

# PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

## COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE

CREIL – LE 3 DECEMBRE 2019

---

Retrouvez sur le site internet du projet [www.roissy-picardie.fr](http://www.roissy-picardie.fr) :

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion auquel il est fait référence dans le présent compte-rendu.
  - + L'ensemble des documents d'information sur le projet
- 

## INFORMATIONS PRATIQUES

- + Nombre de participants : 110
  - + Dispositif d'information : 2 panneaux d'exposition, mise à disposition des documents de la concertation : dossier de concertation, cahier de plans, dépliant.
  - + Dispositifs d'expression : Questions en salle, questions écrites, carte T
  - + Format et déroulé de la rencontre : la rencontre s'est déroulée de 19h30 à 21h30 à la salle de la Manufacture de la Faïencerie de Creil. La rencontre était animée par Emilie WALKER (Agence Eker). Après l'introduction de l'animatrice (1) SNCF Réseau et Madame DENIS-DINTILHAC, garante de la concertation, ont présenté les objectifs, le déroulé de la concertation et le rôle des garants (2). Après un premier temps d'échange avec la salle (3), SNCF Réseau a présenté le projet (4) puis les participants ont pu contribuer et poser leurs questions (5).
  - + En tribune étaient présents :
    - o **SNCF Réseau**
      - François TAINURIER, Directeur de la Stratégie du Réseau
      - André BAYLE, Chef de la Mission Roissy-Picardie
      - Stéphanie SOTISON, Expert Concertation
    - o **Garante de la concertation**
      - Sylvie DENIS-DINTILHAC
- 

## I. INTRODUCTION DE LA RÉUNION

Emilie WALKER, Agence Eker, se présente et présente les personnes présentes en tribune : l'équipe SNCF Réseau et Mme DENIS-DINTILHAC, garante de la concertation.

Elle interroge également la salle sur les différentes personnes participant à la réunion. Une majorité habite Creil ou l'agglomération, quelques participants à Chantilly. Une minorité des participants sont des usagers réguliers du train.

Emilie WALKER présente le déroulé de la réunion, rappelle les modalités de participation et notamment l'usage proposé des fiches questions. Elle annonce également la présence d'un photographe dans la salle afin de documenter la concertation et invite les personnes ne souhaitant pas être prises en photos à se manifester.

## II. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

**Stéphanie SOTISON, expert concertation chez SNCF Réseau, présente le cadre de la nouvelle concertation** (Cf. pages 7 à 11 du support de présentation).

Elle rappelle que des phases antérieures de participation du public ont eu lieu entre 2010 et 2014 (Débat public et 2 étapes de concertation). Elle précise qu'en raison du délai existant entre le débat public de 2010 et l'étape d'enquête publique prévue en 2020, la CNDP a décidé de la tenue d'une nouvelle étape de concertation (décision du 3 juillet 2019), a nommé deux garants pour cette nouvelle phase et a validé les modalités de participation du public le 6 novembre 2019. Il s'agit d'une nouvelle étape de concertation dite préalable au titre du code de l'environnement (art.121-15) qui se tient du 2 décembre 2019 au 31 janvier 2020.

Stéphanie SOTISON précise les objectifs de cette phase de concertation. C'est une occasion pour le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, de reprendre le dialogue avec les acteurs, habitants et usagers du territoire, qui doit permettre :

- d'informer sur le projet
- de recueillir les avis et contributions du public
- d'enrichir le projet pour mieux l'intégrer dans son environnement

Elle ajoute que pendant cette nouvelle étape, le public peut apporter des contributions de toute nature sur le projet et la concertation et que cette étape doit permettre d'aborder plus particulièrement les sujets :

- d'insertion de la ligne nouvelle sur le territoire
- d'enjeux environnementaux et les mesures associées
- des offres de services ferroviaires (TaGV<sup>1</sup> + TER)
- de mobilités pour le Val d'Oise et l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire de Roissy.

