

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION D'INFORMATION

ROISSY-EN-FRANCE – LE 10 DÉCEMBRE 2020

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

- + 35 participants en ligne et 10 personnes dans la salle du Conseil de la Commission d'Agglomération Roissy-Pays-de-France (CARPF) dans laquelle la réunion a été accueillie
- + Dispositifs d'expression : questions en salle, questions en ligne
- + Étaient présents :
 - **SNCF Réseau**
 - André BAYLE, Chef de la Mission Roissy-Picardie
 - **Garante de la concertation**
 - Sylvie DENIS-DINTILHAC

I. MOT D'ACCUEIL

En introduction, M. Pascal DOLL, Président de la CARPF, rappelle que cette réunion se tient dans le cadre de la concertation de suivi sur le projet de liaison nouvelle Roissy-Picardie et a remercié les intervenants et participants pour leur présence.

II. INTRODUCTION DE LA RÉUNION

Emilie WALKER, Agence Eker, détaille le déroulé de la réunion. Elle rappelle les modalités de participation et notamment que cette réunion est retransmise en direct en ligne, que les participants à distance peuvent poser leurs questions par écrit tout au long de la réunion.

III. INTERVENTION DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Sylvie DENIS-DINTILHAC salue les participants et les remercie pour leur présence. Elle rappelle que la CNDP dans sa plénière du 1 juillet 2020 a pris acte du compte-rendu présenté par SNCF Réseau suite à la concertation préalable ainsi que des réponses apportées par le maître d'ouvrage, puis l'Etat, la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités, aux questions ou recommandations des garants dans le bilan de la concertation.

Sylvie DENIS-DINTILHAC explique que la CNDP l'a également nommée lors de cette même séance garante de la concertation au nom du continuum de la participation du public, comme le prévoit le Code de l'environnement.

Cette phase de participation du public a des temps forts comme la concertation préalable ou l'enquête publique à venir et, entre ces derniers, la concertation doit se poursuivre. L'objectif est que le public ait accès à l'ensemble des informations ; il convient également que le maître d'ouvrage restitue les enseignements de la concertation préalable comme il s'y était engagé.

IV. PRÉSENTATION ET ÉCHANGES SUR LE PROJET

André BAYLE, SNCF Réseau, remercie le Président de la CARPF d'accueillir cette réunion, les élus d'être présents ainsi que les participants en ligne.

Il propose que cette réunion puisse être l'occasion de faire un point sur l'avancée du projet au premier semestre 2020 et de revenir sur les principaux sujets ayant émergé pendant la phase de concertation et depuis la fin de celle-ci (qui pourraient selon lui être regroupés autour des thèmes de la justification du projet présenté (tracé, profiler en long), de la socio-économie, des emprises et de l'artificialisation, de l'acoustique, de l'insertion du projet). .

Il rappelle brièvement les grandes lignes du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, les objectifs du projet et le coût d'investissement associé; il revient rapidement sur l'historique du projet en rappelant la décision ministérielle du 28 août 2020 qui acte la décision de l'Etat de l'avancement du projet tel qu'il est présenté aujourd'hui.

Concernant l'information et la participation du public pendant la phase de concertation préalable qui s'est tenue de décembre 2019 à février 2020, il donne quelques chiffres illustrant l'importante participation du public, puis rappelle les différents documents parus depuis la fin de cette concertation :

- + Bilan des garants de la concertation
- + Compte-rendu de la concertation par SNCF Réseau
- + Réponses apportées au bilan des garants par l'Etat, la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités

- + Décision de la CNDP le 1^{er} juillet
- + Derniers arbitrages et mises au point de l'Etat confirmés par la décision ministérielle du 28 août dernier.

André BAYLE revient ensuite sur les points qui ont fait l'objet de réponses de la part du maître d'ouvrage suite au bilan des garants :

- + Inclure au minimum Senlis et Clermont dans le dispositif d'information et de participation : il explique que ces acteurs ont eu l'occasion de s'exprimer dans la concertation préalable et qu'ils sont associés à la phase de consultation réglementaire qui se tient en 2020.
- + Informer le public sur une date prévisionnelle de mise en service : la décision ministérielle du 28 août fixe l'objectif de mise en service du projet à l'horizon 2025.

