

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE

ROISSY-EN-FRANCE – LE 10 DÉCEMBRE 2019

Retrouvez sur le site internet du projet 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 : 43
- + 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 22h à la salle de la Marcel HERVAIS de Roissy-en-France. La rencontre était animée par Emilie WALKER (Agence Eker). Après une intervention liminaire de M. RENAUD, Président de la Communauté d'Agglomération de Roissy Pays-de-France (CARPF) (1), l'animatrice a présenté les intervenants et le déroulé de la réunion (2) SNCF Réseau et les garants de la concertation ont présenté les objectifs, le déroulé de la concertation et le rôle des garants (3). Après un premier temps d'échange avec la salle (4), SNCF Réseau a présenté le projet (5) puis les participants ont pu contribuer et poser leurs questions (6).
- + En tribune étaient présents :
 - o **SNCF Réseau**
 - André BAYLE, Chef de la Mission Roissy-Picardie
 - Laurence ROSSET, Responsable Concertation
 - o **Garants de la concertation**
 - Sylvie DENIS-DINTILHAC
 - Floran AUGAGNEUR

I. MOT D'ACCUEIL

Patrick RENAUD, Président de la CARPF, remercie les participants pour leur présence. Il explique comprendre la mobilisation des Picards en faveur de ce projet mais rappelle sa ferme opposition. Il met notamment en avant le fait que le territoire réclame depuis plus de 25 ans des projets essentiels, systématiquement refusés : la liaison entre le RER B et le RER D, un téléphérique à

Goussainville/Villepinte... et dernièrement Europacity, qui prévoyait 10 000 emplois et 3 Md€ d'investissement, porteur d'avenir pour une population extrêmement paupérisée.

Il regrette également que le projet prévoie de passer sur un territoire ayant fait l'objet d'une charte agricole à la demande de l'Etat. Il cite les cas de Vémars et Villeron qui ont accepté de construire de nouveaux logements pour répondre aux enjeux du territoire, par ailleurs contraint par des zones de bruit aérien, et qui vont voir passer la ligne nouvelle. Ce projet est donc selon lui insupportable pour la CARPF, qui subit les contraintes de l'aéroport sans pouvoir disposer d'un accès facilité. Il n'est pas acceptable, malgré toute l'amitié portée aux Creillois, que ces derniers accèdent à l'aéroport CDG en 20 minutes quand les habitants du Val d'Oise souffrent d'un manque d'accessibilité à la plate-forme.

Il revient également sur les projets de BHNS¹ aujourd'hui évoqués en insistant sur la saturation des routes qui va encore s'accroître d'ici à 2030 ; ils n'apporteront pas de réponse suffisante.

II. INTRODUCTION DE LA RÉUNION

Emilie WALKER, Agence Eker, se présente et présente les personnes présentes en tribune :

- + l'équipe SNCF Réseau
- + les garants de la concertation : Mme DENIS-DINTILHAC et M. AUGAGNEUR.

Emilie WALKER présente le déroulé de la réunion et rappelle les modalités de participation et notamment l'usage proposé des fiches questions.

III. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Laurence ROSSET, SNCF Réseau, présente le cadre de la nouvelle concertation (Cf. pages 8 à 12 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 envisagée en 2020, la CNDP a été saisie par SNCF Réseau et a décidé de la tenue d'une nouvelle étape de concertation (décision du 3 juillet). Elle a nommé deux garants pour cette nouvelle phase et a validé les modalités de participation du public le 6 novembre. Il s'agit d'une nouvelle étape de concertation dite préalable au titre du code de l'environnement (art.L121-15) qui se tient du 2 décembre au 31 janvier 2020.

Laurence ROSSET 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 et 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

¹ BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

Elle revient ensuite sur les sujets de la concertation en expliquant que pendant cette nouvelle étape, le public peut bien sûr apporter des contributions de toute nature sur le projet et la concertation ; il est proposé que cette étape permette d'aborder aussi 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 + TER)
- de mobilités pour le Val d'Oise et l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire de Roissy.

Laurence ROSSET 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. Elle ajoute que le compte-rendu et la présentation de la réunion de Creil sont disponibles en ligne;
- 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 qu'à ce jour 5 premiers débats mobiles ont eu lieu dans le Val d'Oise et dans les Hauts-de-France;
- 3 ateliers thématiques, pour approfondir certains aspects : insertion du projet de ligne nouvelle (le 14 janvier à Vémars), attractivité du territoire (le 21 janvier à Amiens) et enjeux de mobilité pour le Val d'Oise (le 28 janvier à Fosses).