Stéphanie SOTISON détaille ensuite les différentes modalités de concertation prévues par le dispositif :

- 2 réunions publiques, pour présenter le projet et échanger avec le public et les acteurs des territoires;
- 11 débats mobiles, qui doivent permettre d'aller à la rencontre du public et notamment des usagers. Ils se tiennent dans les gares, sur les lieux de vie et les marchés. Elle précise à ce titre que les 2 premiers débats mobiles ont eu lieu les 2 et 3 décembre respectivement dans les gares de Creil et de Survilliers-Fosses et qu'ils ont permis de rencontrer environ 150 personnes dont beaucoup ne connaissaient pas le projet et de recueillir environ 80 contributions;

---

<sup>1</sup> TaGV : train à grande vitesse.

- 3 ateliers thématiques, pour approfondir certains aspects : insertion du projet de ligne nouvelle, attractivité du territoire et enjeux de mobilité pour le Val d'Oise.

**Sylvie DENIS-DINTILHAC, garante de la concertation explique le rôle des garants dans la démarche de concertation** après avoir excusé Floran AUGAGNEUR qui n'a pas pu être présent à cette première réunion publique (cf. pages 13 et 14 du support de présentation).

Sylvie DENIS-DINTILHAC explique que les garants ont travaillé sur les modalités de concertation avec la maîtrise d'ouvrage et que les modalités présentées par SNCF Réseau ont été validées par la Commission Nationale du Débat Public, indépendante par rapport au projet, en séance du 6 novembre 2019. Elle précise que ces modalités pourront évoluer en cours de concertation si un besoin particulier était identifié.

Sylvie DENIS-DINTILHAC insiste sur l'indépendance de la CNDP et des garants vis-à-vis du projet, du maître d'ouvrage et des différentes parties prenantes. Elle explique que le rôle des deux garants, tout au long de la démarche est d'assurer le respect du droit à l'information, notamment en étant vigilant sur le caractère compréhensible par tous des informations partagées, et du droit à la participation en insistant sur le principe d'argumentation des propos de chacun.

### III. PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

**Suite à ce premier temps de présentation, Emilie WALKER sollicite la salle pour d'éventuelles questions sur cette thématique.**

*Un participant souhaite des précisions sur le rôle de la concertation et demande si elle peut remettre en cause le projet.*

**Sylvie DENIS-DINTILHAC**, explique qu'il n'y a pas de sujet exclu à partir du moment où les contributions sont argumentées

**André BAYLE**, SNCF Réseau, ajoute que les conditions de poursuite du projet relèveront d'une décision ministérielle à prendre à l'issue de cette nouvelle étape de concertation ; plusieurs étapes seront en tout état de cause encore à mener (nécessitant des autorisations ou validations) avant d'arriver en phase de réalisation.

*Un autre participant demande pourquoi le sujet de la concertation est encore posé, il explique qu'il s'attendait à aborder plutôt les sujets de contenu du projet et des travaux.*

**Emilie WALKER** explique que la majeure partie de la réunion est en effet consacrée au projet et propose d'aborder le contenu du projet.

### IV. PRÉSENTATION DU PROJET

**François TAINURIER, SNCF Réseau, présente les grandes lignes et les objectifs du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie** (Cf. pages 18 à 20 du support de présentation)

Il explique que le projet propose un accès direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV. Il s'appuie sur un double service TGV-TER répondant à la fois aux besoins de mobilité longue distance et aux enjeux de transports du quotidien et

notamment par l'accès renforcé au pôle de Roissy pour les habitants de Picardie et du nord-est du Val d'Oise.

François TAINURIER met en avant le rôle de maillage du réseau ferroviaire que représente le projet. Il explique que pour mettre en œuvre ces services, le projet prévoit :

- la réalisation d'une section de ligne nouvelle reliant l'interconnexion LGV à la ligne existante Paris Gare du Nord - Creil-Amiens/Saint-Quentin
- des aménagements sur le réseau existant, principalement en gares de Roissy TGV, Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Amiens.