D'autres points ont fait l'objet de réponses de l'ensemble des partenaires :

- + La question des plages horaires des dessertes TER (6-23h, selon engagement des signataires du protocole de financement) : dans sa réponse à la CNDP en mai dernier, la Région Hauts-de-France précise que l'objectif est bien entendu que le service réponde aux attentes et veillera à la bonne définition des plans de transport le moment venu.
SNCF Réseau a illustré dans le dossier d'enquête l'impact du point de vue socio-économique d'un élargissement de cette plage, tout en notant que la ce décision sera à prendre le moment venu par l'autorité organisatrice des transports.
- + Le cadre de nouveaux accords de financement à fixer dès que possible, avant la DUP : sur ce sujet, les discussions progressent, notamment sur le financement de la passerelle de Survilliers. Le Président du Comité de pilotage est chargé d'une mission sur ce sujet et l'Etat a rappelé que cette passerelle devait être intégrée au périmètre du projet.
- + La question de l'exploitation de la gare TGV Haute Picardie : il rappelle que le sujet est indépendant de celui du projet Roissy-Picardie ; il n'y a pas d'incompatibilité mais complémentarité.

Un participant interroge le maître d'ouvrage sur la question des plages horaires, en mettant en avant le fait que, si ces dernières peuvent être adaptées, les études ont été faites pour des circulations de 6h à 23h, donc si des trains circulent hors de ces créneaux, aucune protection acoustique n'est prévue. Il faut donc faire des études dès maintenant. Il ajoute que si ces plages sont confirmées elles seront insuffisantes pour répondre aux besoins des travailleurs de la plateforme de Roissy.

André BAYLE répond que les études acoustiques sont faites en prenant en compte des hypothèses pour les trafics de jour et de nuit; les méthodologies, les hypothèses et les résultats sont présentés dans l'étude d'impact. . Il ajoute que SNCF Réseau simule pour les études acoustiques un nombre de circulations ferroviaires plus large que les

prévisions de trafic afin de se situer dans une optique de meilleure protection acoustique des riverains.

M. DIDIER, maire de Vémars, demande les prévisions de trafics de jour et de nuit actuellement prévues dans le projet.

André BAYLE rappelle le nombre de dessertes prévues dans le protocole, avec 52 dessertes TER et 4 circulations de TGV. Pour les études acoustiques, le nombre de circulations pris en base des calculs est supérieur : 10 de nuit et 60 de jour. Cela ne veut pas dire que ces circulations seront prévues mais bien que les études acoustiques prennent l'impact maximal possible pour les riverains. Les détails figurent dans l'étude d'impact (volume 3, chapitre 6).

M. DOLL regrette qu'aucun document ne précise exactement combien de circulations de nuit sont effectivement prévues.

André BAYLE explique qu'il faut distinguer le niveau du service prévu dans le protocole et le travail de dimensionnement mené pour s'assurer qu'il n'y aura pas d'effets indésirables pour les riverains qui s'appuie sur des hypothèses volontairement plus fortes. Les calculs sont faits pour les deux périodes 6h-22h d'une part et 22h-6h d'autre part.

M. DOLL ajoute qu'une des recommandations de l'Autorité environnementale (Ae) porte sur le fait que les résultats détaillés des études de nuisances sonores doivent être présentées à la fois sur l'ensemble des zones habitées et tout au long de la voie.

André BAYLE indique que cette recommandation de l'Ae porte sur l'état initial; la situation en projet étant bien décrite dans l'étude d'impact avec l'ensemble des planches présentées jusqu'à Creil. Les précisions souhaitées seront apportées dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae qui doit être établi.

M. BARROS, maire de Fosses, explique que le projet va impacter plusieurs zones sur les communes de Vémars et Villeron. Fosses connaît déjà la situation d'une proximité entre habitations et installations ferroviaires. Il ajoute que les pôles gares sont aujourd'hui très densifiés, ce qui pose un problème pour les gens que l'on a incité à habiter à proximité des gares. L'étude d'impact montre que les émergences mesurées se situent entre 2 et 5dbA par rapport à la situation actuelle, sachant que l'on double le bruit tous les 3 db(A), il y aura deux fois plus de bruit dans le cadre de ce qui est aujourd'hui prévu.. Il interroge le maître d'ouvrage sur la solution privilégiée entre écrans acoustiques et protections de façades, car cela n'est pour lui pas clair dans les documents. Selon M. Barros, la protection à la source est à retenir pour pouvoir profiter au plus grand nombre. Il ajoute que l'étude n'intègre pas les 80 logements construits tout récemment ni l'ensemble du quartier à proximité. Il termine en mettant en avant la sensibilité de ces questions pour les personnes concernées, qui nécessite que les mesures les plus appropriées soient prises.

