

# PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

## COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION THÉMATIQUE SUR LES ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LE VAL D'OISE

FOSES – LE 28 JANVIER 2020

---

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

- + Les diaporamas présentés 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 : 152
- + Dispositif d'information : 2 panneaux d'exposition, mise à disposition des documents de la concertation : dossier de concertation, cahier de plans, dépliant et tract.
- + Dispositifs d'expression : Questions en salle, questions écrites, carte T
  
- + Format et déroulé de la rencontre : la rencontre s'est déroulée de 19h30 à 22h25 à l'Espace Germinal à Fosses. La rencontre était animée par Emilie WALKER (Agence Eker). Après un mot d'accueil du maire de Fosses, M. BARROS (1) et l'introduction de l'animatrice (2), les garants de la concertation et SNCF Réseau ont présenté les objectifs, le déroulé de la concertation et le rôle des garants (3). SNCF Réseau a ensuite présenté le projet (4) et un premier échange avec la salle s'est tenu (5). La seconde partie était consacrée aux enjeux de mobilités dans le Val d'Oise avec des interventions d'Ile-de-France Mobilités et du Département du Val d'Oise (6) et à un nouveau temps d'échange avec le public (7) ; un mot de conclusion a enfin été laissé aux garants de la concertation (8).
  
- + Étaient présents :
  - **SNCF Réseau**
    - André BAYLE, Chef de la Mission Roissy-Picardie
    - Laurence ROSSET, Responsable Concertation
  - **Garants de la concertation**
    - Sylvie DENIS-DINTILHAC
    - Michel RIOU
  - **Intervenants**
    - Laurence DEBRINCAT, Directrice de la Prospective et des Études, Ile-de-France Mobilités
    - Aurélie RIGAULT et Laura MATHIEU, Chargées de mission déplacements, Département du Val d'Oise

## I. MOT D'ACCUEIL

**Pierre BARROS, Maire de Fosses**, remercie les participants pour leur présence et les organisateurs de la réunion à Fosses. Il commence en insistant sur le fait que les transports occupent une grande place et beaucoup de temps dans la vie de tous les jours des habitants du territoire. Cela revêt une importance particulière dans le Nord-Est du Val d'Oise car l'infrastructure très développée à l'époque n'est plus du tout acceptable aujourd'hui en qualité de service.

Il ajoute que les transports coûtent beaucoup d'argent aux collectivités mais coûtent aussi beaucoup en temps et d'énergie aux usagers. Il explique que le RER D connaît aujourd'hui beaucoup de difficultés malgré les chiffres de 80 ou 85% de régularité affichés (trains supprimés, retards, absence d'itinéraire bis).

M. BARROS revient sur le projet Roissy-Picardie qui va impacter ces transports du quotidien. Il revient sur le temps du Débat public de 2010 et sur la préférence du territoire à l'époque pour le scénario sud en raison de ses apports et de ses moindres impacts. Il regrette que ce scénario n'ait pas été retenu. Il explique que le débat du jour ne porte pas sur la zone de passage de ce tracé mais sur les solutions mobilités du territoire et les mesures qui peuvent être prises en compensation pour améliorer les déplacements.

Il explique ne pas avoir attendu cette réunion pour engager le travail avec la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, SNCF et le préfet de Région. Il aimerait que la réunion de ce soir fasse émerger des solutions de déplacement adaptées sur le territoire.

Il salue les élus et notamment les maires de Marly-la-Ville, de Chennevières-les-Louvres, Survilliers ainsi que le maire d'Arnouville également Vice-Président en charge des transports de la CARPF (Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France). Il remercie enfin la présence des représentants de Vémars et Villeron, communes particulièrement impactées par le projet.

## II. INTRODUCTION DE LA RÉUNION

**Emilie WALKER, Agence Eker**, se présente et annonce les intervenants de la réunion.

Elle détaille le déroulé de la réunion, rappelle les modalités de participation et notamment l'usage proposé des fiches questions. Elle annonce également que des photos seront prises par un photographe au cours de la réunion afin de documenter la concertation et invite les personnes ne souhaitant pas être prises en photos à se manifester : 4 personnes font part de cette demande.

## III. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

**Sylvie DENIS-DINTILHAC, garante de la concertation**, remercie les nombreux participants pour leur présence. Elle présente le cadre de la concertation en insistant sur le fait que les modalités prévues à l'origine ont été adaptées au cours de la démarche : les premières semaines de la concertation ont montré que les contributions et attentes dépassaient la simple infrastructure de 6,5 km. Il a donc été décidé de prolonger cette concertation afin de donner plus de temps aux contributions et échanges. La CNDP a ainsi décidé le 8 janvier de la prolongation de la concertation jusqu'au 18 février. Un troisième garant, Michel RIOU, a dans ce cadre été nommé afin de pouvoir assurer la présence d'au moins deux garants à chaque rencontre publique.

Le dispositif a également été modifié :

- la réunion initialement prévue à Vémars mi-janvier a été reportée au 4 février et portera sur le projet de ligne nouvelle et ses aménagements ;
- l'atelier thématique initialement prévu à Fosses a été remplacé par une réunion publique thématique afin de donner la parole à un maximum de parties prenantes ; il porte sur l'enjeu de mobilités du quotidien compte tenu de la sensibilité de cette question.

**Laurence ROSSET, SNCF Réseau, présente le cadre de la nouvelle concertation** (cf. pages 8 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 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 2019) au titre du code de l'environnement (art.L121-15). Elle en a validé les modalités le 6 novembre dernier, et comme indiqué, la CNDP a décidé le 8 janvier de prolonger la concertation jusqu'au 18 février.