Il explique que le projet Roissy-Picardie est cohérent avec les priorités en faveur de la modernisation et de la valorisation du réseau ferré existant (avec un effort sans précédent, plus de 3 milliards d'euros par an étant dédiés au maintien des performances sur le réseau existant). Il revient également sur le caractère prioritaire du projet affirmé par le Gouvernement sur la base du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (février 2018) en particulier en raison de sa dimension de transport du quotidien. François TAINURIER fait état par ailleurs de l'objectif de tenir l'enquête d'utilité publique en 2020 (date mentionnée dans l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités).

François TAINURIER rappelle enfin la dimension partenariale du projet qui mobilise une grande partie des acteurs des territoires concernés et notamment ceux du Sud des Hauts-de-France. Cette mobilisation des acteurs se traduit très concrètement par la signature d'un protocole de financement qui couvre presque l'intégralité du projet.

**André BAYLE, SNCF Réseau, revient sur l'historique du projet et son calendrier actuel** (Cf. pages 23 à 25 du support de présentation)

Il explique que lors du débat public de 2010, 2 scénarios étaient présentés par rapport au service ferroviaire, un service tout TGV et un service mixte, ainsi que plusieurs scénarios de passage pour la ligne nouvelle. Le scénario mixte a été plébiscité. L'étape 1 d'études et de concertation a ensuite conduit à définir la zone de passage dite centre-nord comme la plus favorable et à travailler les aménagements nécessaires sur le réseau existant, option confirmée par une décision ministérielle en avril 2013. L'étape 2 (2013-2014) a conduit - avec différentes étapes de mise au point et concertations - à définir une proposition de tracé pour la section de ligne nouvelle.

Ces deux étapes ont ensuite laissé place à un dialogue avec les partenaires qui ont conclu à la signature en 2017 de 2 protocoles concernant à la fois les dessertes et le financement du projet.

André BAYLE explique qu'il est aujourd'hui important de reprendre le dialogue territorial et de présenter les différentes composantes du projet. Le projet est à présent dans une nouvelle étape de concertation et en fonction des décisions ministérielles à intervenir ensuite, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pourra se tenir avant d'avancer vers les autres étapes du projet (études détaillées, autorisations environnementales, action foncière, etc.).

**André BAYLE, SNCF Réseau, présente ensuite les caractéristiques du projet** (Cf. pages 27 à 30 du support de présentation). Il revient d'abord sur les principaux objectifs du projet Roissy-Picardie :

- relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise ;
- améliorer les déplacements quotidiens et la desserte en transports en commun du pôle de Roissy, pôle d'activités majeur ;

- développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV (accès ferroviaire renforcé au 1<sup>er</sup> aéroport national et 2<sup>ème</sup> au niveau européen) ;
- proposer aux habitants de la région Hauts-de-France un nouvel accès au Nord-Est de l'Île-de-France alors que l'on sait que l'axe vers la Gare du Nord est régulièrement saturé.

Il présente ensuite les zones de passages de la section de ligne nouvelle, puis le tracé proposé comme solution de moindre impact, en revenant sur la typologie des zones traversées (voir carte page 28 du support de présentation). Il rappelle que la section de ligne nouvelle, en partant du Sud, est d'abord en remblai puis en déblai dans un second temps jusqu'au raccordement avec la ligne existante Paris-Creil.

Cette section de ligne nouvelle représente 70 ha d'emprises, (éloignement des habitations, insertion paysagère, intégration des enjeux environnementaux, maintien des corridors écologiques, etc.). Elle sera circulaire à 160 km/h comme pour une ligne classique. Ce n'est donc pas une ligne à grande vitesse.

Il ajoute que ces sujets d'insertions sont visibles sur le site internet du projet via une maquette 3D de la section de ligne nouvelle et que ce sujet sera abordé en détail à Vémars lors de l'atelier thématique prévu le 14 janvier.

Sur le réseau existant, André BAYLE, rappelle que des aménagements complémentaires sont nécessaires, principalement en gares :

- création d'une 5<sup>ème</sup> voie à quai et des liaisons verticales le desservant en gare de Roissy TGV
- création d'une 4<sup>ème</sup> voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux prévue en phase ultérieure
- réalisation de nouveaux quais et d'une passerelle en gare de Survilliers-Fosses pour en assurer la desserte. Il est aussi envisagé en phase ultérieure de prolonger des voies nouvelles entre Marly-la-Ville et la gare de Survilliers-Fosses.
- électrification de voies de garage en gare d'Amiens

Des modifications classiques d'équipements ferroviaires sur les lignes existantes sont également prévues.