M. DOLL réagit en disant qu'il faut se donner les moyens si on veut faire ce projet et que ces coûts doivent être intégrés au projet. Il ajoute que les protections à la source permettent de réduire le bruit au-delà des habitations concernées ; le cas échéant des solutions mixtes peuvent être envisagées. Il faut aussi distinguer le bruit relatif et le bruit émergent, le ressenti d'un train qui passe en pleine nuit n'est pour lui pas le même et cela doit être détaillé dans l'étude. Il demande de veiller aux retours d'expérience pour que des mesures efficaces soient mises en œuvre.

André BAYLE présente une carte des impacts sonores sur la zone de Surveilliers-Fosses; il rappelle que dans l'étude d'impact sont présentés les chiffres correspondant à la situation actuelle, les chiffres en référence (à l'horizon d'étude) et en projet (au même horizon avec le projet). Se référant également à la délibération prise récemment par la commune de Fosses, il confirme que les bâtiments récents sont bien pris en compte dans l'étude acoustique.

Concernant les solutions à mettre en place, l'examen des solutions conduit à prévoir des protections par isolation de façades comme c'est fréquemment le cas en milieu urbain compte tenu des enjeux économiques. C'est la mesure présentée dans le dossier d'enquête (étude d'impact) pour ce secteur.

André BAYLE explique ensuite, en réponse à l'intervention de M. DOLL, que des résultats d'indicateurs évènementiels sont également présentés dans le dossier sur la section de ligne nouvelle afin d'illustrer ce qui se passe au passage d'un train.

Il termine en ajoutant que SNCF Réseau est soumis à des obligations de résultat en matière de protections acoustiques. Des mesures seront réalisées après la mise en service et s'il s'avérait que les mesures prises étaient insuffisantes, des mesures complémentaires seraient à prendre pour respecter les niveaux réglementaires ; c'est également la raison pour laquelle des hypothèses péjorantes sont prises dans les études.

M. KUDLA, maire de Villeron, explique qu'il n'y a pas d'amélioration sur les sujets acoustiques depuis la réunion de février ; il regrette qu'on réfléchisse à des solutions de protections de façades en pleine période de Covid-19, alors que les autorités recommandent de ventiler les bâtiments en ouvrant les fenêtres, c'est selon lui une forte contradiction par rapport au contexte extérieur au projet. Il termine en disant que ces réunions n'apportent plus rien car aucune nouveauté n'est présentée.

André BAYLE explique que les questions d'impacts environnementaux et de santé font l'objet de réglementations très strictes, que des études détaillées ont été réalisées ; les résultats et les mesures prévues sont présentés dans le dossier d'enquête publique.

M. PAVIL revient sur le nombre de circulations annoncé ; il demande des précisions sur les garanties possibles pour éviter que le trafic soit augmenté une fois la voie réalisée. Sur les horaires de nuit, il ajoute que cela ne concerne pas toute la nuit mais les créneaux de 22h à 0h30 et de 4h30 à 6h et que l'on risque d'avoir 5 à 6 trains par heure sur ces périodes. L'analyse de flux devrait donc porter selon lui sur le réel cadencement et non pas sur toute la journée et toute la nuit.

André BAYLE rappelle les ordres de grandeur des services envisagés au titre du projet et notamment l'objectif d'une fréquence à la demi-heure en heure de pointe sur Creil. La fréquence est donc très différente de ce que l'on peut avoir sur une ligne comme Paris-Creil où circulent plus de 200 trains par jour (et même plus sur la section du Val d'Oise avec les RER). Il explique qu'il faudra aussi que le flux trouve sa place au Nord de Survilliers puis en gare de Roissy et que l'on ne sera donc pas sur des ordres de grandeurs comparables en raison de la capacité du réseau et de la gare. De plus, le trafic est essentiellement conventionné et représente déjà un effort important de la part des autorités organisatrices.