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 : elles se sont tenues le 3 décembre à Creil et le 10 décembre à Roissy-en-France. Les comptes rendus et présentations de ces réunions sont en ligne sur le site du projet,
- 12 débats mobiles, qui ont permis d'aller à la rencontre du public et notamment des usagers. Ils se sont tenus dans les gares, sur les lieux de vie et les marchés,
- 3 réunions thématiques, pour approfondir certains aspects liés au projet :
  - Les enjeux d'attractivité du territoire à Amiens le 21 janvier,
  - les enjeux de mobilités dans le Val d'Oise : présente réunion à Fosses,
  - la ligne nouvelle et ses aménagements : le 4 février à Vémars.

Elle ajoute que la participation est également possible via le site internet du projet, les mails et adresses de SNCF Réseau ainsi que via la carte T disponible dans le dépliant du projet. Il est également possible de s'adresser directement par mail aux garants de la concertation. Elle précise que des réponses aux questions posées en ligne sont apportées au fur et à mesure sur le site internet du projet.

Quelques chiffres sur la concertation en cours peuvent être donnés : plus de 500 contributions ont été enregistrées, près de 1200 personnes ont été rencontrées en réunions et lors des débats mobiles et près de 20 000 documents ont été distribués pour informer largement.

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 de toutes les contributions exprimées ; SNCF Réseau publiera dans les 2 mois qui suivent les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements tirés de la concertation. L'ensemble de ces documents sera rendu public et un temps de restitution sera prévu.

**Sylvie DENIS-DINTILHAC, explique le rôle des garants dans la démarche de concertation** (cf. pages 12 à 14 du support de présentation). Elle rappelle que les garants (comme la CNDP) sont neutres et indépendants par rapport au projet, et sont à considérer comme un « pont » pour faciliter le dialogue entre le public et les porteurs de projet.

Elle détaille les différents principes :

- Indépendance : par rapport au gouvernement et au maître d'ouvrage
- Neutralité par rapport au projet
- Transparence et accessibilité de l'information

- Argumentation : la confrontation des arguments est au cœur du principe de concertation.
- Equivalence : tous les arguments se valent quel que soit le statut de la personne qui le porte.

Elle ajoute que la concertation se conclura le 18 février et que les garants établiront un bilan de la concertation avant le 18 mars, comme l'oblige le code de l'environnement ; une cartographie des arguments sera faite par les garants à l'occasion de ce bilan. SNCF Réseau publiera dans les 2 mois qui suivent les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements tirés de la concertation.

Sylvie DENIS-DINTILHAC termine en expliquant que les garants sont joignables par mail par toute personne souhaitant échanger, poser une question ou contribuer avant la fin de la procédure le 18 février.

## IV. PRÉSENTATION DU PROJET

**André BAYLE, SNCF Réseau, présente les grandes lignes du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, les objectifs du projet et ses apports pour le territoire** (Cf. pages 15 à 24 du support de présentation). Il explique que le projet propose de constituer un accès direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise et la gare de Roissy TGV.

Il met en avant le rôle de maillage du réseau ferroviaire que représente le projet et explique que pour mettre en œuvre ces services, le projet prévoit à la fois :

- la réalisation d'une section de ligne nouvelle de 6,5 km entre l'interconnexion LGV et 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.

Par ce projet, l'objectif est d'avoir un double service TaGV-TER répondant à la fois aux besoins de mobilité longue distance (l'accès au réseau TaGV depuis Creil ou Amiens notamment) et aux enjeux de transports du quotidien (principalement l'accès au pôle de Roissy pour les habitants de la Picardie et du Nord-Est du Val d'Oise).

Le coût de l'investissement prévu pour le projet est de 356 millions d'euros en valeur 2017.

Il met en avant le fait que le projet Roissy-Picardie est aujourd'hui retenu parmi les projets prioritaires par le Gouvernement en raison de cette double fonctionnalité, et ce en cohérence avec les priorités actuelles en faveur de la modernisation et de la valorisation du réseau ferré existant. Il rappelle dans ce cadre que près de 3 milliards d'euros sont consacrés chaque année au niveau national à la modernisation du réseau et que cet effort considérable va se poursuivre dans les années à venir. L'objectif de tenir l'enquête d'utilité publique en 2020 figure dans l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités, lors de son approbation en Conseil des ministres en novembre 2018 - devenu loi en décembre 2019.

Il précise que SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet mais intervient dans le cadre d'accords passés avec l'Etat et les collectivités. L'avancement du projet et les orientations retenues font l'objet de décisions et de validations par l'Etat à chaque étape.

**André BAYLE revient ensuite brièvement sur l'historique du projet et son calendrier actuel.** Il rappelle l'étape du débat public en 2010, avec 2 scénarios présentés (tout TGV ou mixte). 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, comme l'a

rappelé M. le Maire de Fosses. L'étape 2 (2013-2014) a conduit - avec différentes étapes de mise au point et concertations - à établir une proposition de tracé pour la section de ligne nouvelle.

Des accords sur le financement et les dessertes ont été conclus en 2017 via deux protocoles dédiés.