Il revient enfin sur le coût du projet, qui est de 356 millions d'euros (valeur 2017) en détaillant les différentes composantes du coût en phase 1 et en précisant qu'une phase 2 est également prévue pour offrir une possibilité de gagner en robustesse sur le réseau. Le protocole de financement de 2017 porte sur la quasi-totalité de la phase 1.

**André BAYLE, SNCF Réseau, termine sa présentation en présentant les apports du projet pour les territoires** (Cf. pages 32 à 35 du support de présentation). Il revient d'abord sur les nouvelles dessertes telles que prévues dans le protocole signé avec les partenaires en 2017 qui prévoit :

- une desserte mixte pour Amiens et Creil :
  - o 2 allers retours TaGV intersecteurs (vers Strasbourg, Lyon et Marseille) et 3 allers retours TER pour correspondances à Roissy TGV
- une desserte TER Creil/Roissy et Compiègne/Roissy, avec un objectif de fréquence à la ½ heure en heure de pointe sur Creil et à l'heure sur Compiègne

Il ajoute que la mise en œuvre est prévue sur une large plage horaire (6h à 23h), avec un service renforcé en heures de pointe.

Un tableau détaillant les temps de parcours sur les courtes distances est commenté, étant précisé que le tableau ne reprend pas l'ensemble des possibilités actuelles de temps de parcours en transports en commun (notamment en bus).

| Temps de trajet vers Roissy-CDG 2 TGV | Situation actuelle  |               | Avec le projet |        |
|---------------------------------------|---------------------|---------------|----------------|--------|
|                                       | ferroviaire*        | par la route* | en TaGV        | en TER |
| Amiens - Roissy                       | 1h40 (TER et RER B) | 1h25          | 57 min         | 1h02   |
| Creil - Roissy                        | 1h10 (TER et RER B) | 35 min        | 17 min         | 22 min |
| Compiègne - Roissy (69 km)            | 1h20 (TER et RER B) | 45 min        | -              | 45 min |
| Pont-Sainte-Maxence - Roissy          | 1h20 (TER et RER B) | 35 min        | -              | 35 min |
| Chantilly-Gouvieux - Roissy           | 1h05 (TER et RER B) | 30 min        | -              | 16 min |
| Survilliers-Fosses - Roissy           | 1h (RER D et B)     | 15 min        | -              | 7 min  |

Il ajoute que le projet présente également des apports pour les longues distances en TaGV, avec notamment des gains de l'ordre de 40 minutes pour les liaisons vers l'Est ou le Sud-Est.

| 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           |

André BAYLE termine en faisant un point sur les études de trafic. Il précise que celles-ci sont en cours et devront être consolidées dans le cadre de l'évaluation socio-économique pour la phase d'enquête publique. Il met en avant quelques chiffres :

- 3,4 à 3,9 millions de voyageurs/an, soit 12 à 13 000 voyageurs/jour
- 2/3 d'usagers actuels (nouvel itinéraire) et 1/3 de nouveaux usagers (report modal depuis la route)

Il ajoute que 2/3 de ces déplacements concernent les transports du quotidien (Picardie et Val d'Oise vers le pôle de Roissy) et 1/3 pour les déplacements longue distance (TGV ou avion)

## V. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Emilie WALKER sollicite la salle pour poser des questions ou contribuer dans ce dernier temps de la réunion publique.