Elle ajoute que différentes possibilités d'expression sont possibles, via le site internet du projet, par courrier ou mail à SNCF Réseau, ainsi que via la carte T disponible dans le dépliant du projet. Il est également possible de s'adresser par mail aux garants de la concertation.

Laurence ROSSET termine son propos en expliquant qu'à l'issue de cette phase de concertation, les garants de la concertation établiront un bilan de la concertation sur la base des contributions exprimées ; SNCF Réseau établira les enseignements qu'il en retient pour la suite du projet Roissy-Picardie. L'ensemble de ces documents sera rendu public (sur le site de la CNDP et le site du projet) et un temps de restitution sera organisé.

Floran AUGAGNEUR, garant, explique le rôle des garants dans la démarche de concertation.

Il explique que la CNDP a été saisi par SNCF Réseau et a décidé d'une nouvelle étape de participation 10 ans après le premier débat public sur ce projet. Elle a nommé 2 garants pour veiller aux principes de la participation tels qu'exposés dans la Convention d'Aarhus et dans de nombreux textes comme la Charte de l'environnement et la Charte de participation du public.

Il détaille les différents principes :

- indépendance : par rapport au gouvernement et au maître d'ouvrage
- neutralité par rapport au projet : les garants n'émettent pas d'avis sur le contenu du projet mais sur la qualité du processus de participation
- transparence de l'information : les garants sont également garants du droit à l'information et veillent à sa qualité
- argumentation : la CNDP y veille, dans le but d'établir un bilan qui va cartographier l'ensemble de ces arguments afin de demander des réponses, elles aussi argumentées, au maître d'ouvrage. La confrontation des arguments est au cœur du principe de concertation
- l'équivalence : tous les arguments se valent quel que soit le statut de la personne qui les portent.

Il ajoute à ces principes le principe d'inclusion qui vise à favoriser la participation du plus grand nombre et qui s'exprime dans cette concertation notamment via les débats mobiles organisés au plus près du public.

Il termine son intervention en rappelant que les garants sont à la disposition de l'ensemble des parties-prenantes de cette concertation.

IV. ECHANGES SUR LA CONCERTATION

NB : les interventions des participants, présents dans la salle, figurent en italique.

Patrick RENAUD met en avant le fait que le projet est déjà largement ficelé et s'interroge sur une concertation ne portant donc que sur sa réalisation.

Floran AUGAGNEUR répond que la CNDP a décidé de relancer une procédure de concertation préalable, considérant que le contexte avait changé notamment suite à l'abandon du barreau de Gonesse ou encore du projet de Terminal 4. Cette concertation est réglementée par le Code de l'environnement qui prévoit que l'on peut discuter de l'opportunité du projet, des caractéristiques et des alternatives. Le débat peut donc porter sur tous les sujets que les participants souhaitent mettre sur la table. Les garants auront ensuite 1 mois pour rédiger un bilan et le maître d'ouvrage 2 mois pour présenter les enseignements retenus, avant des décisions ultérieures.

Sylvie DENIS-DINTILHAC ajoute que pour que la concertation soit légale, elle doit répondre à ces objectifs définis par les textes, et confirme bien que tous les sujets sont ouverts.

Dominique KUDLA, Maire de Villeron, considère que le projet est déjà ficelé et regrette le timing de la concertation, notamment en amont des élections municipales, ce qui met les élus en difficulté car les conclusions ne seront pas définitives. Il met en avant le fait que le projet soit en débat depuis 2010 et qu'il n'y avait pas de raison de se précipiter à tenir cette nouvelle phase de concertation.

Il interroge ensuite le maître d'ouvrage sur plusieurs points : la question des circulations de nuit et le rythme de circulation des rames ; la question d'insertion paysagère du projet et notamment de la mise en place de haies, les questions de maintien des corridors pour la faune et la question du passage sous la RD317 pendant les travaux.

Frédéric DIDIER, Maire de Vémars, explique que pour lui cette nouvelle étape de concertation n'est qu'un leurre. Il rappelle depuis 2010 que les élus du Val d'Oise sont opposés à ce choix de tracé qui a été retenu pour des questions économiques. Il ajoute que le Président de la République a annoncé la réalisation de ce projet pour 2025.