André BAYLE explique qu'aujourd'hui une nouvelle phase de concertation se tient suite à la décision de la CNDP et que l'enquête publique est ensuite prévue pour 2020, si les décisions de l'Etat sont confirmées sur la base du bilan de la concertation et des enseignements du maître d'ouvrage. Le dossier sera alors soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale et au SGPI (Secrétariat Général Pour l'Investissement) qui procèdera à des contre-expertises sur les sujets de socio-économie du projet. Le projet suivra ensuite la procédure classique pour une infrastructure de ce type (études détaillées, procédures complémentaires), avec un objectif de mise en service de l'infrastructure à l'horizon 2025. Il ajoute que SNCF Réseau est très attaché à ce que l'élaboration du projet dans ses étapes successives s'accompagne d'une concertation approfondie, sous forme d'une concertation continue en dehors des étapes réglementaires.

**André BAYLE présente ensuite les apports du projet pour le territoire.** Il revient d'abord sur les nouvelles dessertes telles que prévues dans le protocole signé avec les partenaires en 2017 avec :

- une desserte mixte pour Amiens et Creil : 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, ce qui représente 26 allers retours TER par jour

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, en précisant que des remarques ont été faites sur ce point dans le cadre de la concertation. Un tableau détaillant les temps de parcours sur les courtes distances est présenté :

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

André BAYLE met en avant quelques chiffres illustrant la fréquentation attendue de la future liaison, en précisant qu'il s'agit de chiffres intermédiaires :

- 3,4 à 3,9 millions de voyageurs/an, soit 12 à 13 000 voyageurs/jour. Le projet se situe donc au niveau de lignes de TER très fréquentées (et à un niveau bien inférieur aux lignes RER)
- 2/3 d'usagers ferroviaires actuels (nouvel itinéraire) et 1/3 de nouveaux usagers (report modal depuis la route important).

Il ajoute que selon les analyses en cours, 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). Le projet s'inscrit donc dans l'objectif largement partagé de renforcement de la desserte du pôle de Roissy dans les mobilités du quotidien en favorisant le report de la route vers le mode

ferroviaire ; les déplacements se font en référence (sans le projet), ce qui illustre le fait que la zone d'influence du pôle économique de Roissy va bien au-delà des limites de l'Ile de France.

Le projet intègre un arrêt à Survilliers-Fosses, avec la possibilité d'interconnexion avec le RER D, le financement de la passerelle en gare restant à assurer dans les prochaines étapes.

Les études de trafic mettent en évidence l'attractivité du projet pour le Nord-Est du Val d'Oise, au regard notamment de la part significative de la fréquentation attendue sur la ligne nouvelle sur le trajet Survilliers-Roissy.

André BAYLE termine en rappelant (cf. pages 25 à 26 du support de présentation) que les enjeux d'amélioration des mobilités dans le Val d'Oise relèvent d'autres programmes, menés par les pouvoirs publics avec des moyens très importants (cf. présentations suivantes), avec notamment :

- la modernisation des RER B et D, et autres travaux sur le réseau ferré national sur l'Axe Nord de l'Ile-de-France (en ligne et en gares)
- la ligne 17 du Grand Paris Express
- les autres transports en commun.

Dans le domaine ferroviaire, ces programmes génèrent de fortes contraintes en phase travaux ; compte tenu du volume considérable d'opérations sur l'Axe Nord de la région parisienne, un comité de coordination a été mis en place sous l'égide du Préfet de la Région Ile-de-France (Etat, collectivités, IDF Mobilités) et SNCF Réseau a mis en place la mission Axe Nord pour optimiser la planification des travaux tout en assurant le meilleur service possible pour les voyageurs. Le comité se réunit régulièrement ; des arbitrages ont dans ce cadre déjà été pris au printemps 2019 en confirmant la priorité donnée à la régénération et aux opérations en faveur des transports du quotidien et en actant le report de la mise en service du CDG Express à décembre 2025. Les étapes ultérieures de Roissy-Picardie devront être examinées dans ce cadre de gouvernance.

## V. ÉCHANGES AVEC LA SALLE

**Emilie WALKER sollicite la salle pour poser des questions ou contribuer sur la présentation du projet qui a été faite.**

*NB : Les interventions des participants figurent en italique.*

*Une habitante de Plailly explique découvrir le projet grâce à cette réunion et considère que si le projet peut être un apport, il n'est pas prioritaire aujourd'hui pour les habitants, pour qui la priorité est bien l'amélioration de la ligne D du RER vers Paris.*

*Une élue de Senlis exprime le fait que ce projet est néfaste pour la ville de Senlis et ses habitants dont beaucoup travaillent à Roissy. Elle explique que ce projet sera au détriment de la ville de Senlis qui va perdre en attractivité. Elle regrette également qu'il n'y ait pas d'arrêt en gare d'Orry-la-Ville où un parking a pourtant été en partie financé par la ville de Senlis, ce qui est préjudiciable pour ses habitants.*

André BAYLE ne pense pas que l'attractivité de Senlis soit remise en cause du fait du projet ; concernant la liaison par bus vers Roissy, les études de trafic sont réalisées en considérant que ce service est maintenu. Sur la question d'un arrêt possible à Orry-la-Ville, il rappelle que le protocole de desserte signé en 2017 est aujourd'hui la base. Ces schémas de dessertes sont prévisionnels et pourront être amenés à évoluer ultérieurement, en fonction des possibilités des schémas d'exploitation et des décisions des Autorités Organisatrices des Mobilités.

*Un habitant de Fosses interroge les intervenants sur les mesures prévues pour améliorer le RER D, ce qui est prioritaire. Il pose notamment la question d'une possible coupure de la ligne pour limiter les effets des perturbations qui pourraient par exemple survenir en Essonne et qui aujourd'hui se répercutent sur toute la ligne. Il se dit par ailleurs extrêmement sensible aux enjeux environnementaux et termine son intervention en reconnaissant l'amélioration de l'information voyageurs depuis quelque temps.*

Sur les questions du RER D et des solutions de mobilités dans le Val d'Oise hors projet Roissy Picardie, Emilie WALKER explique que cela sera l'objet du second temps d'échange prévu dans la suite de la réunion.

