de cette ligne, ni si elle peut être ouverte au Fret. Pour tout ce qui précède, je me prononce contre ce projet tel qu'il est présenté.
1097	PJ	3/4		X	Particulier			Contribution identique à 1081.
1098	PJ	3/4	HDF	WASIELEWSKI M. Compiègne 60200	Particulier	T3	F	Le compiégnois se réjouissent de la réalisation de ce projet leur permettant enfind'envisager des déplacements écologiques jusqu'à Roissy.
1099	PJ	3/4		WASIELEWSKI M. Compiègne 60200				S'est déjà exprimé sous le n°1098 pour développer les mêmes arguments écologiques favorables au projet.
1100	PJ	3/4		GAGNEAU Gérard	Particulier		D	Non à la liaison Roissy-Picardie.
1101	PJ	3/4	IDF	ESTEVES PORTELA Vémars 95470	Particulier		D	Contre la liaison ferroviaire Roiss-Picardie.
1102	PJ	3/4		X	Particulier	T2.1	D	Contourner ce parcours en évitant de saccger les champs et en respectant les riverains. Protégeons Villeron. Non à ce projet.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1103	PJ	3/4		X	Particulier	T2	D	NON au barreau Fosses-CDG qui n'aménera rien aux habitants du Val d'Oise, que des nuisances, plus une saturation du réseau SNCF existant déjà à l'agonie… Les picards n'ont qu'à aménager des liaisons TGV sur leur territoire. Note : Suivi de plusieurs exemples de liaisons à réaliser.
1104	PJ	3/4	HDF	RODRIGUES La Chapelle-en-Serval 60520	Particulier	T3.2	R	Aucun intérêt pour les habitants de la Chapelle-en-Serval, sauf les nuisances ! Pas d'arrêt à Orry-la-Ville, ou au moins une navette jusqu'à Fosses. Pas d'efforts pour lutter contre les nuisances sonores et visuelles ! Il faudrait une réelle contrepartie ou avantage pour les Capelois.
1105	PJ	3/4	IDF	POTEL Vémars 95470	Particulier		D	Je suis contre le projet.
1106	PJ	3/4	IDF	POULLAIN Vémars 95470	Particulier	MEM	D	Je suis le projet depuis 2010, à cette période il y avait trois circuits différents dans celui du barreau de Gonesse. Le projet le moins onéreux a été choisi à l'encontre de tous les avis des riverains, des usagers du RER D, des élus du Val-d'Oise. Les valdoisiens avec ce projet n'auront que les désagréments, mais aucun avantage : - la passerelle en gare de Survilliers-Fosses n'a pas de budget, - les soucis du RER D : pas de solution si traffic coupé entre Goussainville et Orry-la ville. Habitante de Weimar, je suis fermement opposée à cette ligne : - le bruit : ligne TGV, les avions et le ball-trap. - La moins-value de mon habitation. Il est dit que cette ligne sera un avantage pour les Picards retravaillant sur Roissy, mais avec des horaires décalés, auront-ils des trains aux horaires souhaités ? La zone de l'aéroport est très étendue donc les travailleurs arrivant à la gare de Roissy pôle devront mettre un certain temps pour rejoindre leur lieu de travail. Pour les employeurs, embaucher des personnes venant de si loin avec les aléas du trafic des trains n'a rien d'un atout.
1107	PJ	3/4	IDF	JAMGOTCHIAN Louvres 95380	Particulier	T3.5	D	Ce projet va à l'encontre des enjeux environnementux avec une artificialisation des sols préjudiciable à la région.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1107		3/4				T2.4		Aucun avantage pour les habitants de la région qui attendent un meilleur accès à Paris via le RER D.
1107		3/4				T4.3		Argent mal investi et à contre courant de notre époque.
1108	RH	4/4	HDF	AU5V	Associatif	T2.5	F	PJ de 2 pages qui est l'intégralité de la contribution déposée plus une présentation de l'association Projet qui favorise les dépalcements alternatifs pour rejoindre CDG et qui doit penser aux aménagements en gare (chantily et Fosses) pour favoriser l'intermodalité et en particulier le vélo (accessibilité aux souterrains et passerelles, création de stationnements vélo sécurisés)
1109	RH	4/4	HDF	M. Boichu	Particulier	T4.6	D	urbanisation de terres fertiles et cultivables d'une richesse inestimable à l'heure où l'on doit collectivement repenser nos moyens de production alimentaire,
						T2		Inquiète de l'augmentation du nombre de train sur cet axe déjà saturé et problématique. nous sommes l'une des rares communauté de communes à ne disposer d'aucun moyen de transport pour travailler sur l'aéroport CDG, nous apprenons que ces trains ne s'arrêteront pas en gare de Coye
1110	RH	4/4	IDF	Rodrigue Gobardhan	Particulier	T2	D	Contre ce projet et pour l'amélioration des lignes D et B du RER francilien
1111	RH	4/4	IDF	Albert Peyron	Particulier	T2.1	D	Non à votre tracé qui défigure le 95. On a deja assez de nuisances
1112	RH	4/4	IDF	Sophie Chapelle	Particulier	T2.1	D	Je ne comprends que des ingénieurs puissent proposer un tel tracé avec ces conséquences
1113	RH	4/4	IDF	Edmond Couve	Particulier	T2	D	Jem'oppose au projet et demande un referendum pour les villes concernées par ce tracé
1114	RH	4/4	IDF	Robert Cappe	Particulier	T2	D	Faire passer un tel projet, c'est comme faire passer une mauvaise loi pendant les vacances.
1115	RH	4/4	HDF	Mme Bukato	Particulier	T3	R	J'attends de cette nouvelle liaison ferroviaire, un allègement du trafic routier dans notre village et de façon plus générral un mode de transport plus écologique.
						T8		Il faiut une approche tarifaire globale pour que les usagers changent leurs habitudes de transport

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1116	RH	4/4		X	Particulier		D	propos hors sujet et non fondés (EP/confinement/absence de débat public/légalité)
1117	RH	4/4	IDF	Catherine Fleury	Particulier	T2.1	D	Non à ce tracé mal conçu
1118	RH	4/4	IDF	Sebastien Penon	Particulier		D	En terme de démocratie, rien n'est assuré. Reportez jusqu'à la fin de la crise sanitaire
1119	RH	4/4	IDF	Ammendoeira	Particulier	T3.2	D	Nuisances sonores
						T3		impact environnemental
						T2		Projet qui ne répond pas aux besoins de transport des habitants du val d'oise
1120	RH	4/4	IDF	saintwitz@gmail.com	Particulier	T2	D	Problème d'équité. Pourquoi un habitant de Louvres ou de Goussainville, situé à moins de 10 km, met près d'une heure pour rejoindre Roissy en RER. Pourquoi cela serait-il possible alors à un habitant de Creil (Oise) situé à 40 km de rejoindre Roissy en 20 minutes
						T3.1	D	Impact sur le quotidien des voyageurs des lignes B et D durant les travaux
						T4.6		Destructioin de 36 ha de terres agricoles
1121	RH	4/4	IDF	quentingreusillier @hotmail.fr	Particulier	T2	D	Duplicata 1120
1122	RH	4/4	IDF	X	Particulier	T2	D	Non au projet. Plus de respect pour la nature et la population
1123	RH	4/4		X	Particulier	T2	D	Pas d'argumentation mais un rappel chronologique des décisions politiques en matière d'aménagament du terrioire en lien avec M. De Robien

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1124	RH	4/4	IDF	Joelle Obel	Particulier	T2	D	Ce projet date des années 1990 et pour ma part il est inapproprié a l heure d aujourd'hui. Nous sommes déjà proche de l aéroport et nous subissons déjà la pollution et les nuisances sonores. Pourquoi nous en rajouter ?? Je pense qu il y a d'autres priorité que ce projet qui date de 1990.
1125	RH	4/4	HDF	Azziz	Particulier	T2	D	Très bon projet pour la région et toute la France entière
1126	RH	4/4		X	Particulier	T2.4		La gare d'Amiens est à +/- 40km de la gare TGV Haute-Picardie située sur la LGV Nord-Europe. La gare TGV Haute-Picardie est reliée quotidiennement aux gares TGV de Roissy-CDG, La gare TGV Haute-Picardie est reliée quotidiennement au reste du réseau national. Elle est connectée à AMiens par des TER directs et l'autoroute. Construisez une ligne TGV Amiens et la gare TGV Haute-Picardie OU transformer en la ligne SNCF 261 en LGV et aménager une interconnexion avec la LGV Nord-Europe au niveau de la gare de Chaulnes
1127	RH	4/4	IDF	Nicolas Galloni	Particulier	T8		Comment expliquer que ce projet permettra demain à un habitant de Creil (Oise) situé à 40 km de rejoindre Roissy en 20 minutes quand un habitant de Louvres ou de Goussainville sité à moins de 10 km met près d'une heure pour rejoindre Roissy en RER ?
						T5.1		Il y a un vrai manque de concertation et d'utilité publique
1128	RH	4/4	IDF	Poletti.berengere @gmail.com	Particulier	T2	D	Je suis contre ce projet qui n'est absolument plus cohérent avec la situation actuelle que nous vivons.
						T3.2		Nous avons déjà la pollution sonore de l'aéroport
						T3.3		pourquoi continuer à détruire le peu d'espace vert que nous avons autour de Roissy
1129	RH	4/4	IDF	mahamada48 @gmail.com	Particulier	T3.2	D	Ce projet entrainera des nuisances et aura des impacts négatifs sur notre quotidien, sur notre environnement et notre bien-être
						T4.5		C'est un projet qui va engendrer plus de perturbations et de pertes sur nos biens immobiliers.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
						T2.3		Amélioration de la fréqeuntation du RER D, Aménagement des quais pour un arrêt des TER Creil-Paris en gare de Survilliers-Fosses. I faudra aménager une passerelle en gare de Survilliers-Fosses pour accueillir les TGV/TER et pour permettre aux habitants d'emprunter cette ligne pour aller à Roissy
1130	RH	4/4		X		T4.6	D	Entre l'aéroport, les autoroutes, les TGV ou les installations électriques, Les terrains agricoles sont coupés en douze, ce qui complique sérieusement l'activité des agriculteurs
1131	RH	4/4		blanccatherine71 @neuf.fr	Particulier	T2	D	projet hors du temps actuel arrêtez de détruire les terres pour du bétonnage inutile
1132	RH	4/4		X	Particulier	T3.3	D	Destruction de zone végétale
						T2.3		Faites fonctionner les lignes existent correctement et vous n'aurez pas besoin d'en créer d'autres
1133	RH	4/4		emufreto@free.fr	Particulier		D	NON à la liaison ferroviaire Roissy Picardie!!
1134	RH	4/4	IDF	Nathalie Valero	Particulier	T3	D	ce projet crée des nuisances auprès des habitants sans en recueillir aucun bénéfice , nuit àl'environnement
						T2.3		nous attendons depuis des années des financements pour améliorer notre sinistre Ligne D!
						T2		Projet qui n'apporte aucun bénéfice aux habitants de Villeron
1135	RH	4/4	IDF	Dumitru et Christina Jbanca	Particulier	T3	D	On a deja trop de bruit et de pollution. On a besoin de préserver la nature
1136	RH	4/4	HDF	M. Gotte		T8	F	Il y aura plus de desserte vers Creil
						T4		Pont Sainte Maxence sera une ville plus attractive et le prix de l'immobilier augmentera
1137	RH	4/4	IDF	Josette Gruot		T3.2	D	Nuisances sonores,
						T3.4		Enlaidit notre environnement
						T4.6		disparition de terres agricoles

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
						T2		Aucun interet pour nos communes
1138	RH	4/4		X			D	PJ courrier du Président de la République à Mme le Maire d'Amiens indiquant 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 »
1139	RH	4/4		vignescarole@gmail.com		T3	D	Arrêtez de bétonner la région et de détruire la nature autour de Roissy.
1140	RH	4/4	IDF	Emmanuel Touenti	Particulier	T3.2	D	Nuisances sonores au profit d'une poignée de personnes et propos politiques inutiles
1141	RH	4/4	HDF	Gerard Fruchard	Particulier	T4.2	D	Non à ce projet couteux et propos politiques inutiles
1142	RH	4/4	IDF	X	Politique	T2.1	D	Ne faites pas ce tracé. Des procédures juridiques sont prêtes pour dénoncer les lacunes de votre projet. Signé Élu du val d'Oise… ??? Tout en restant anonyme
1143	RH	4/4	IDF	Sandra Carmelle	Particulier	T2.3	D	Notre territoire doit se contenter de la ligne du RER D qui n'est pas la plus fiable et souvent délaissée : la ligne est en travaux depuis des années avec arrêt des trains à 22h et de nombreux week-end sans desserte.
						T3		aucune retombé hormis les impacts négatifs comme les enjeux environnementaux (une destruction de bois, terres agricoles et problématiques de biodiversité) et engendra de nombreuses nuisances (sonores, coupures urbaines…)
						T2.5		Il pourrait être intéressant de réfléchir à des aménagements cyclables le long de la ligne, ce qui permettrait d'être une alternative de mobilité écologique pour les communes traversées par la ligne. Ainsi, les habitants pourront rejoindre la zone aéroportuaire de Roissy même si leurs communes ne sont pas desservies directement par cette ligne.
1144	RH	4/4	IDF	X	Particulier	T2.1	D	Evitez de faire ce tracé et d'énerver les habitants qui feront otut pour s'oppposer aux éventuels travaux

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1145	RH	4/4	IDF	Hugo Farenc	Particulier	T2.1	D	ce projet est une très mauvaise idée étant que cela mettrai fin à la tranquillité de la ville
1146	RH	4/4	IDF	Mathilde Lemaire	Particulier	T2	D	Contre
1147	RH	4/4	IDF	M. Cabos		T2.1	D	Opposé au tracé
						T3.2		nuisances sonores
						T4.5		Dépréciaition des biens immobiliers
						T4.6		remet en cause l'intégrité agricole
						T2.3		Un autre tracé permet de soulager une partie du RER D et de plus, de créer une liaison avec le RER B au niveau du Barreau de Gonesse
						T4.3		Conteste l'intérêt économique du projet
						T3.4		Impact visuel
1148	RH	4/4	HDF	X	Particulier		F	je suis plus que favorable
1149	RH	4/4	IDF	X	Particulier	T2	D	La population ne veut pas du projet
						T3.2		trop de nuisances
1150	RH	4/4	IDF	Jean Marine	Particulier	T2	D	Votre projet est trop politique. C'est non
1151	RH	4/4	IDF	Chen Nguyen	Particulier	T2	D	annuler votre projet
1152	RH	4/4	HDF	X	Particulier	T8	D	Pas d'arrêt à Orry donc c'est non
1153	RH	4/4	HDF	X	Particulier	T3.2	D	J'habite à la chapelle en serval à proximité de la voie ferrée. Il y a deja trop de trafic et trop de bruit
1154	RH	4/4	HDF	Frederic Degremont	Particulier	T4	F	Je pense que cela est nécessaire et indispensable au développement de la région
1155	RH	4/4		Magalie.pouyet @laposte.net	Particulier	T3.2	D	Non à ce projet trop de nuisances
1156	RH	4/4		X	Particulier		D	Non à la LGV

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1157	RH	4/4	IDF	M. Hammar	Particulier		D	Non à la ligne TGV
1158	RH	4/4	IDF	Luc Gaudard	Particulier	T3.2	D	Nous sommes deja entourés de nombreuses nuisances sonores
						T4.5		je ne veux pas voir mon bien dévalorisé à cause d'une ligne de train
1159	RH	4/4	HDF	jeanclaude.ceia @sfr.fr	Particulier	T3	D	Impact important sur l'environnement
						T3.2		je refuse cette idée de nuisances sonores
						T4.5		impact négatif également sur la valeur de notre habitation
						T2.3		il aurait été respectueux pour les usagers de la ligne D que nous sommes, que la SNCF règle les nombreux soucis que nous rencontrons à savoir : les problèmes de retards incessants, du matériel vétuste..
						T5		la concertation avec la population et Les élus n'a pas été suffisante voir quasi inexistante dans certains domaines
1160	RH	4/4		X	Particulier		D	non à la ligne tgv
1161	RH	4/4	IDF	Cecbastien@sfr.fr	Particulier	T2	D	Non à ce projet
						T2.1		Un tracé ajusté qui tient compte des riverains
						T3.2		nuisances sonores
						T3.3		déforestation
						T4.5		dévaluation de nos biens immobiliers
1162	RH	4/4	IDF	X	Particulier	T2.1	D	Annulez votre tracé
1163	RH	4/4	IDF	Virginie Pierlay	Particulier		D	Non la LGV Roissy Picardie
1164	CA	5/4			Particulier	T2	D	Non au projet sans commentaire
1165	CA	5/4	HDF	Philippe Vokaer	Particulier	T8	N	Demande un arrêt à Orry-la-Ville sans se prononcer
1166	CA	5/4	IDF	Corbeaux-Jorquera	Particulier	T2	N	pas de commentaire
1167	CA	5/4	IDF	Sandra Continental	Particulier	T3.2	D	Destruction de terres agricoles, de forêts. Projet scandaleux; Manque de considération.
						T3.3		
1168	CA	5/4	IDF	JP Saley	Particulier	T3.2	D	Bruit et pollution visuelle. Il faut s'occuper du RER D
						T3.3		

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1169	CA	5/4	HDF	Stephan De Butler	Particulier	T9	F	Barreau est une formidable opportunité de développement pour le Nord de la France
1170	CA	5/4			Particulier	T2	D	Il faut arrêter cette enquête publique et enterrer le projet décidé par le président de la république
1171	CA	5/4	IDF		Particulier	T2	D	Non au projet, on en a assez dans le 95
1172	CA	5/4	IDF		Particulier	T3.2	D	Non à ce projet qui passe trop près (400 m) de la crèche de Vémars
	CA	5/4				T3.4		
1173	CA	5/4	HDF	Anne-Marie Richet	Particulier	T8	F	Ce projet permettra aux habitant du sud de l'oise de se rendre à Roissy sans passer par la gare du Nord. Moins de pollution car moins de voitures.
1174	CA	5/4	HDF	Jacques Doridam	Particulier	T8	F	Opportunité pour le nord de la France d'être relié au réseau TGV et à Roissy sans passer par Paris.
						T9		
1175	CA	5/4	IDF		Particulier	T2	D	Ras le bol, c'est un grand non car projet "politique"
1176	CA	5/4	IDF		Particulier	T2	D	Non, c'est une erreur politique de décider ce projet
1177	CA	5/4	HDF		Particulier	T3.2	D	Trop de nuisances déjà existantes ; pas de nouvelles.
1178	CA	5/4	IDF		Particulier	T8	D	Rien pour les habitants de louvres. Il faut se pencher d'abord sur le RER D
1179	CA	5/4	HDF	Alain Calvo	Particulier	T3.2	F	Dommage qu'il n'y ait pas d'arrêt à Orry-la-Ville mais j'espère que ce beau projet se fera car il réduira l'effet carbone.
						T8		Prévoir murs anti bruit
						T9		
1180	CA	5/4	IDF	Stephane Aroule	Particulier	T3.2	D	Projet qui va à l'encontre de toute cohérence environnementale. Nuisances irréversibles.
1181	CA	5/4	IDF	Guillaume Gaulard	Particulier	T3.2	D	Nuisances sonores et visuelles
						T3.4		
1182	CA	5/4	IDF		Particulier	T2	D	Les picards ont réussi à faire construire une ligne TGV pour eux en Ile-de-France
						T4.2		
1183	CA	5/4	IDF	Sylvie Meninat	Particulier	T2	D	Assez de nuisances à Vémars. Annulation du projet
1184	CA	5/4	HDF	Marjorie	Particulier	T8	N	Incompréhensible qu'il n'y ait pas d'arrêts prévus à Orry-la-Ville. Attachée au transports publics qui réduisent les GES.
1185	CA	5/4		Christian Ridoux	Particulier	T2	F	Ce n'est pas qq ares de cultures sacrifiés qui doivent conduire à l'abandon du projet pour lequel je suis très favorable
						T9		
1186	CA	5/4	HDF	Patrick Lahoudie	Particulier	T2	D	Aucun bénéfice pour les habitants du sud de l'Oise, bien au contraire.
1187	CA	5/4			Particulier	T3.2	D	pourquoi construire alors qu'il y a déjà des accès à utiliser.
						T3.4		Budget à conserver pour relancer l'économie après la crise sanitaire
						T4.2		Nuisances, déforestation;

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1188	CA	5/4	IDF	Lionel Favier	Associatif	T2	F	Membre de la FNAUT Ile-de-France et MDB. Ce projet permet de développer l'attractivité du train sur plusieurs axes qui se complètent. Mais attention à ne pas décevoir les espoirs de ceux qui attendent une amélioration du réseau classique.
1189	CA	5/4			Particulier	T2	D	Il faut se servir des moyens existants et garder l'argent pour des projets qui répondront à des besoins plus précis. La période n'est pas propice et le projet n'est pas abouti.
						T4.2		
1190	CA	5/4	IDF		Particulier	T2	D	Si les picards veulent une nouvelle ligne TGV qu'ils la construisent chez eux.
1191	CA	5/4	IDF	Solene Fleury	Particulier	T3.2	D	Nuisances sonores et visuelle. Que des désagréments. Le TGV qui est très proche est bien assez.
1192	CA	5/4	IDF		Particulier	T3.3	D	Toute la commune est contre; nous avons déjà la pollution sonore de l'autoroute et de l'aéroport.
1193	CA	5/4	HDF	Fred RP	Particulier	T9	F	Ce projet rendra notre ville d'Amiens plus attractive et redynamisera l'emploi. Inutile de passer par Paris pour les correspondances TGV.
1194	CA	5/4		Guimel	Particulier	T2	D	Contre le projet sans argumentation
1195	CA	5/4	IDF	Edmond Boutin	Particulier	T2.1	D	Que les gens égoîstes retirent ce projet qui passe à travers champs;
1196	CA	5/4	IDF	Audrey Villion	Particulier	T2	D	Contre le projet sans argumentation
1197	CA	5/4	IDF	Leger Bundy	Particulier	T3.2	D	Projet sans intérêt pour le 95, dégradations visuelles et sonores.
						T3.4		
1198	CA	5/4	IDF	Jacques Robchris	Particulier	T2	D	Contre le projet sans argumentation
1199	CA	5/4	HDF	Julie Cornet	Particulier	T8	R	Il faut un arrêt à orry-la-Ville. Chantilly trop loin, trop cher.
1200	CA	5/4	IDF	Fred Tournoud	Particulier	T2	D	Contre le projet sans argumentation
1201	CA	5/4	HDF	MC Beaulieu-Orna	Particulier	T2.4	F	Ligne ferroviaire très attendue qui m'évitera de prendre la voiture pour aller prendre TGV à Roissy.
						T8		
1202	CA	5/4			Particulier		N	Hors sujet
1203	CA	5/4	IDF	Brusterholz	Particulier	T3.2	D	projet sans intérêtpour les usagers du RER D.
						T8		Nuisances sonores insupportables;
1204	CA	5/4		Bastien Cec	Particulier	T4.2	D	Gouffre financier pour transporter 15 personnes par wagon. N'y a-t-il pas d'autres projets qui correspondent aux besoins actuels ?
1205	CA	5/4	HDF	Hubert Flandre	Particulier	T9	F	Projet vitalpour le développement de l'agglomération d'Amiens - Rapport coût/bénéfice imbattable
1206	CA	5/4	IDF	Raymond Durafour	Particulier	T3.3	D	Ne comprend pas ce projet qui est néfaste à l'environnement.
1207	CA	5/4	HDF	Celine Clarac	Particulier	T3.2	R	Nécessité de murs anti bruit à La Chapelle en Serval
1208	CA	5/4	HDF		Particulier	T2.1	D	Aucun intérêt car pas d'arrêt à,Orry-la-Ville
						T8		

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1209	CA	5/4	IDF		Particulier	T4.6	D	Les agriculteurs sauront se mobiliser. Pour éviter les recours ; arrêter le projet.
1210	CA	5/4	IDF	Nowenn Garcin	Particulier	T3.2	D	En l'état, le projet est catastrophique pour l'écologie et nuisible.
						T3.3		Les travaux sur le RER D n'auront pas lieu.
1211	CA	5/4	HDF	Gilberte Umwamikazi	Particulier	T2	F	Ce projet apportra beaucoup en terme d'emplois pour nos régions qui deviendront attractives
						T9		
1212	CA	5/4	HDF	M. Le Bris	Particulier	T3.2	R	Souhaite un mur anti bruit à La Chapelle en Serval
1213	CA	5/4	HDF	Vincent Crumière	Particulier	T3.2	R	Souhaite un mur anti bruit à La Chapelle en Serval
1214	CA	5/4			Particulier	T3.2	R	Souhaite un mur anti bruit à La Chapelle en Serval
1215	CA	5/4	HDF	Bernard	Particulier	T3.2	R	Souhaite un mur anti bruit à La Chapelle en Serval
1216	CA	5/4	HDF	Delanoe	Particulier	T3.2	R	Souhaite un mur anti bruit à La Chapelle en Serval
1217	CA	5/4		Guizmo	Particulier	T9	F	Formidable projet pour l'ex région picarde ; si on ne dénature pas l'environnement. Désengorgement des gares parisiennes.
1218	CA	5/4	HDF	Patricia Dumoulin	Particulier	T3.2	R	Souhaite un mur anti bruit à La Chapelle en Serval
1219	CA	5/4			Particulier	T3.2	D	Non à ce scandaleux projet. Nuisances sonores.
1220	CA	5/4			Particulier		D	Juste non - sans commentaire
1221	CA	5/4	IDF		Particulier	T3.2	D	Nuisances sonores sur Villeron
1222	CA	5/4	IDF	Ferreira	Particulier	T3.2	D	Ce projet amènera trop de bruit.
1223	CA	5/4	IDF		Particulier	T2	N	Messieurs les picards étudiez le dossier avant de donner votre avis sur un projet qui aura des conséquences sur le 95
1224	CA	5/4	IDF		Particulier	T3.2	D	Le train passera à 400 m de chez moi et fera trembler ma maison.
1225	CA	5/4	IDF	Tanguy Millou	Particulier	T3.2	D	Projet dramatique, écologiquement et humainement pour les riverains;
						T3.4		Destruction de champs et la ligne ne s'arrêtera pas chez nous. Il faut utiliser ce qui existe
						T3.5		
1226	CA	5/4	IDF	Patrick Blanc	Particulier	T8	D	Les franciliens sont exédés de réclamer depuis longtemps des transports en commun décents. C'est une faute grave à l'encontre des habitants du territoire autour de Roissy de décider cette ligne et de ne pas améliorer les transports en commun existants et le réseau routier.
1227	CA	5/4	IDF	Clarinda Dias	Particulier	T3.2	D	Non à cette ligne pour les nuisances qu'elle va créer.
						T3.3		Ce projet n'est profitable qu'aux picards et nous, nous aurons les nuisances;
						T3.4		
						T8		
1228	CA	5/4	IDF	Ybourhis	Particulier	T3.2	D	Ce projet va ajouter des nuisances sonores supplémentaires
						T3.3		