Mme FRESNEDA interroge le maître d'ouvrage sur le financement des dessertes TGV par la Région Hauts-de-France en demandant si cela est réaliste au vu du temps de parcours qui est presque identique entre TGV et TER. Elle revient également sur les recommandations de l'Ae en matière d'acoustique et demande si des réponses seront apportées d'ici l'enquête publique, notamment sur la question des protections à la source sur les zones urbanisées (Fosses, Survilliers et Saint-Witz) et la justification des choix en cas de protections de façades.

André BAYLE rappelle sur la question des TGV qu'il existe 2 protocoles signés en 2017, l'un portant sur le financement et l'autre sur les intentions de dessertes. Ce dernier signé entre la Région Hauts-de-France et la SNCF porte sur la desserte mixte - avec 2 allers-retours TGV et des TER en complément - et fixe des conditions d'équilibre pour la desserte TGV. Ces protocoles sont publics et ont été joints au dossier de concertation préalable (en ligne sur www.roissy-picardie.fr).

Concernant l'avis de l'Ae, un mémoire en réponse est en cours d'élaboration par SNCF Réseau. Des précisions seront apportées sur la description de l'état initial et les raisons guidant le choix des mesures présentées à l'enquête publique.

Un internaute interroge le maître d'ouvrage sur le processus de consultation réglementaire pour connaître l'avancée de cette étape.

André BAYLE explique que la phase de consultations réglementaires préalables à l'enquête publique est en cours ; une nouvelle décision ministérielle sera à prendre à partir des avis exprimés pour décider des conditions d'avancement du projet. Si les orientations fixées par la décision ministérielle d'août 2020 sont confirmées, on s'acheminera vers une enquête publique en 2021. À l'issue de cette étape d'enquête, si les conditions sont réunies, le projet sera déclaré d'utilité publique. En termes de travaux touchant le réseau existant et en interface avec l'ensemble des actions sur l'Axe Nord, on se situe à partir de 2023 (les années 2021-2022 étant encore des étapes d'études et de procédures réglementaires complémentaires, avec poursuite de la concertation).

Également en ligne, M. GOBITZ, FNAUT Île-de-France, demande si la première phase du projet, permettant de mettre en œuvre les principaux objectifs du projet, et la seconde phase permettant d'améliorer la robustesse du réseau pourraient être menées conjointement. Il insiste notamment

sur le fait que pour lui il n'est pas envisageable que la première phase du projet vienne fragiliser l'Axe Nord déjà soumis à de nombreuses difficultés.

Sur la répartition en deux phases, André BAYLE rappelle qu'effectivement il est réservé la possibilité en phase 2 d'avoir un doublet de voies entre le raccordement à Marly-la-Ville et la gare de Surveilliers-Fosses pour améliorer les conditions de raccordement au niveau du barreau et une quatrième voie à quai à Chantilly. Les études d'exploitation régulièrement actualisées montrent que ces aménagements ne sont pas nécessaires à la mise en service du projet à une bonne exploitation sur l'axe Paris-Creil, concerné par ailleurs par d'importants travaux de modernisation et par un renouvellement du matériel roulant, qui conduiront également à de meilleures conditions d'exploitation. Des programmes très lourds sont lancés pour l'amélioration de la qualité de service sur ces axes et auront avancé à l'horizon de la mise en service du projet. La seconde phase sera ensuite à prévoir selon l'évolution de la desserte en général sur l'axe Nord.

Une participante en ligne explique s'opposer au projet car elle juge prioritaires les améliorations sur le RER D. Elle demande ce qu'il en est du retournement en gare de Fosses-Surveilliers en cas d'incident sur la ligne D ?

M. GOLETTO demande, via une question en ligne, pourquoi, comme demandé par tous les représentants du Val d'Oise, ne pas vouloir prendre en compte les propositions suivantes :

- un arrêt à Gonesse permettant ainsi à la partie "deshéritée" du département de pouvoir profiter plus facilement du bassin d'emplois créé par l'aéroport et son développement futur grâce à un meilleur maillage ferroviaire ;

- un terminal de la ligne LGV ailleurs que directement sur la plateforme de CDG déjà saturée à ce jour en utilisant une solution de type VAL.

M. BARROS regrette que la question de la régulation soit renvoyée à la fin de la décennie alors que le service après la gare des Noues est catastrophique et que beaucoup d'usagers subissent les suppressions de trains. La proposition du bouclage sur la partie Nord possible par le projet est donc une solution intéressante, d'autant que le projet du barreau de Gonesse a été abandonné. Il serait insupportable selon lui pour le territoire de voir passer tout le monde alors qu'aucune solution ne serait apportée pour pouvoir aller travailler à Roissy sans avoir de voiture.