*Pascal DOLL, Vice-président transport de la CARPF, explique que pour lui la présentation de ce projet dans le contexte actuel est à la limite de la provocation, dans la mesure où tous les projets portés par le territoire ont été abandonnés ou refusés, y compris le barreau de Gonesse. Il regrette que le seul projet existant profite avant tout aux picards et génère des nuisances importantes pour les communes de Villeron et Vémars. Il regrette également de ne pas avoir de réponse à la question pourtant ancienne de la possibilité d'un retournement en gare de Survilliers-Fosses et interroge SNCF Réseau sur le prix de la passerelle indispensable au projet. Il souhaite que le projet débute par les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avant de réaliser la ligne. Il ajoute que le projet de barreau de Gonesse apportait des solutions pour relier les RER B et D et explique qu'il serait intéressant de se pencher sur la possibilité de mutualiser ces deux projets pour apporter de véritables réponses aux dessertes du quotidien.*

*M. DOLL explique également qu'il n'y a pas un élu dans le Val d'Oise qui soit favorable au projet et que le Conseil Départemental a voté une motion opposée au projet. Il termine en revenant sur le calendrier de la concertation en regrettant qu'elle se déroule entre les mois de décembre (contraint par les congés) et la période des vœux pour les élus et se demande s'il s'agit d'une phase de concertation ou d'acceptation.*

*Anthony ARCIERO, Conseiller départemental, fait part de la délibération du Conseil départemental du Val d'Oise exprimant son opposition au projet. Il confirme que cette délibération dont il était le rapporteur a été adoptée à l'unanimité.*

*Jean-Noël MOISSET, Maire de Survilliers et vice-président de la CARPF, rappelle que l'arrivée prévue pour les TER avec le projet se situe en plein milieu de l'aéroport alors que les emplois ne sont pas dans celui-ci. C'était une des raisons du projet de barreau de Gonesse qui avait l'intelligence selon lui de passer au milieu des zones d'activités, ce qui n'est pas le cas du projet.*

*Eric PLASMAN, Maire de Chennevières-les-Louvres et habitant de cette commune de très longue date, regrette qu'aujourd'hui la desserte du territoire ne soit pas satisfaisante, malgré toutes les solutions proposées : le RER D fonctionne de façon catastrophique (ponctualité, sécurité, propreté...), en gare TGV à Roissy un système de verbalisation automatique à l'arrêt minute rend l'acheminement compliqué, le prix du RER B pour rejoindre Paris est excessif, les voies de circulations routières sont surchargées... La mobilité sur le territoire est donc selon lui dans un état catastrophique. Il ajoute qu'ADP (Aéroports de Paris) développe le Terminal 4 sans penser aux solutions de mobilités connexes et que, dans le même temps, la SNCF propose un projet qui ne prend pas en compte les besoins du territoire et n'apporte aucune solution.*

*Une habitante de Fosses regrette que les élus aient laissé passer les trains de D12 à D8, aient accepté les arrêts supplémentaires après Villiers-le-Bel. Elle se dit satisfaite que le projet Roissy Picardie progresse à nouveau, car il permettra demain de rejoindre Roissy en quelques minutes, contre près d'une heure aujourd'hui. Elle pense que tout ce qui est fait pour les transports collectifs doit être soutenu.*

*Une autre habitante de Fosses dit ne pas comprendre le lien entre le projet et Survilliers-Fosses si la passerelle n'est pas financée. Elle souhaite également défendre les élus qui se battent pour les citoyens notamment au niveau des transports. Elle met également en avant la dégradation du RER D et principalement ses difficultés pour ses déplacements domicile-travail le soir.*

André BAYLE rappelle que la liaison conduit à la gare de Roissy TGV compte tenu de la configuration du réseau ferroviaire, avec diffusion ensuite par les modes existants ou projetés par ailleurs. Il précise que la passerelle est chiffrée dans le protocole de 2017 et estimée à 13 millions d'euros (valeur 2011). Cet ouvrage important permet de relier les nouveaux quais réalisés sur la ligne TER (côté Survilliers, à l'Est) au côté Ouest et permettre ainsi les échanges avec les quais du RER D. La passerelle représente environ 5% du montant total estimé pour le projet, et un financement de 95% d'une opération de ce type avant d'entrer en phase d'enquête publique est très significatif en termes d'engagement.

Sur la mutualisation avec le barreau de Gonesse, André BAYLE rappelle que cette question a été examinée dans les étapes antérieures et écartée en l'absence de faisabilité.

La présentation qui va être effectuée par le Conseil départemental porte sur les BHNS mis à l'étude pour améliorer l'accessibilité au Grand Roissy dans le contexte de l'abandon du barreau ferroviaire de Gonesse.