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1229	CA	5/4	IDF	MF Lebas	Particulier	T3.2	R	Conscient du besoin, néanmoins ce projet va ajouter des nuisances sonores supplémentaires. Nous réclamons un mur anti bruit
1230	CA	5/4			Particulier	T3.2	D	Ce projet va ajouter des nuisances sonores supplémentaires pour ne faire gagner que qq minutes à quelques un.
						T3.3		
1231	CA	5/4		Hogrel	Particulier	T3.2	R	ce projet va ajouter des nuisances sonores supplémentaires. Nous réclamons un mur anti bruit
1232	CA	5/4	HDF	Houralie	Particulier	T3.2	D	Aucun intérêt à part le bruit.
1233	CA	5/4			Particulier	T4.2	D	projet trop ancien plus adapté aux exigences actuelles. Le plein emploi est loin d'être assuré sur Roissy : les franciliens doivent être privilégiés.
1234	CA	5/4	HDF	Yann Lasbleiz	Particulier	T3.2	R	Nous demandons, au minimum, un mur anti bruit pour les maisons proches de la ligne
						T3.4		
1235	CA	5/4	HDF	Roger Buhagiar	Particulier	T3.2	R	Mur anti bruit
1236	CA	5/4	IDF	Audrey Villion	Particulier	T3.2	D	Trop de nuisances sans parler de la destruction des champs.
1237	CA	5/4		Maitheb	Particulier	T3.2	D	Notre région subit déjà trop de nuisances
						T4.2		Ce projet est une catastrophe pour l'environnement et les terres agricoles
						T4.6		Ce projet est coûteux et très constestable.
1238	CA	5/4	IDF	JP Villion	Particulier	T3.2	D	Cette ligne n'apportera que des nuisances sonores et écologiques.
						T3.3		
						T8		
1239	CA	5/4	IDF	Fawzila Fleury	Particulier	T3.3	D	Destruction d'un rare coin de campagne proche de Paris
1240	CA	5/4	HDF		Particulier	T2.1	D	Non à ce projet ; il y a d'autres TGV à construire en Picardie. Fréquence et arrêts inadaptés pour l'Aisne
					Particulier	T2.1	D	Il faut rendre accessible le RER D depuis Survilliers et autoriser les franciliens à prendre les TER de la LGV
						T4.1		
1242	CA	5/4			Particulier	T2	F	Enfin un projet qui améliorera la possibilité de trouver du travail aux jeunes
						T8		
1243	CA	5/4			Particulier	T2.5	R	Il faut financer la passerelle de Survilliers
						T4.1		
1244	CA	5/4			Particulier	T2	F	projet réclamer depuyis tant d'années
1245	CA	5/4	HDF	Daniel Fernandez	Particulier	T3.2	R	Oui mais avec un mur anti bruit à La Chapelle en Serval
1246	CA	5/4			Particulier	T2	F	Je suis pour ce projet
1247	CA	5/4	HDF	JM Glinkowski	Particulier	T3.2	R	Ligne nécessaire (je l'espère). A réaliser dans le respect de l'environnement avec protection contre le bruit pour les riverains
						T4.5		Protection visuelle
1248	CA	5/4			Particulier	T2	F	Ne laisser pas les détracteurs empêcher ce projet dont on a besoin

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1249	CA	5/4			Particulier	T3.2	R	Il faut trouver des solutions pour protéger les citoyens de Vémars et Marly : faites que ce projet se réalise rapidement.
1250	CA	5/4			Particulier	T2	F	Est-ce que vous allez enfin commencer la réalisation de ce projet ?
1251	CA	5/4			Particulier	T3.2	D	Ce projet est une catastrophe pour l'environnement. Notre région subit déjà trop de nuisances.
						T3.3		
						T3.4		
1252	CA	5/4	HDF	Christophe Cadusseau	Particulier	T3.2	R	L'augmentation de trafic va dégrader le niveau de bruit déjà insupportable. Construction d'un mur anti bruit à La Chapelle en Serval
1253	CA	5/4	IDF	S. Milosevic	Particulier	T3.2	D	Non aux nuisances sonores
						T3.3		Non à la dévalorisation du patrimoine
						T3.4		Non à la dégradation du cadre de vie, oui au calme.
1254	CA	5/4	IDF	Simon Baudin	Particulier	T2	D	Totalement contre le projet
1255	CA	5/4		Yanis	Particulier	T3.2	D	Ne transformer pas notre espace vert
1256	CA	5/4		Labest	Particulier	T2	D	Projet imaginé il y a 10 ans qui ne correspond plus aux besoins actuels
1257	CA	5/4	IDF	Anamaria Ciceu	Particulier	T3.2	D	Projet absolument inutile pour Vémars. Source de bruit, de nuisances.
						T3.3		Nous devons garder les forêts
						T4.2		Pas de bénéfice pour les riverains. Dévaluation de mon bien.
						T4.5		
1258	CA	5/4		Sab Dadou	Particulier	T2	D	Contre le projet sans argumentation
1259	CA	5/4			Particulier	T3.2	D	C'est une honte.Cette ligne va détruire des terres agricoles. Nuisances pour les riverains au bénéfice des gens de l'Oise. Dévaluation de notre bien.
						T3.3		Conditions de vie détériorées
						T4.2		
1260	CA	5/4			Particulier	T2	D	Enquête organisée en plei confinement, sans public. Il faut enterrer ce projet débile.
1261	CA	5/4		Raymond Morante	Particulier	T3.2	D	Trop de bruit. Ce projet va ruiner la vie des riverains.
1262	CA	5/4			Particulier	T2.1	D	Tracé aberrant, surtout en période de Covid. A revoir.
1263	CA	5/4	IDF	Bernard Gobitz - FNAUT IdF	Associatif	T2.4	D	Les ressources à affecter au projet n'ont pas été prises en compte dans le bilan des garants de la concertation. La FNAUT soutien le principe du projet mais deux points capitaux n'ont aps été pris en compte ; phasage du projet à revoir (priorité aux exigences de modernisation de l'existant) et les ressources humaines nécessaires au projet ne doivent pas être prise au détriment des projets lancés en Ile de France qui sont indispensables aus usagers franciliens et des hauts de France. IdF Mobilités n'a jamais obtenu de réponse à ses demandes.
1264	CA	5/4	HDF		Particulier	T2.1	D	Les habitants de Tergnier (Aisne) veulent également leur ligne directe vers Roissy-CDG. Non au tracé défini.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1265	CA	5/4	IDF	Ihadjarene	Particulier	T2	D	Projet inutile pour les habitants du Val d'Oise. Le Covid n'a pas fait réfléchir certains.
1266	CA	5/4	HDF	Julien Decrouy	Particulier	T2.4	D	Dans la mesure où Orry-la-ville ne sera pas desservie, qu'aucune mesure ne sera prise pour atténuer le bruit, il n'est pas possible d'être favorable à ce projet. Il y aura des répercussions sur notre santé sans aucune contrepartie.
						T3.2		
						T8		
1267	CA	5/4			Particulier	T2.2	D	Projet établi sans consultation du public et qui n'est en rien le reflet de la volonté du public.
						T2.3		Peu de gares desservies.
						T2.4		Prix énorme pour l'environnement.
						T4.2		Bref, projet inutile.
1268	CA	5/4	HDF		Particulier	T2.1	D	Les habitants de Fourmies souhaitent égalementavoir une ligne directe TGV vers Roissy-CDG. Pourquoi ne parle-on que de la Picardie et d'Amiens ? C'est injuste.
1269	CA	5/4	HDF	Denis Deshayes	Particulier	T3.2	D	Il faut investir dans le RER D et la qualité du réseau en travaillant sur ce qui existe. Un dossier qui ressort des placards après 20 ans, sans avoir été validé. Ce projet n'est utile qu'à Amiens.
						T4.2		
1270	CA	5/4	IDF	Jacquie Munoz	Particulier	T3.2	R	Je ne suis pas contre ce projet s'il prend en considération la tranquilité à laquelle aspire les riverains. Si rien est fait je quitterai la ville.
1271	CA	5/4	IDF	Cloe Cabos	Particulier	T2.1	D	Le bruit est déjà plus que problématique à Vémars. Nous n'avons pas besoin d'une nouvelle ligne pour nous envahir les oreilles. De plus, laliaison Picardie / Roissy est possible autrement.
						T3.2		
1272	CA	5/4	HDF	Irina Lopez	Particulier	T2.4	R	Avis favorable mais les études de flux et horaires sont à reprendre.
						T8		
1273	CA	5/4			Particulier	T2	F	On a vraiment besoin de cette ligne.
1274	CA	5/4			Particulier	T3.2	R	Il y a un véritable enjeu et un besoin pour ce projet. Mais il faudra revoir les précautions à prendre pour protéger les riverains du bruit e étudiert la passerelle de Survillliers.
						T4.1		
1275	CA	5/4	HDF	Dubois	Particulier	T3.2	R	Il conviendrait de prévoir des infrastructures pour limiter les nuisances sonores à La Chapelle en Serval

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1276	CA	5/4	HDF	Thérouin,Décavé,Pradat,Voulminot - élus d'Amiens "Amiens c'est l'tien"	Politique	T9	R	Comment est-il prévu de compenser l'emprise foncière de 40 ha de terres agricoles ? Ce projet ne va-t-il pas entrainer des hausses de loyers sur Amiens car il va inciter des parisiens à venir vivre à Amiens (demande d'encadrement des loyers) ? Ce projet ne doit pas éclipser les travaux de modernisation et les aménagements prévus sur les lignes existantes. Le projet désenclavera la région d'Amiens
1277	CA	5/4	IDF	Stéphane Watrin	Particulier	T2	D	Projet d'aucun intérêtpour une majorité. Il faut reprendre la ligne RER D où les problèmes sont continus. L'amélioration des temps de trajet pour les picards est une chose, l'amélioration d'un système ferroviaire qui ne fonctionne plus depuyis des decennies en est une autre;
1278	CA	5/4	IDF	Valérie Fréville	Particulier	T8	D	Améliorer déjà le RER D et les autres lignes franciliennes
1279	CA	5/4	HDF	Louis Jouy	Particulier	T9	F	Tronçon à réaliser en priorité. Stop à l'égoïsme des valdoisiens. Les tranchées couvertes ça existe. L'intérêt général à long terme doit prévaloir.
1280	CA	5/4	HDF		Particulier	T2.1	D	les habitants de Soissons (Aisne) veulent aussi leur TGV vers Roissy-CDG. C'est profondément injuste de ne parler que d'Amiens.
1281	CA	5/4	HDF	Ph. Schmitt	Particulier	T3.3	D	Le coût du projet est disproportionné par rapport aux avantages procurés. Dégâts environnementaux non pris en compte. L'urbanisation qui en découlera le long de la ligne sera catastrophique.
						T4.2		
1282	CA	5/4	IDF		Particulier	T3.2	D	Ce projet n'est profitable qu'aux picards et nous, nous aurons les nuisances;
						T3.3		
1283	CA	5/4	IDF		Particulier			doublon avec n°1282 (quasiment un copier/coller et 5mn d'écart).
1284	CA	5/4	IDF		Particulier	T2	F	Nombreux sont les valdoisiens favorables au projet.
1285	CA	5/4			Particulier		N	commentaires sans intérêt ni argumentation
1286	CA	5/4	IDF		Particulier	T8	F	Véritable avancée pour les transports en commun. Le projet permettra de ne plus prendre sa voiture tout en réduisant son temps de trajet entre Fosses et la gare du nord.
						T9		
1287	CA	5/4	IDF	Christophe Piercy	Particulier	T2	R	Ce projet a une utilité environnementale puisqu'il est de nature à favoriser l'usage des transports en commun. Cette lisison, favorable aux picards, ne pénalise pas les franciliens pour lesquels la modernisation du RER B doit être confirmée ainsi que le projet RER B Vélo.
						T9		
1288	CA	5/4	IDF	Serhani	Particulier	T3.2	D	A Vémars, le bruit est omniprésent (trains, avions, A1 et D16, balltrap, avions Fedx de nuit): il faut abandonner le projet qui va détériorer notre cadre de vie.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1289	CA	5/4			Particulier	T2	F	Tout ce qui est favorable à l'utilisation du train est le bienvenu ; la pollution due aux voitures diminuera. La sécurité sur les routes qui traversent les villages sera améliorée.
1290	CA	5/4	IDF	Jessica Veyssière-Macqueron	Particulier	T3.2	D	J(habite Vémars et nous ne voulons pas être dérangés par des nuisances sonores des trains qui seront proches de notre habitation.
1291	CA	5/4			Particulier	T2	F	Mettons Vémars sous un dôme et construisons cette ligne qui nous manque tant.
1292	CA	5/4			Particulier		D	Quand prendra-t-on en compte le besoin de la majorité avant le confort de quelques un ?
1293	CA	5/4			Particulier	T2	F	Faites quelque chose de bien : construisez cette ligne.
1294	CA	5/4			Particulier	T2.5	N	Pourquoi la passerelle de Survilliers n'est-elle pas financée ?
						T4.2		
1295	CA	5/4	IDF		Particulier	T2	F	Habitante à Fosses, cette ligne me permettra de me rendre à mon travail en 15 mn au lieu d'1 heure actuellement.
						T2.4		
1296	CA	5/4	HDF	Laforest	Particulier	T2.5	F	Aménagement nécessaire pour améliorer l'interconnectivité et éviter les voitures.
1297	CA	5/4	HDF		Particulier	T2.4	R	Projet intéressant si ceux qui se rendent à Paris peuvent prendre les TER, surtout quand le RER D a un problème.
1298	CA	5/4			Particulier	T2.4	D	Aucun intérêt : le bus 95-01 Survilliers/Roissy ne met que 35 mn, sur des petites routes peu embouteillées.
						T2.5		Sincèrement, je pense que les salariés picards continueront à utiliser leur voiture, les gens qui travaillent à CDG savent qu'il est très difficile de se déplacer au sein de l'aéroport sans une voiture…
1299	CA	5/4	IDF	Capucine	Particulier	T2.4	D	Pas d'arrêt dans notre secteur
						T2.5		Massacre environnemental
						T3.3		Pas d'interconnexion financée
1300	CA	5/4	IDF	Plus de trains	Associatif	T2	D	L'association apporte son soutien au projet qui crée nettement moins de dégâts sur les lignes RER que le CDG Express notamment.
						T2.4		La desserte de Survilliers-Fosses est nécessaire
						T2.5		Demande de pouvoir utiliser le pass Navigo entre Survilliers et Roissy-CDG
1301	CA	5/4	HDF	Christelle Fabre	Particulier	T2.3	D	Renforcer d'abord la modernisation du RER D
						T3		Renforcer les lignes de bus et le nombre de parkings
						T3.2		Préserver l'environnement ; ce projet apporte trop de nuisances (pollution visuelle et sonore), destruction des paysages, de la flore et de la faune.
						T3.3		Gaspillage financier
						T4.2		

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1302	CA	5/4	IDF	Richard	Particulier	T2.4	D	La passerelle n'est pas financée
						T4.2		Pas d'arrêt dans notre secteur
1303	CA	5/4	HDF	Frédéric Fauvet	Particulier	T9	F	Amiens et la Picardie ont plus que besoin de ce projet vital pour leur développement économique.
1304	CA	5/4			Particulier	T2	D	non au projet, il fallait prendre la décision de construire l'aéroport de Chaulnes en 2002
1305	CA	5/4	HDF	Valérie Lemonier	Particulier	T2	F	oui au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie
1306	CA	5/4	HDF	P. Bonnay	Particulier	T2	F	je suis pour cette liaison ferroviaire qui me permettra de rejoindre la plateforme aéroportuaire en train.
1307	CA	5/4	HDF	Laurent Dallongeville	Particulier	T2	F	Oui car ca permettra de developper le territoire picard autour d'un axe vert.
						T4.4		Désenclavement de nombreuses villes.
						T9		
1308	CA	5/4			Particulier	T2	D	Il faut prévoir des arrêts
						T2.4		Ne pas léser les usagers du RER D
1309	CA	5/4	HDF		Particulier	T2.1	D	Le tracé est nul. A refaire, et pourtant j'habite en Picardie.
1310	PJ	5/4		X	Particulier	T2.1	D	Dessinez un autre tracé !
1311	PJ	5/4	HDF	X Senlis 60	Particulier	T2.1	D	En Picardie, on veut la ligne ! Au Sud, on veut préserver son territoire et son bien être ! Ceux qui sont en limite veulent des protections sonores qui ne sont pas financées ! Le but, c'est de faire plaisir à tout le monde. Changez votre tracé et imaginer un autre qui satisfera tout le monde.
1312	PJ	5/4		GRENIER Michel	Particulier		D	C'est non pour votre projet.
1313	MG	6/4	HDF	X	Particulier	T4.2	D	Avant de présenter un projet, présentez tous les financements concrètement
1314	MG	6/4		X	Particulier	T2.3	D	si l'on accepte cette liaison coment la refuser à l'avenir aux habitants de Beauvais,Saunt Quentin etc…..
1315	MG	6/4	IDF	BASILIO	Particulier	T2.4	D	Désaccord. Les habitants du RER D n'ont pas la même qualité d'infrastucture que les picards.Pourquoi les usagers de la ligne D ne peuvent se rendre directement à Roissy. Pourquoi n'est elle pas modenisée. Pour quoi pas de liaison à Survilliers Fosses
1315	MG	6/4	IDF	BASILIO	Particulier	T3.2		Quel taux de remplissage permettra de dire que chaque passage est rentable si manque de rentabilité cette voie va t'elle s'ouvrir au fret avec plus de nuisances sonores. De plus nuisances pour le faune. Les espaces naturels seront-ils reconstitués. Quid de la valeur immoblière

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1316	MG	6/4	HDF	ESCLAVONT	Socio-éco	T3.3	N	Lycée agricole de Ribécourt offre ses services pour la mise en production d'essence et de végétaux pour les mesures compensatoires paysagères. Déjà acteur auprès d'autres projets pour le maintien de notre biodiversité.
1317	MG	6/4		X	Particulier	T3.3	D	Cette ligne va défigurer le paysage et coûter des millions.
1318	MG	6/4		X	Particulier	T2.3	D	Rénover le ligne D et utiliser ce qui est en place pour économiser. Cette ligne sera-t-elle rentable?
1319	MG	6/4	IDF	ROSCAU	Particulier	T2	D	Contre ce projeyt
1320	MG	6/4	HDF	MICHEL	Particulier	T3	F	Pour car réduction pollution et amélioratain de la vie des usagers. Ne pas oublier de mettre en place des navettes d'accès.
1321	MG	6/4	HDF	SCHAEFLE	Particulier	T3.5	D	Contre. Arrêter de grignoter le terrain sur le nature. Trop d'activités en région parisenne.
1322	MG	6/4		X	Particulier	T4	F	Je suis pour car développement économique
1323	MG	6/4	HDF	ADELINE	Particulier	T3.2	D	Plus de bruit plus de trafic, perte de valeur immoblière, plus de cadences. Les murs anti-bruit c'est plus de bêton. Je dis non à ce projet et à tous ses inconvénients que nous subirons.
1324	MG	6/4	AUT	MEYER	Particulier	T3	N	Chantilly passage souterrain pente douce pour accès vélos, poussettes et vélos; passerelle de Survilliers Fosses accès vélos pente douce +goulotte
1325	MG	6/4	IDF	pganny@yahoo.fr	Particulier		D	pas d'intérêt pour Villeron non desservie et nuisances sonores
1326	MG	6/4	HDF	X	Particulier	T2	F	je souhaite cette liaison
1327	MG	6/4		X	Particulier	T2.1	D	Je suis contre ce tracé
1328	MG	6/4	HDF	BELLELI	Particulier	T2	F	Je soutiens ce projet pour des raisons économiques, sociales, environnementales, et pour la qualité de la ville
1329	MG	6/4	HDF	RUMEAU	Particulier	T2	F	Je vote oui
1330	MG	6/4	HDF	marie-jo-b@hotmail.fr	Particulier	T8	N	beaucoup de problèmes pour rejoindre Paris. Cette ligne ne va-t-elle pas agrraver la situation?
1331	MG	6/4	HDF	VARIN	Particulier	T8	F	Je suis pour cela à permettra de faciliter nos déplacements
1132	MG	6/4	HDF	BRAIBANT-FERGANE	Particulier	T2	F	Beau projet
1333	MG	6/4	HDF	DIETRICH	Particulier	T3	F	ce braeeau va faire baisser le nombre de voitures
1334	MG	6/4	IDF	lunamyblue@yahoo.fr	Particulier	T3.2	D	Non aux nuisances, à la dévalorisation du patrimoine, au fait que les picards vont venir plus facilement à Roissy que ses habitants proches et à la destruction des champs.
1335	MG	6/4	IDF	Nathalie.durand @wanadoo.fr	Particulier	T2.1	D	Habitante de vémars estime ce tracé purement et simplement inacceptable
1336	MG	6/4		jplg@netcourrier.com	Particulier	T2	D	Arrêtons de faire des infrastructures pour tout concentrer sur la région parisienne. Contre la destruction de forêt, de surfaces cultivées et nuisances sonores. Améliorons ligne RER D.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1337	MG	6/4	HDF	JOLY	Collectivité		F	Délibération par la communauté de communes du val de Somme
1338	MG	6/4	IDF	COSNIER	Particulier	T2	D	Je suis contre ce projet qui engendrera des nuisances sonores. Aucune mesure de compensation . La ligne doit être revue et corrigée
1339	MG	6/4	HDF	mairie@laversines.fr	Collectivité		F	Délibération du Conseil municipal de laversines
1340	MG	6/4	IDF	valerieIbc@yahoo.com	Particulier	T2	N	Une nouvelle nuisance à celles existantes. La Picardie vers Roissy alots que nous n'avons pas les moyens de nous y rendre. La igne RER D à rénover de toute urgence. Favoriser les transports en IDF.
1341	MG	6/4	IDF	RAIMBAULT	Particulier	T3.2	D	Contre ce projet qui abime l'environnement. Sans contrepartie
1342	MG	6/4		X	Particulier	T2	D	Contre ce projet qui détruit notre région pour favoriser des gens éloignés. Pensons à l'IDF
1343	MG	6/4	IDF	mel-id@hotmail.fr	Particulier	T3.2	D	Ligne inutile. Des nuisances en tout genre. La ligne D est trop peu entretenue. Des lignes de bus seraient suffsantes
1344	MG	6/4	IDF	Cendrine.dominique @free.fr	Particulier	T8	F	Je soutiens ce projet afin de faciliter les déplacements
1345	MG	6/4	HDF	LERIVEREND	Collectivité		F	Piece jointe. Délibération prise par le pôle métropolitain du Grand Amiénois
1346	MG	6/4	HDF	HARISSARD	Particulier	T2	F	Une grande chance d'un point de vue de l'emploi et l'environnement
1347	MG	6/4	AUT	ZIELINSKI	Particulier	T2.3	N	Pourquoi ne crée t'on pas une ligne nouvelle? Rajouter des bifurcations n'est jamais bon. Une telle liaison n'est pas fiable. Pour moi le projet est mal ficelé.
1348	MG	6/4	IDF	cricri95@wanadoo.fr	Particulier	T2	D	Non à ce projet
1349	MG	6/4	IDF	ZIELINSKI	Particulier			idem que n°1347
1350	MG	6/4	HDF	METZINGER	Particulier	T2	F	je suis pour. Le projet préfère augmenter la densité des trains pour construire le quai supplémentaire à Chantilly ultérieurement ce qui suscitera des soucis et détournera des usagers. Il faut disposer de 4 quais dès la mise en service.
1351	MG	6/4	IDF	FARE	Particulier	T2	D	défavorable. Les usagers du RER qui connait des perturbations n'ont rien à gagner
1352	MG	6/4		MAUGUEN	Particulier	T3.2	N	Aumentation des nuisances. Ne pas aggraver les conditions de vie en construisant des bruits anti-bruit. La réalisation de ce projet ne doit pas laisser de côté la tranquillité
1353	MG	6/4		X	Particulier	T8	F	Je suis favorable au projet favorisera l'usage du train et fera reculer l'usage de la voiture en supprimant l'obligation du passage par la case Paris

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1354	PJ	6/4		BELONIC Nicolas	Particulier	T2	D	Opposé à la nouvelle ligne. Nuisances sonores et visuelles pour les habitants de Vémars et Villeron. Aucune solution pour les Vald'oisiens et les lignes actuelles souffrent de leur vétusté. Un autre tracé doit être privilégié, nous avons déjà l'autoroute, le TGV et Roissy CDG.
1355	PJ	6/4	IDF	Association SaDUR Goussainville 95190	Associatif	T2.4	R	Ce projet de liaison ferroviaire, avec un arrêt prévu en Île-de-France, en gare de Survilliers-Fosses permettra enfin de proposer une alternative de desserte pour les usagers du nord du RER D en cas de perturbation. Sous réserve d'avoir une offre cohérente et cadencée à minimale à l'heure en journée et à la demi-heure durant les heures de pointe. Cependant, ce projet doit s'intégrer correctement aux lignes existantes notamment au RER D. Cette réalisation ne doit donc pas empêcher de quelque façon que ce soit la réalisation future de nouvelles infrastructures sur les voies locales dédiées au RER D, par exemple la création d'une voie de retournement. De même, ce projet ne doit pas impacter la circulation existante sur les voies directes. Il nous semble intéressant d'ajouter dans le projet : si la réalisation du CDG Express va jusqu'à son terme, la possibilité pour ces trains de pouvoir continuer leur trajet vers les gares de Paris Nord et Gare de l'Est, permettant ainsi le desserte alternative en cas de fortes perturbations. Gare de Survilliers-Fosses : Nous trouvons surprenant le choix de construction d'une nouvelle passerelle de correspondance, plutôt que le prolongement du souterrain existant, permettant des correspondances moins pénibles pour les usagers, les différences de niveaux étant moindres. Nous avons noté également que cette nouvelle liaison impliquera des travaux nécessaires sur la sous-station électrique de Gonesse. Nous alertons sur ce point le fait que ces travaux ne doivent en rien impacté le RER D, les nombreux travaux de l'axe Nord étant déjà très pénalisant pour les usagers de fin de soirée du week-end. Enfin, ce projet de nouvelle infrastructure ne doit en rien remettre en question les investissements nécessaires et attendus de longue date sur le RER D, trop longtemps laissé de côté et en sous investissement depuis des années.