Il refuse de poser des questions car cela reviendrait pour lui à accepter le principe du projet auquel il se dit formellement opposé, notamment du fait des conséquences importantes pour Vémars : un tracé en hauteur à proximité d'une crèche, d'un stade de foot ou d'une salle des fêtes municipale. C'est donc selon lui un tracé sauvage qui massacre les terres agricoles et le bois d'Argenteuil à Villeron. Il termine en mettant en avant les aménagements réalisés par la commune de Vémars et notamment les 300 logements prévus non loin du projet.

Bernard LOUP, Président de Val d'Oise Environnement et du collectif pour le triangle de Gonesse se dit également opposé au tracé actuel et souhaite que la concertation soit tout à fait ouverte.

Il lance un appel aux élus en demandant qu'une position commune sur le territoire entre la

société civile et les élus soit portée. Il met également en avant le besoin d'une concertation globale sur l'avenir et l'aménagement de ce territoire.

Patrick RENAUD s'étonne de cette position de l'association, largement impliquée contre le projet Europacity qui avait pourtant le soutien des 42 maires de la CARPF. Il relève d'ailleurs qu'il n'y a à ce jour pas d'alternative à cet aménagement et qu'il n'a toujours pas été contacté par M. ROL-TANGUY. Concernant le projet ferroviaire, il considère que cette concertation n'en est pas une et correspond à une volonté unilatérale du Président de la République.

Michel AUMAS, Conseiller départemental du Val d'Oise demande depuis quand les dates de concertation sont fixées et depuis quand les élus sont prévenus, car il regrette le peu de communication ayant entouré la réunion.

André TOULOUSE, Maire de Roissy-en-France, ajoute qu'il a été contacté 3 semaines avant la réunion afin de trouver une salle et que la communication a été mal faite, dans le but certainement d'écartier le Val d'Oise des échanges.

André BAYLE rappelle que la nouvelle étape de concertation décidée s'inscrit dans le Code de l'environnement qui prévoit une durée de concertation allant d'un minimum de 15 jours à un maximum de 3 mois; la durée de 2 mois retenue s'inscrit donc bien dans cette fourchette. Dès que les modalités de concertation ont été validées par la CNDP, les maires concernés par le périmètre de la concertation ont été informés par courriers et mails. Un dispositif d'information a été ensuite mis en place : affichage légal, communiqué de presse, boitage pour l'ensemble des populations de communes concernées par le tracé de ligne nouvelle (et donc sur toutes les communes du Val d'Oise concernées), diffusion des documents d'information aux 18 collectivités du périmètre, site internet... Le maître d'ouvrage a ainsi veillé à diffuser largement l'information et diversifier les possibilités d'expressions et de rencontres, avec des contributions possibles jusqu'à fin janvier 2020.

Sylvie DENIS-DINTILHAC précise que les remarques sur le calendrier et la communication ont bien été notées et seront examinées avec attention par les garants.

V. PRÉSENTATION DU PROJET

André BAYLE présente les **grandes lignes et les objectifs du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie** (Cf. pages 19 à 21 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 TaGV-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. Par rapport aux préoccupations exprimées pour le Val d'Oise, il rappelle que le projet est à considérer dans un contexte plus global de l'amélioration de la desserte en transports en commun, présenté dans le dossier de concertation.

André BAYLE 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.

Le projet Roissy-Picardie s'inscrit en cohérence avec les priorités en faveur de la modernisation et de la valorisation du réseau ferré existant (qui fait actuellement l'objet d'efforts sans précédent dédiés au maintien des performances sur le réseau existant au niveau national, et francilien en particulier). Le projet a été retenu parmi les priorités par l'Etat sur la base du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (février 2018), et l'objectif de tenir l'enquête d'utilité publique en 2020 est mentionné dans l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités.

André BAYLE rappelle enfin la dimension partenariale du projet qui a fait l'objet de conventions d'étude dans le cadre des CPER des Régions Hauts-de-France et Ile-de-France, puis de 2 protocoles signés en 2017 concernant la desserte et le financement avec l'Etat et les collectivités des Hauts-de-France.

Il revient ensuite sur l'historique du projet, qui a déjà fait l'objet de plusieurs étapes d'études et de concertation, et sur son calendrier actuel (Cf. pages 23 à 25 du support de présentation).