## VI. LES ENJEUX DE MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE

*NB : 2 présentations successives ont été faites afin d'éclairer les enjeux de mobilité sur le territoire. Il convient de se reporter aux présentations des différents intervenants (accompagnées de cartes et illustrations).*

### *Intervention de Laurence DEBRINCAT, Ile-de-France Mobilités*

**Laurence DEBRINCAT présente les mesures mises en œuvre par Ile-de-France Mobilités (IDFM) pour améliorer les dessertes ferroviaires et en bus sur le territoire.**

Ces mesures concernent d'abord les dessertes majeures, actuelles et futures du pôle de Roissy qui représentent un enjeu stratégique majeur (voir pages 2 et 3 du support de présentation IDFM), en expliquant que des efforts conséquents sont portés pour l'amélioration sur les RER B et D qui sont deux modes de transport lourds structurants. Elle présente l'amélioration attendue de la desserte avec un maillage plus important à horizon 2030-2035 avec notamment l'arrivée de la ligne 17 du métro du Grand Paris.

En plus de ces grandes opérations, d'importants efforts sont également faits dès à présent sur l'amélioration de la desserte et du service. Elle prend l'exemple des modifications faites récemment avec séparation de l'exploitation de certaines branches au sud de la ligne D, afin de limiter les répercussions des irrégularités sur l'ensemble du linéaire, ce qui a permis d'améliorer d'environ 3% la ponctualité sur la ligne. Elle précise à ce titre que la ponctualité chez IDFM se calcule en prenant le pourcentage de voyageurs (et non pas de trains) arrivant à l'heure à destination ou avec moins de 5 minutes de retard.

Elle présente ensuite l'investissement de 2,5 milliards d'euros financé par IDFM sur le matériel roulant de la ligne D avec le matériel NG (Nouvelle Génération). Celui-ci sera déployé à partir de 2021, et permettra de limiter notamment le nombre de pannes et donc de retards sur la ligne.



La circulation de ce nouveau matériel nécessite par ailleurs des adaptations sur les installations électriques (200 M€) et sur les ateliers (600 M€). Un nouveau système de signalisation (NEXTEO) est également en développement, avec une mise en place à partir de 2026, ce qui permettra d'améliorer la capacité et la robustesse, notamment dans le tronc commun des lignes B et D entre Châtelet et Gare du Nord, par une réduction possible de l'espacement entre les trains. Pour les autres améliorations possibles, l'élaboration d'un schéma directeur est en cours, avec des résultats d'études attendus d'ici l'été 2020.

Laurence DEBRINCAT revient ensuite sur les dessertes en bus qui sont également nécessaires afin d'irriguer plus finement le territoire, notamment pour permettre l'acheminement de la majorité des salariés du pôle de Roissy qui habitent à moins de 15 km de la plateforme : une trentaine de 30 lignes de bus desservent la plateforme (voir page 6 du support de présentation IDFM). Un important travail a été effectué ces dernières années pour améliorer les dessertes en bus existantes et en créer de nouvelles, comme la ligne 20 en site propre entre Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions. A ce titre, 25 M€ de coûts d'exploitation supplémentaires sont alloués annuellement à la desserte du territoire.

Le territoire de Roissy et ses alentours est aussi celui dans lequel l'offre de transport à la demande (TAD) est la plus développée, avec le réseau FILEO auquel s'ajoute le système de correspondance garantie pour le dernier RER à Louvres, actuellement en test pour la ligne R2 à Survilliers-Fosses. Des projets sont également en cours d'études sur les lignes structurantes afin de voir s'il y a nécessité de faire des aménagements de voiries pour fiabiliser et rendre plus performante leur circulation (voir page 8 du support de présentation IDFM).

Laurence DEBRINCAT présente les prévisions d'évolution de temps de parcours en transports en commun en heure de pointe du matin pour les dessertes régionales et locales (voir pages 9 à 11 du support de présentation IDFM) en mettant en avant les améliorations à prévoir.

Elle conclut en revenant sur la position d'IDFM concernant le projet Roissy-Picardie. Elle met en avant les craintes quant à l'impact du projet sur les travaux d'amélioration du RER B et D, et ce pour plusieurs raisons : la capacité limitée des ressources d'ingénierie de SNCF Réseau, l'impact des travaux pour le projet Roissy-Picardie et la remise en cause des priorités accordées aux opérations d'amélioration des transports du quotidien, ainsi que du moratoire sur les travaux acté dans le cadre de la préparation des Jeux Olympiques 2024. Elle ajoute que Valérie Péresse, Présidente d'Ile-de-France Mobilités et de la Région Ile-de-France, a écrit au Premier Ministre pour faire part de ses inquiétudes et demander le réexamen du calendrier.

*Sur la ligne 9501 entre Fosses et la plateforme, plusieurs habitants mettent en avant des difficultés d'exploitation et un temps de parcours pouvant atteindre 1 heure au lieu de 40 minutes. De même certains participants expliquent que l'offre de TAD ne fonctionne pas toujours correctement.*

Laurence DEBRINCAT prend note de ces éléments qu'elle partagera chez IDFM afin de trouver des réponses aux limites d'exploitation identifiées.

*Le Maire de Chennevières-les-Louvres interroge IDFM sur sa position sur la tarification pour rejoindre l'aéroport Roissy-GDG et demande si des évolutions de tarifs sont à prévoir en cas de privatisation de l'aéroport.*

Laurence DEBRINCAT explique qu'elle ne peut apporter de réponse sur l'évolution de la tarification liée à ces questions. Elle précise toutefois que cette question ne se pose pas avec l'abonnement Navigo pour rejoindre l'aéroport, ce qui est le cas d'une grande majorité des voyageurs réguliers franciliens (plus de 85% des voyages en transports en commun sur le réseau).