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1356	PJ	6/4	HDF	JARNET Chantilly 60260	Particulier	T8	F	Atout majeur pour Chantilly. Beaucoup de personnes travaillent sur la plateforme aéroporturaire. L'accès à la gare TGV s'effectue actuellement via la gare du nord.
1357	PJ	6/4		GUITARD Nathalie	Particulier	T3	N	L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est favorable à tous les projets qui visent à améliorer l'accessibilité des plateformes aéroportuaire à leurs salariés et usagers. La baisse attendue de la circulation automobile participe à la réduction des nuisances. L'ACNUSA est donc favorable au projet de liaison ferroviaire, qui ne s'oppose pas à la modernisation des RER D et B. Note du commissaire enquêteur : L'intervenante ne fait que rappeler la position de l'ACNUSA, sans prendre personnellement position. Classé en Neutre.
1358	PJ	6/4	HDF	LERAMBERT BRAVO Gouvieux 60270	Particulier	T8	F	Super projet pour les habitants de l'Oise, qui évite de passer par la gare du nord et de reprendre ainsi un RER B vers Roissy.Gain de temps, trafic francilien désengorgé.
1359	PJ	6/4		X	Particulier	T2.3	D	Changer votre tracé vers Gonesse !
1360	PJ	6/4		X	Particulier	T2	D	Projet mal étudié. Met face à face 2 régions sans tenir de l'environnement et de la population. Non à ce projet.
1361	PJ	6/4	HDF	Shirleyhugentobler Villeron 95380	Particulier	T2.4	D	Contre. Ligne inutile pour les habitants du Val d'Oise, source de nuisances. Le RER D devrait être réadapté pour plus de passages… Pas assez de bus non plus. Destruction des champs et des forêts.
1362	PJ	6/4	IDF	BREVIERE Viarmes 95270	Particulier	T8	N	Les territoires de l'Est du Val d'Oise sont les grands oubliés de ce projet. L'opportunité était belle de pouvoir enfin espérer travailler en train pour se rendre à Roissy;.. Dommage ! Note du commissaire enquêteur : Pas de prise de position directe. Classée en Neutre.
1363	PJ	6/4	IDF	C. Jean-Claude Marly-la-Ville 95670	Particulier	T4.5	D	Non à ce tracé. Dépréciation immobilière du fait des nuisances.
1364	PJ	6/4	HDF	RIFFLART Amiens 80000	Particulier	T9	F	Amiens, ville historique et martyr des deux dernières guerres mérite enfin d'être considérée et reliée par TGV à l'Europe.
1365	PJ	6/4	IDF	BRETON Vémars 95470	Particulier	T2.4	D	Il faut privilégier l'entretien et l'amélioration des lignes existantes RER.
1365	PJ	6/4				T4.5		Dépréciation immobilière du fait des nuisances.

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1366	PJ	6/4	HDF	TETATYNSLI David Adjoint au maire de Chauny Chauny 02300	Politique	T9	F	Soutien de Chauny à ce projet pour l'intérêt de l'ancienne région Picardie, et qui va renforcer son dynamisme. La ville de Chauny souhaiterait aussi pouvoir être ensuite reliée par TER à Roissy pour favoriser la mobilité des habitants.
1367	PJ	6/4	IDF	LEDEZ Vémars 95470	Particulier	T3	D	Non à ce projet. Nuisances sonores et écologiques, aucun intérêt pour la région, que des problèmes.
1368	PJ	6/4	IDF	DOREY Saint-Witz 95470	Particulier	T4.5	D	Non à ce projet qui n'amène que des nuisances. Dépréciation immobilière et dégadation du cadre de vie.
1369	PJ	6/4	IDF	DUPUIS Christophe Villeron 95470	Particulier	T2.4	D	Ce projet n'est pas d'utilité publique, il ne sert que les intérêts des élus picards en période électorale. Pour les picards : les horaires de Roissy sont décalés, le temps pour relier la gare d'arrivée au lieu de travail n'est pas pris en compte… Les évolutions liée à la crise santaires ne sont pas prises en compte : nouveaux usages de travail, annulation du T4 de Roissy CDG...
1370	PJ	6/4	HDF	KERROCH Gouvieux 60270		T8	N	T8 - Le trafic Il est très difficile de se faire une idée de l'augmentation du trafic ferroviaire passant par Chantilly ainsi que le type de trains ligne TGV, navettes, pour évaluer les impacts sur le trafic existant, source d'inquiétude de nombreux usagers déjà soumis à des conditions de transport très difficiles.. Ainsi, dans un document, on indique 7 TGV par jour à partir d'Amiens et 2 trains régionaux selon le scénario. Est-ce que cette information pourrait être précisée au confirmée ?
1370		6/4		KERROCH Gouvieux 60270		T3.2	N	T3.2 - Concernant les nuisances sonores sur le secteur de Chantilly, relève qu'aucune action de prévention, de réduction de bruit et lisible dans ce projet ; aucune action de concertation avec les riverains n'est prévue. Ne perçoit aucune anticipation au titre de la prévention contre le bruit. La question des vibrations se pose également.
1370		6/4		HERROCH Gouvieux 60270		T2.5	N	T2.5 - Dans le chapitre « Orientations d'aménagement et de programmation », malgré l'enjeu fort spécifié que représentent le paysage et le patrimoine, il est envisagé un parking aérien juste en face du château des aigles au 18 rue Victor Hugo à Chantilly Gouvieux. Je ne comprends pas qu'un tel projet de parking aérien, compte tenu des contraintes environnementales, puisse être une alternative

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1371	PJ	6/4	IDF	MAUGUEN Claude La Chapelle-en-Serval 95	Particulier	T3.2	R	Nuisances sonores pour les riverains qui s'ajoutent à celles déjà existantes ! Il faudrait installer un dispositif anti-bruit le long de la voie ferrée. L a création de cette ligne est un réel progrès mais ne doit pas laisser de côté la tranquilité des riverains.
1372	PJ	6/4	IDF	SOAZ Vémars 95470	Particulier	T2	D	Nuisance à Vémars déjà existantes…Aucun avantage pour les villages traversés, même pas une ligne de bus pour aller à Roissy… pas de trafic le week-end ! Dysfonctionnement chronique du RER D. Opposé au projet couteux , dénaturant les terres agricoles et inutile pour les riverains. Priorité à donner à l'amélioration des transports en commun locaux.
1373	PJ	6/4	IDF	MORAT Christian 95380	Particulier	T4.5	D	Cette ligne de 6,5 km ne sert que les intérêts électoraux de certains élus picards. Au détriment de la population du val d'Oise mal désservie car en limite de territoire. Amiens n'a pas voulu du 3ème aéroport et a fait pousser une gare isolée (…) . Lorsqu'il sera avéré que cette ligne TGV n'est pas rentable, la SNCF pourra s'en servir pour ligne de fret. Les habitants de Villeron ne veulent pas cette ligne qui va déprécier leur maison et dont ils n'auront aucun bénéfice. Améliorer d'abord les conditions de transport du RER D avant de nous imposer ce projet.
1374	PJ	6/4		X	Particulier		D	Nos petits villages du 95 vont être endommagés. Changez de projet.
1375	PJ	6/4		X	Particulier		D	C'est un vériable scandale de voir un tel projet en 2021,,, Avec une crise sanitaire, sociale et économique. Non à ce projet.
1376	PJ	6/4		CANEVET Nicole	Particulier	T8	F	Liaison attendue avec impatience… Jusqu'à présent, être obligé de passer par Paris… Avis favorable.
1377	PJ	6/4	HDF	FERNANDEZ Chantilly 60500	Particulier		F	Très beau projet. Commerçants de Chantilly, nous attendons depuis longtemps, nous espérons que le projet aboutisse.
1378	PJ	6/4		X	Particulier	T2.3	D	Reprenez l'ancien tracé qui allait jusqu'à Villiers-le-Bel.. Moins cher !
1379	PJ	6/4		X	Particulier		D	Et pourquoi ne pas raser le village de Villeron pour faire plaisir aux picards ? Revoir le projet !

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1380	PJ	6/4	HDF	Président du Conseil Départemental de la Somme. S. HASSOULIER	Politique	T9	F	1 pièce jointe : Courrier de M. le président du Conseil Départemental de la Somme. - Rappel de la délibération favorable du Conseil départemental de la Somme du 16 novembre 2020, - Projet primordial pour l'économie du territoire et le développement de sa compétitivité. - Voyages nationaux et internationaux facilités. - Coût modéré . - Retombées ssentielles pour les amiénois et les samariens. - L'agglomération d'Amiens sera connectée au bassin d'emplois du Grand Roissy, pôle de développement majeur du Grand Paris. - Alternative à l'augmentation du trafic et réduction des gaz à effet de serre ; atout pour la transition écologique. - Rappel de la délibération du 27 juin 2017 par laquelle le Département a approuvé le protocole de financement. (1,03% du projet). - Soutien complet au projet.
1381	PJ	6/4		X	Particulier		D	Merci au Collectif qui nous a regroupé ce dimanche à Villeron. Non à ce tracé.
1382	PJ	6/4		iris-mehmeti	Particulier	T4.4	F	Projet qui rend Chantilly plus accessible aux touristes, et donc bon pour l'économie locale. Pouvoir aussi attirer le business des séminaires et formations d'entreprises… Plus facile de rejoindrre Paris piour les cantiliens.
1383	PJ	6/4		X	Particulier	T3.5	D	Non au projet… L'enquête publique est une mascarade, peu de communication et de publicité. Quand va-t-on cesser d'artificialiser les sols ? Pollution sonore, visuelle, aux particules fines… Cessons de construire autour de Roissy… Combien de temps de travaux pour aucun bénéfice.
1384	PJ	6/4		X	Particulier	T9	F	Projet structurant majeur pour l'attractuivioté des territoires ; connection plus rapide à la capitale et donc d'attirer plus de travailleurs, plus de futurs résidents.
1385	PJ	6/4		X	Particulier	T3	D	Refus de cette liaison.. Que vaut une enquête publique si la décision est prise au plus haut niveau ? Tous les élus du Val d'Oise sont opposés au projet… 70 ha de terres agricoleset forestières supprimés. Passage à proximité immédiate de 2 villages, sans aucune protection accoustisque. Aucun bénéfice pour les Vald'oisiens qui verront passer les trains ! Et aucun effeort pour la mobilité des Val d'oisiens mal desservis !

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1386	PJ	6/4		X	Particulier	T3	D	Contre ce projet à quel coût ? Environnement dégradé, pollutions nouvelles, aucun bénéfice pour la population locale. Que vaut cette enquête publique ?
1387	PJ	6/4	HDF	PELLERIN Jean-Claude Vice président en charge es Mobilités Fitz-James 60600	Socio-éco	T2.4	F	Au nom des administrés du Pays Clermontois et EPCI limitrophes, je suis pour la création de la liaison Roissy-Picardie. Nos usagers pourront se déplacer plus facilement. L'impact de l'automobile sur l'environnement sera réduit.
1388	PJ	6/4	IDF	Collectif des riverains Mohamed NAJIB	Associatif		N	1 pièce jointe : Bilan et analyse statistique réalisés par Thierry DORE le 06 avril à 16h00. Document déposé et pris en compte sur le registre de Vémars lors de la permanence du 06 avril 2021.
1389	PJ	6/4		Gatortan75	Particulier		N	Le bassin d'emploi va connaître un désatre dans les années à venir… Utile si çà peut desservir Villepinte ; Barreau qui ne semble pas être au service de la population mais des politiques. Quand la Défense sera à 45 mn de l'Oise porte à porte grâce au prolongement du RER dans 2 ans, là, ce sera un argument de poids !
1390	PJ	6/4		GOMEZ Nina	Particulier	T9	F	Favorable à ce projet de mobilité qui reliera mieux la Picardie au pôle économique de Roissy… Attirer plus de touristes et rendre la Picardie plus accessible et attractive.
1391	PJ	6/4	HDF	KOPIEJEWSKI Régine Orry-la-Ville 60560	Particulier		D	NON à ce projet. Assez de bétonage ! Des avions, du bruit des TGV, de la destruction de la nature…
1392	PJ	6/4	HDF	X	Particulier	T9	F	Habitant de l'Oise, soutiens le projet… Gain de temps en évitant les gares de Paris Gare de Lyon ou Montparnasse. Désenclavement du territoire de l'Oise. La liaison en bus est actuellement rop insatisfaisante.
1393	PJ	6/4		SIOU 02	Particulier	T9	F	Projet qui va amener du dynamisme dans la région.
1393		6/4				T3		Projet écologique puisque aujourd'hui nos sommes obligés d'utiliser la voiture pour aller à Roissy.
1394	RH	7/4	IDF	Région IDF -	Politique	MEM	D	PJ courrier de 4 pages signé V Pecresse
1395	RH	7/4	IDF	Euro Cargo Rail	Socio-éco	MEM	D	PJ de 8 pages signé de M. Alexandre Gallo, président d'ECR.
1396	RH	7/4	IDF	Parc Asteryx	Socio-éco	MEM		PJ Manquante mais déposée et analysée dans le registre de Vémars
1397	RH	7/4	HDF	Communauté de communes du Liancourtois la Vallée dorée	Collectivité	T9	F	PJ de 2 pages
						T8		Le sude de l'Oise est le principal pourvoyeur de salariés du pôle de Roissy. Faute de liaison en transports collectifs les dépalcements sont quasiment réalisés en véhicule personnel . Les futurs TER devront propsés des horaires de désserte pertinents

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
						T4		un projet gage de dynamisme économique et de maintien de l'emploi sur le territoire
						T3		lenouveau barreau engendrera une hausse d'attractivité pour l'ensemble des gares de l'étoile ferroviaire et proposera un alternative crédible à la voiture et à la réduction des émissions de GES
1398	RH	7/4	HDF	Barbara Pasqual	Collectivité			~~Complément à l'observation par l'agglomération Creil Sud Oise déposée dans le~~ registre lors de la permanence du 30/03 à Chantilly 2 PJ extrait signé du Registre des Délibérations du Conseil Communautaire de l'Agglomération Creil Sud Oise, lors de la séance du 25 mars 2021. a mobilisation des élus de l'Agglomération Creil Sud Oise a permis de recueillir, entre le 22 février et le 6 avril 2021, grâce à un outil numérique de votation citoyenne et la collecte de flyers, le soutien favorable de près de 6000 personnes à ce projet : - 2342 flyers, - 3580 votes
1399	RH	7/4	IDF	Charlotte.dautreaux @xerox.com	Particulier	T3.2	D	Les nuisances sonores pour les riverains de La Chapelle en serval seront augmentées sans commune mesure.
1400	RH	7/4	IDF	Syndicat Intercommunal d'Exploitation des Champs Captants d'Asnières-sur-Oise	Collectivité	T3.6		PJ 3 pages relatives aux croisements de réseaux d'eau potable avec la LNRP Le tracé ferroviaire SNCF est susceptible de croiser des réseaux d'eau potable sous domaine public, dont le SIECCAO, syndicat mixte d'eau potable, est propriétaire. I convient donc que soit pris en compte dans le cadre du projet * Le statut (propriété) des canalisations du SIECCAO si des parcelles sous lesquelles elles étaient établies devaient être expropriées ; * Le cas échéant, les modalités de dévoiements des réseaux d'eau potable nécessaires pour réaliser le tracé envisagé ou les mesures mises en œuvre pour protéger le réseau des efforts liés au passage des trains s'il ne devait pas être dévoyé ; Les mesures à mettre en œuvre afin que le SIECCAO et son Délégataire puisse assurer la continuité de service des réseaux d'eau potable.
1401	RH	7/4		lechat_noir @orange.fr	Particulier	T4.2	D	Dépense d'argent du contribuable en ces temps complexes
						T3.2		prenez en compte le confort des riverains
1402	RH	7/4	IDF	M. Barat	Particulier	T9	F	Un vrai réseau dans l'est du val d'oise qui facilitera l'accès à CDG
1403	RH	7/4	IDF	M; Serhani	Particulier	T3.2	D	La commune de Vémars est souise à des nuisances sonores omniprésentes et ce projet dégrade un peu plus le cadre de vie

x

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Publilégal - Libellé de l'argumentaire thématique
1404	RH	7/4	IDF	AFRA Association Française du Rail	Associatif	MEM	D	PJ de 9 pages Exactement le meme document que ECR 1395 mais toutes les mentions ECR rempalées par AFRA

x

Annexe 11

Dépouillement synthétique des contributions des registres par commune

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Amiens - Libellé de l'argumentaire thématique
1	PJ	8/3	R1/Am	Union Féminine et Civique Mme LABAT Marie-Renée Amiens 80000	Associatif		F	Avis favorable au projet. 1 pièce jointe : Un tract de présentation de l'Association UFC.
2	PJ	8/3	R2/Am	Mme CARVALHO Chantal Amiens 80000	Particulier		F	Avis favorable au projet,
3	PJ	8/3	R3/Am	Mme BOUAZNI Malika	Particulier		F	Avis favorable au projet.
4	PJ	8/3	R4/Am	Mme DA SILVA SANTOS Barbara	Particulier		F	Avis favorable au projet.
5	PJ	8/3	R5/Am	M. LEROY Loïc Amiens 80000	Particulier	T2.5	F	Avis favorable au projet, qui aurait dû être réalisé depuis longtemps, et permettre aux picards d'être réliés au réseau TGV pour éviter les engorgements dans les gares parisienne (Paris Nord et gare de Lyon). Juste compensation des stigmates laissés dans la région par les deux guerres.

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Chantilly - Libellé de l'argumentaire thématique
1	AG	23/2	Cy1	Mr KLASIS	Particulier	T8	F	Bon projet pour le bassin creillois - remède à la saturation de la ligne B (RER)
2	AG	23/2	Cy2	Joel SAUDREAU	Particulier	T9	F	Souhaite réalisation rapide du projet - facilite acces à Roissy et à la LGV vers les territoires du sud et de l'Ouest
3	AG	23/2	Cy3	Martine PASSONNEAU	Particulier	T8	R	Personne travaillant à Roissy;favorable mais horaires devant être adaptées, plage proposée insuffisante
4	AG	6/3	Cy4	Eric WOERTH	Politique	T3	F	projet : bon rapport « utilité/prix » : du pt de vue économique : emplois sur la zone aéroportuaire ; du pt de vue environnemental : limitation des déplacements en voiture ; du pt de vue des transports : mobilité des usagers tirant profit des nouvelles connexions.Du pt de vue de l'habitat : salariés de la zone de Roissy s'installant dans le sud de l'Oise
4	AG	6/3	Cy4	Eric WOERTH		T4		Projet : bon rapport « utilité/prix » : du pt de vue économique : emplois sur la zone aéroportuaire ; du pt de vue environnemental : limitation des déplacements en voiture ; du pt de vue des transports : mobilité des usagers tirant profit des nouvelles connexions.Du pt de vue de l'habitat : salariés de la zone de Roissy s'installant dans le sud de l'Oise
4	AG	6/3	Cy4	Eric WOERTH		T8		Projet : bon rapport « utilité/prix » : du pt de vue économique : emplois sur la zone aéroportuaire ; du pt de vue environnemental : limitation des déplacements en voiture ; du pt de vue des transports : mobilité des usagers tirant profit des nouvelles connexions.Du pt de vue de l'habitat : salariés de la zone de Roissy s'installant dans le sud de l'Oise
4	AG	6/3	Cy4	Eric WOERTH		T9		Projet : bon rapport « utilité/prix » : du pt de vue économique : emplois sur la zone aéroportuaire ; du pt de vue environnemental : limitation des déplacements en voiture ; du pt de vue des transports : mobilité des usagers tirant profit des nouvelles connexions.Du pt de vue de l'habitat : salariés de la zone de Roissy s'installant dans le sud de l'Oise **Cf. Piece jointe**
5	AG	6/3	Cy5	Mme CHATTON	Particulier	T2	F	Il est urgent que les salariés de Roissy résidant dans l'Oise aient une alternative à la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Pas de bus express au départ de Chantilly pour Roissy. Dommage pour le bilan carbone.
5	AG	6/3	Cy5	Mme CHATTON		T3		Il est urgent que les salariés de Roissy résidant dans l'Oise aient une alternative à la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Pas de bus express au départ de Chantilly pour Roissy. Dommage pour le bilan carbone.

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Chantilly - Libellé de l'argumentaire thématique
6	AG	6/3	Cy6	Didier VERCHERE	Particulier	T2	F	Excellent projet permettant d'éviter de passer par Paris gare du Nord pour aller à Roissy en train. Nécessité de nouveaux parkings en gare de Chantilly pas trop chers et pistes cyclables pour plus d'écologie et de sécurité
6	AG	6/3	Cy6	Didier VERCHERE		T2.5		Excellent projet permettant d'éviter de passer par Paris gare du Nord pour aller à Roissy en train. Nécessité de nouveaux parkings en gare de Chantilly pas trop chers et pistes cyclables pour plus d'écologie et de sécurité
6	AG	6/3	Cy6	Didier VERCHERE		T3		Excellent projet permettant d'éviter de passer par Paris gare du Nord pour aller à Roissy en train. Nécessité de nouveaux parkings en gare de Chantilly pas trop chers et pistes cyclables pour plus d'écologie et de sécurité
7	AG	6/3	Cy7	Guy Metz	Particulier	T2	F	Favorable au projet. Bien pour Chantilly. Sa mise en œuvre est attendue
8	AG	6/3	Cy8	Manoelle MARTIN	Politique	T3	F	Formidable projet pour le Sud de l'Oise et pour la Picardie. Liaison avec Roissy plus facile, notamment pour les personnes y travaillant. Opportun sur le plan environnemental. Il est attendu depuis de nombreuses années.
8	AG	6/3	Cy8	Manoelle MARTIN		T8		Formidable projet pour le Sud de l'Oise et pour la Picardie. Liaison avec Roissy plus facile, notamment pour les personnes y travaillant. Opportun sur le plan environnemental. Il est attendu depuis de nombreuses années.
9	AG	6/3	Cy9	Anne-Laure DJALOUT	Particulier	T8	F	Désenclavement de certaines communes pour accéder à Roissy. Très intéressant pour son mari travaillant à Roissy et également pour elle pour se rendre à Amiens en termes de services supplémentaires proposés par le projet. Espère que ce projet sera réalisé dans un délai raisonnable
9	AG	6/3	Cy9	Anne-Laure DJALOUT		T9		Désenclavement de certaines communes pour accéder à Roissy. Très intéressant pour son mari travaillant à Roissy et également pour elle pour se rendre à Amiens en termes de services supplémentaires proposés par le projet. Espère que ce projet sera réalisé dans un délai raisonnable
10	AG	6/3	Cy10	Fraznçoise BARSOT	Particulier	T2	F	Approuve le projet ; en attendant sa réalisation souhaiterait une navette bus depuis Chantilly et villes avoisinantes pour se rendre à l'aéroport. Habitant quartier du « Bois Saint Denis » (proximité de la voie ferrée) souhaiterait que le projet soit accompagné d'un mur anti-bruit
10	AG	6/3	Cy10	Fraznçoise BARSOT		T3		Approuve le projet ; en attendant sa réalisation souhaiterait une navette bus depuis Chantilly et villes avoisinantes pour se rendre à l'aéroport. Habitant quartier du « Bois Saint Denis » (proximité de la voie ferrée) souhaiterait que le projet soit accompagné d'un mur anti-bruit
10	AG	6/3	Cy10	Fraznçoise BARSOT		T3.2		Approuve le projet ; en attendant sa réalisation souhaiterait une navette bus depuis Chantilly et villes avoisinantes pour se rendre à l'aéroport. Habitant quartier du « Bois Saint Denis » (proximité de la voie ferrée) souhaiterait que le projet soit accompagné d'un mur anti-bruit **Question au MO : un mur antibruit est demandée le long de la voie ferrée quartier "Bois Saint Denis" (Nord de la gare)**