Lors du débat public de 2010, 2 scénarios étaient présentés par rapport aux services ferroviaires (TGV ou mixte TGV/TER), ainsi que plusieurs options de passage pour la ligne nouvelle : une option sud, une option centrale et une option nord rapidement abandonnée. Il y a ensuite eu deux étapes de concertation ; l'étape 1 d'études et de concertation a conduit à retenir la zone de passage dite centre-nord comme la plus favorable et à travailler les aménagements nécessaires sur le réseau existant; cette orientation a été 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, à apporter des précisions sur les aménagements sur le réseau existant et sur les besoins de services. Ces deux étapes ont été placées sous l'égide d'une garante de la concertation, Mme ROUSSEAU.

Ces deux étapes ont été suivies de discussions entre les partenaires qui ont conduit à la signature en 2017 de 2 protocoles concernant à la fois les dessertes et le financement du projet. Après 2017, les temps de redéfinition des priorités au niveau national des projets d'investissement en infrastructures de transport (rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, préparation de la loi d'orientation des mobilités) ont conduit à allonger les délais d'avancée du projet par rapport à un projet classique qui se serait déroulé de façon plus uniforme.

André BAYLE explique que le projet est à présent dans une nouvelle étape de concertation, qui, en fonction des décisions ministérielles à intervenir ensuite, pourra se poursuivre par la phase d'enquête publique. Lors de cette étape, des avis règlementaires auront lieu (avis de l'autorité environnementale, avis du SGPI² sur l'évaluation économique, etc.) ; un dossier complet sera présenté dont l'étude d'impact, il y aura donc de nouvelles opportunités de s'exprimer sur le projet.

Il présente ensuite les **caractéristiques du projet** (Cf. pages 27 à 32 du support de présentation), précisant que le processus progressif d'études et de concertation a conduit à établir le tracé proposé comme solution de moindre impact, en revenant sur la typologie des zones traversées (voir carte page 28 du support de présentation).

² SGPI : Secrétariat Général pour l'Investissement

La ligne nouvelle est prévue d'être circulaire à 160 km/h, soit des caractéristiques correspondant aux lignes classiques. Ce n'est donc pas une ligne à grande vitesse.

Cette section de ligne nouvelle représente environ 70 ha d'emprise foncière, dont 40 ha de terres agricoles, 8 ha de surfaces boisées au niveau du bois d'Argenteuil notamment et une vingtaine d'hectares sur les terres déjà artificialisées, se superposant d'ailleurs majoritairement aux emprises ferroviaires actuelles. On peut retenir :

- un éloignement des secteurs urbanisés de Vémars et Villeron en restant à plusieurs centaines de mètres des nouveaux développements,
- un impact maîtrisé sur l'agriculture en cherchant à éviter les sols avec la plus grande qualité agronomique, en assurant la continuité des cheminements. L'impact qui ne peut être évité sera l'enjeu des compensations individuelles et de la compensation agricole collective qui devront être présentées en CDPENAF³ (étude agricole préalable).

Le projet intègre des mesures d'évitement et de réduction d'un point de vue environnemental, notamment le maintien des corridors écologiques et hydrauliques et des mesures d'insertion paysagère.

Pour réponse à une interrogation du maire de Villeron, il ajoute que ces sujets d'insertion sont visibles en 3D sur le site internet du projet, avec différents points de vue avant/après et un film présentant la maquette 3D.

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

- création d'une 5^{ème} voie à quai et des liaisons verticales le desservant en gare de Roissy TGV,
- création d'une 4^{ème} 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 (liées au raccordement de la ligne nouvelle) sont également prévues.

Il revient enfin sur le coût et le financement 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 à terme si nécessaire en robustesse d'exploitation sur le réseau. Le protocole de financement de 2017 porte sur la quasi-totalité de la phase 1; la passerelle à Survilliers-Fosses restant à financer, ce qui sera à traiter dans le cadre d'accords ultérieurs. Le projet intègre bien ces aménagements, et donc la desserte de Survilliers-Fosses avec interconnexion avec le RER D.

Concernant **les apports du projet** (Cf. pages 34 à 37 du support de présentation), il revient d'abord sur les nouvelles dessertes telles que prévues dans les protocoles de 2017 :

- une desserte mixte pour Amiens et Creil, avec 2 allers retours TaGV intersecteurs (vers Strasbourg, Lyon et Marseille) et 3 allers retours TER pour correspondances à Roissy TGV

³ CDPENAF : Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers

- 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

les dessertes TER s'arrêtant toutes en gare de Survilliers-Fosses (le temps de parcours par la liaison étant de 7 mn environ). La mise en œuvre est prévue sur la plage horaire 6h à 23h.