*Plusieurs usagers reviennent sur la suppression des trains directs jusqu'à Goussainville, tous les trains de la branche Nord étant maintenant des omnibus.*

Laurence DEBRINCAT, sans pouvoir apporter de réponse précise sur ce choix d'organisation, rappelle que la circulation de dessertes de types différents (omnibus, semi-directs) représente une plus grande consommation de capacité sur une ligne, et ajoute que le rétablissement de trains directs ne solutionnerait pas les problèmes d'exploitation existants car, en cas de perturbations, les directs se trouveraient ralentis par les autres trains sur la ligne.

*Un participant pose la question des impacts du développement urbain de Louvres sur la fréquentation des transports et du RER D (manque de capacité, rames toujours plus chargées...).*

Laurence DEBRINCAT rappelle le contexte d'une urbanisation progressive de l'Ile-de-France (avec une proche couronne largement densifiée) ; il faut donc être en capacité de s'y adapter en modernisant l'offre de transport, d'où les programmes lancés concernant le renouvellement du matériel roulant, qui apporteront plus de capacité, plus de fiabilité dans l'exploitation et plus de confort.

*Un habitant de Fosses, usager du RER D, explique souhaiter des améliorations rapides et non pas aux échéances présentées. Il est aussi inquiet des conséquences des travaux liés au Grand Paris et aux Jeux Olympiques qui vont avoir un impact sur les conditions de transports des voyageurs.*

**Damien de la CROIX-VAUBOIS, SNCF Réseau**, détaille les conditions de mise en place de la mission Axe Nord au sein de SNCF Réseau, lancée il y a 18 mois afin d'optimiser les conditions de réalisation des grands programmes de modernisation sur cette partie du réseau ferroviaire. La gouvernance mise en place permet d'établir des priorités et arbitrages discutés avec l'ensemble des partenaires. Les conditions d'intégration du calendrier visé pour Roissy Picardie feront l'objet d'études et de présentations dans ce cadre d'ici l'été. Il ajoute que toutes les parties prenantes ont réaffirmé la priorité accordée à l'amélioration des transports du quotidien et notamment le caractère prioritaire du déploiement du nouveau matériel roulant.

*Un usager du RER D demande pourquoi, si la gare de Survilliers-Fosses devient une gare TER, il ne pourrait pas y avoir des directs pour la Gare du Nord.*

André BAYLE explique que les nouveaux services ferroviaires liés directement au projet Roissy Picardie ne comprennent pas de modification de la desserte Creil - Gare du Nord. L'opportunité d'un arrêt à Survilliers-Fosses sur cette ligne est une question qu'il faut regarder avec prudence car, d'un point de vue d'exploitation ferroviaire, l'axe Gare du Nord-Creil / Amiens-Saint-Quentin est très chargé, et rajouter un arrêt peut représenter une contrainte supplémentaire d'exploitation pour l'ensemble de la ligne compte tenu de sa charge actuelle. A noter aussi qu'en fonction de leur faisabilité, les décisions sur de telles dessertes relèvent des Autorités Organisatrices des Mobilités, notamment de la Région Hauts-de-France.

*Une participante regrette que les trains supprimés soient toujours ceux qui vont à Creil ou Orry-la-Ville. Elle souhaite qu'il y ait moins de terminus Goussainville ou Villiers-le-Bel et davantage de terminus Orry-la-Ville ou Creil.*

*Pierre BARROS, maire de Fosses, met en avant le fait que les gens racontent effectivement ce qu'ils vivent au quotidien dans les transports et qu'il est important de l'entendre. Il revient sur la question du remplacement des trains directs par les omnibus qui génèrent beaucoup de problèmes en s'arrêtant dans des gares où personne ne peut monter. Sur la question du retournement en gare de Survilliers-Fosses, il rappelle que cette demande est ancienne, a été présentée à IDFM, à la Région Ile-de-France et au Préfet de Région ; il est aujourd'hui urgent d'avancer sur cette question et sur le financement de cet aménagement.*

*Une habitante de Fosses explique aller régulièrement prendre le TER à Orry-la-Ville en cas de problème sur le RER D, tout en estimant ne pas avoir à supporter le coût supplémentaire lié au trajet (hors tarification IDF). Elle ajoute que des employeurs ne veulent plus embaucher*

*de personnes habitant le long de la ligne D : les problèmes de transport sont donc source de discriminations.*

Laurence DEBRINCAT rappelle que l'ensemble des mesures prises aujourd'hui visent à ce que les trains ne soient plus supprimés et à ce que la qualité de service soit améliorée, c'est le principal problème auquel IDFM cherche à répondre avec les investissements lourds en cours (présentés plus haut).

### *Intervention de Aurélie RIGAULT et Laura MATHIEU, Département du Val d'Oise*

**Aurélie RIGAULT et Laura MATHIEU**, chargées de mission déplacements, rappellent en introduction le déficit d'accessibilité en transports collectifs au corridor aéroportuaire qui représente un pôle d'emploi majeur depuis les principaux pôles d'habitat. Elle présente les 3 lignes faisant l'objet d'études pilotées par le Département pour relier les pôles d'habitat et d'emplois dans des conditions plus performantes, suite à l'abandon du barreau ferroviaire de Gonesse ; elles précisent que ces lignes seront accompagnées de nouvelles solutions de mobilités douces.

*Plusieurs participants regrettent que les solutions proposées dans la présentation n'apportent pas de réponse spécifique sur le territoire de Fosses et ne les concernent donc pas directement.*

**Valérie FRESNEDA**, Directrice des projets Grand Paris Est au Département, explique que la présentation demandée visait à présenter les enjeux pour la CARPF (amélioration de l'accessibilité du Grand Roissy) et les efforts consentis par les collectivités pour améliorer les transports du quotidien.