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Chantilly - Libellé de l'argumentaire thématique
11	AG	6/3	Cy11	Mehdi DJALOUT	Particulier	T2		Projet intéressant permet de rejoindre Roissy en utilisant les transports en commun dans un délai raisonnable
12	AG	6/3	Cy12	Claude VAN LIERME	Politique	T2	F	Très favorable au projet. On en parle depuis plus de 10ans
13	AG	6/3	Cy13	Claire PONS	Particulier	T2	F	Suit depuis une dizaine d'années ce projet ; aucun doute sur sa nécessité ; grand progrès d'utiliser le rail pour aller travailler dans la zone aéroportuaire, accéder à une gare TGV et éventuellement prendre l'avion ; la gare de Chantilly devra être adaptée aux PMR **Question au MO : les aménagements en gare de Chantilly prévoient-ils des moyens mécaniques (ascenseurs, tapis roulant) pour se déplacer d'un quai à l'autre : permettre l'accès aux trains aux personnes PMR ?**
13	AG	6/3	Cy13	Claire PONS		T8		Suit depuis une dizaine d'années ce projet ; aucun doute sur sa nécessité ; grand progrès d'utiliser le rail pour aller travailler dans la zone aéroportuaire, accéder à une gare TGV et éventuellement prendre l'avion ; la gare de Chantilly devra être adaptée aux PMR **Question au MO : les aménagements en gare de Chantilly prévoient-ils des moyens mécaniques (ascenseurs, tapis roulant) pour se déplacer d'un quai à l'autre : permettre l'accès aux trains aux personnes PMR ?**
14	AG	8/3	Cy14	Christiane MUNIESA	Particulier	T2	F	Approuve le projet qui évitera aux personnes se rendant à Roissy de prendre leur voiture ou de passer par Paris
15	AG	10/3	Cy15	Françoise DERRAY,	Particulier	T9	F	Totalement d'accord avec le projet. Désenclave Chantilly pour l'accès à Roissy
15	AG		Cy15	Françoise DERRAY,		T8		Accès à l'avion, aux lignes TGV
16	AG	11/3	Cy16	Arriane LAVALLEE	Particulier	T1	F	Tout à fait en faveur du projet ; cependant se plaint de la complexité du dossier (« étude monumentale » et difficilement accessible aux non-initiés)
17	AG	11/3	Cy17	Régine - Thierry PICARD	Particulier	T2	F	Très pressés que cette liaison soit mise en place
18	AG		Cy18	Michel TRIRIL	Particulier	T3	F	Projet très attendu pour le sud de l'Oise ; évite de prendre la voiture pour se rendre à Roissy ce qui est bénéfique pour l'environnement (moins de CO2)
18	AG		Cy18	Michel TRIRIL		T4		très important aussi pour le tourisme, le commerce

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Chantilly - Libellé de l'argumentaire thématique
19	AG		Cy19	Pascal DESTONBES	Particulier	T4.4	F	Approuve ce projet, interressant pour la région, travaille sur l'aèroport CDG
20	AG		Cy20	MM LETOLLE	Particulier	T2	F	Projet à mettre en place le + rapidement possible
21	AG		Cy21	Françoise CAWELLE,	Particulier	T4	F	Dirigeant une entreprise à Chantilly ; Ce projet est « un plus » pour le développement économique du territoire ;
21	AG		Cy21	Françoise CAWELLE,		T3		en évitant de prendre sa voiture on réduira l'impact sur l'environnement
22	AG		Cy22	Frederic SERVELLE	Particulier	T4	F	Extrêmement favorable au projet, important pour le territoire du pt de vue économique, touristique ;
22	AG		Cy22	Frederic SERVELLE	Particulier	T3		bénéfique pour l'environnement et pour le développement durable
23	AG	17/3	Cy23	Commune Chantilly	Collectivité	MEM	R	Reprend l'avis de la commune de Chantilly du 20/11/2020 analyse déjà faite par AG (Cf. Analyse des avis des collectivités locales pour HDF) **Cf. Pièce jointe**
23	AG		Cy23	Commune Chantilly		T6	F	Se prononce favorablement à la MECDU
24	AG	11/3	Cy 24	Commune Chantilly	Collectivité	MEM	F	Motion de soutien de la commune de Chantilly sur le projet LNRP (Délibération du 11 mars 2021) - Rappel des enjeux et services apportés par le projet **Cf. Pièce jointe**
25	AG	30/3	Cy 25	Jean-Philippe PINAU	Particulier	MEM	D	observations concernant le tracé/périmètre, les services, la fiabilité/solidité des structures, l'hydrologie/loi sur l'eau, l'écologie, l' agriculture
26	AG	30/3	Cy 26	Jean MOULIN	Particulier	MEM	F	Il défend le projet Roissy-Picardie depuis 20 ans – indispensable comme investissement compte tenu de son rapport Intérêt Général/Coût. Il s'agit de désengorger la gare de Paris-Nord, d'obtenir des gains énormes en terme de temps, de relier Amiens au réseau France TGV ; propositions suivantes : Le RER devrait atteindre Creil ; une 3ème voie s'impose de Chantilly à Creil ; les deux viaducs (Chantilly et Laversine) sont fatigués (auront-ils la capacité d'accueillir les trains supplémentaires prévus par le projet ?)
27	AG	30/3	Cy 27	Frédéric VERHNES et Bernard CAYOL	Socio-éco	MEM	R	Représentants de la CCI Paris-IDF **Cf. Pièce-jointe - Doublon**

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Chantilly - Libellé de l'argumentaire thématique
28	AG	30/3	Cy 28	Isabelle MELSCOET	Particulier	T4	F	Projet indispensable pour la région, du point de vue économique et touristique notamment
28	AG	30/3	Cy 28	Isabelle MELSCOET		T8		permettra à nos enfants d'étudier et travailler dans de bonnes conditions avec des temps de trajet réduits ; Espère que les liaisons Chantilly-CDG seront suffisamment nombreuses, même pendant les heures creuses de la journée.

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Chantilly - Libellé de l'argumentaire thématique
29	AG	30/3	Cy 29	ACSO (Communauté Agglo Creil Sud-Oise)	Collectivité	MEM	F	Remise d'un dossier (Préident de l'ACSO) comportant Délibèrations/Décisions/PV/Courriers de **5** Communautés de communes, **2** conseils départementaux, **10** communes de l'Oise, **CGT Oise** + **2 pétitions** exprimant toutes/tous un soutien au projet LNRP **Cf. Pièces jointes cotés Cy 1 à Cy 22**
30	AG	30/3	Cy 30	Région HDF	Collectivité	MEM	F	Remise d'un dossier (President Région HDF) comportant délibérations/protocoles/conventions en support de projet LNRP **Cf. Pièces jointes cotés Cy 25 à Cy 60**
31	AG	30/3	Cy 31	Conseil départemental de l'Oise	Collectivité	MEM	F	Remise d'une décision (séance du 22 mars 2021 + lettre d'accompagnement de la présidente du conseil soutenant le projet LNRP **Cf. Pièces jointes cotés Cy 23 à Cy 24**
32	AG	30/3	Cy 32	ARC (Agglo de la Région de Compiègne) + Conseil municipal Compiègne	Collectivité	MEM	F	Remise de l'avis du conseil municipal de Compiègne + du projet de délibèration de l'ARC soutenant le projet LNRP **Cf. Pièces jointes cotés Cy 61 à Cy 62**

N°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Chennevières - Libellé de l'argumentaire thématique
1RCHE	RH	18/3	IDF	signature illisible	Particulier	T2	D	Un projet prématuré qui ne nous sert à rien. Il faudrait mieux prévoir une amélioration du RER D qui est une ligne bondée et mal desservie
2RCHE	RH			Xavier Delmotte	Particulier	T2	D	Ce projet n'apporte rien au territoire traversé ni à ses habitants ni aux deandeurs d'emplois de la CARPF.
						T4.1		L'estimation des couts du projet date de 2017 et n'a pas été réactualisé, ce qui n'est pas sérieux. Le fianncement d'un si petit tronçon est choquant alors que l'état du RER D est catastrophique
						T4.6		Nécessité d'une compensation intégrale des surfaces agricoles perdues. Rétablissement des chemins agricoles par la création de nouveaux passages et suppression des anciens.La mise en dépôt temporaire de déblais à proximité de l'emprise doit être proscrite. Les ouvrages devront prévoir le passaged es canalisations enterrées d'irrigaion entre Chennevières et Vémars. Cloturer les ouvrages de manière à ce que les nuisibles ne puissent pas passer (70 cm enterrés sur 150 cm de hauteur)
3RCH	RH	18/3	IDF	Aurélien Devienne	Particulier	T3	D	Que des nuisances supplémentaires pour les habitants et obstavle au déplacement des cervidés.
4RCH	RH	18/3	IDF	David Mondet?	Particulier	T3.2	D	des nuisances supplémentairespour un secteur deja surchargé par l'A1, l'aéroport et les lignes TGV
						T3.3		Impact négatif sur la faune
						T4.3		diffivcultés à venir pour les agriculteurs
						T2		difficile d'accepter ce projet alors que la ligne D du RER accumule les retards, pannes, insécurité et malgré les promesses la situation se dégrade au fil des semaines.
5RCH	RH	6/4	IDF	Eric Plasmans	Politique	T1	D	Les documents utilisés remaintetn à 10 ans. L'orthoplan date de 2012 et le lotissement de Villeron n'y est pas représenté. Ce document ne fait pas partie du dossier d'enquête. C'est un document complémentaire permettant aux commissaires enqueteurs de mieux montrer les choses au public. Néanmoins la remarque est justifiée. Le périmètre d'étude s'étend sur un bassin de retenue d'un batient industriel de Vémars
						T2.1		Les collectivités territoriales ont demandé une étude approfondie sur une alternbative au tracé présenté, en passant par Gonesse
						T2		Le projet n'est pas adapté à la desserte de la zone d'activités de RCDG, mais seulement à l'aérogare de Roissy. M. Plasmans s'interroge sur l'utilité publique puisque les populations locales n'ont que les nuisances du projet et ne tirent aucun bénéfice sur l'accès au transport en commun aux zones d'emploi situées à leur porte. Cette dernière reamrque est un peu en contradiction avec ce qui précéède puisque M. Plasmans con,sidère que cette ligne n'a aucune utilité pour la désserte de la zone d'activités aéroportuaire.

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Fosses - Libellé de l'argumentaire thématique
1	PJ	24/3	R1/Fos	DUFUMIER Dominique Maire Adjoint de Fosses 95	Politique	T4.2	D	T2.4. La liaison LGV est une aberration : La liaison TER suffirait à elle seule, à moindre frais, à raccourcir très sensiblement la durée des trajets ferroviaires entre Amiens et Roissy.
1		24/3				T4.1	R	T4.1.Bonne opportunité : Le TER passera par la gare de FOSSES, mais la passerelle annoncée est encore en attente des financements, ce qu'il conviendra d'acter avant d'autoriser le démarrage des travaux car il n'est pas envisageable que cette passerelle soit financée par les collectivités locales.
1		24/3				T2.5	R	T2.5.L'attraction de la gare de FOSSES va très largement dépasser la population qui l'emprunte aujourd'hui : combien de places de parking supplémentaires ou de liaisons de bus sera-t-il nécessaire de créer ? Et qui les financera ? - Il faut revoir complètement la desserte de la fréquence des bus de rabattement pour les habitants des communes non desservies par le RER.
1		24/3				T5.1	D	T5.1. Lors de la concertation de 2020, il est apparu que la priorité est d'abord d'en finir avec la galère du RER D. Le rapport souligne que le projet n'est pas en capacité de répondre à tous les enjeux. Conclusion La balance des avantages attendus en matière de mobilité et des inconvénients que risque de subir les habitants du Nord-est du Val-d'Oise montre que leur priorité des pas de réaliser la ligne nouvelle Roissy Picardie mais bien de mettre fin à la galère des transports du quotidien par une rénovation profonde du Nord de la ligne RER D et l'amélioration de la desserte des bus de rabattement. Il serait nécessaire de revoir sérieusement l'étude d'impact de la ligne nouvelle dans cette partie du territoire et de coupler ce projet avec la nécessaire refonte du Nord de la ligne D.

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Fosses - Libellé de l'argumentaire thématique
1		24/3				T8	R	T8 : Demande un arrêt des TER Paris-Creil en gare de FOSSES. Création sur la ligne RER D une station de retournement au nord de Survilliers pour éviter les suppressions de trains au sud de la station Les Noues
1	PJ	24/3				T3	D	Impact environnemental T3.3. Consommation de terres agricoles et impact environnemental.
1	PJ	24/3				T3.2	D	T3.2. Nuisances sonores pour les communes traversées. Création d'un mur antibruit pour les 48 logements de FOSSES les plus proches de la gare. Nuisances électromagnétiques.
2	PJ	24/3	R2/Fos	NAJIB Mohamed Villeron 95		T1	N	Représentant le « Collectif des riverains du projet de la ligne grande vitesse Roissy Picardie » : Demande de prorogation de la période de l'enquête publique pour une durée de 15 jours motivés par la situation sanitaire. Demande l'organisation de réunions publiques par des moyens de télécommunications en visioconférence. Demande des permanences téléphoniques des commissaires enquêteurs.

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Fosses - Libellé de l'argumentaire thématique
3	PJ	24/3	R3/Fos	Conseil Muncipal de Fosses 95		T2	R	Conseil municipal de FOSSES Courrier introductif de Monsieur le maire de FOSSES et délibération du conseil municipal en date du 25 novembre 2020. Demande : - Un arrêt des TER Paris-Creil en gare de Survilliers-Fosses améliorant significativement la mobilité des habitants. - La création sur la ligne RER D d'une station de retournement au Nord de Survilliers pour éviter les suppressions de trains au sud de la station Les Noues. - La nécessité d'améliorer la desserte et la fréquence des bus de rabattement pour les habitants des communes non desservies par le RER. Conclusion : La liaison Roissy Picardie pourrait constituer une opportunité pour les habitants du territoire qui voudront emprunter les lignes TGV nationales à partir de la gare de Roissy, et offrir une solution de transport de rechange aux usagers allant sur Paris quand le RER D dysfonctionne. Or, l'étude d'impact ne tient pas compte de ce besoin de la population. Le projet doit être revu pour répondre à ces attentes pour prendre davantage en compte les enjeux environnementaux. Note de la commission : Le texte de la délibération figure déjà au dossier et une synthèse a déjà été réalisée.

ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre La Chapelle - Libellé de l'argumentaire thématique
AG	17/3	CES1	Laure CADUSSEAU-MALHERBE	Particulier	T3.2	R	Du fait du projet LNRP le trafic augmentera sur la ligne passant à Orry-La-Ville de 25% (2AR TGV + 26 AR TER). Habite proximité de la voie ferrée. Demande un mur anti-bruit.
AG	17/3	CES1	Laure CADUSSEAU-MALHERBE		T4.5		Cette addition de bruit va être préjudiciable pour sa maison et son jardin
AG	17/3	CES2	Odette TEMPEAU	Particulier	T3.2	R	Du fait du projet LNRP le trafic augmentera sur la ligne passant à Orry-La-Ville de 25% (2AR TGV + 26 AR TER). Habite proximité de le voie ferrée . Demande un mur anti-bruit.
AG	17/3	CES2	Odette TEMPEAU		T4.5		Cette addition de bruit va être préjudiciable pour sa maison et son jardin
AG	17/3	CES3	Joseph Gordon BLACKWELL	Particulier	T8	R	La Gare d'Orry-La-Ville est desservie par beaucoup de communes environnantes, Senlis compris : bonne raison pour avoir un arrêt du TER Roissy-Picardie à Orry-La-Ville. Puisqu'un voyageur partant d'Orry va être obligé de faire sa correspondance à Survilliens Fosses cela signifie-t-il qu'il sera soumis à la tarification de l'ile de France ? Si Oui deux situations négatives sur ce parcours pour Roissy : une correspondance + tarif.
AG	17/3	CES4	Patrick GAUDUBOIS	Politique	T8	R	Pérennité de la ligne bus Creil-Senlis-Roissy menacée du fait du projet LNRP Or cette ligne Bus est indispensable pour de nombreux senlisiens travaillant à Roissy à des horaires inhabituelles Demande son maintien
AG	17/3	CES5	Jean-Pierre NGUYEN	Politique	T8	R	Même observation que la précédente (Monsieur GAUDUBOIS) : maintien nécessaire de la liaison bus n° 40 Creil-Senlis-Roissy en ajoutant qu'il serait pénalisant (temps, coût) pour les senlisiens de se rendre à Creil pour prendre la LNRP en direction de Roissy, d'autant plus que les horaires risquent de ne plus correspondre à ceux utiles pour pour les usagers.
AG	17/3	CES6	Marie-Christine ROBERT	Politique	T8	R	La ville de Senlis ne possède pas de gare ferroviaire. Les habitants usagers du train prennent le plus souvent celui-ci en gare d'Orry-la-Ville. Or la nouvelle ligne (LNRP) ne s'arrêtera pas à Orry-La-Ville. Pour aller à Roissy, ce qui concerne plus de 1000 personnes par jour, les senlisiens et les habitants des communes proches se tournent et se tourneront vers la ligne de bus 40 Creil-Senlis-Roissy. Demande son maintien

ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre La Chapelle - Libellé de l'argumentaire thématique
AG	17/3	CES7	Véronique LUDMANN	Politique	T8	R	Même observation que les élus précédents de Senlis : La ligne de bus n° 40 doit perdurer en plus de la nouvelle liaison ferroviaire Creil-Roissy (LNRP). De nombreuses personnes habitant Senlis ou sur le territoire de la communauté de communes, travaillant sur la zone aéroportuaire ou simplement voyageurs, viennent en gare routière de Senlis pour prendre cette ligne de bus.
AG	17/3	CES7	Véronique LUDMANN		T3		La pérennité de cette ligne contribue à favoriser l'usage des transports en communs sur celui de la voiture particulière (enjeu écologique)
AG	17/3	CES8	Pascale LOISELEUR	Politique	T8	R	Des Etudes confirment que les communes du sud de l'Oise entretiennent une relation étroite avec le pôle d'emploi Roissy CDG : Notamment Senlis avec 1017 actifs et Creil avec 699 actifs Le maintien de la liaison bus (car régional – ligne 40) Senlis – Roissy est indispensable à ce propos ;
AG	17/3	CES8	Pascale LOISELEUR		T3		un atout pour l'environnement (moins de deplacements en voiture)
AG	17/3	CES8	Pascale LOISELEUR		MEM		un atout sur le plan socio-écnomique (moindres côuts pour les usagers, les salariés sur Roissy)- Nécessité d'un rabattement de qualité en gare de Chantilly et de Creil pour que Senlis et son territoire puissent tirer des effets bénéfiques de la LNRP sur les plans du développement économique, du tourisme, et de l'habitat. CF DEUX PIECES JOINTES -1 Roissy Pôle d'emploi puissant-2 Projet LNRP polarise le développement du sud de l'Oise et de la vallée de l'Oise autour des gares.
AG	**6/4**	CES9	Daniel DRAY, maire de la Chapelle-en-Serval	Politique	T3	R	soutien au projet ; bénéfique pour la commune ; moitié des travailleurs se déplaçant vers Roissy au quotidien vont pouvoir prendre la LNRP à Fosses, à 7mn en voiture de la commune ; du fait des 27 AR qui complèteront les 90 déjà programmés demande un dispositif anti-bruit pour les riverains de la ligne au sud-ouest de la commune ; une pétition devrait être produite dans ce sens

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Marly - Libellé de l'argumentaire thématique
1RMIV	CA	26/2		Patrick DA SILVA	Particulier	T2.2	D	Le tracé initialement prévu pour le TGV Nord aurait offert la possibilité d'un raccordement direct de la LGV au réseau classique.
						T3.3		Impact sur les continuités écologiques - Mitage et enclavement -
						T3.2		Impact sonore important pour les riverains
						T4.6		Consommation de terres agricoles - Contraire au développement d'une agriculture locale.
						T2.3		Le projet du TGV Nord (variante A) aurait éviter ce projet.
2RMIV	CA	8/3		Thierry DORE	Particulier	T2.1	D	Le tracé de la ligne LNRP est absurde
						T3.2		Nuisances sonores pour toute la région
						T3.3		La nature sera saccagée
3RMIV	CA	22/3		Signature illisible	Particulier	T2	D	Le projet ne correspond en rien à la nécessité d'un aménagement du territoire
						T2.4		Le projet est un obstacle à l'amélioration du RER D
						T3.2		La ligne engendrera des nuisances sonores pour les riverains
						T3.3		L'impact environnemental est détestable
						T4.2		Ce projet nécessite des dépenses publiques inutiles
						T5.1		La population n'a pas été correctement concertée.
4RMIV	CA	20/3		Indivision Bauche - Regnier	Particulier	T4.6	D	Trois parcelles agricoles, sur les communes de Marly-la-Ville et Saint-Witz sont concernées par le projet (ZD18 et 20 - A675).La perte de superficie représente 2,01 ha. Ce qui représente 603 090 €. Nous attendons une explication pour ce préjudice économique et moral que nous subissons. D'autre part, la coupure de la parcelle ZD20, en diagonale, est la pire des configuration pour un exploitant agricole. Enfin, nous notons que l'emprise du chantier empiète beaucoup sur nos terres.
						T4.4		Gros préjudice économique : perte d'exploitation importante.

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Orry - Libellé de l'argumentaire thématique
1	AG	15/3	OIV1	R. KLOEBLE, F.MARTIN	Particulier	T3.2	R	inquiétude sur l'impact sonore et vibratoire engendré par l'augmentation du trafic ferroviaire lié au projet LNRP.
1	AG	15/3	OIV1	R. KLOEBLE, F.MARTIN		T4.5		Cette situation pourrait entrainer une dévalorisation de leur bien immobilier.
2	AG	15/3	OIV2	Fabrice BOULAND	Particulier	T3	R	Favorable au projet car il devrait permettre de réduire le flux de voitures traversant Orry-la-Ville pour se rendre à Roissy.
2	AG	15/3	OIV2	Fabrice BOULAND		T3.2		Cependant attire l'attention du MO sur la nécessité d'une protection anti-bruit concernant le lotissement situé près de la gare de la Borne Blanche.
3	AG	15/3	OIV3	RIHET	Particulier	T3.1	D	Défavorable au projet car engendrera des nuisances pendant la phase travaux : suppression de TER, RER durant le week-end et la nuit
3	AG	15/3	OIV3	RIHET		T3.2		pendant la phase exploitation : augmentation du bruit affectant particulièrement les habitants longeant le tracé
3	AG	15/3	OIV3	RIHET		T2.3		Priorité d'une rénovation des lignes déjà existantes (Ligne D) avant ce projet.
3	AG	15/3	OIV3	RIHET		T8		on peut déjà accéder à Roissy par les transports en commun à partir de la station « Louvres ».
4	AG	15/3	OIV4	C. MARIA		T2.1	R	Favorable au projet. Cependant exprime deux demandes : 1-Accroissement de la partie enterrée de la ligne (partie en déblais)
4	AG	15/3	OIV4	C. MARIA	Particulier	T4.6		pour ne pas détruire de surfaces agricoles
4	AG	15/3	OIV4	C. MARIA		T8		2-Un arrêt en gare d'Orry-La-Ville/Coye pour utiliser les structures existantes (notamment Parkings)
4	AG	15/3	OIV4	C. MARIA		T3		et réduire l'utilisation de la voiture pour aller à Roissy.
5	AG	15/3	OIV5	Observation commune de Mesdames PRUVOST BITAR (Elue Communauté de communes de Senlis Sud Oise), VERGANO, AUNOS (Elue commune de Senlis) et DRILLON	Politique	T8	R	Demande d'un arrêt des TER LNRP en gare d'Orry-La-Ville au titre de : -Liaison bus existante entre Senlis et Orry-La-Ville avec desserte des communes sur le parcours (Mobilité Senlis-Orry-la-Ville) -Un parking d'environ 1000 places, hors secteur urbain, ayant une capacité d'accueil suffisante pour absorber les usagers LNRP, cofinancé par la commune de Senlis. -Menace de la pérennité de la liaison bus express Creil-Senlis-Roissy à la suite de l'exploitation LNRP

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Orry - Libellé de l'argumentaire thématique
5	AG	15/3	OIV5	Observation commune de Mesdames PRUVOST BITAR (Elue Communauté de communes de Senlis Sud Oise), VERGANO, AUNOS (Elue commune de Senlis) et DRILLON		T4.4		Perte d'attractivité de Senlis et ses environs pour les personnes travaillant à Roissy (Impact social-économique)
6	AG	17/3	OLV6	MrMme Claude MACHY	Particulier	T3.2	R	Un dispositif anti-bruit est prévu au dossier du MO concernant un pavillon riverain de la ligne ; MrMme MACHY demandent au MO le même traitement pour leur pavillon sis 13 rue Henri Delaunay à Orry lequel semble sur la photo qu'ils produisent aussi proche de la ligne que celui auquel le MO a accordé ce dispositif Cf Pièce jointe

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Saint-Witz - Libellé de l'argumentaire thématique
1	PJ	20/3	R1/Swi	M. DREVILLE Adjoint au maire de Saint-Witz	Politique	T2.4	D	Avis défavorable. Rien de positif pour les franciliens. Nuisances sonores et environnementales pour les habitants de Villeron, Vémars… Consommation inutile de terres agricoles. Générateur de conflit pour les demandeurs d'emplois sur la plateforme aéroportuaire entre les jeunes du Val d'Oise et les picards. Investissement financier pour cette ligne LN Roissy-Picardie au détriment de la ligne RER D qui est en mauvais état. Tous les élus locaux sont contre... Pourquoi ne pas les écouter au lieu de s'en remettre à des études de technocrates ? Est-ce un hasard si la famille MACRON est originaire d'Amiens ? Est-ce du FAVORITISME ?
2	PJ	20/3	R2/Swi	Mme GERARD Denise Habitante de Saint-Witz	Particulier		D	Avis dubitatif concernant ce projet.
3	PJ	20/3	R3/Swi	M. BOCQUET Jean-Claude Conseiller municipal de Saint-	Politique		D	Avis défavorable. Projet qui n'amène rien aux habitants du 95, Il est préférable d'améliorer la ligne RER D.
3	PJ	20/3	R3/SWi	M. BOCQUET Jean-Claude Représentant la SAFHEC	Associatif	T3.3	D	Concernant le Bois d'Argenteuil, il faut reprendre la liste rouge de 2018 et non celle de 2012 (liste Oiseaux). Opposé au fait que la carrière du Guépelle qui présente un intérêt géologique et écologique soit utilisée pour accueillir les déblais. 1 pièce jointe : M. BOCQUET dépose un document de 2 feuillets à en-tête de "La Société des Amis des Forêts" Halatte - Ermenonville - Domaine de Chantily (SAFHEC),

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Saint-Witz - Libellé de l'argumentaire thématique
3	PJ	20/3	R3/SWi	M. BOCQUET pour la SAFHEC	Associatif	T2	D	Extrait de la pièce jointe : La SAFHEC œuvre depuis 50 ans sur le périmètre du parc naturel régional Oise pays de France afin de concilier les activités économiques, le social et la préservation de l'environnement. Ce qui justifie notre refus : - Les nuisances environnementales générées au niveau du bois d'Argenteuil constituent une gêne supplémentaire pour la faune qui est déjà très limitée dans ses déplacements (TGV, A1, A104…). - Les habitants de Vémars, Villeron, Marly, Saint-Witz et ceux du Nord-Est du Val-d'Oise ne bénéficient pas de cette nouvelle connexion pour se rendre sur le bassin de travail de Roissy. À titre de contre-proposition, nous demandons que la priorité soit donnée à l'amélioration des conditions de circulation sur le RER D entre Creil et Paris Nord. Et, qu'il soit éventuellement envisagé une liaison Goussainville Roissy par le barreau de Gonesse qui pourrait aussi bénéficier aux habitants Picards.
3	PJ	20/3	R3/SWi	M. BOCQUET pour la SAFHEC	Associatif	T7	R	Afin de réduire, compenser (ERC) ces nuisances, nous demandons à ce que deux passages grande faune soient construits, l'un entre la gare d'Orry-la-Ville et le lieu-dit de la borne blanche et l'autre, entre le sud de la Chapelle-en-Serval et le nord de Survillers au lieu-dit « La Fosse Neret »… Concernant l'environnement et la biodiversité, nous rappelons les nombreux courriers adressés au ministère de l'écologie pour exiger la mise en place de passages grande faune sur le réseau ferré entre Chantilly et Survillers-fosses.Concernant le projet actuel, cette augmentation de circulation entre Creil et Survillers-Fosses sur un tracé non modifié pas augmentaient la fréquence de circulation des trains et donc les risques de collision entre les trains et la grande faune, en particulier dans la zone forestière de Chantilly.