Il termine en faisant un point sur les études de trafic. Il précise que celles-ci sont en cours d'actualisation 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 (privilégiant alors le 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 (dont 1/3 concerne des habitants du Val d'Oise) et 1/3 pour les déplacements longue distance (TaGV ou avion).

VI. ECHANGES AVEC LA SALLE

Sur le projet et le tracé de ligne nouvelle

Dominique KULDA, Maire de Villeron, demande des précisions sur les emprises foncières car les chiffres présentés ne sont pas précis selon lui.

André BAYLE confirme les chiffres indiqués pour l'agriculture et la forêt, indiquant que la question des emprises pourra être développée lors de la réunion prévue à Vémars en janvier et détaillée dans le dossier d'enquête (étant rappelé qu'il s'agit à ce stade du projet d'emprises prévisionnelles, les enquêtes parcellaires relevant d'étapes ultérieures).

Lionel LECUYER, élu à Vémars et agriculteur, revient sur le tracé retenu, le plus court, en mettant en avant les contraintes : 5 ouvrages d'art à créer, de nombreux franchissements et passages sur l'interconnexion; ces complications auraient pu être évitées en choisissant le tracé Sud.

Bernard LOUP explique que le contexte des réflexions sur l'artificialisation des sols a beaucoup changé depuis 2010. Il ajoute que le tracé en coupant un plateau agricole n'a pas le même impact que le tracé Sud qui longe une voie. Le fait de ne présenter qu'un tracé en enquête publique est selon lui une erreur qui va affaiblir le projet par la suite.

André BAYLE rappelle à ce sujet les étapes antérieures et analyses multicritères qui ont conduit au choix de la zone de passage en 2013, puis au projet de tracé élaboré.

Daniel MELLA, Maire-adjoint de Marly-la-Ville se dit circonspect sur le tracé et sur l'avenir des conditions de circulation pour les habitants de Marly pour sortir du territoire car le chemin des peupliers est régulièrement utilisé pour éviter de traverser la ville déjà très chargée. Il se dit très inquiet pour la desserte de la zone industrielle de Moimont, n'imaginant pas que les camions passent par le chemin des peupliers et le pont des soupirs, qui est interdit aux camions de plus de 6 tonnes. Il met également en avant le fait que la zone industrielle de Fosses-Survilliers génère une circulation de plus de 4000 camions sur l'avenue Jean Jaurès très utilisée.

André BAYLE rappelle que le projet prévoit bien les rétablissements routiers permettant d'assurer la continuité des itinéraires ; pour répondre également au maire de Villeron, il indique par exemple que la

réalisation des travaux sera organisée pour assurer la continuité des circulations sur la RD317, comme c'est le cas habituellement.

Sur les autres enjeux de mobilité dans le Val d'Oise

Michel AUMAS, Conseiller départemental du Val d'Oise, rappelle les conditions difficiles en matière d'emploi pour le territoire et notamment pour l'accès aux emplois de la plateforme de Roissy en raison des problématiques de transport. Il rappelle le combat mené en faveur du barreau de Gonesse et demande si un barreau commun ne pourrait pas être étudié afin de servir à la fois de débranchement au RER D vers Roissy et d'accès à Roissy pour la Picardie. Il ajoute qu'une des explications du refus du barreau de Gonesse était son coût, comparable au projet présenté, et s'interroge sur la sincérité des études. Il considère inacceptable d'accorder un accès rapide à la plateforme de Roissy aux picards et que les habitants du Val d'Oise ne bénéficient pas de conditions de mobilité favorables, cela pose pour lui un problème d'égalité entre les citoyens. Il conclut en disant que le Conseil départemental prendra prochainement une délibération sur le projet.

Sur le sujet du Barreau de Gonesse, André BAYLE rappelle que le Préfet de la région Ile-de-France a confirmé lors d'une réunion avec les élus en juillet l'abandon du projet et la mise à l'étude de solutions de BHNS afin d'apporter des améliorations. Les études antérieures et les échanges lors du débat public de 2010 avaient conclu au fait qu'il s'agissait de projets indépendants, non mutualisables.