**Sylvie DENIS-DINTILHAC** ajoute que les garants ont trouvé intéressant d'apporter un éclairage plus large sur les mobilités dans le Val d'Oise pour remettre le projet d'infrastructure dans son contexte global, notamment suite aux échanges nés lors de la réunion publique de Roissy. Elle propose de passer au temps final de questions-réponses, ajoutant que les présentations seront mises en ligne et que chacun pourra s'y référer.

## VII. ECHANGES AVEC LA SALLE

### *Questions et contributions sur le RER D et les mobilités dans le Val d'Oise*

*Un usager de la ligne D du RER met en avant le nombre important de retards quotidiens pour les usagers, questionne IDFM sur la manière dont est mesurée la ponctualité. Il demande s'il est possible d'avoir un tarif spécifique pour rejoindre le TER à Orry-la-ville.*

Laurence DEBRINCAT rappelle que c'est bien la ponctualité des voyageurs qui est mesurée ; les objectifs fixés aux opérateurs sont fondés sur cette base et, s'ils ne sont pas atteints, l'opérateur est sanctionné d'un malus. Elle ajoute que tout ne repose pas sur les opérateurs et que c'est pour cela que des mesures lourdes, notamment de modernisation de l'infrastructure d'une part et du matériel roulant d'autre part, sont mises en œuvre.

*Un habitant de Saint-Witz, usager du bus 95.01, regrette la fréquence insuffisante de ce bus et demande s'il serait envisageable de faire circuler des bus moins longs mais avec une fréquence plus importante.*

Laurence DEBRINCAT répond que les lignes du bus du territoire ont été renforcées récemment et qu'il faut avoir davantage de recul pour évaluer la pertinence des solutions proposées. Elle ajoute que d'autres approches peuvent également être expérimentées, c'est le cas aujourd'hui en Seine-et-Marne où le mode d'exploitation en heures creuses a été modifié et remplacé par des solutions de transport à la demande.

*Un habitant de Louvres partage les problèmes existants sur le RER D. Il rappelle qu'une ligne de bus reliait autrefois Compiègne au Fort d'Aubervilliers le long de l'ex RN17. Il demande s'il serait possible de proposer des solutions de bus en site propre tout au long de la RD317 pour rejoindre Aubervilliers ou le Bourget et se connecter autrement au réseau ferré.*

Laurence DEBRINCAT répond que le bus est aujourd'hui davantage vu comme un déplacement local et en rabattement avec le RER, et donc principalement utile pour des mobilités de proximité, bien que quelques lignes longues distance existent également.

*Une habitante de Fosses, prenant le RER D tous les jours, explique que le service de bus R2 n'est plus en adéquation avec les horaires de trains et regrette que le bus scolaire ne passe pas à un horaire adapté. Sur le RER D, elle regrette les nombreuses suppressions et demande s'il n'est pas envisageable de mettre davantage de trains sur la partie Nord.*

*Les services en week-end et en soirées sont également des sujets de préoccupation.*

Laurence DEBRINCAT explique qu'elle prend bien en compte ces remarques et que ces situations seront regardées de près.

*Une habitante explique avoir l'impression que l'essentiel des investissements fait dernièrement sur le RER D concerne le tronçon Sud, elle demande s'il serait possible de supprimer l'interconnexion en Gare du Nord pour limiter le report des impacts entre le Nord et le Sud.*

Laurence DEBRINCAT répond qu'effectivement les lignes des RER sont particulièrement longues et que les répercussions d'un incident peuvent se faire sentir sur un grand linéaire. Cependant elle insiste sur le fait que beaucoup de voyageurs ne descendent pas à la première gare dans Paris et que la traversée de Paris est donc nécessaire pour un grand nombre d'usagers venant aussi bien du Nord du réseau que du Sud.

### **Questions et contributions sur le projet Roissy Picardie**

*Un usager du RER D explique que peu de personnes vont travailler sur la plateforme aéroportuaire en raison des problèmes de transports, il pense que le projet peut donc offrir des opportunités d'emplois nouvelles sur la plateforme mais également en Picardie. Il faut pour cela que le projet soit gagnant-gagnant et pas uniquement pour les picards. Le fait d'accorder la priorité à la passerelle ou d'étudier le retournement en gare de Survilliers-Fosses serait pour cela des signaux positifs.*

*Un participant explique souhaiter qu'une étude d'impact du projet sur le territoire et l'économie soit réalisée car il trouve les usagers du RER D très défavorisés. Il ajoute que des alternatives devraient être étudiées pour éviter de détruire des terres agricoles et respecter les objectifs en matière d'écologie, car les terres agricoles sont de qualité. Il termine en insistant sur la nécessaire amélioration des services de bus le soir et pour rejoindre la ligne H.*

*Bernard Loup, Président de Val d'Oise Environnement, précise suivre depuis longtemps ce dossier avec les différentes associations. Il explique que pour son association la solution TGV sur ce barreau ne semble pas nécessaire car d'autres solutions TGV existent (Gare du Nord et Gare TGV Haute Picardie) et qu'il faut donc se concentrer sur le TER. Sur l'enjeu de mobilité sur le territoire il considère que le débat porte d'une part sur le RER D (et le besoin d'aller vers le Sud), c'est pour lui la priorité, et d'autre part sur l'accès à la plateforme aéroportuaire. Pour l'accès à la plateforme, il estime que le mode ferré n'est pas nécessairement la meilleure façon d'y répondre. Il ajoute que si le mode ferré est retenu, le tracé choisi aujourd'hui n'est pas le plus opérationnel et le mieux intégré dans le territoire. Il termine son intervention :*

- *en mettant en avant le nombre d'enquêtes publiques qui vont concerner le territoire et demande à ce qu'aucune d'entre-elles ne se tienne en juillet ou en août.*
- *en demandant comment le projet intègre les réflexions portées par le M. ROL-TANGUY sur le territoire et rappelle la position de la CNDP sur l'intérêt d'un débat global à l'échelle du territoire sur l'ensemble des projets.*

Sur les questions de terres agricoles et d'insertion du projet, Emilie WALKER rappelle que ces sujets seront largement traités lors de la réunion du 4 février à Vémars.