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Saint-Witz - Libellé de l'argumentaire thématique
4	PJ	20/3	R4/SWi	Mme GUILLO Aline Habitante de Saint-Witz	Particulier	T3	D	Sur le tronçon spécifique Survillers-Fosses, au niveau du bois d'Argenteuil, sur la commune de Vémars, nous demandons à ce qu'un passage avec franchissement supérieur soit construit.
5	PJ	20/3	R5/Swi	M. PAVIE Marc habitant de Saint-Witz	Particulier	T2.4	D	Opposé au projet. Le secteur subi déjà toutes les contraintes relatives aux avions, à la ligne TGV, à l'autoroute, sans aucune contrepartie, ni amélioration des conditions de transport basiques pour se rendre à Paris. En priorité, il faut privililégier l'accélération du RER D.
6	PJ	20/3	R6/Swi	M. BUCHET Germain Maire honoraire de Saint-Witz	Particulier	T2.3	D	Ce projet ne répond pas aux besoins de la population locale. La variante du projet par le Barreau de GONESSE aurait économisé la perte de beaucoup d'hectares et aurait été moins onéreux… 10 ans de réunions pour faire passer un projet défini dès le départ.
7	PJ	20/3	R7/Swi	Mme ROBINOT Claudine habitante de Saint-Witz	Particulier	T3	D	Opposée au projet : Trop de nuisances sonores, consommation de terres agricoles. Nuisances sonores qui s'ajoutent à celles déjà existantes du trafiic aérien de Roissy, et du TGV près de Vémars… Consommation de bonnes terres vivrières et préjudice écologique. En priorité, il faut favoriser la ligne RER D déjà en grande difficulté.
8	PJ	20/3	R8/Swi	Mme LAVERNHE Sylvie habitante de Saint-Witz	Particulier	T3	D	Opposée au projet : Aucun intérêt pour les habitants : Atteinte à l'environnement, perte de terres agricoles, impacts sur paysages avec les déblais et les remblais. Des fonds sont investis dans ce projet au lieu de profiter à la ligne RER D très dégradée... Quelles perspectives pour le trafic aérien dans ce contexte sanitaire et de développement de la visioconférence, ainsi que des suppressions de vols intérieurs ? A-t-on tenu compte des changements de mentalité quant à l'utilité des avions comme mode déplacement ?

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Saint-Witz - Libellé de l'argumentaire thématique
8	PJ	20/3	R8/Swi	Mme LAVERNHE Sylvie habitante de Saint-Witz	Particulier	T2.5	N	Quelles conséquences en gare de FOSSES de l'arrêt des futurs trains avec l'aménagement indispensable de nouveaux parking ?
9	PJ	?	R9/Swi	Mme GIRARD Marie-Marguerite 52, rue Montmélian Saint-Witz	Particulier	T2.4	N	Ce serait bien de respect la faune et la flore… Et pourquoi ne pas moderniser la ligne D du RER ? … Où plein de monde s'entasse toute la journée surtout aux heures de pointe… Penser à mettre un peu d'humanité sur cette ligne, comme respecter les horaires, rvoir les quais , etc...Espérons que la voix des "faibles" sera entendue.
10	PJ	20/3	R10/Swi	Indivision BAUCHE REGNIER Domiciliée à l'étude FIXOIS et Arthur BAUCHE, Génrant de la SCEA BAUCHE & Fils 95670 Marly-la-Ville	Particulier		N	Je suis aux côtés de mon père Frédéric BAUCHE, gestionnaire responsable de la communication et représentan de l'indivision familiale BAUCHE REGNIER, propriétaire des parcelles : Saint-Witz section : A 675 Marly-la-Ville section : ZD 18 et 20. Terres qui sont touchées directement par le projet. Je me suis rendu à la permanence de Saint-Witz, puis ensuite à celle de Marly-la-Ville, avec notre consultant foncier M. CHATAIGNIER. Concernant l'emprise foncière A675 de St Witz et ZD18 de Marly-la-Ville, les propruiétaires perdent une surface prévue piour une vente dans une future zone d'activité, une surface de20,102 m2 à 30€ du m2 vendu ; soit une une perte de plus de 603,000 € avec l'emprise de LN Roissy-Picardie. Nous sommes contre ce projet économiquement et moralement et attendons expréssément une explication pour ce préjudice. Voir annexes pages 1, 2, 3, 5. Pièces jointes : Un courrier daté du 20 mars 2021

n°	ID	Date	Index	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Saint-Witz - Libellé de l'argumentaire thématique
10	PJ	20/3	R10/Swi	Indivision BAUCHE REGNIER Domiciliée à l'étude FIXOIS et Arthur BAUCHE, Génrant de la SCEA BAUCHE & Fils 95670 Marly-la-Ville	Particulier			Je suis aussi gérant exploitant agricole de la société BAUCHE & Fils, titulaire d'un bail à long terme avec les propriétaires et directement impacté par l'emprise sur d'excellentes terres agricoles sur la commune de Marly-la-ville. La coupure prévue de la parcelle ZD 20 en diagonale avec la ligne prévue dans le projet, laisserait derrière de triangle, ce qui est la pire reconfiguration pour un exploitant. Comment exploiter et accéder après notamment sur la partie orpheline au Nord ? J'insiste sur la perte de ces terres agricoles d'excellence et la perte de ressources pour notre ferme. Je ne comprends pas l'utilité publique sachant que d'autres projets auraient pu être parcourus, aussi pour respecter le territoire agricole les fermes qui vont être lourdement impactées. Aussi je remarque le faisceau Emprise, j'imagine pour le chantier, matérialisé en orange sur le plan (page 3), étonnamment large vers le sud et empiète encore son nos terres de qualité. Voir annexes : 3, 4 et 6. Les propriétaires indivis sont disponibles par courrier auprès de l'étude FIXOIS de Louvres ou par téléphone auprès de Monsieur Jean CHATAIGNIER (06. 07.19.39.19). Pour la partie exploitation des terres, fermes agricoles quant à elle est au siège du 10 rue du puits à Marly la ville est joignable par téléphone auprès de Monsieur Arthur BAUCHE au 33.6.80.27.35.56.

N°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Vémars - Libellé de l'argumentaire thématique
1RVE	RH	1/3	IDF	Marc Jouffrault (APEV)	Associatif	T4.3	D	ne coimprend pas le choix du tracé retenu qui est à peine plus économique que le tracé sud qui est moins polluant suir le plan acoustique. Projet qui paraît incompatible avec l'annonce de la suppression des LGV économiquement non rentables Q° M.O. sur la rentabilité de la ligne
						T3.2		nuisances acoustiques
						T3.3		nuisances sur la faune et la flore
2RVE	RH	1/3	IDF	Lionel Lecuyer (Adjoint Envt)	Politique	T2.1	D	contre le tracé qui n'est pas d'interet général, et qui ne répond pas en particulier aux besoins de transports de l'est du 95 en direction de CDG. Ne tient pas compte de nombreux projets d'aménagements (ecoquartier de Louvres-Puiseux, coublement de la population de Villeron, agrandissement de Vémars).
						T8		Vémars devrait bénéficier d'une gare
						T4.4		Projet favorable aux picards qui viendront concurrencer les habitants du Pays de France avec comme conséquence une hausse du chomage
						T4.6		prélèvement de terres agricoles de la riche plaine de France, grenier à blé de Paris
						T3.4		atteinte au bois d'argentueil prinicpal domaine arboré de la région et impact paysager avec un aouvrage à 20 m de haut et un rempblai de 8m.
						T3.3		Ignorance de la trame verte et bleu --> dégradation de la biodoversité
						T3.2		nuisances sonores au niveau de la crèche et de la salle de séminaire
3RVE	RH	1/3	IDF	Nadine et Patrick Da Silva	Particulier	MEM	D	Mémoire de 5 pages = pétition de la commune de Vémars (Dégraffée et jointe aux exemplaires reçus en mains propres à la permanence du 20/03)
						T2.3		Roissy-Picardie et barreau de Gonesse peuvent ils ne faire qu'un seul et même projet? Une alterbnative au barreau de Gonesse pourrait être un compromis avec l'option du tracé sud de 2010 dans le même faisceau que le projet de tracé sud-sud actuel. 2 arrêts seraient envisageable en IDF pour les TER à Survilliers-Fosses et Louvres
						T3.4		Si on compte les remblais de la ligne TGV Nord, et ceux du projet, Véamrs sera parteillement enclavé et offrira un panorama restrie,nt sur les buttes et plaines alentour. La lecture de paysage proposée sur le site internet Roissy-Picardie est trompeuse car n'est pas représentative de ce que perçoit l'oeil humain. Il n'y a pas de plan d'aménagement paysager concret présenté pour le projet. Q° M.O. La lecture du graphique montrant les cotes NGF en page 13 n'est pas explicite pour le néophyte. Les hauteurs des remblais paysagers et merlons ne sont pas mentionées. Aucune information sur la conformité et la traçabilité des terres de remblais et merlons?. Q° M.O.
						T3.2		Vémars est déjà très impactés par les nuisances sonores ferroviaires, routières et aériennes. Les vents dominants d'O et SO et la topographie locale canalisent le bruit vers le village.
						T3.6		les aménagements liés au projet vont modifier les écoulements des eaux de surface, leurs infiltrations et par conséquent la recharge des aquifères déjà très exploités à Vémars et en Plaine de France Q° M.O. En cas d'épisode pluvieux extraordinaire, y a t'il un risuqe d'innondation des infrastructures ferroviaires situées en aval? Q° M.O.

N°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Vémars - Libellé de l'argumentaire thématique
						T3.3		le projet n'intègre pas de prise en compte cohérente de la préservation et de la restauration dela trame verte et bleue à l'achelle locale. On rajoute des obstacles aux continuités écologiques. Cas de la Cheveche Athena et Effraie des clochers
						T2.2		L'état et la SNCF offrait sur la variante A , des protections significatives pour l'environnement et les populations riveraines dans la partie vadoisienne (plusierus kilomètres de tunnel), un raccordement direct à la LGV et la possibilité de construction du barreau de Gonesse aà un même échangeur. Q° M.O.
4RVE	RH	20/3	IDF	M. Jouffrault	Particulier	T4.3	D	Il a été décidé de renoncer aux projets LGV dont la rentabilité n'était pas certaine (ex Bordeaux-Toulouse). La ligne Roissy-Amiens-Boulogn el'est encore moins.
						T3		SI le critère de la rentabilité n'est pas prioriatire, alors pourquoi ne pas retenir le projet le moins impctant sur le plan écologique et le bien être des riverains
						T2		Faire en sorte que le projet profite aux val d'oisiens serait un moindre mal
5RVE	RH	20/3	IDF	Romain Garnier (agriculteur)	Autres	T4.6	D	Courrier déposé de 5 pages avec plans. Projet nuisible à l'activité agricole. Nécessité de prévoir un accès à mes parcelles et un espace de stockage pour les betteraves et une aire de retournement pour les camions. Interdir le remblais pour le modelé paysager qui dégrade la qualité agronomique des terres. Protéger et entretenir la ligne (lutte contre les nuisibles lapins et plantes invasives). Plantations éventuelles à réaliser de sorte qu'elles n'obèrent pas le rendement des cultures. La SNCF doit s'engager à rétabli à ses frais l'ensemble des échanges de cultures qui existe et est perturbé par son emprise. Le géomètre devra être choisi par les exploitants,
						T3.4		la LNRP vient défigurer le paysage
6RVE	RH	20/3	IDF	Fabrice Pllasmans	Autres	T4.6	D	Courrier déposé de 7 pages avec plans et copie du compte rendu réunion du 7/11/2013 en ohase de concertation. tracé consommateur d'espaces agricoles avec edes alternatives moins consommatrices.La SNCF doit s'engager à rétabli à ses frais l'ensemble des échanges de cultures qui existe et est perturbé par son emprise. Préciser les accès aux parcelles exploitées et proposition d'accès. Protection anti nuisibles et adventices (e.g chardons). Plantations éventuelles à impact s réduits sur les cultures. prévoir une aire de retournement pour les camions de betteraves. Engagement de la SNCF de l'entretien des chemin. Opposition totale au modelé paysager qui impacte la qualité agronomique des terres exploitées.. Protéger et entretenir la ligne (lutte contre les nuisibles lapins et plantes invasives). Plantations éventuelles à réaliser de sorte qu'elles n'obèrent pas le rendement des cultures. La SNCF doit s'engager à rétabli à ses frais l'ensemble des échanges de cultures qui existe et est perturbé par son emprise. Le géomètre devra être choisi par les exploitants,
7RVE	RH	6/4		M. et Mme Meslin	Particulier	T2	D	S'opposent au projet qui n'a aucune utilité pour le village
						T3.2		des nuisances sonores
						T4.5		une dépréciaition immobilière pour les habitations proches de la ligne
8RVE	RH	6/4		Mme Cabuy	Particulier	T2	D	Opposition au projet pour les mêmes raisons que 7RVE
						T3.2		Opposition au projet pour les mêmes raisons que 7RVE

N°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Vémars - Libellé de l'argumentaire thématique
						T4.5		Opposition au projet pour les mêmes raisons que 7RVE
9RVE	RH			Mme Brücker	Particulier	T2	D	Ne voit pas la nécessité de cette ligne
						T4.3		ne croit pas que le nombre de voyageurs Amiens Roissy soit suffisant et la dette de la SNCF deja assez importante n'a pas besoin d'être amplifiée
						T4.6		défavorable à l'empiètement des terres agricoles qui se réduisent de plus en plus
10RVE	RH	6/4		M. Lecuyer	Autres	T4.6	D	Insiste sur l'importance du choix du géomètre pour les échanges agricoles. S'oppose au remblais pour le modemé agricole et son impact sur la qualité agronomique des terres Demande la pose de grillage anti-lapins, le desherbage annuel obligatoire respectant le code rural contre le chardon, le maiteron et le seneçon vulgaire Le rétablissement des chemins latéraux avec des matériaux permettant la circulation de véhicules lours même pendant la période de dégel afin de ne pas créer de rupture de l'approvisionnement des sucreries en betteraves. Supporte la proposition de chemin rural entre Vémars et Chennevières IDEM 2RVE
11RVE	RH	6/4	HDF	Mme Sanaa Motonne (Parc Astérix)	Socio-éco	T2.1	R	Document de 10 pages La Société Grévin & Cie qui exploite le Parc Astérix situé à 10 km de la gare de Survilliers-Fosses, regrette que le tracé retenu n'ait pas tenu compte la présence de cet acteur économique majeur sur le territoire et des flux de déplacements associés à son activité (2 325 000 visiteurs en 2019, 1000 collaborateurs au quotidien). Elle regrette de ne pas pouvoir bénéficier d'une desserte efficace à proximité par les transports en communs comme d'autres parcs d'attraction. La société Grévin et Cie souhaite attirer la présence toute proche du Parc Astérix de la gare de Survilliers-Fosses
						T2.5		Attire l'attention sur les capacités d'accueil des parkings relais de Survilliers Fosses (incorrectement dimensionnés) . Souhaite être assurée que tous les TER et TGV marqueront bien un arrêt à en gare de Survilliers Fosses selon une fréquence permettant aux salariés du parc de faire usage de cette nouvelle possibilité de transports en communs.
						T8		Quel les horaires et modalités de desserte même prévisionnelles soient précisées.
12RVE	RH	6/4	IDF	Mme Bernadette Lobut	Particulier	T3.2	D	Courrier de 2 pages daté du 30 mars. Mme Lobut est propriétaire de l'indivision Demars traversée par le projet. La voie aérienne génèrera des nuisances sonores importantes
						T3.4		ainsi qu'une perspective visuelle désatreuse

N°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Vémars - Libellé de l'argumentaire thématique
						T4.6		perte de surface cultivable. Désoragnisation du mode d'exploitation de ce plateau. La SNCF doit s'engager à prendre à ses frais la réorganisation des échanges de cultures en tenant compte des pertes occasionnées (rendement agricole, modification de la topographie). Garantir la faisabilité de certaiens cultures. Rétablir les chemins d'exploitation et lkes dimensionner pour qu'ils soient compatibles avec les engins agricoles modernes.Rétablir les systèmes d'irrigation. La qualité des remblais devra être garantie (déchets inertes non pollués et stables sur le long terme pour permettre une remise en culture perenne). Le fractionnement de grandes parcelles d'un seul tenant est une perte de valeur en terme de facilité de travail et de production. QUel serait le sort des petites parcelles délaissées et devenues inexploitables en raison de leur nouvelle situation? Achat par la SNCF?
						T4.5		Perte de la constructibilité de la parcelle C539 dont l'indivision est propriétaire. Mme Lobut deamnde quel serait le mode indemnitaire proposé quant à l'emprise exigée? Le remodelage des terres? Le dépôt de terres venant d'autres chantiers? La perte de valeur de l'ensemble existant? et la perte de chance évoquée?
13RVE	RH	6/4	IDF	Mme Marielle Cahart, née Démars	Particulier	T3.2	D	Même courrier que 12RVE
						T3.4		Même courrier que 12RVE
						T4.6		Même courrier que 12RVE
						T4.5		Même courrier que 12RVE
14RVE	RH	6/4	IDF	M. Alain Goletto	Politique	T2.1	D	réitère la position du conseil municipal et d'utres collectivités de la CARPF. Non au tracé actuel. Pas d'opposition à un tracé alternatif avec une desserte vers Goussainvile avec un terminus autre que CDG qui serait profitables aussi bien aux picars qu'aux valdoisiens
15RVE	RH	6/4		X	Particulier	T2.1	D	Il est aberrant que le tracé retenu exclut d'uneliaison à destination de CDG les habitants de Goussainville, Louvres, Gonesse, Arnouveille, Villiers le Bel.
16RVE	RH	6/4	IDF	Mme Françoise Benoit	Particulier	T2.1	D	Souhaite que le tracé soit revu pour etre davantage utile aux valdoisiens. La liaison Gonesse Roissy serait plus pratique pour tous. Si le tracé est maintenu, pourquoi ne pas le faire derrière la butte et accentué l'enterrement?
						T3.3		Le tracé traverse une zone verte qui est un refuge pour les cervidés et les oiseaux
						T2.5		Les routes pour se rendre à Survilliers sont saturées et le parking saturé. Comment allons nous faire si les gens de l'Oise viennent à Survilliers?
17RVE	RH	6/4	IDF	Collectif des riveraibs du projet LGV Survilliers-Roissy	Associatif	T3.2	D	Document de 3 pages. Ce projet n'apportera que des nuisances supplémentaires aux habitants
						T3.4		la LNRP vient dénaturer le reste des terres communes traversées
						T2.4		Ce projet entrainera des travaux en gare de Survilliers sans prendre en compte les les futurs tarvaux du RER D que ,nous réclamons depuis des années. Les plans des travaux du RER D sont ils intégrés dans les aménagements en gare de Survilliers?
						T2.1		Projet à revoir entièrement , tracé actuel à supprime. Si le projet est modifié et acté, le tracé ne devra pas passer à travers Vémars et Villeron? Il devra respecter le besoin réèl des usagersn l'environnement, les nuisances sonores et les populations. Une analyse statistique des avis reçus sur publi légal est donnée.

N°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Vémars - Libellé de l'argumentaire thématique
18RVE	RH	6/4	IDF	Adeline Courtois	Particulier	T3	D	Document 2 pages recto/verso plus 2 annexes Impact environemental négatif sur les espaces boisés et agricoles
						T3.2		Nuisances sonores . Aucune étude de bruits hertziens et de bruits solidiens n'a été réalisé
						T2.1		L'interconnexion entre LGV Nord et LGV Roissy Picardie peut être réalisée au sud de Louvres car les voies se jouxtent à cet endroit
						T2.3		Cette liaison sera également exploitée la nuit de façon intensive par le fret ferroviere du projet CAREX. Le budget du projet devrait être mis au profit de l'entretien des voies existantes et la sécurité des usagers des RED D et B et permettre aux personnes travaillant à proximité de pouvoir se déplacer.
						T4.2		La SNCF déjà fortement déficitaire ne peut se permettre de dipalider l'argent du contribuable

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Villeron - Libellé de l'argumentaire thématique
1RVil	CA	24/2	IdF	MAUCLER - adjoint au maire	Politique	T5.1	D	Les élus n'ont pas été écoutés durant la concertation préalable
						T4.3		Projet développé au mépris de toute logique économique
						T3.2		Il n'est pas tenu compte de la dégradation de la qualité de vie des riverians
						T4.6		Préemption de terres agricoles et de bois
						T2		Pas d'amélioration de transport des franciliens proches
2RVil	CA	24/2	IdF	M. NAJIB	Particulier	T5.1	D	Projet non concerté avec les nouveaux habitants du secteur
3RVil	CA	24/2	IdF	PUERTAS Salvador	Particulier	T2	N	Ne se prononce pas sur le projet - Propos hors sujet
4RVil	CA	14/3	IdF	Alexandre Portel gérant SCEA de Villeron	Particulier	T4.4	D	Emet de profonds doutes sur la pertinence du projet qui entraine une perte de 4 ha de terres agricoles pour son exploitation (2,3% de la superficie totale).Enumère 5 points importants auxquels le M.O doit répondre pour que la viabilité de son exploitation perdure.
5RVil	CA	24/3	IdF	Mme Chantal Grandat co-gérante du GFA Vollerand-Villeron et du GF Bois d'Argenteuil	Particulier	T3.3	D	Le GFA sera fortement impacté par le projet de nouvelle ligne ferroviaire et perdra 4,5 ha de bonnes terres agricoles.Les emprises prévues fragilisent la rentabilité et la viabilité du GFA.
						T4.3		Le Bois d'Argenteuil sera coupé en deux ; la gestion équilibrée du bois est compromise.
						T4.6		
6RVil	CA	31/3	IdF	Documents remis par M. le maire de Villeron	Collectivité		D	Ces 3 documents sont l'extrait du registre des délibérations du conseil communautaire de la CARPF (11 mars 2021), la note de présentation à la délibération, l'avis de la CARPF sur le projet.
								Ces documenst sont analysés par ailleurs (registre dématérialisé n°659 du 24 mars)
7RVil	CA	29/3	IdF	M. Kudla, maire de Villeron	Politique	T3	D	Les motivations de ce projet sont obscures et ne répondent pas aux principe de développement durable
						T4.2		Argent gaspillé quin pourrait servir à la relance économique fortement compromise pour plusieurs années sur la plateforme aéroportuaire de Roissy.
						T4.3		Il va falloir un siècle pour amortir cet investissement ; sans compter les frais de maintenance.
						T4.6		Consommation de bonnes terres agricoles et celles qui seront rendues aux agriculteurs seront dégradées.
						T5.1		Le comportement des élus et autres responsables picards a été inadmissible vis à vis des élus franciliens durant la phase dite de concertaion préalable. Que du mépris;
						T5.2		Ce projet est une hérésie écologique qui ne tiend pas compte des avis des communautés tel celui de la CARPF.
8RVil	CA		IdF	Mme Marie-Christine Balcet co-gérante du GFA Vollerand-Villeron et du GF Bois d'Argenteuil	Particulier	T3.3	D	Le GFA sera fortement impacté par le projet de nouvelle ligne ferroviaire et perdra 4,5 ha de bonnes terres agricoles.Les emprises prévues fragilisent la rentabilité et la viabilité du GFA.
						T4.3		Le Bois d'Argenteuil sera coupé en deux ; la gestion équilibrée du bois est compromise.
						T4.6		

n°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Registre Villeron - Libellé de l'argumentaire thématique
9RVil	CA		IdF	M. Lionel Plasmans gérant SCEA Marcel Plasmans et fils	Particulier	T4.3	D	La rentabilité de la ligne n'est pas démontrée avec seulement 27 trains par jour.
						T4.4		L'impact sur l'activité et la rentabilité de la SCEA est très important. Fait part de 9 propositions pour le cas où elle serait réalisée.
						T4.6		Est opposé au passage de cette ligne ferroviaire ; le tracé "sud" conviendrait à tout le monde.
10RVil	CA	2/4	IdF	Mme Françoise Kudla	Particulier	T2	D	Le projet est inapproprié dans le contexte actuel.
						T2.4		Comment est prévu l'interconnexion des gens qui arriveront à la gare TGV CDG pour se rendre à leur travail sur la plateforme aéroportuaire ?
						T2.5		L'intermodalité a-t-elle été étudiée ?
						T3.4		L'environnement des villeronnais sera dénaturé par un projet qui leur est inutile.
						T4.6		Des terres agricoles seront sacrifiées pour quelques voyageurs au quotiddien.
11RVil	CA	6/4	IdF	Syndicat Intercommunal d'Exploitation des champs Captants d'Asnières sur Oise (SIECCAO)	Collectivité		N	M. Vincent Michel, responsable technique du SIECCAO, a adressé un courriel au maire de Villeron pour demander la prise en compte de plusieurs points. Ce courriel fait également l'objet d'une contribution déposée le 6 avril - n°1400. Cette demande de prise en compte ser analysée par la commission d'enquête dans le cadre des contributions reçues sur le registre dématérialisé.
12RVil	CA	19/2	IdF	Mme Delphine Baudry				Dépôt du bulletinde la pétition organisée par les élus villeronnais. Cet avis sera pris en compte dans le cadre de la pétion traitée par ailleurs.