André TOULOUSE, Maire de Roissy, revient sur les conséquences de l'abandon du barreau de Gonesse et sur les 3 lignes de BHNS aujourd'hui proposées. Il explique que celles-ci doivent s'insérer dans un contexte extrêmement dense ce qui engendre de nombreuses inquiétudes pour la commune, notamment une fois le T4 réalisé. Le réseau routier risque d'être totalement saturé. Il serait donc intéressant de réétudier le barreau de Gonesse dans un barreau commun avec le projet Roissy-Picardie. Il conclut en disant que le projet en son état actuel est insoutenable pour les communes de Vémars et Villeron.

Une participante dit qu'elle trouve scandaleux de mettre en avant les solutions proposées aux picards et notamment les 17 minutes entre Creil et Roissy quand on connaît les conditions de mobilités du territoire.

André BAYLE répond que le projet apporte une contribution à sa mesure pour le Val d'Oise ; il rappelle que pour le département, il faut considérer les très importants programmes de modernisation ou développement en cours ou prévus dans les prochaines années (RER B et D, ligne 17...cf. page 55 du dossier de concertation notamment).

Sur ce sujet, **Patrick RENAUD** met en avant le fait que la Présidente de la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE, lui a indiqué que le déploiement du nouveau matériel roulant sur le RER D serait retardé de 5 ans sur la partie Nord, du fait des priorités données au projet Roissy Picardie. Il dit qu'il faut être clair sur ce point comme sur le sujet du financement et des 5% manquants à ce jour.

André BAYLE précise à ce sujet que l'avancement du projet ne remettra pas en cause le déroulement des programmes en cours en Ile de France en faveur de l'amélioration des transports du quotidien, qui font l'objet d'un suivi avec des comités de coordination associant toutes les parties prenantes sous le pilotage du Préfet de région Ile de France.

Il rappelle que le projet intègre bien la desserte de Survilliers (comme demandé ailleurs dans le cadre du SCoT de la CARPF), la mise au point d'un accord de financement complémentaire pouvant relever des étapes ultérieures.

Une habitante de Vémars demande si des trains supplémentaires sont prévus sur le RER D, car certains habitants de Picardie pourraient utiliser le TER jusqu'à Fosses et prendre ensuite le RER D pour rejoindre Paris, surchargeant encore davantage le réseau.

André BAYLE rappelle que la liaison permet un accès direct à Roissy mais n'aura pas d'incidence prévisible sur la fréquentation du RER D vers Paris, car depuis la Picardie il existe déjà un nombre important de liaisons vers la Gare du Nord par la ligne existante.

Sur l'insertion environnementale

Un élu de Vémars regrette que les communes de Vémars et Villeron apparaissent très peu dans les représentations 3D, ce qui donne l'impression que l'on cherche à minimiser les impacts visuels et phoniques pour ces communes qui seront importants.

André BAYLE rappelle qu'il est prévu des mesures d'insertion du projet dans le territoire et que les maquettes numériques réalisées ont pour objet de visualiser l'insertion du projet de manière objective.

Patrick RENAUD regrette à nouveau que les services de l'Etat qui ont imposé la construction de logements en zone rurale (Vémars, Villeron et Marly-la-Ville) n'aient pas anticipé davantage la réalisation de ce projet. Pour lui, ces communes qui ont collaboré sur ce sujet des logements sociaux voient la solidarité se retourner contre elles.

Une habitante de Vémars regrette la qualité de la communication en amont de la réunion publique. Elle demande des précisions sur les mesures acoustiques mises en œuvre dans le cadre du projet citées lors de la présentation car dans elle lit dans le dossier de concertation qu'en raison de la distance des habitations, aucune mesure acoustique n'est prévue. Elle demande également que soit précisée la question des horaires de circulation suite à la déclaration lors de la réunion publique de Creil de M. FOUTRY de la Région Hauts-de-France, qui se déclare ouvert à un élargissement des horaires pour répondre aux besoins de salariés de la plateforme aéroportuaire.

Une habitante de Vémars ajoute que la commune accueille déjà les installations de la LGV Nord, qu'il y a des protections acoustiques en merlon et que bien qu'habitant à l'opposé de cette ligne, elle entend les trains selon les vents.

André BAYLE rappelle concernant l'information qu'une distribution du dépliant d'information annonçant les modalités de concertation, et les dates des réunions publiques, a été faite dans toutes les boîtes aux lettres sur les communes directement concernées par la ligne nouvelle dont Vémars.