Sur ces points, André BAYLE revient sur les échanges précédents, notamment lors de la réunion de Fosses qui avait très largement porté sur les priorités du territoire avec l'amélioration des services existants du RER D. Il rappelle à ce sujet les grands programmes en cours :

- + l'amélioration de l'infrastructure sur tout l'axe Nord;
- + la modernisation du matériel roulant, avec notamment les nouvelles rames de RER D qui seront en cours de mise en place à partir de 2021 sur la branche Sud et de 2023 pour la branche Nord.

Ces opérations sont prévues avant la mise en service du projet Roissy-Picardie. À plus long terme, NEXTEO améliorera la fluidité des circulations des RER B et D pour la partie en tunnel entre Chatelet et Gare du Nord.

Il rappelle également les réflexions lancées par Île-de-France Mobilités sur le schéma directeur du RER D. Les questions de terminus partiels ou retournements en gares seront à prendre dans ce cadre. .

Une participante indique qu'il est nécessaire d'écouter davantage les élus du terrain et regrette le temps nécessaire aujourd'hui depuis le territoire pour rejoindre Paris. Les BHNS ne pourront pas être une solution suffisante au vu de la population du territoire selon elle.

M. DOLL regrette que les infrastructures n'aient pas été mieux conçues dès le départ et notamment le doublement des voies dans le tunnel du Châtelet, ce qui oblige aujourd'hui à faire d'importants travaux. Il insiste sur la nécessité d'anticipation pour les équipements à réaliser. Il termine en disant ne rien avoir contre les picards et leur souhait d'une amélioration d'accès à la plateforme aéroportuaire mais que le projet n'est pas acceptable pour les habitants du Nord-Est du Val d'Oise qui connaissent chaque jour des conditions difficiles de déplacement.

M. DIDIER regrette que cette décision de poursuite du projet soit imposée par le gouvernement et mette SNCF Réseau face à un calendrier contraint. L'erreur pour lui revient aux étapes précédentes qui ont écarté d'autres trajets plus pertinents pour des raisons financières. Il ajoute que le tracé choisi ne respecte en rien les territoires, la commune de Vémars subissant une voie en aérien à quelques centaines de mètres d'une crèche, d'un stade et d'une salle des fêtes. Il se dit très surpris que l'enquête publique soit prévue début 2021 et considère ces délais comme non raisonnables.

M. LECUYER, élu à Vémars, interroge le maître d'ouvrage sur le cadastre utilisé pour la ligne Paris-Bruxelles qui ne correspondait pas à la réalité, il se dit donc inquiet des expropriations qui seront faites à partir d'un cadastre inexact.

André BAYLE rappelle que le territoire est au centre de nombreux enjeux en termes de mobilités qui vont au-delà du projet et que le projet lui-même ne peut répondre à l'ensemble de ces enjeux. Il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des solutions à l'étude : sur les axes structurants (RER B et D, Grand Paris Express), à des niveaux plus locaux (solutions type BHNS) ou de proximité etc.

Concernant la consistance du projet, la zone de passage retenue en 2013 ne relève pas uniquement d'un arbitrage en matière de coût mais bien d'une analyse comparative globale.

Sur les impacts du projet, André BAYLE redit que l'objectif est bien de les analyser de la façon la plus technique et objective possible et de proposer en conséquence les mesures appropriées.

Il rappelle enfin que le projet ne se situe pas encore au stade des enquêtes parcellaires et que la définition du projet à la parcelle sera l'objet des études détaillées à venir, avant lancement de ces enquêtes.

V. CONCLUSION

Sylvie DENIS-DINTILHAC remercie les participants pour leur présence, tant les élus de la Communauté d'agglomération Roissy-Pays de France que les participants à distance. Elle rappelle que la vidéo de la réunion sera mise en ligne et qu'un compte-rendu sera disponible sur le site ww.roissy-picardie.fr

Elle ajoute que chacun a la possibilité d'apporter des contributions et de poser des questions en ligne, sur le site du projet et précise que SNCF Réseau s'est engagé à répondre aux questions posées avant la phase d'enquête publique.