Annexe 12

Dépouillement synthétique des contributions reçues par voie postale en sous-préfecture de Sarcelles.

N°	ID	Date	Géo	Intervenant	Qualité	Thème	Avis	Courrier Sarcelles - Libellé de l'argumentaire thématique
CSar1	RH	26/2	IDF	M. et Mme Dos Santos	Particulier	T2.2	D	Pétition de Vémars. Projet alternatif
						T3.4		impact paysager
						T3.2		nuisances sonores
						T4.6		mitage,enclmavement et contamnation des terres agricoles
						T3		
CSar2	RH	1/3	IDF	M. et Mme Amsaleg	Particulier	T2	D	Pétition de Vémars.
CSar3	RH	8/3	IDF	Mme Picard	Particulier	T3	D	Ce projet détruire notre environnement
CSar4	RH	11/3*	IDF	Xavier Delmotte	Particulier	T2	D	Pétition de Vémars.
CSar5	RH	23/3	IDF	Chambre d'Agriculture Région IdF			D	Avis traité chapitre 4.7.2.26
CSar6	RH	28/3	HDF	LUTECE			F	Avis traité chapitre 4.7.2.20
CSar7	RH	30/3	HDF	FNAUT HDF			F	Avis traité chapitre 4.7.2.19
CSar8	RH	1/4	HDF	X. Bertrand Conseil Régional Hauts de France	collectivité		F	Courrier de soutien avec annexes (S5 pages). Document traité chapitre 4.7.2.2
CSar9	RH	1/4	IDF	CD95	collectivité		D	Avis traité chapitre 4.7.2.3
CSar10	RH	25/3	IDF	MM. Fossier	Particulier	T4.6	D	Articialistation, remblai, défiguration et destructuration du foncier. Secteur deja fortement impacté par l'urbanisation intense de cette région d'Ile de France
						T3.3		conseéquences importantes sur la faune et la flore
CSar11	RH	16/3	HDF	Pays du Clermontois	collectivité		F	Avis traité au chapitre 4.7.2.9
CSar12	RH	1/4	HDF	Agglomération de la Région de Compiègne	collectivité		F	Avis traité au chapitre 4.7.2.8
CSar13	RH	9/4*	IDF	Région Ile de France	collectivité		D	Avis traité au chapitre 4.7.2.1
CSar14	RH	6/4	HDF	CD80	collectivité		F	Avis traité au chapitre 4.7.2.5
CSar15	RH	8/4	IDF	Marly la Ville	collectivité		D	Délibération traitée au chapitre 4.7.2.18

Département du Val d'Oise (95)
Enquête publique

Rapport d'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique de la liaison ferroviaire Roissy- Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly- la-Ville, Vémars et Villeron (95).

LIVRE 2 – CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Enquête publique n° E20000054/95

Réalisée du mardi 23 février 2021 au mardi 6 avril 2021 dans les communes d'Amiens (80), Chantilly, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville (60), Le Mesnil-Amelot (77), Tremblay-en-France (93), Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars et Villeron (95)
(suivant l'arrêté inter-préfectoral n° 2021-16178 du 2 février 2021)

Commission d'enquête : M. Ronan Hebert (Président, liste d'aptitude du Val-d'Oise), M. Claude Andry (liste d'aptitude du Val-d'Oise), M. Alain Giaroli (liste d'aptitude de l'Oise), M. Michel Gauthier (liste d'aptitude de Seine-Saint-Denis), M. Patrick Jayet (liste d'aptitude de la Somme).

Destinataires : M. le Préfet du Val-d'Oise ; Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.

Nombre de pages : 37

LIVRE 2 – CONCLUSIONS ET AVIS

1 RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE 393

2 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE 395

2.1 SUR LE PROJET 395
2.2 SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE 396
2.3 SUR LE DOSSIER SOUMIS A ENQUETE 397
2.4 SUR LES AVIS EMIS PAR LES SERVICES DE L'ETAT 397
2.5 SUR LES AVIS DES COMMUNES CONCERNEES PAR L'ENQUETE PUBLIQUE 398
2.5.1 AVIS DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE NOUVEAU BARREAU 398
2.5.2 AVIS DES COMMUNES CONCERNEES PAR LA LIAISON ROISSY-PICARDIE 398
2.6 SUR LE COUT FINANCIER ET LA RENTABILITE DU PROJET 398
2.7 SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC 399
2.8 SUR LE MEMORANDUM DU M.O EN REPONSE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE 400
2.9 SUR L'UTILITE PUBLIQUE DE LA LIGNE FERROVIAIRE ROISSY – PICARDIE 400
2.9.1 AMELIORATIONS DU PROJET ENVISAGEES PAR LE M.O 400
2.9.2 ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES 401
2.10 SUR LES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT 401
2.10.1 DURANT LA PHASE DE TRAVAUX 401
2.10.2 DURANT L'EXPLOITATION DE LA LIGNE 401
2.10.3 ATTEINTE A L'ENVIRONNEMENT 402
2.10.4 SUPPRESSION DE TERRES AGRICOLES 403
2.10.5 SUR LA COUPURE DES VILLAGES, LES FRANCHISSEMENTS 403

3 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME 403

3.1 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CHENNEVIERES-LÈS-LOUVRES 403
3.1.1 SITUATION ACTUELLE 403
3.1.2 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU 403
3.1.3 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE 404
3.1.4 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 404
3.1.5 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE 404
3.1.6 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES 405
3.1.7 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE 405
3.1.8 LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER 405
3.1.9 CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHENNEVIERES-LES-LOUVRES 405
3.2 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE VILLERON 405
3.2.1 SITUATION ACTUELLE 405
3.2.2 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU 406
3.2.3 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PADD 406
3.2.4 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT 406
3.2.5 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE 407
3.2.6 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES 407
3.2.7 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE 407
3.2.8 LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER 407
3.2.9 CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VILLERON 407
3.3 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE VEMARS 408
3.3.1 SITUATION ACTUELLE 408
3.3.2 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU 408
3.3.3 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PADD 408
3.3.4 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT 409
3.3.5 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE 409
3.3.6 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES 409
3.3.7 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE 409
3.3.8 LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER 410

3.3.9 CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VEMARS 410
3.4 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE MARLY-LA-VILLE 410
3.4.1 SITUATION ACTUELLE 410
3.4.2 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU 410
3.4.3 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PADD 411
3.4.4 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT 411
3.4.5 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE 412
3.4.6 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES 412
3.4.7 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE 412
3.4.8 LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER 412
3.4.9 CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MARLY-LA-VILLE 412
3.5 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CHANTILLY 413
3.5.1 SITUATION ACTUELLE 413
3.5.2 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU RAPPORT DE PRESENTATION ACTUELLE DU PLU 413
3.5.3 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PADD 413
3.5.4 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT 413
3.5.5 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES REGLES D'URBANISME PAR ZONE 413
3.5.6 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DES EMPLACEMENTS RESERVES 414
3.5.7 IMPACTS DU PROJET VIS A VIS DU PLAN DE ZONAGE 414
3.5.8 LISTE RECAPITULATIVE DES PIECES A MODIFIER 414
3.5.9 CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHANTILLY 414

4 BILAN AVANTAGES/INCONVENIENTS DU PROJET 414

4.1 INTERET GENERAL DU PROJET 414
4.2 L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE 416
4.3 L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL 416

5 CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE 417

1 RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique porte sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative au projet de la liaison ferroviaire Roissy - Picardie (LNRP) consistant en la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire de 6,5 km reliant la ligne classique Paris-Creil-Amiens à la Ligne Grande Vitesse Est (figure II.1). Cette DUP emporte la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des territoires concernés par ce nouveau barreau ferroviaire, à savoir communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

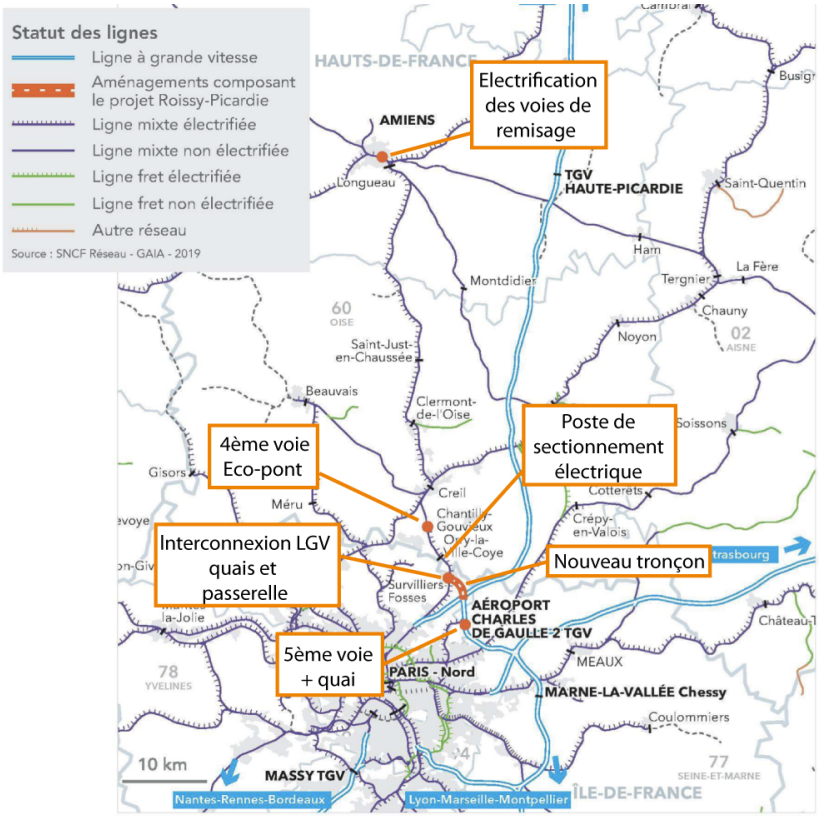


Figure II.1 : localisation du projet de ligne nouvelle et des aménagements connexes dans le cadre du projet ferroviaire Roissy-Picardie.

Ce projet consiste en la réalisation d'un accès ferroviaire direct entre le sud des Hauts-de-France, le nord-est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV (CDG 2 TGV). Pour cela il nécessite la réalisation d'un nouveau barreau ferroviaire de 6,5 km permettant un maillage du réseau entre des lignes existantes, et des aménagements capacitaires sur le réseau dits « aménagements connexes ». Le phasage des opérations est prévu en deux temps :

Phase 1 :

- Création d'une ligne nouvelle entre Vémars (95) et Marly-la-Ville (95),
- Aménagements en gare de Survilliers-Fosses (95) pour relier l'interconnexion LGV au nord-est de Paris à la ligne existante Paris-Creil,
- Aménagements connexes en gares de Roissy (CDG 2 TGV), d'Amiens et de La Chapelle-en-Serval.
- Réalisation d'un éco-pont en forêt de Chantilly,

Phase 2 :

- Création d'un doublet de voies à Saint-Witz jusqu'à la gare de Survilliers-Fosses (95),
- Aménagements connexes en gare de Chantilly-Gouvieux (60) : 4ème voie à quai,
- Electrification des voies de remisage en gare d'Amiens.

Cette enquête publique est précédée par un long processus d'étude et de concertations qui a duré un peu plus d'une dizaine d'années (Figure II.2). En effet, ce projet de maillage ferroviaire qui a été initié dans les années 1990, a tout d'abord fait l'objet d'un débat public entre le 15 avril et le 31 juillet 2010, à l'issue duquel un consensus sur la mise en place d'un double service TaGV (Train à Grande Vitesse) et TER (Train Express Régional) a vu le jour. SNCF réseau a décidé de poursuivre l'étude du projet en novembre 2010.

Suite à cela, la CNDP a désigné une garante pour mener une première phase de concertation qui a été menée en deux temps :

- L'étape 1 (2011-2013) avait pour objectif d'étudier : (i) les différents tracés possibles et leurs impacts ; (ii) les besoins d'aménagements sur le réseau existant et (iii) le schéma de dessertes. Suite à cette première phase, le choix du tracé préférentiel a fait l'objet d'une décision ministérielle le 30 avril 2013.
- L'étape 2 (2013-2015) de cette phase de concertation avait pour objets : (i) la définition du tracé de la ligne nouvelle et de ses mesures d'insertion ; (ii) l'étude des aménagements sur le réseau existant ; (iii) l'établissement de lavant projet sommaire et (iv) la poursuite des études économiques.

Au premier semestre 2017, un protocole d'intention relatif à la desserte TaGV et TER entre la région Hauts-de-France et SNCF Mobilités a été signé. Un protocole de financement de la première phase du projet a été acté le 3 mai 2017. Ce protocole démontre l'engagement des partenaires (Etat, région des Hauts-de-France, 11 collectivités des départements de la Somme et de l'Oise et SNCF Réseau).

Entre 2018 et 2019, les études environnementales, économiques et agricoles en vue de l'enquête publique ont été actualisées.

Une seconde étape de concertation s'est déroulée du 2 décembre 2019 au 18 février 2020 dont le bilan a été rendu le 18 mars 2020 et le rapport par la garante (Mme Sylvie Denis-Dintilhac) le 13 janvier 2021.

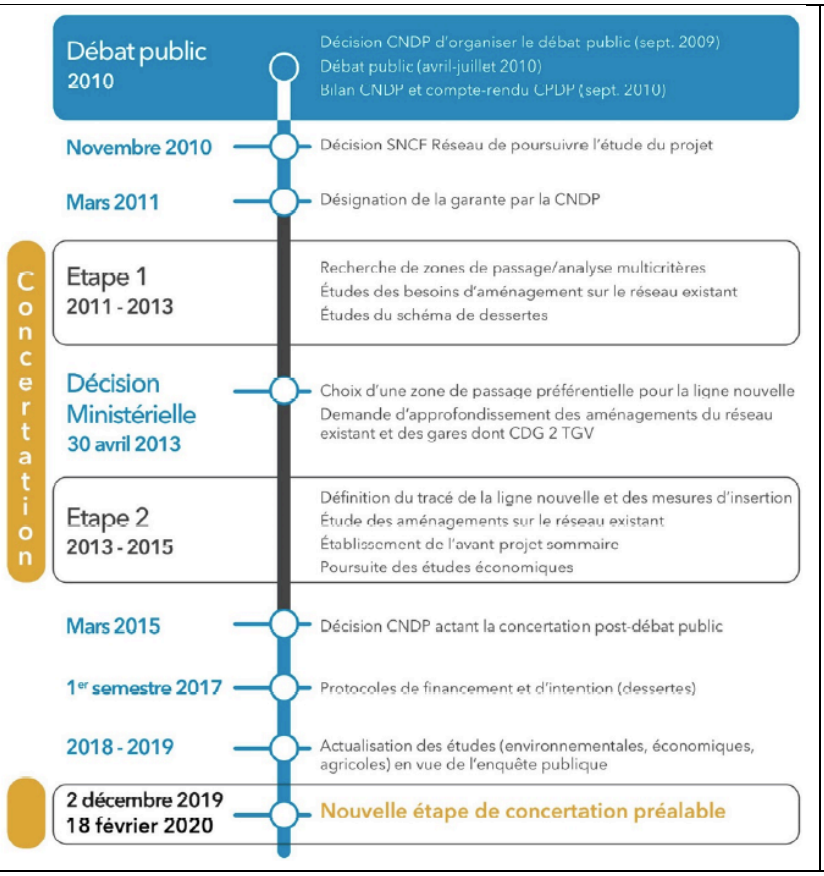


Figure II.2 : Processus d'étude et de concertations du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie entre 2010 et 2021.

L'ensemble de ces différentes étapes est synthétisé dans le livre 1 de ce rapport au § 3.2.3.

Le 13 janvier 2021, le ministre chargé des transports, M. Jean-Baptiste Djebarri, approuve le dossier support de l'enquête publique du projet de la LNRP et adresse au président de SNCF Réseau un courrier demandant de faire en sorte que l'enquête d'utilité publique se tienne au 1er trimestre 2021 (annexe 1).

2 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

2.1 Sur le projet

Le projet consiste donc en la réalisation d'un accès ferroviaire direct entre le sud des Hauts-de-France, et plus précisément entre Amiens et la gare de Roissy TGV permettant l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse (axe Atlantique – Sud-Est/Méditerranée – Est européen). La figure II. 3 présente les lignes à grande vitesse en 2017. On y voit 5 axes principaux :

- une ligne nord;
- une ligne ouest;
- une ligne sud-ouest ;
- une ligne est ;
- une ligne sud.

L'accès au réseau ferroviaire européen à grande vitesse depuis Amiens est un peu particulier puisque la connexion se fait en gare TGV Haute Picardie (dite « gare des betteraves ») située à mi-distance entre Amiens et Saint-Quentin. Cette gare, inaugurée en 2014, résulte d'un contexte conflictuel de desserte entre les villes d'Amiens et Lille. Elle est accessible depuis Amiens grâce à un service de navettes par autocar, en correspondance avec les trains, depuis la gare routière d'Amiens, ou par véhicule personnel.

La LNRP, avec son nouveau tronçon de 6,5 km de long, tire une nouvelle ligne grossièrement parallèle à la LGV Nord en connectant la ville d'Amiens plus directement ce qui permet d'appréhender les gains en termes de confort et de temps en matière de transport depuis cette ville.

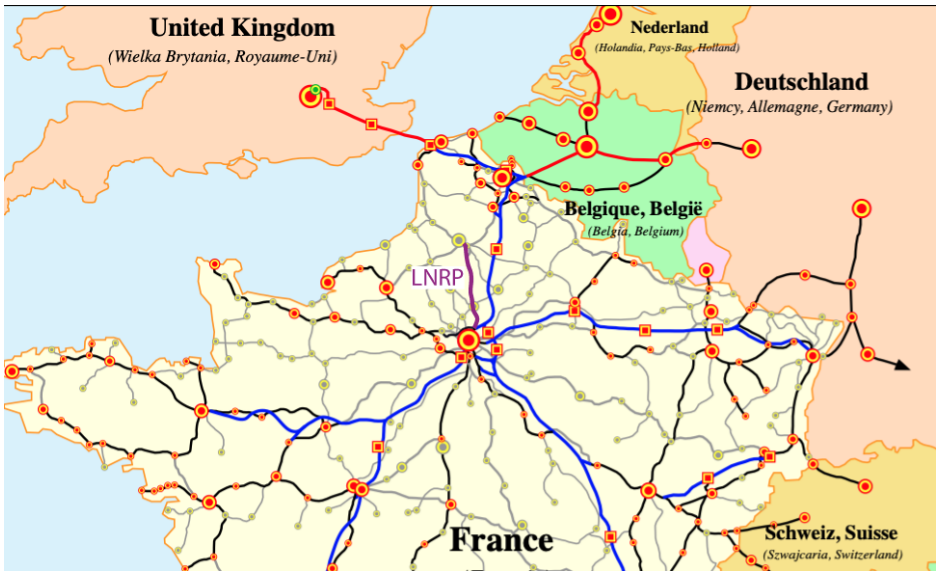


Figure II.3 : Tracé de la ligne Amiens-Roissy Charles de Gaulle au regard du réseau GrandeVitesse national (modifié d'après wikipedia « lignes à grande vitesse en France en 2017 »).

La création de LNRP devrait détourner les habitants du bassin proche d'Amiens de la gare Haute Picardie et on peut s'interroger sur le devenir de cette gare à moyen et long termes.

2.2 Sur le déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté inter-préfectoral n°2021-16178 et ce, malgré les contraintes liées à la pandémie de la Covid-19.

La fréquentation des permanences tenues a été contrastée d'une ville à l'autre. Dans l'ensemble, elle a été correcte mais sans doute pas aussi soutenue qu'attendue. Les permanences se sont tenues dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles. Toutes les préconisations en matière recommandations sanitaires étaient mises en œuvre (très grandes salles aérées, port du masque, mise à disposition de gel hydro-alcoolique). Dans la majorité des cas, le commissaire de permanence a pu rencontrer un ou plusieurs élus, si ce n'est le maire lui-même.

Le nombre important de contributions reçues sur le registre dématérialisé et la qualité des échanges tenus avec le public dans les permanences où il s'est déplacé ont permis à la commission

d'exercer sa mission en toute quiétude et de recevoir un nombre important de remarques/questions qui lui permettent de donner un avis motivé.

Le président de la commission d'enquête a organisé le recueil des registres papier avec les membres de la commission afin de gagner du temps. L'ensemble des registres et des courriers recueillis ont été répartis entre les membres de la commission pour analyse.

Il apparaît à la commission d'enquête que les mesures de publicité de l'enquête ont respecté la réglementation en vigueur. La réception des contributions par la logistique mise en place par Publilégal a bien fonctionné. Dommage que le système ne permette pas de sortir des analyses statistiques multicritères plus facilement.

2.3 Sur le dossier soumis à enquête

L'ensemble du dossier d'enquête publique comprenait 7 fascicules (1 437 pages au total au format A3 soit l'équivalent de 2 874 pages au format A4) :

- Pièce A : guide de lecture et glossaire. (21 pages)
- Pièces B-C-D-E : présentation générale du projet (235 pages)
- Pièces F (3 volumes) : étude d'impact (742 pages)
- Pièce G : bilan du débat public et de la concertation sous égide CNDP (114 pages)
- Pièce H : évaluation socio-économique du projet (70 pages)
- Pièces I : dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (255 pages)

La commission d'enquête a exprimé le souhait de documents complémentaires afin d'aider le public dans sa prise en main du dossier et du projet:

- Un tracé en plan des 6,5 km de la ligne nouvelle entre Epiais-lès-Louvres et La Chapelle-en-Serval ainsi qu'un profil en long (document disponible seulement dans les mairies). L'orthoplan au 1/5 000ème datait de 2012.
- Un guide de lecture.

Ces deux pièces ont facilité la lecture du dossier et permis de montrer plus facilement les choses cartographiquement lors des permanences. Il est dommage que la dimension de l'orthophotoplan (~180 cm x 90 cm) ne permettait pas sa lecture sur internet car ce document permettait d'avoir une idée très précise du tracé du projet de nouvelle ligne dans la plaine de Vémars. Il est également regrettable que le l'orthoplan utilisé datait de 2012 et ne représentait pas l'occupation actuelle des sols des territoires de Vémars et Villeron où de nouveaux quartiers ont vu le jour depuis cette date.

Les documents cartographiques des pièces téléchargées sur internet étaient trop compressés et de ce fait très fréquemment illisibles.

2.4 Sur les avis émis par les services de l'Etat

L'Autorité environnementale a émis des recommandations qui portent principalement sur :

- Conforter la justification du choix du tracé retenu,
- Reprendre l'analyse socio-économique qui paraît insuffisamment précise et comprend des incohérences quant aux calculs de temps de trajet. ll y a lieu de vérifier et de justifier les temps de parcours entre Amiens, Creil, Lyon et Marseille.

2.5 Sur les avis des communes concernées par l'enquête publique

2.5.1 Avis des communes concernées par le nouveau barreau

Les communes du Val d'Oise, ainsi que la communauté d'agglomération (CARPF), sont unanimement opposées au projet en évoquant les nuisances acoustiques, paysagères, écologiques et en insistant sur le fait que ce projet ne leur apporte rien. L'urgence et la priorité sont pour ces collectivités de moderniser le réseau des RER B et D. Elles émettent un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique et la mise en conformité de leur PLU.

L'avis de la commune de Chantilly ne porte que sur les aménagements prévus en sa gare de Chantilly-Gouvieux ainsi que sur les enjeux de déplacements domicile-travail des cantiliens.

2.5.2 Avis des communes concernées par la liaison Roissy-Picardie

La commission constate que ce projet est très clivant.

La très grande majorité du public de la région des Hauts-de-France se déclare favorable au projet au titre d'un désenclavement d'Amiens et d'une meilleure accessibilité au réseau ferré national et la zone aéroportuaire de Roissy, en particulier pour les populations de Creil, du sud de l'Oise et de Compiègne.

Les populations de la région d'Ile-de-France, et du Val d'Oise en particulier, sont opposées à projet qui ne leur apporte que des nuisances et dont elles ne tirent aucun bénéfice en terme de mobilité.

2.6 Sur le coût financier et la rentabilité du projet

Le coût financier du projet semble maîtrisé, mais sa rentabilité a été calculée avec des hypothèses qui n'ont pas convaincu le SGPI. Ce dernier émet une réserve et une alerte, en insistant sur le fait que « *la rentabilité du projet et la date de mise en service à privilégier sont très fortement tributaire de l'évolution de l'activité du secteur aérien, aujourd'hui entachée d'une grande incertitude* ».

Les modifications de comportement en terme de mobilité et les transformations des pratiques professionnelles (télétravail) futures doivent conduire le maître d'ouvrage à reprendre les études et les hypothèses de calcul ayant servies à évaluées le projet.

2.7 Sur les observations du public

La participation du public a été très importante, en particulier au travers du registre dématérialisé. Au total, la commission a reçu 1 404 contributions via le registre numérique, 105 dans l'ensemble des registres mis à disposition dans les 13 communes où des permanences étaient tenues, et 15 courriers envoyés en sous-préfecture de Sarcelles.