*NB : les contributions et questions sont ici regroupées par thèmes, les interventions de la salle figurent en italique.*

## *Intervention de Jean-Claude VILLEMAIN, Maire de Creil, Président de l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO)*

### **M. le Maire rappelle plusieurs éléments du dossier :**

- A l'époque du démarrage de ce dossier, 8 000 personnes partaient du bassin creillois vers Roissy, avec les problèmes de sécurité et de pollution correspondants. Ce projet a donc des enjeux écologiques mais également de développement économique, Amiens était avec Clermont-Ferrand la seule capitale régionale non reliée au TGV, ce qui n'était pas admissible. Les partenaires se sont donc pleinement engagés en faveur de ce projet.
- Creil a aujourd'hui un rôle de porte d'entrée et de sortie pour les Hauts-de-France depuis et vers l'Île-de-France. Il explique que régulièrement des entrepreneurs viennent se renseigner sur ce qui se passe dans le bassin creillois et que dans ce cadre, des tranches d'extension du parc ALATA sont prévues.

Par ailleurs, il met en avant les évolutions qui selon lui ne vont pas dans le bon sens dans les éléments présentés en réunion :

- 26 allers retours TER aujourd'hui contre 33 allers retours prévus dans le projet initial
- 3 directions TGV étaient prévues, aujourd'hui celle vers Bordeaux n'apparaît plus. Il souhaiterait que cette offre soit à nouveau étudiée.

M. le Maire se dit d'autre part satisfait de l'amélioration de la desserte de Survilliers-Fosses, il salue cet effort, rappelle son engagement pour cette desserte dès le débat public et espère que les valdoisiens en bénéficieront.

Il conclut en rappelant que les investissements de modernisation en gare de Creil ont été faits et se réjouit que le projet soit en bonne voie, souhaitant un démarrage rapide des travaux.

### **Sur les horaires de circulation**

*Un habitant de Creil interroge le maître d'ouvrage sur le service et plus spécifiquement les horaires de circulation des trains desservant Roissy. En tant que salarié travaillant sur la plateforme aéroportuaire, il explique commencer régulièrement avant 6h et terminer après 23h et regrette que le projet présenté ne puisse donc pas lui apporter une nouvelle solution de mobilité.*

*Une habitante de Creil partage cette contribution et explique qu'en cas d'amplitude horaire inadaptée, le projet ne bénéficiera pas au plus précaires qui ont des horaires décalés.*

*Un élu de Creil appuie ce propos en mettant en avant les nombreux trajets en voiture qui s'effectuent en horaires décalés créant un important risque d'accident.*

**André BAYLE, SNCF Réseau**, répond qu'il est difficile d'avoir un service 24h/24 et qu'il faut pouvoir capter un nombre intéressant d'utilisateurs pour que le service soit rendu possible. Les accords passés portent sur l'engagement d'une plage horaire étendue, il sera possible d'adapter les services une fois le projet mis en service. Il rappelle enfin que ces sujets relèvent de l'Autorité Organisatrice des transports qui finance le service TER.

**Luc FOUTRY, Président de la Commission Transport au Conseil Régional de Hauts-de-France** répond que l'enjeu des horaires est un enjeu en termes de service et que si la Région finance

à environ 34% le projet, c'est parce qu'elle le juge utile. Compte tenu de la part importante des emplois de la plateforme pourvue par des personnes du Sud de l'Oise et des spécificités des emplois sur la plateforme aéroportuaire, il est ouvert à ce que des possibilités de plages horaires encore élargies soient étudiées.

Sur ce point, **Sylvie-Denis DINTILHAC** relève la complémentarité des réponses et invite les participants, s'ils le souhaitent, à poser des questions par écrit pour avoir une réponse écrite dans le cadre de la concertation.

### *Sur la question du calendrier*

*Un élu de Creil regrette que le projet n'ait pas assez avancé depuis le débat public et affirme ne pas comprendre pourquoi un temps si long est nécessaire pour construire 6,5 km de ligne ferroviaire.*

**André BAYLE** rappelle brièvement les différentes étapes du projet et indique que la mise en service est aujourd'hui prévue à horizon 2025 (cf. déclaration du Président de la République lors de sa récente visite à Amiens).