Sylvie DENIS-DINTILHAC rappelle que le choix des dates des enquêtes publiques ne relève pas de la CNDP. Elle rappelle également que selon les textes, la concertation préalable doit permettre de débattre de l'opportunité et de ses caractéristiques : SNCF Réseau présente un projet qui s'est précisé au cours de différentes étapes mais la concertation doit bien permettre de soulever tous les sujets en lien avec le projet.

Sur la question de la mission ROL-TANGUY et d'un débat global à l'échelle du territoire, elle ajoute ne pas avoir d'éléments particuliers à donner concernant cette mission et rappelle qu'en effet lors de la concertation sur le Terminal 4, la CNDP avait identifié que les enjeux allaient au-delà d'un projet pris séparément et avait fait part au Gouvernement du souhait de la population d'une concertation intégrant l'ensemble des enjeux du territoire (la CNDP ne pouvant cependant s'autosaisir).

André BAYLE ajoute que la priorité est aujourd'hui bien donnée au TER (cf le nombre de dessertes prévue sur la liaison) et rappelle que le projet n'est pas une ligne à grande vitesse : elle sera circulée à 160 km/h, comme une ligne classique (la circulation de trains à grande vitesse n'apporte cependant pas de contrainte particulière dans la conception du projet).

*Un habitant de Fosses et élu de la majorité, témoigne des difficultés sur le RER D et de l'absence de solutions alternatives. Il explique que cela génère également un report modal vers la route avec des effets néfastes sur l'environnement et la santé. Il revient sur différents points concernant le projet :*

- *il interroge le porteur de projet sur la distance entre les habitations et le tracé, demande des précisions les mesures prises pour remédier aux nuisances et demande si l'aménagement d'un tunnel est possible,*
- *il relève l'intérêt potentiel du projet pour les habitants de Fosses avec la desserte directe de Roissy et l'interconnexion au RER B. Il précise que cet intérêt est en revanche lié au nombre de liaisons prévues dans le cadre du projet et demande des précisions à ce sujet, aussi bien en heures pleines qu'en heures creuses. Il demande également si ce trajet sera accessible grâce au passe Navigo et interroge les intervenants sur la date de remboursement des usagers en contrepartie des perturbations de décembre,*
- *il demande des précisions sur le financement des quais en gare de Survilliers-Fosses,*
- *il termine en insistant sur le fait que le projet ne répond pas aux besoins actuels d'améliorations sur la ligne D.*

*Un habitant du Sud de l'Oise, représentant le Roseau, explique que pour l'association, si cette liaison se fait, elle doit avoir un impact environnemental plus limité que ce qui est prévu actuellement. Il demande l'examen d'un tracé en tunnel ou en tranché couvert.*

André BAYLE, rappelant que l'ensemble du processus d'élaboration du projet se fait dans la recherche du projet de moindre impact (avec démarche ERC), confirme que les questions d'impact environnemental et de tracé seront traitées lors de la réunion de Vémars.

Sur la fréquence visée, André BAYLE rappelle que l'objectif est celui présenté d'une desserte à la demi-heure en heures de pointe, comme indiqué dans les protocoles de 2017 ; la question de la tarification sera un enjeu d'accord entre les Autorités Organisatrices des Transports (Région

Hauts de France avec Ile de France Mobilités) aux étapes ultérieures du projet, étant précisé que des accords de ce type entre les deux Régions existent déjà sur d'autres lignes.

Concernant l'aménagement des quais à Surveilliers-Fosses, André BAYLE précise que ce point est bien financé dans les protocoles signés en 2017 (seule la passerelle restant à financer).

Laurence DEBRINCAT ajoute que la campagne de remboursement du passe Navigo va débuter dans les jours suivants la réunion.

*Un intervenant d'Amiens explique que pour lui il ne faut pas raisonner en termes d'opposition entre la Picardie et le Val d'Oise. Il met en avant que le Sud de l'Oise est aujourd'hui intégré à l'agglomération parisienne et qu'il faut regarder cet espace comme un tout, pointant le fait que 6 600 actifs habitants du Val d'Oise travaillent également dans l'Oise ; le projet Roissy-Picardie apportera donc aussi des solutions pour ces déplacements. Il ajoute qu'il trouve le projet doublement pertinent car il répond à la fois à des besoins de mobilité du quotidien et de mobilité longue distance, notamment avec l'accès à l'aéroport de Roissy, important pour la Picardie.*

## VIII. CONCLUSION

**Emilie WALKER**, remercie les participants pour leur présence et rappelle le prochain rendez-vous à Vémars le 4 février.

**Sylvie DENIS-DINTILHAC** remercie l'ensemble des participants, rappelle que la prochaine réunion sera consacrée à la ligne nouvelle et ses aménagements, et indique à nouveau que les garants sont disponibles par mail jusqu'au 18 février et que chacun peut continuer à contribuer en ligne.

\*\*\*\*\*