La commission d'enquête a traité l'ensemble des préoccupations exprimées par le public, les PPA et/ou les questionnements de la commission d'enquête au travers de 9 thèmes principaux (tableau II.1).

Chaque thème a été traité selon le plan suivant :

- Analyse et synthèse des observations, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête, traitant du thème,
- Synthèse des documents figurant dans le dossier mis à l'enquête traitant du thème, Eventuellement, questions complémentaires de la commission d'enquête.

Thèmes	Libellé thème principal	s/thème	Libellé des sous-thèmes
T1 (1%) (2%)	Le dossier d'enquête		
T2 (39%) (27%)	Le projet	T2.1	Le tracé , le périmètre
		T2.2	Les variantes
		T2.3	Les autres projets
		T2.4	L'insertion du projet Réseau SNCF/Idf mobilités
		T2.5	L'intermodalité Le stationnement aux abords des gares
T3 (23%) (30%)	L'impact environnemental	T3.1	Les nuisances en phase chantier
		T3.2	Les nuisances en phase exploitation
		T3.3	Les espaces naturels, la faune, la flore et les couloirs écologiques
		T3.4	L'intégration paysagère
		T3.5	L'artificialisation des sols
		T3.6	La ressource en eau
T4 (18%) (27%)	L'impact économique du projet	T4.1	Le financement du projet
		T4.2	Le cout du projet
		T4.3	La rentabilité du projet
		T4.4	L'impact socio-économique
		T4.5	La dépréciation immobilière
		T4.6	L'impact sur l'agriculture et la sylviculture
T5 (<1%) (3%)	La concertation préalable Les avis exprimés	T5.1	Le débat public et la concertation préalable
		T5.2	Les avis des PPA
T6 (0%) (0%)	La mise en compatibilité des PLU		
T7 (<1%) (0%)	Les mesures compensatoires		
T8 (10%) (9%)	Le service aux usagers		
T9 (9%) (2%)	L'accessibilité, le désenclavement		

Tableau II.1 : Thèmes et sous-thèmes des contributions reçues au cours de l'enquête publique. Les pourcentages en noir correspondent aux contributions Publilégal, les pourcentages en bleu aux contributions des registres papier.

Globalement, **les thèmes abordés et les observations reçus au cours de cette enquête sont identiques à ceux recueillis au cours des dix ans du processus d'étude et de concertations du projet de LNRP**. Les motivations qui s'opposent au projet étant restées les mêmes, on a l'impression d'un projet qui n'a pas évolué au cours du temps, qui n'a pas pris en compte les inconvénients exprimés par le public et les collectivités territoriales, et qui n'a pas proposé de mesures de réduction/suppression/compensation pour améliorer l'acceptabilité globale du projet.

2.8 Sur le mémorandum du M.O en réponse au procès-verbal de synthèse

Dix (10) jours après la clôture de l'enquête, à la suite d'une réunion en visio conférence qui s'est tenue le 16 avril 2021, le président de la commission a transmis et commenté au maître d'ouvrage le procès verbal de synthèse des observations (20 pages) recueillies au cours de l'enquête. Conformément à la règlementation, le M.O. a produit un mémoire en réponse dans les 15 jours suivant cette restitution.

Ce mémoire en réponse très dense (50 pages) ainsi que l'importance du projet soumis à enquête a motivé une demande de délai supplémentaire de 8 jours afin de pouvoir rendre un rapport abouti et consolidé. La demande exprimée par mail à la préfecture du Val d'Oise le 4 mai, a reçu un avis favorable pour une restitution. Après consultation avec la DDT95, la date du 17 Mai 2021 a été finalement retenue.

Les réponses du M.O. aux observations du public sont en général très développées mais reproduisent souvent à l'identique les informations déjà disponibles dans le dossier d'enquête. Ces rappels et renvois aux pièces du dossier démontrent que le public n'a sans doute pas bien pris connaissance du dossier ou n'a pas su trouver aisément les réponses à ses interrogations. On n'y apprend donc peu de choses mais on peut néanmoins retenir que le M.O. :

- A une approche du projet qui se limite aux infrastructures ferroviaires sensu stricto, à l'inverse du public et son approche globale incluant l'usage et le fonctionnement en phase exploitation de cette ligne (services, horaires, problématique de stationnement à proximité des gares, etc…). A ce titre le M.O. renvoie au ressort des collectivités ou d'autres services les questions relatives au fonctionnement de la ligne.
- Montre une position plutôt fermée et statique à certaines propositions d'aménagements du public. Il a semblé à la commission que certaines suggestions bien motivées méritaient d'être étudiées car permettant une meilleure acceptabilité du projet par les populations opposées au projet.

2.9 Sur l'utilité publique de la ligne ferroviaire Roissy – Picardie

2.9.1 Améliorations du projet envisagées par le M.O

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, a formulé très peu de contre propositions. Il renvoie quasi systématiquement au dossier d'enquête ou indique que des discussions, voire des négociations, interviendront en temps utile dans un cadre de concertation ultérieure.

Sur certains points (comme par exemple les passerelles, les parkings, l'intermodalité dans les gares) le maître d'ouvrage répond que ces dispositions ne lui appartiennent pas, qu'elles relèvent des collectivités territoriales régionales (e.g. Ile-de-France Mobilités) départementales ou plus locales, et qu'il ne peut se prononcer sur les questions des équipements relevant de l'intermodalité.

La commission aurait apprécié que le M.O. reconnaisse l'importance et la nécessité de travailler ces sujets en aval de l'enquête afin d'avoir un projet de mobilité attractif.

2.9.2 Aspects socio-économiques

Le maître d'ouvrage confirme que l'impact socio-économique sera positif bien qu'il n'a pas pu fournir d'études précises sur le nombre d'usagers potentiels de la ligne. La typologie des usagers de cette ligne n'a pas été non plus démontrée.

La commission estime que l'impact socio-économique sera positif si les hypothèses de trafic-voyageurs sont confirmées. La démonstration du report des usagers vers le transport ferroviaire n'a pas été faite et l'amplitude horaire envisagée a souvent été mise en avant comme un frein au report modal pour les actifs du bassin de la plateforme aéroportuaire qui travaillent en horaires décalés et continueront à ce titre d'utiliser leur véhicule personnel.

2.10 Sur les incidences du projet sur l'environnement

L'étude d'impact est de qualité. Sa lecture est agréable. Néanmoins, la commission d'enquête note les points suivants qui pénalisent le projet :

2.10.1 Durant la phase de travaux

Le maître d'ouvrage indique dans son mémoire qu'il est trop tôt, à ce stade, pour détailler les mesures qui seront prises pour limiter les nuisances sonores durant le chantier. Les autres nuisances induites durant cette période ne sont pas abordées bien que la question ait été posée dans le procès-verbal par la commission d'enquête.

Les demandes formulées par la commune de Marly-la-Ville au sujet des voies de communication qui seront neutralisées durant le chantier n'ont pas obtenu de réponse. Le flux de véhicules qui devra traverser la commune est-il compatible avec la structure du réseau viaire de la commune ?

2.10.2 Durant l'exploitation de la ligne

Les nuisances sonores liées à l'exploitation de la nouvelle ligne sont un point de crispation important. Le maître d'ouvrage rappelle que le projet respecte les recommandations et que le bruit des trains empruntant le barreau n'émergera pas des bruits actuels.

Les nuisances sonores dépendent de plusieurs paramètres, dont un est la distance par rapport à la source. A l'issue de la seconde phase de la première concertation préalable en 2014, le M.O. (RFF à l'époque) s'était engagé à un tracé éloigné des zones habitées (800 m du bourg de Vémars et 1 km de Villeron). Ces distances ont été reportées sur la figure II.4 à partir des zones urbanisées les plus proches du tracé. On constate d'une part que la LNRP passe à un peu moins de 800 m de l'extrémité de la nouvelle zone d'habitat de Vémars, et d'autre part à environ 500-600 m de la crèche de la commune. En ce qui concerne la commune de Villeron, le tracé passe très en-deçà de la distance des 1 000m, la distance entre l'extrémité du nouveau quartier de Villeron et la nouvelle ligne étant de l'ordre de 700 m. Les distances annoncées par le M.O. dans son mémoire en réponse au PV de synthèse des observations sont mêmes inférieures à celles estimées sur cette figure. Le M.O n'a donc pas tenu ses engagements en matière de distance d'éloignement du tracé par rapport aux zones habitées.

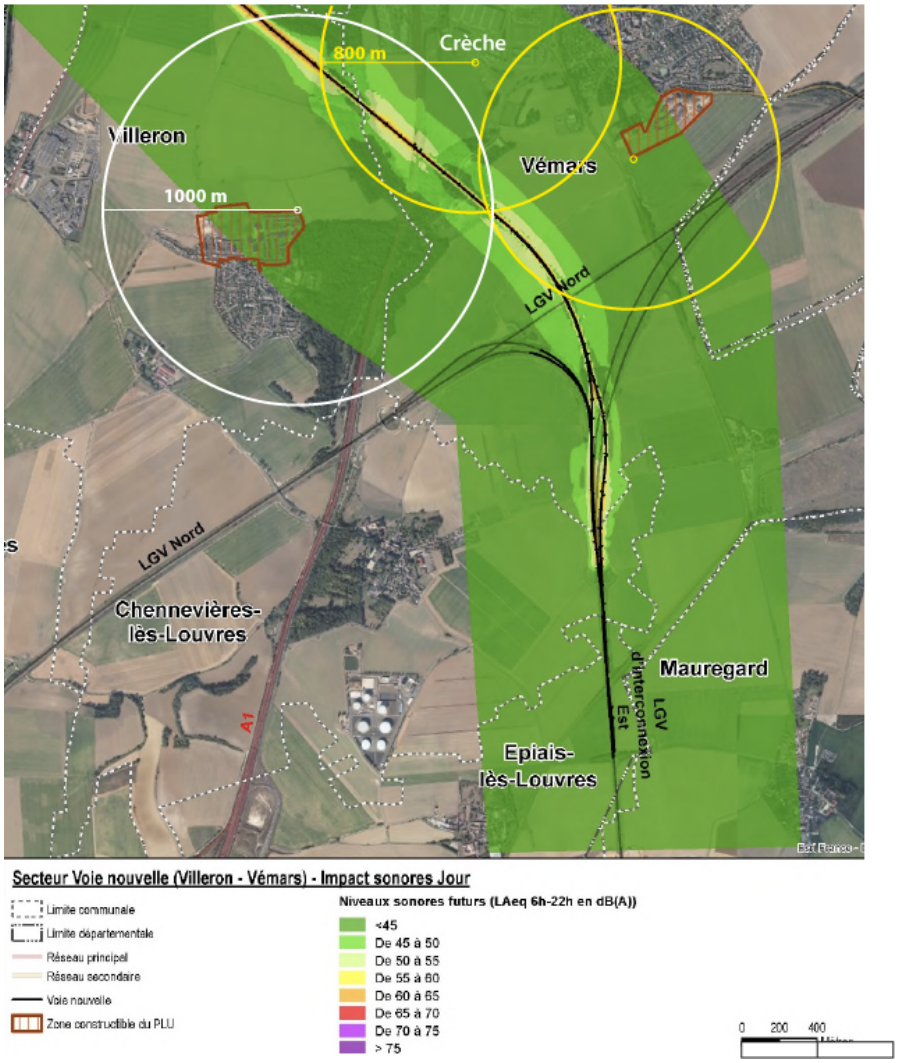


Figure II.4 : Estimation des distances entre le tracé et les zones urbanisées de Vémars et Villeron (modifée d'après le dossier d'enquête).

2.10.3 Atteinte à l'environnement

L'artificialisation du projet concerne près de 45 ha, ce qui est important mais reste modéré vu l'enjeu du projet. Il condamne 7,5 ha de bois classé (EBC du Bois d'Argenteuil) mais aucune garantie n'a été donnée par le maître d'ouvrage sur les compensations demandées et exigibles.

La commission d'enquête préconise de reconstituer sur place les espaces impactées.

2.10.4 Suppression de terres agricoles

L'artificialisation impacte environ 36 ha de terres agricoles reconnues pour leur qualité agronomique élevée, qui plus est dans un secteur géographique où les documents supra-communaux mettent leur protection en avant; La profession agricole est unanimement opposée au projet pour de nombreuses raisons, mais avant tout, c'est le modelé paysager qui est perçu comme la mesure la plus négative. En effet, celui-ci vient remettre en question les rendements agricoles pour de nombreuses années, et par conséquence l'équilibre dans les pratiques d'échanges agricoles. La profession agricole a fait de nombreuses propositions en matière d'aménagements souhaités et de pratiques. Le maître d'ouvrage renvoie à de futures discussions et négociations avec la profession agricole.

Il est néanmoins important de rappeler que le M.O. s'est engagé en 2014 à préserver une zone agricole la plus vaste possible au sein du triangle de Vémars avec maintien du réseau d'irrigation et repositionnement d'un chemin agricole, maintien des cheminements agricoles, acquisition des petites zones délaissées créées dans la plaine agricole de Villeron, création d'un chemin agricole au nord de la ligne nouvelle et rétablissement du chemin des peupliers sur la RD 317.

2.10.5 Sur la coupure des villages, les franchissements

L'impact du projet sur l'urbanisme des territoires desservis mérite d'être évaluer quantitativement et qualitativement.

3 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chennevières-lès-Louvres

3.1.1 Situation actuelle

Le PLU de la commune de Chennevières-lès-Louvres a été approuvé le 14 décembre 2017. Il fait suite au POS approuvé en septembre 2009 et révisé en décembre 2015. Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole d'environ 0,5 ha, sans effet de coupure. Cette consommation foncière concerne un seul exploitant et représente 0,8% de sa surface exploitée.

3.1.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU

Le projet de LNRP ne s'oppose pas aux orientations principales du PLU ; le rapport de présentation qui prend en compte les objectifs du SDRIF (version 2013) ne justifie pas d'être modifié. Il sera

ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique.

3.1.3 Impacts du projet vis à vis du Plan d'Aménagement et de Développement Durable

Le raccordement de la LNRP sur la LGV d'interconnexion aura sur la commune un effet de consommation foncière agricole limité, et pas d'effet de coupure.

Le PADD est une pièce non opposable exposant le projet d'urbanisme et les orientations générales d'aménagement à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD de Chennevières-lès-Louvres s'articule autour de sept axes déclinés sous forme thématiques. Seules les orientations principales en relation avec le projet LNRP sont évoquées ci-après :

- N°2 : Orientations relatives à l'équipement commercial et le développement économique qui ont pour but :
  - D'assurer la pérennité et l'unité des espaces agricoles,
  - D'affirmer clairement la vocation strictement agricole des espaces localisés entre la commune et Louvres,
  - De limiter la consommation d'espaces agricoles aux seuls besoins liés à la croissance démographique souhaitée.
- N°3 : Orientations relatives aux paysages qui ont pout objectif de :
  - Garder les dégagements visuels en direction du Nord.
- N°4 : Orientations relatives à la protection des espaces naturels et la préservation des continuités écologiques pour :
  - Préserver l'activité sylvicole en maintenant l'accès aux massifs boisés,
  - Protéger le cours d'eau de la Michelette par un zonage spécifique interdisant notamment l'artificialisation des rives.
- N°5 : Orientations relatives aux transports et aux déplacements afin de :
  - Conserver l'ensemble des chemins ruraux et chemins d'exploitation

Les orientations majeures du PADD ne s'opposent pas à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie.

3.1.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement et de programmation

La pièce du PLU dénommée orientations d'aménagement et de programmation (OAP) est un document opposable. Les deux OAP mentionnées sont éloignées du projet ferroviaire qui n'a pas d'emprise au niveau du projet d'aménagement de la LNRP.

Au vu des considérations précédentes, le projet est compatible avec les deux orientations d'aménagement programmées.

3.1.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Chennevières-lès-Louvres. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet, en particulier l'article A1 et l'article A2 l'autorisent explicitement : « (…) sont autorisés …. L'exploitation des installations nécessaires au service ferroviaire … ».

Le règlement de la zone A est compatible avec le projet.

Le projet est concerné par les risques d'inondations pluviales puisqu'il recoupe un axe de ruissellement. Cette disposition du règlement devra être actualisée pour autoriser le projet de LNRP.

3.1.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés

Il existe en zone A un emplacement réservé (ER n°4) de 3 ha au bénéfice de l'Etat et à destination du projet ferroviaire de LNRP. L'emplacement réservé actuel permet la réalisation et l'exploitation de la LNRP. De ce fait, la modification des pièces réglementaires concernant les emplacements réservés n'est pas nécessaire.

3.1.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage

Les dispositions générales (article 1) s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Chennevières-lès-Louvres. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet ; le règlement autorise les « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ».

3.1.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Chennevières-lès-Louvres se limite donc strictement à permettre la réalisation et la mise en service du barreau ferroviaire Roissy-Picardie situé entre Roissy et Survilliers. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation et le règlement.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes.

Seule une faible partie du règlement, tel qu'indiqué ci-avant, sera modifiée sans que soit remis en cause les fondements du PADD.

3.1.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Chennevières-lès-Louvres

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée et que le projet de LNRP implique des modifications mineures du PLU de la commune de Chennevières-lès-Louvres et sont compatibles avec le PADD et les OAP.

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Chennevières-lès-Louvres soient pris en charge par SNCF Réseau qui adressera un courrier en ce sens au maire de la commune.

3.2 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Villeron

3.2.1 Situation actuelle

Le PLU de la commune de Villeron, approuvé le 30 novembre 2011, a été mis à jour le 9 décembre 2011, et modifié à 5 reprises en 2013, 2014, 2015, 2017 et 2020.

Aucun emplacement réservé figurant sur le plan de zonage du PLU de Villeron n'est recoupé par le projet de liaison ferroviaire de LNRP.

3.2.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU

Le projet de LNRP est compatible avec les orientations principales du PLU ; le rapport de présentation qui prend en compte les objectifs du SDRIF (version 2008) ne justifie pas d'être modifié. Il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique ainsi que le nouvel emplacement réservé créé pour le projet LNRP.

3.2.3 Impacts du projet vis à vis du PADD

Le raccordement de la LNRP sur la LGV d'interconnexion aura sur la commune un effet de consommation foncière agricole de près de 22 ha, avec effet de coupure. Différents aménagements sont prévus sur cette section agricole :

- un ouvrage mixte, en tunnel, pour le passage de la grand faune avec le rétablissement d'un chemin forestier dans le vallon du Bois d'Argenteuil,
- un bassin d'écrêtement à créer,
- une section de séparation d'alimentation électrique,
- un ouvrage de franchissement (pont-route) pour le rétablissement des chemins agricoles,
- un ouvrage de franchissement (pont-route) pour le rétablissement de la RD317.

Le PADD est une pièce non opposable exposant le projet d'urbanisme et les orientations générales d'aménagement à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD de Villeron s'articule autour de six axes déclinés sous forme thématique. Seule l' orientation principale n°5 est en relation avec le projet de LNRP et est évoquée ci-après :

- N°5 : Orientation relative à la protection de l'environnement et du cadre de vie
  - préserver les espaces naturels,
  - protéger les cônes de vue et perspectives au nord du bourg de la commune,
  - limiter la consommation d'espaces agricoles aux seuls besoins liés à la croissance démographique souhaitée.

L'orientation majeure n°5 du PADD ne s'oppose pas à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie : le tracé de la LNRP, situé en limite nord du territoire communal et en zone de déblais, sera éloigné et peu visible depuis le bourg. Le plan de zonage n'identifie pas de cône de vue vers le nord.

Le Bois d'Argenteuil sera en partie défriché sur plus de 5 ha (ce qui représente 6,5% des espaces naturels N de la commune).

3.2.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement

Les OAP du PLU de la commune sont situées sur le secteur 2AU « Les vergers de Saint Germain » qui n'est pas traversé par le projet ferroviaire. Ce projet ne remet pas en cause les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Au vu de ce qui précède, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement programmées.

3.2.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Villeron. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet, en particulier l'article A1 et l'article A2 l'autorisent explicitement : « (…) sont autorisés …. L'exploitation des installations nécessaires au service ferroviaire … ».

Le règlement de la zone A est compatible avec le projet.

L'article N1 du règlement de la zone N n'interdit pas explicitement les constructions et aménagements nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire. Il doit donc être amendé pour autoriser explicitement l'exploitation du service public ferroviaire.

L'article N2, zone N, ne vise que ce qui est lié au bon fonctionnement de l'autoroute A1 ainsi qu'aux abris de jardin inférieurs à 20 m^2.

Le projet est concerné par les risques d'inondations pluviales puisqu'il recoupe un axe de ruissellement. Cette disposition du règlement devra être actualisée pour autoriser le projet de LNRP.

3.2.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés

La LNRP nécessite un nouvel emplacement réservé au sein des zones A et N dont le périmètre correspond aux emprises prévisionnelles du projet augmentées de 25 m de part et d'autre en vue de garder une certaine souplesse pour les mises au point ultérieures du projet.

3.2.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage

Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 21,98 ha (5,5% de la superficie de la zone A) et de 5,68 ha de zone naturelle boisée classée EBC.

Le plan de zonage modifié fera apparaître le nouvel emplacement réservé de 27,66 ha au bénéfice de SNCF Réseau.

3.2.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Villeron se limite donc strictement à permettre la réalisation et la mise en service du barreau ferroviaire Roissy-Picardie situé entre Roissy et Survilliers. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation, le plan de zonage, le règlement et la liste des emplacements réservés.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes.

Seule une faible partie du règlement, tel qu'indiqué ci-avant, sera modifiée sans que soit remis en cause les fondements du PADD, mais à la conditions de respecter les objectifs de l'orientation n°5 du PADD, en particulier les objectifs n° 1 et 4.

3.2.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Villeron

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée. La mise en conformité (modification) du PLU de la commune de Villeron devra respecter les objectifs n°1 et 4 de l'orientation n°5 du PADD, à savoir :

- compenser (localement) les espaces boisés défrichés conformément aux prescriptions fixées par les services de l'Etat dans le cadre des autorisations de défrichement,

- utiliser les compensations indiquées ci-dessus pour préserver les paysages au nord du bourg de Villeron, le bourg ayant considérablement évolué depuis le lancement des études ayant conduit au choix du tracé de la LNRP.

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Villeron soient pris en charge par SNCF Réseau qui adressera un courrier en ce sens au maire de la commune.

3.3 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Vémars

3.3.1 Situation actuelle

Le PLU de la commune de Vémars a été approuvé le 17 décembre 2007 puis révisé en 2012, 2017, et modifié en 2014. Il a fait l'objet d'une mise à jour en novembre 2017.

Le plan de zonage comprend un emplacement réservé (n°2), d'une superficie de 44,78 ha, au bénéfice de SNCF Réseau à destination du projet de liaison ferroviaire LNRP. Il est situé en zones A et N.

3.3.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU

Le projet de LNRP ne s'oppose pas aux orientations principales du PLU ; le rapport de présentation qui prend en compte les objectifs du SDRIF (version 2013) ne justifie pas d'être modifié. Il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique.

3.3.3 Impacts du projet vis à vis du PADD

Le raccordement de la LNRP sur la LGV d'interconnexion aura sur la commune un effet de consommation foncière agricole de près de 36,43 ha, avec effet de coupure. Différents aménagements sont prévus sur ce foncier agricole:

- Le raccordement à la LGV d'interconnexion et franchissement de la LGV d'interconnexion et de la LGV Nord,
- La traversée de la plaine agricole entre la LGV Nord et le vallon du ru de la Michelette,
- Le franchissement du vallon du ru de la Michelette,
- Le franchissement de l'autoroute A1 et du Bois d'Argenteuil,

Le PADD est une pièce non opposable exposant le projet d'urbanisme et les orientations générales d'aménagement à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD de Vémars s'articule autour de six axes déclinés sous forme thématique. Seules les principes et objectifs en relation avec le projet LNRP sont évoqués ci-après :

- N°1 : Contexte territorial
  - prendre en considération le projet de barreau ferroviaire Roissy-Picardie.
- N°2 : Paysage, patrimoine naturel et environnemental
  - rationnaliser la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers,
  - préserver les espaces agricoles,
  - préserver et mettre en valeur les espaces naturels et forestiers.

  - préserver les espaces potentiellement support de continuités écologiques.
- N°5 : Transports, déplacements, énergie
  - Intégrer la problématique de circulation des engins agricoles aux projets de développement de la commune (barreau de liaison ferroviaire, parc d'activité).
- N°6 : Risques, sensibilités, nuisances
  - préserver les éléments du paysage qui font tampon afin de garantir la stabilité des aléas naturels identifiés et prévenir le risque,
  - accompagner les infrastructures de transports majeurs d'actions visant à réduire les nuisances à l'approche des zones bâties actuelles et futures.

Le PADD de Vémars indique dans son principe n°1 « contexte territorial » qu'un des objectifs doit prendre en considération le projet de barreau ferroviaire Roissy-Picardie qui vise à connecter la Picardie au réseau à grande vitesse français. Cet objectif relativise les objectifs fixés par le principe n°2 dont les objectifs pourraient s'opposés au projet LNRP.

Les orientations majeures du PADD ne s'opposent pas explicitement à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie. Néanmoins, elles fixent des objectifs précis qui doivent être reprécisés en raison d'une certaine contradiction entre les principes n°1 et 2 du PADD de Vémars.
Le Bois d'Argenteuil sera en partie défriché sur plus de 8,35 ha (ce qui représente 6,3% des espaces naturels N de la commune).

Le principe n°5 (Transports) du PADD anticipe la création du barreau ferroviaire en intégrant la problématique des engins agricoles au projet de barreau ferroviaire.

Le principe n°6 « risques, sensibilités, nuisances » du PADD inscrit dans un de ses objectifs la nécessité de préserver les éléments de paysage qui font tampon afin de garantir la stabilité des aléas naturels identifiés et de prévenir le risque. Le PLU modifié devra prendre en compte les risques de ruissellement. Im prévoit également des actions de réduction des nuisances acoustiques liées aux infrastructures de transports majeurs.