### *Sur les questions de desserte et de service ferroviaire*

*Un représentant du Regroupement des organismes de sauvegarde de l'Oise salue l'amélioration de la desserte pour le Val d'Oise. Il interroge SNCF Réseau sur l'abandon barreau ferroviaire de Gonesse en demandant si cela est confirmé. Il rappelle être attaché à l'amélioration de la commodité de déplacement pour les personnes du sud de l'Oise et du Val d'Oise avec une liaison TER de qualité.*

**François TAINURIER** confirme que le barreau de Gonesse est aujourd'hui abandonné comme confirmé cet été par le Préfet de Région Ile-de-France, avec notamment des engagements d'amélioration de 3 liaisons par bus vers Roissy ; il rappelle qu'un atelier dédié est d'ailleurs prévu dans le cadre de la concertation fin janvier.

**André BAYLE** confirme que l'aménagement de la gare de Survilliers permet aux habitants du nord-est du Val d'Oise de bénéficier également de l'accès direct vers Roissy.

*Un représentant de l'Association « Non au TGV en Picardie » explique son accord avec le projet de nouvelle ligne mais affirme son opposition aux solutions TGV proposées. Selon lui cette solution ne présente que des inconvénients et n'apporte pas de gains de temps vue la vitesse de circulation sur la ligne nouvelle. Il affirme qu'il s'agit d'un projet des élus locaux contre les travailleurs qui ne prévoit pas suffisamment de desserte des gares intermédiaires. Il ajoute que les abonnements concernant les voyageurs quotidiens ne concerneront pas les TGV, dont les tarifs sont trop élevés. Il distribuera une pétition pour s'opposer à la solution proposée. Enfin, il interpelle SNCF Réseau et la garante de la concertation sur le fait que la solution 100% TER n'ait pas été étudiée lors du débat public et ne le soit toujours pas dans la présente phase de concertation, ce qui représente selon lui une limite démocratique.*

**André BAYLE** rappelle qu'à l'époque du débat public, 7 allers retours TGV sur Amiens étaient prévus. L'équilibre entre les fonctionnalités TGV et TER est aujourd'hui différent comme présenté précédemment dans la réunion. Il ne faut cependant pas selon lui opposer mobilité longue distance et mobilité courte distance, car chacun de ces services propose des bénéfices pour les usagers. Concernant la longue distance, il s'agit de proposer un gain de temps substantiel et d'éviter



une correspondance en gare de Roissy pour certaines destinations, notamment pour l'Est ou le Sud-Est (pour certaines destinations de l'Ouest, la correspondance à Paris peut rester aussi performante).

**Sylvie-Denis DINTILHAC** rappelle qu'en tant que garante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), elle ne se prononce pas sur le fond du projet. Elle précise que son rôle est différent de celui d'un commissaire enquêteur. Elle ajoute que le maître d'ouvrage opère des choix tout au long de la vie du projet et qu'il ne s'agit pas d'un problème démocratique dans la mesure où l'expression portée peut être exprimée et être écoutée lors des phases de concertation.

**Jean-Claude VILLEMMAIN, Maire de Creil, Président de l'ACSO** insiste sur le fait que parmi les collectivités qui participent au financement du projet, il n'y a qu'Amiens et le département pour la Somme alors que pour l'Oise, c'est le département et tous les Communautés d'agglomération positivement concernées par le projet qui financent le projet. Il lui semble donc important d'afficher les liens avec Beauvais, même si une rupture de charge peut exister à Beauvais et d'insister sur les bénéfices apportés pour l'ensemble du territoire.

**André BAYLE** répond que dans l'évaluation socio-économique il y aura une présentation plus large des enjeux d'irrigation du territoire, en lien notamment avec les autres lignes du réseau.

### **Sur la concertation et la gouvernance**

*Une participante, membre du Conseil de développement de l'ACSO, souhaite revenir sur le fond de la concertation et savoir ce qui est validé et ce qui peut encore être modifié, notamment pour éclairer ceux qui n'ont pas participé aux étapes antérieures.*

**André BAYLE** répond que le projet ne repart pas de zéro et s'appuie sur les précédentes phases de concertation et d'études ainsi que sur les accords passés avec les partenaires, comme présenté précédemment. Néanmoins, il explique que chaque étape doit être validée par l'État et les partenaires et que des adaptations du projet peuvent intervenir sur la base des différents éclairages apportés par la concertation.