Les études acoustiques déjà réalisées, et à nouveau en cours d'actualisation, sont faites en conformité avec la réglementation fixée au niveau national (le maître d'ouvrage a des obligations de résultats, et des contrôles sont faits après mise en service). Elles ne conduisent pas à prévoir de protections acoustiques compte tenu de l'éloignement des secteurs urbanisés (passage à plusieurs centaines de mètres, ce qui représente des conditions favorables d'un point de vue de l'insertion du projet). Les horaires de circulations des trains indiqués à ce stade correspondant aux orientations fixées dans le protocole de 2017; si cette plage était élargie, il serait vérifié qu'il n'en résulte pas de modification en terme de protection acoustique.

Sur les apports du projet et les dessertes

Pascal DOLL, Maire d'Arnuville et Vice-Président transport de la CARPF, revient sur la présentation en demandant en quoi le projet améliore la desserte ferroviaire pour le Nord-Est

du Val d'Oise ; il trouve que la description n'est pas adaptée à la réalité du territoire. Il regrette également le manque de précision des plans. Il termine en affirmant que s'il comprend les demandes de la Picardie pour accéder à la plateforme aéroportuaire, il trouve que le fait de tenir la concertation dans le Val d'Oise est une forme de provocation pour le territoire.

Patrick RENAUD met en avant qu'aucun financement pour la gare de Survilliers-Fosses n'est aujourd'hui prévu dans le cadre du projet et qu'aucune desserte du Nord-Est du Val d'Oise n'est donc clairement garantie dans le projet.

André BAYLE précise que l'essentiel des aménagements prévus en gare de Survilliers-Fosses sont aujourd'hui prévus en phase 1 et couverts par le protocole; seule la passerelle en gare reste aujourd'hui encore à financer.

Jean-Noël MOISSET, Maire de Survilliers, explique qu'en 2010 il avait soulevé le problème de l'afflux de nouveaux TER en gare de Roissy CDG TGV et qu'il attend toujours une réponse. Il demande comment les 27 trains ajoutés vont tenir dans les 6 voies prévues, avec notamment l'occupation durable des voies par les TER. Il demande comment il est possible d'assurer que ces TER seront préservés dans le temps, en ajoutant qu'en 2010 il lui avait été répondu que dans les premières années cela passerait et que cela serait ensuite plus compliqué.

André BAYLE répond que la capacité d'accueil en gare de Roissy TGV a été confirmée par l'ensemble des études d'exploitation réalisées, il n'y a donc pas de difficulté sur ce point spécifique. Les objectifs de desserte sont donc cohérents avec l'aménagement en gare prévu dans le projet.

Bernard LOUP explique qu'à sa connaissance le projet fait l'objet en Picardie d'une forte demande de la part des élus et acteurs économiques mais beaucoup moins de la société civile. Il se dit par ailleurs surpris que l'on parle encore du barreau de Gonesse et qu'il n'existe pas d'alternatives pour se rendre à Roissy en transports que de passer par Paris. Il revient ensuite sur certains chiffres de répartition de la fréquentation qui lui paraissent très élevés.

Xavier DUBRAC, Aéroports de Paris, ajoute que des détails sur les bassins d'emplois⁴ et les futurs utilisateurs de l'infrastructure pour rejoindre Roissy seraient utiles pour préciser ces points.

Marie-Christine ROBERT, élue de Senlis, explique que Senlis comporte plus de 1000 personnes actives qui travaillent sur la plateforme de Roissy. Étant donné qu'il n'y a pas de gare à Senlis, elle met en avant sa crainte de voir la ligne de car régional N°40 être supprimée. Il est selon elle essentiel de la maintenir voire de la renforcer. En réponse à une question, elle indique cette ligne circule entre 4h le matin et minuit, que la ligne est saturée et que des comptages sont actuellement en cours. Elle regrette qu'il n'y ait pas eu de diffusion de l'information vers Senlis.

Franck DHERSIN, Vice-Président de la Région Hauts-de-France chargé des transports et des infrastructures de transport, comprend les élus du Val d'Oise et leurs propos notamment concernant les enjeux d'aménagement du territoire du Val d'Oise et l'accès à la plateforme de Roissy; il estime nécessaire que les pouvoirs publics apportent des réponses aux préoccupations exprimées. Il considère comme acquis que la desserte de Survilliers-Fosses fera partie du projet.