3.3.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement

Les OAP du PLU de la commune sont situées sur des secteurs qui ne sont pas traversés par le projet ferroviaire. Ce projet ne remet pas en cause les OAP.

Au vu de ce qui précède, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement programmées de la commune de Vémars.

3.3.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone

Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 36,43 ha (6,8% de la superficie de la zone A) et de 8,35 ha de zone naturelle boisée classée EBC.

3.3.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés

L'emplacement réservé existant (ER n°2) permet la réalisation et l'exploitation du projet ferroviaire de la LNRP. Il ne nécessite pas de modification du PLU.

3.3.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage

Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 36,43 ha (6,8% de la superficie de la zone A) et de 8,35 ha de zone naturelle boisée classée EBC.

3.3.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Vémars se limite donc strictement à permettre la réalisation et la mise en service du barreau ferroviaire Roissy-Picardie situé entre Roissy et Survilliers. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation, le plan de zonage et le règlement.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes.

Seule une faible partie du règlement, tel qu'indiqué ci-avant, sera modifiée sans que soit remis en cause les fondements du PADD, mais à la conditions de respecter les objectifs des principes n°2 – 5 et 6 du PADD qui sont à réécrire.

3.3.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Vémars

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée. La mise en conformité du PLU de la commune de Vémars devra respecter les orientations des principes n°2 – 5 et 6 du PADD, notamment :

- limiter l'artificialisation des espaces agricoles et pérenniser l'activité agricole,
- maintenir les principaux ensembles boisés du territoire,
- préserver les continuité écologiques,
- intégrer la problématique de circulation des engins agricoles au projet du barreau ferroviaire,
- préserver les éléments de paysage qui font tampon afin de garantir la stabilité des aléas naturels.

ainsi que :

- compenser (localement) les espaces boisés défrichés conformément aux prescriptions fixées par les services de l'Etat dans le cadre des autorisations de défrichement,
- utiliser les compensations indiquées ci-dessus pour préserver les paysages à l'ouest et au sud du bourg de Vémars.

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Vémars soient pris en charge par SNCF Réseau qui adressera un courrier en ce sens au maire de la commune.

3.4 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Marly-la-Ville

3.4.1 Situation actuelle

Le PLU de la commune de Marly-la-Ville a été approuvé le 27 février 2013, modifié en 2015 et 2016 puis mis en compatibilité en avril 2017. La dernière modification date de décembre 2019.

Le projet de LNRP aura un effet de consommation foncière agricole d'environ 11,39 ha, avec effet de coupure. Cette consommation foncière concerne un seul exploitant.

3.4.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU

Le projet de LNRP ne s'oppose pas aux orientations principales du PLU ; le rapport de présentation qui prend en compte les objectifs du SDRIF (version 1994) ne justifie pas d'être modifié. Il sera

ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique ainsi que le nouvel emplacement réservé et la modification de la superficie de l'emplacement réservé n°18 dont est bénéficiaire le département du Val d'Oise.

3.4.3 Impacts du projet vis à vis du PADD

Le raccordement de la LNRP sur la LGV d'interconnexion aura sur la commune un effet de consommation foncière agricole de 11,39 ha, avec effet de coupure. Sur cette section agricole différents aménagements sont prévus :

- Le franchissement de la RD317 à l'extrémité nord de la LNRP,
- Le raccordement de la ligne nouvelle sur la ligne Paris-Creil,
- Le prolongement des voies nouvelles le long de la ligne existante en limite des communes de Marly-la-Ville et Saint-Witz.

Le PADD est une pièce non opposable exposant le projet d'urbanisme et les orientations générales d'aménagement à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD de Marly-la-Ville s'articule autour de trois axes déclinés sous forme thématique. Seules les axes et objectifs en relation avec le projet LNRP sont évoqués ci-après :

- Axe n°1 : Préserver l'identité « rurale moderne » de Marly, la qualité paysagère et environnementale
  - gérer les transitions paysagères entre village et sa périphérie,
  - protéger les éléments paysagers caractéristiques ;
- Axe n°2 : Agir pour une meilleure répartition des flux sur le territoire et une amélioration de l'offre alternative de déplacement (transports collectifs, vélos, piétons)
  - prendre en compte le projet de liaison départementale RD9/RD10,
  - compléter l'armature viaire dans le village,
  - requalifier l'axe de desserte principal de la ZI de Moimont,
  - réaliser de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables dans le village ;
- Axe n°3 : Assurer la redynamisation du village dans le respect des équilibres environnementaux, économiques et sociaux
  - poursuivre le confortement des quartiers d'habitat individuel,
  - engager le projet d'aménagement du secteur du Haras à l'horizon du PLU ;

Le PADD de Marly-la-Ville indique dans son principe n°1 « contexte territorial » qu'un des objectifs doit prendre en considération le projet de barreau ferroviaire Roissy-Picardie qui vise à connecter la Picardie au réseau à grande vitesse français. Cet objectif relativise les objectifs fixés par le principe n°2 dont les objectifs pourraient s'opposer au projet de LNRP.

Les axes majeurs du PADD ne s'opposent pas explicitement à la réalisation du projet ferroviaire Roissy-Picardie. Néanmoins, Ils fixent des objectifs précis qui doivent être pris en compte afin que soient respectées les orientations du PADD de Marly-la-Ville tel que le maintien de la qualité paysagère marlysienne.

3.4.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement

Les OAP n°1 à 4 du PLU de la commune sont situées sur des secteurs qui ne sont pas traversés par le projet ferroviaire. Ce projet ne remet pas en cause les OAP.

Les OAP n°5 et 6, terrains dits « du Haras nord et du Haras sud », ne sont pas coupés par le projet LNRP mais leur accès est, pour partie, concerné par le Chemin des Peupliers qui sera intersecté durant la phase de chantier du projet.

Au vu de ce qui précède, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement programmées mais pose question quant à l'accès des logements construits (et à venir) sur les OAP n°5 et 6.

3.4.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone

Le projet LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 11,39 ha (2,5% de la superficie de la zone A).

3.4.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés

L'emplacement réservé demandé au bénéfice de SNCF Réseau a une superficie de 11,39 ha en zones Ab et Ar. Cette superficie paraît très importante au regard de l'emprise prévisionnelle finale (8,5 ha) : l'emprise du chantier est très pénalisante pour la circulation et les exploitations agricoles comme celle de la SCEA Bauché (sections cadastrales ZD 18 et 20) qui estime inacceptable la coupure prévue de la parcelle ZD 20.

L'emplacement réservé n°18, au bénéfice du département du Val d'Oise pour une superficie de 1,7 ha, est destiné à la future réalisation d'une liaison entre la RD9 et la RD10. Cet emplacement réservé est recoupé par le projet LNRP ; sa superficie est à réduire de 0,3 ha.

3.4.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage

Le projet LNRP aura un effet de consommation foncière agricole de 11,39 ha (6,8% de la superficie de la zone A).

Le projet nécessite la création d'un nouvel emplacement réservé (n°29) de 11,39 ha et la diminution de la superficie de l'emplacement réservé n°18.

3.4.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Marly-la-Ville se limite donc strictement à permettre la réalisation et la mise en service du barreau ferroviaire Roissy-Picardie situé entre Roissy et Survilliers. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation, le plan de zonage, le règlement et la liste des emplacements réservés.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes ; mais deux voies de communication importantes seront « interceptées » durant la phase chantier ; la RD317 et la Chemin des peupliers (OAP du Haras).

Seule une faible partie du règlement, tel qu'indiqué ci-avant, sera modifiée sans que soit remis en cause les fondements du PADD, mais à la conditions de respecter les objectifs des principes n°2 – 5 et 6 du PADD qui sont à réécrire.

3.4.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Marly-la-Ville

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée. La mise en conformité du PLU de la commune de Marly-la-Ville devra prendre

en compte les objectifs définis dans les axes n°2 et 3 du PADD de la commune. Durant la période des travaux, une solution doit être trouvée, en concertation avec les autorités compétentes, pour que la circulation automobile dans la commune et l'accès aux logements des OAP du Haras ne perturbe pas d'une manière trop pénalisante la vie des marlysiens et des usagers de la RD317.

D'autre part, la modification de l'emplacement réservé actuel (n°18) demandé par SNCF Réseau doit être justifié par un courrier des services compétents du département qui gèrent le projet de la future liaison RD9 / RD10.

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Marly-la-Ville soient pris en charge par SNCF Réseau qui adressera un courrier en ce sens au maire de la commune.

3.5 Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chantilly

3.5.1 Situation actuelle

Le PLU de la commune de Chantilly a été approuvé le 1er avril 2005, modifié en 2007 et 2010 puis révisé en septembre 2013 (approbation en mars 2017).

Le projet LNRP n'aura aucun effet de consommation foncière agricole.

3.5.2 Impacts du projet vis à vis du rapport de présentation actuelle du PLU

Le projet de LNRP ne s'oppose pas aux orientations principales du PLU ; le rapport de présentation prend en compte le projet de liaison ferroviaire et ne justifie pas d'être modifié. Il sera ajouté au rapport de présentation la mention de la mise en compatibilité liée à la déclaration d'utilité publique ainsi que le nouvel emplacement réservé.

3.5.3 Impacts du projet vis à vis du PADD

Le projet ne remet en cause aucune des 4 orientations du PADD de Chantilly. Il conforte les orientations n°2 et 3 : « Chantilly ville active et ville mobile ».

3.5.4 Impacts du projet vis à vis des orientations d'aménagement

Le PLU de Chantilly comporte deux orientations d'aménagement et de programmation: l'OAP « Manse » et l'OAP « Gare ». Seule cette dernière est concernée par le projet puisque l'emplacement réservé prévu pour le projet ferroviaire est situé dans le périmètre de l'OAP.

L'aménagement prévu (4è voie à quai au sein de la gare de Chantilly-Gouvieux) n'empiète pas sur le secteur des espaces de stationnement à créer tel qu'il figure dans l'OAP. Il ne recoupe pas non plus l'alignement d'arbres de hautes tiges à créer ou à maintenir tel qu'il figure sur la carte de l'OAP.

Le projet ne remet pas en cause les orientations d'aménagements et d'orientation de la commune.

3.5.5 Impacts du projet vis à vis des règles d'urbanisme par zone

Le projet LNRP n'aura aucun effet de consommation foncière agricole et ne nécessite pas de mise en compatibilité du règlement écrit du PLU.

3.5.6 Impacts du projet vis à vis des emplacements réservés

L'emplacement réservé n°1.5, d'une superficie de 0,9 ha (en zone UAg et UB) sera ajouté au tableau des emplacements réservés.

3.5.7 Impacts du projet vis à vis du plan de zonage

Le nouvel emplacement réservé sera indiqué sur le plan de zonage

3.5.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Chantilly se limite donc strictement à permettre la réalisation du projet ferroviaire LNRP. Les modifications à apporter au PLU de la commune portent sur le rapport de présentation, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés.

La mise en compatibilité autorisera la réalisation de la ligne ferroviaire sans impacter des habitations existantes.

3.5.9 Conclusion de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Chantilly

La commission d'enquête considère que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée et la mise en compatibilité du PLU de la commune de Chantilly ne présente pas d'incompatibilité avec le PADD et les OAP.

Le conseil municipal de la commune a rendu d'une part un avis favorable au projet de nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie, et d'autre part également un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU (Cf. Courrier de Madame Isabelle WOJTOWIEZ, maire de Chantilly, en date du 17 mars 2021 annexé au registre d'enquête).

4 Bilan avantages/inconvénients du projet

4.1 Intérêt général du projet

Arguments favorables	Arguments défavorables
- Soutien de l'ensemble des collectivités territoriales des Hauts de France. - Projet d'aménagement du territoire - Désenclavement d'Amiens et sa région proche - Décongestion de la gare du Nord - Accessibilité facilitée au réseau européen ferroviaire à Grande Vitesse et à la zone aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, ses services et son	- Projet très ancien, initié il y a 30 ans et dont l'adéquation aux besoins d'aujourd'hui n'a pas été actualisée. - Opposition unanime des collectivités territoriales de la Région Ile de France - Fort déséquilibre IDF/HDF pour les bénéfices attendus du projet qui conduit à un avis défavorable des élus franciliens et de la région IdF - Projet de confort pour les HDF. Accès au réseau

bassin économique. -Gain de temps dans les déplacements nationaux/internationaux et dans une moindre mesure « régionaux » depuis et vers la Picardie. - Mixité TGV + TER sur un même réseau. - Offre de mobilité supplémentaire. - Possibilité d'un report modal bénéfique à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (EGES) - Cohérence du développement du transport ferroviaire dans le cadre de la suppression des vols intérieurs de courte durée. - Projet indépendant des autres projets jugés prioritaires par les usagers franciliens des RER B et D. - Longue phase d'étude et de concertation sur 10 ans - Aménagements en gare de Survilliers-Fosses notamment par les correspondances TER-RER D - Projet déjà intégré dans les DU de certaines communes concernées.	européen via la gare Haute Picardie. - Gain de temps faible sur les courtes distances - Part de report modal non démontrée ni quantifiée - Gain d'accessibilité nul voir très faible pour le Val-d'Oise (pas de gare ou d'arrêt sur le nouveau tronçon ; une seule gare dans le 95, Survilliers) - Problématique du stationnement non abordée - Absence d'approche projet holistique (services, horaires de desserte, intermodalité, etc… reportés à des études ultérieurs ou du ressort d'autres services ou collectivités) - Intermodalité théorique, pas assez développée, rien sur la mobilité douce. - Problème d'acceptabilité non résolu après un processus d'étude et de concertation de 10 ans. Mêmes oppositions depuis la fin de la première phase de concertation → projet « statique » qui n'a pas évolué - Non respect des distances minimales par rapport aux zones urbaines de Vémars et Villeron - Calendrier de travaux dense sur les réseaux ferrés du nord francilien. - Projet incompatible avec l'objectif de préservation du patrimoine paysager des PADD des communes concernées. - Pas de gare ou d'arrêt sur le nouveau tronçon

4.2 L'impact socio-économique

Arguments favorables	Arguments défavorables
- Option la plus économique et qui semble avoir été rationalisée. - Pas d'impact sur les budgets des travaux du réseau IDF - Financements confirmés pour la passerelle à Survilliers et l'éco-pont. - Accessibilité facilité au bassin d'emploi de Roissy pour les habitants des HdF - Favorable au développement économique et touristique de la région HdF - Restitution des accès agricoles et des systèmes d'irrigation	- Rentabilité non démontrée dans un contexte où l'on vise à fermer les lignes non rentables. - Impact sur les équilibres de la pratique des échanges agricoles - Modelé agronomique incompatible avec certaines pratiques agricoles - Analyse socio-économique jugée imprécise par le SGPI (établie sur des hypothèses à reprendre - effet post Covid).

4.3 L'impact environnemental

Arguments favorables	Arguments défavorables
- Variante la moins impactante - Artificialisation modérée au regard du projet et possiblement réductible. - Absence d'impact majeur. Pas de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique traversées. - Report modal favorable à la réduction des EGES. - Nuisances sonores limitées selon la modélisation - Aucune association de défense de l'environnement ne s'est exprimée contre le projet - Restitution des rus (La Michelette) - Restitution des fossés pour les écoulements	- Consommation de surfaces agricoles protégées par des documents supracommunaux (Loi Notre, SDRIF, LTECV, etc…) - Consommation de 36 ha de terres agricoles à fort rendement agronomique. - Nuisances sonores supplémentaires. Estimation des nuisances sonores à renforcer car non convaincantes. Le projet CAREX n'est pas pris en compte. - Absence de propositions/contre propositions pour réduire les nuisances sonores pour aller au delà de la réglementation et faciliter l'acceptabilité du projet. - Impact visuel très fort pour la partie en remblai. Pas de contre propositions pour réduire cet impact.

eaux pluviales - Restitution ou nouveaux aménagements pour les passages de la faune	- Absence de réponse favorable à la proposition d'un éco-pont plus large et aménagé. - Intégration paysagère non satisfaisante (refus de l'aménagement paysager). Absence de contre-proposition concrète - Problématique de la gestion des déchets (déblais) - Compensation au déboisement non précisée.

5 CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Après désignation de la commission d'enquête par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise pour conduire l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly- la-Ville, Vémars et Villeron (95),

Après avoir constaté que le dossier soumis à enquête était conforme à la réglementation,

Après rencontre avec l'autorité organisatrice (DDT95),

Après rencontre avec le représentant de la Maitrise d'Ouvrage du projet (SNCF Réseau) pour une présentation du projet et l'organisation de l'enquête pour sa partie dématérialisée,

Après décision ministérielle d'approuver le dossier support de l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique du projet de la Ligne Nouvelle Roissy-Picardie,

Après prescription d'ouverture de l'enquête publique précisée ci-avant par l'arrêté inter-préfectoral n° 2021-16178,

Après avoir pris connaissance du projet, de ses motivations et de ses principaux enjeux,

Après une visite de sites pour appréhender l'environnement le long du nouveau tronçon ferroviaire,

Après analyse de l'ensemble des documents du dossier soumis à enquête publique,

Après avoir vérifié que les obligations en matière de publicité légale avaient été remplies,

Après avoir reçu une demande de prorogation d'enquête à laquelle la commission a donné un

avis défavorable motivé,

Après analyse des avis des personnes publiques associées,

Après traitement et analyses des 1404 contributions reçues par voie dématérialisée, 104 contributions déposées dans les registres des 13 communes où une ou plusieurs permanences étaient organisées, et 15 courriers reçus en sous-préfecture de Sarcelles,

Après avoir reçu 140 visiteurs au cours de la totalité des 26 permanences,

Après avoir transmis et commenté au représentant du maitre d'ouvrage, dans le délai imparti des 8 jours suivant la clôture de l'enquête publique, un procès verbal de synthèse des observations reçues au cours de l'enquête, des PPA et de la commission d'enquête,

Après avoir reçu et analysé le mémoire en réponse adressé par le maître d'ouvrage retourné dans le délai règlementaire imparti,

Après avoir sollicité et obtenu de la part de l'autorité organisatrice de l'enquête un délai supplémentaire de 8 jours pour la restitution du rapport d'enquête publique,

Il ressort de cette enquête :

Que les obligations légales ont été respectées pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle Roissy-Picardie,

Que l'information et la publicité, sous leurs diverses formes, étaient conformes à la réglementation,

Que l'ensemble du dossier était volumineux et dense. Qu'il a semblé très complet mais difficile d'accès pour le public qui n'a pas su y trouver les réponses aux questions qu'il se posait. L'objet et les enjeux du projet associé à la déclaration d'utilité publique étaient clairement présentés. On retiendra que l'ensemble des documents est particulièrement clair et très documenté mais que certains documents graphiques (illustrations, plans de zonage) auraient pu être actualisés ou rendus plus lisibles. Un guide de lecture remarquablement concis avait été ajouté au dossier soumis à l'enquête afin de faciliter la localisation des informations.

Que les critiques mineures émises sur la qualité des documents ne remettent pas en en cause les objectifs et enjeux du projet soumis à déclaration d'utilité publique,

Que le projet de LNRP est un projet d'aménagement du territoire,

Que ce projet est très clivant : Il est très attendu par les populations et collectivités territoriales des Hauts-de-France qui y voient un gain de temps et confort en matière de mobilité professionnelle et personnelle aux échelles internationale, nationale et régionale; Il est massivement refusé par les populations valdoisiennes concernées par le nouveau barreau qui n'en subissent que les nuisances sans en tirer aucun avantage alors qu'ils souffrent de conditions de transport dégradées depuis

des années. Ils sont soutenus par les collectivités territoriales qui considèrent la rénovation et modernisation des transports en commun franciliens prioritaires. Le quotidien et les difficultés de chaque région motivent leurs avis divergents.

La nouvelle ligne favorise l'intermodalité et le report modal ce qui est favorable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (EGES). Elle contribue au désengorgement de la gare du Nord à Paris. Néanmoins, la part de report modal n'est pas appréhendée. Ce changement de mobilité reste uniquement théorique et n'est supporté par aucune étude concrète permettant de le quantifier. Les infrastructures support, tels que parkings auto ou 2 roues, ne sont pas en faveur de ce report nécessitent

Que ce projet favorise le développement et les échanges économiques entre la région des HdF et de l'IdF,

Il en résulte à ces titres que le projet de nouvelle ligne Roissy-Picardie présente un caractère d'intérêt général et d'utilité publique,

Par ailleurs, il ressort également

Que le tracé retenu représente la solution la plus rationnelle économiquement,

Que le M.O. considère que la réalisation de ce nouveau tronçon est indépendante des budgets de rénovation/modernisation des lignes RER B et D et que les travaux associés ne devraient pas avoir d'impact sur le calendrier des autres projets d'aménagement de ce type sur le réseau ferré francilien,

Que l'impact environnemental du projet est le plus faible des trois options étudiées, l'artificialisation étant modérée au regard du projet,

Que le projet n'a pas d'impact majeur en raison de l'absence de zones naturels d'intérêt écologique, faunistique et floristique,

Que les nuisances sonores seront limitées selon les résultats des modélisations effectuées,

Que des mesures de compensation sont prévues, telles que la réalisation d'un éco-pont, la restitution du ru de la Michelette, des fossés d'écoulements d'eaux pluviales; Il n'en demeure pas moins que certaines compensations restent à préciser comme celle relative à la suppression d'EBC,

Il en résulte à ces titres que le projet a un impact environnemental réduit à modéré, les nuisances sonores et visuelles étant les plus préoccupantes pour les populations locales du nouveau tronçon. Les réponses du M.O. sur ces sujets particuliers se sont limitées au respect règlementaire sans chercher à aller plus loin pour une meilleure acceptabilité du projet. La commission considère que le M.O. doit faire des propositions plus vertueuses et plus concrètes pour réduire les impacts visuels et sonores qui sont inévitables. La lutte contre les nuisances sonores est un point essentiel pour le bien être des populations locales, et la montée en puissance du transport ferroviaire passager et fret souhaité par l'Etat ne peut que conduire à une augmentation de ces nuisances.

Par ailleurs, il ressort également

Que l'impact économique du projet touche exclusivement le secteur agricole. En effet, le projet consomme essentiellement des terres agricoles ce qui de fait impacte l'activité de ce secteur. Le modelé agricole qui modifie la qualité agronomique des parcelles exploitées, les possibilités de culture, la valeur des parcelles dans le cadre des échanges de cultures, n'est pas accepté par la profession. Le M.O. s'est engagé à reconstituer les chemins agricoles, remettre en état les systèmes d'irrigation, mettre en œuvre les protections nécessaires contre toutes les formes de nuisibles et concerter les agriculteurs pour cela. Les éventuels délaissés seront également traités. Le M.O. n'a pas démontré que ce modelé agricole ne remettait pas en cause la qualité agronomique des terres cultivées et de fait les conséquences qui en découlent.

Il en résulte que le sujet du modelé agricole est un point majeur du projet non résolu à ce jour. Le M.O. n'a pas fait de contre propositions à l'hypothèse de sa suppression et son remplacement par d'autres solutions. S'il ne devait pas être maintenu, se poseraient alors d'autres problèmes tels que l'intégration paysagère et la gestion des terres d'excavation.

Par ailleurs, il ressort également

Que le projet de LNRP ne pose pas de problème particulier pour la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme des communes concernées par une emprise foncière sur leur territoire,

EN CONCLUSION

A l'issue de l'enquête publique décidée par arrêté interpréfectoral du 2 février 2021,

Au vu de ce qui précède, et des éléments figurant dans le document n° 1 de ce rapport,
La commission d'enquête donne, à l'unanimité, un **AVIS FAVORABLE** à la Déclaration d'Utilité Publique de la liaison ferroviaire Roissy- Picardie, emportant mise en compatibilité des PLU des communes de Chantilly (60), Chennevières-lès-Louvres, Marly- la-Ville, Vémars et Villeron (95)

CET AVIS EST ASSORTI DE LA RESERVE SUIVANTE (4 voix/5):

Réétudier, en concertation avec les populations riveraines du nouveau tronçon, l'acceptabilité du projet ; i.e. les aménagements possibles pour réduire au delà des seuils règlementaires les nuisances sonores et visuelles, et le sujet du modelé paysager et de ses conséquences (gestion des terres de déblai).

AINSI QUE DES RECOMMANDATIONS SUIVANTES (4 voix/5):

- Que les compensations au déboisement aient lieu sur place pour reconstituer les espaces impactés et contribuer aux aménagements paysagers réduisant les nuisances visuelles

- que le M.O. co-construise, avec la commune de Marly-la-Ville et les autorités compétentes en la matière, un plan de circulation automobile dans la commune durant la phase de travaux de la LNRP (l'interception demandée de la RD317 et du Chemin des peupliers ne doit pas perturber d'une manière trop pénalisante la vie des marlysiens et les usagers de la RD317).

- une bonne coordination entre SNCF Réseau et IDF Mobilités notamment sur la gestion des calendriers/plans d'exécution des travaux (gel ou substitution temporaire de services pendant les travaux).

- d'avoir une approche holistique du projet en intégrant la dimension des services aux usagers (intermodalité, fréquence des trains, cohérence des horaires, arrêts supplémentaires, problématique du stationnement, possibilités de rabattement par la mobilité douce, etc….).

Fait à Magny-en-Vexin le 13 mai 2021
Ronan HEBERT – Président de la commission d'enquête

Les membres de la commission d'enquête

Claude ANDRY	Michel GAUTHIER	Alain GIAROLI	Patrick JAYET

Le présent rapport d'enquête publique, les conclusions et avis de la commission d'enquête sont transmis par M. Claude Andry à la DDT 95 le 17 mai 2021, ainsi que les registres papier d'enquête publique, les pétitions, clef usb et les courriers reçus en sous préfecture de Sarcelles. Une copie numérique de ce rapport sera également transmise par voie électronique à Mme Pennec, chargée d'études procédures, Pôle foncier, Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement Durable, Direction Départemental du Territoire, Préfecture du Val-d'Oise.
1 copie papier de ce rapport est également remise au greffe du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.