**Sylvie-Denis DINTILHAC** explique que pour un projet « classique », dans un moment de concertation le projet est en cours d'élaboration et peut connaître des modifications substantielles. Suite à cette phase de dialogue, il y a alors une décision arrêtant le projet et le projet est présenté en enquête publique, phase dans laquelle le projet ne peut plus être substantiellement modifié, c'est le processus normal de vie d'un projet.

Dans le cadre du projet Roissy-Picardie, le temps d'élaboration a été plus long, différentes étapes ont eu lieu, certaines décisions ont été prises et il faut donc s'inscrire dans ce processus long d'élaboration du projet. On peut aborder tout sujet mais dans le cadre de ce processus d'élaboration.

*Un participant demande le délai maximum entre la fin de la concertation et l'ouverture de l'enquête publique.*

**Sylvie-Denis DINTILHAC** répond que la loi prévoit un délai de 8 ans pour diligenter l'enquête publique après une concertation ou un débat public. Ce délai débute dans ce cas à partir du débat public qui fait figure de date de référence (2010), la date est donc dépassée. De plus, la CNDP a estimé que le contexte - notamment économique (lié principalement au projet de Terminal 4 à Roissy CDG) - a évolué, ce qui a également été mis en avant dans la décision de la CNDP sur l'organisation d'une nouvelle étape de concertation.

*Un participant demande qui est le décisionnaire dans ce projet.*

**François TAINURIER** explique que le maître d'ouvrage du projet est SNCF Réseau, cependant l'Etat est décisionnaire et le franchissement des différentes étapes est soumis à des décisions ministérielles. Ces décisions s'appuient notamment sur la concertation et les échanges avec les partenaires. Il précise également que compte tenu de la loi, SNCF Réseau n'est plus autorisé à financer ce type de projet (de développement du réseau).

**Mathieu BOOGS, Conseiller Développement durable et transport auprès du Préfet de Région HDF,** ajoute que sur ce projet, le préfet du Val d'Oise sera le préfet coordonnateur de l'enquête publique et qu'il aura la charge de piloter cette étape.

### **Sur les questions environnementales**

*Le représentant du Regroupement des organismes de sauvegarde de l'Oise insiste également sur l'enjeu de protection de l'environnement et notamment le maintien des corridors écologiques. Il interroge le maître d'ouvrage sur la possibilité d'une ligne en souterrain sur la partie en déblai.*

*Cette question est également posée par écrit au cours de la réunion.*

**André BAYLE** répond que des ouvrages de franchissement et de continuité écologique sont prévus dans le projet. Il explique que les solutions en souterrain ont été écartées en raison de leur coût très important et non compatible avec la socio-économie du projet (pour la solution tout souterrain) ; de même un passage sous la LGV et l'A1 a été étudié et écarté pour des raisons économiques et environnementales ou techniques (hydrauliques notamment), sans avantages en matière d'emprises par ailleurs.

### **Autre question**

*Un conseiller municipal de Creil et usager de la ligne Paris-Creil interroge le maître d'ouvrage sur les impacts du projet Roissy Picardie sur le réseau existant.*

**André BAYLE** répond qu'il n'est pas envisagé de diminuer le service existant. Les aménagements doivent permettre d'injecter ce nouveau service sans baisse de service sur la ligne existante, il s'agit bien de services complémentaires.

## **VI. CONCLUSION**

Emilie WALKER, remercie les participants pour leur présence et rappelle les prochains rendez-vous en expliquant que les dates sont régulièrement mises à jour sur le site [www.roissy-picardie.fr](http://www.roissy-picardie.fr)

**Sylvie DENIS-DINTILHAC,** garante de la concertation, remercie les participants d'être venus nombreux à cette réunion, les invite à contribuer au cours de cette nouvelle étape et à s'informer sur le projet. Elle insiste notamment sur l'existence d'un cahier de plans présentant des représentations des différents sujets présentés en réunion.