⁴ Pour plus de détails, se reporter à « l'Étude d'impact socio-économique des aéroports du Groupe ADP – Utopies (2017) sur <https://terminal4-cdg.groupeadp.fr/uploads/2019/02/Etude-Utopies.pdf>

L'intérêt du projet lui paraît bien partagé par la société civile ; beaucoup d'habitants de l'Oise sont d'ailleurs des anciens habitants de l'Île-de-France qui ont eux aussi besoin de solutions de transport pour rejoindre les lieux de travail et contribuer à la vie du pôle économique. L'enjeu du maintien de la desserte de Senlis est bien noté.

***Daniel MELLA**, Maire-adjoint de Marly-la-Ville, interroge le maître d'ouvrage sur la gare de Fosses-Surwilliers, en tant que vice-président du syndicat du parking d'intérêt régional qui concerne 5 communes ; il demande si une solution de parking complémentaire a été imaginée car le parking d'intérêt régional est déjà saturé.*

***Michel AUMAS** ajoute que dans certains projets ferroviaires les parkings sont intégrés sur les emprises libres de la SNCF.*

André BAYLE répond que le projet ferroviaire n'intègre pas directement de projets d'aménagements urbains complémentaires, tels que parkings d'accueil, qui font souvent l'objet d'autres programmes. Concernant les études de trafic, il rappelle que les chiffres sont présentés dans le dossier de concertation correspondant à des résultats intermédiaires, une nouvelle actualisation étant en cours en application des instructions cadre en matière d'évaluation des infrastructures de transport. Les études seront soumises à l'avis du SGPI qui pilotera une contre-expertise ; cet avis et la contre-expertise seront joints au dossier d'enquête publique.

Sur la concertation

***Frédéric DIDIER**, Maire de Vémars, revient sur le calendrier en disant qu'il est particulièrement contraint et qu'il relève de la précipitation. Il s'interroge sur la suite de cette étape de concertation.*

***Pascal DOLL**, Maire d'Arnouville et Vice-Président Transport de la CARPF, regrette également que la concertation soit prévue en janvier pendant la période où les élus sont retenus par les vœux.*

***Christian CAURO**, élu de Gonesse, trouve que l'accélération du projet est très malvenue dans ce contexte d'abandon du barreau de Gonesse, d'Europacity, de report et de menace sur la ligne 17 du métro du Grand Paris.*

***Un participant** ajoute qu'il regrette qu'à aucun moment il n'ait été fait état d'inflexions sur le projet et le tracé, ce n'est pas pour lui une concertation. Il considère que les participants sont uniquement là pour valider le projet, ce qui est à son sens inadmissible.*

Sylvie DENIS-DINTLHAC et **Floran AUGAGNEUR** ont bien noté les prises de position et les préoccupations concernant l'aménagement du territoire, qui dépassent le cadre du projet ferroviaire et méritent d'être débattues dans un cadre approprié ; ils feront remonter cette question à la Présidente de la CNDP, tout en relevant que la CNDP ne peut pas s'autosaisir.

VII. CONCLUSION

Patrick RENAUD, Président de la CARPF, rappelle l'opposition au projet, qui ne répond pas aux besoins et aux priorités du territoire et qui est relancé alors que les projets de développement pour le Val d'Oise ont au contraire été repoussés. Il regrette une nouvelle fois la période choisie pour la concertation. Il revient sur l'importance d'inscrire clairement la desserte du territoire via Surwilliers-Fosses dans le projet et sur la nécessité de répondre aux habitants en termes d'insertion et de protections,

notamment acoustiques. Il s'interroge sur l'abandon dans ce contexte du projet de barreau de Gonesse, dont les trafics annoncés étaient pourtant bien supérieurs. Enfin, il regrette l'iniquité de traitement des territoires en prenant l'exemple de projets de développement voisins qui consomment davantage de terres agricoles que le projet Europacity et qui peuvent avancer.

André BAYLE souhaite que les échanges se poursuivent à l'occasion de cette reprise du dialogue territorial, de manière à enrichir le projet et tenir compte des avis exprimés, à ce stade comme dans les étapes ultérieures en fonction des décisions qui seront prises sur le projet.

Floran AUGAGNEUR confirme que les garants seront très attentifs au bon déroulement de la présente phase de concertation et à une participation du public la plus large possible, et qu'ils resteront en contact avec les élus à ce sujet.
