

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION THÉMATIQUE

LA LIGNE NOUVELLE ET SES AMÉNAGEMENTS

VEMARS – LE 4 FEVRIER 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

- + Nombre de participants : 116
- + Dispositif d'information :
 - o 2 panneaux d'exposition, mise à disposition des documents de la concertation : dossier de concertation, cahier de plans, dépliant et tract.
 - o Carte grand format pour présentation de l'insertion de la ligne nouvelle, maquette numérique
- + Dispositifs d'expression : questions en salle, questions écrites, carte T
- + Format et déroulé de la rencontre : la rencontre s'est déroulée de 19h à 21h45, salle des fêtes à Vémars. La rencontre était animée par Emilie WALKER (Agence Eker). Après un mot d'accueil du maire de Vémars, M. DIDIER (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). La réunion s'est ensuite poursuivie avec présentations et échanges sur les différentes thématiques visées sous les points 4 à 7.
- + Étaient présents :
 - o **SNCF Réseau**
 - André BAYLE, Chef de la Mission Roissy-Picardie
 - Laurence ROSSET, Responsable concertation
 - Armand THOMAS, Responsable foncier et urbanisme
 - Luc BUISSON, Responsable juridique et environnement
 - o **Garants de la concertation**
 - Sylvie DENIS-DINTILHAC
 - Michel RIOU
 - o **Intervenants**
 - Mikaël BECK, Directeur grands projets Arcadis
 - Pierre-Alexis ROMARIE, Chef de projet acousticien Arcadis
 - Franck SPINELLI, Directeur Agence Nord-Ouest Ecosphere

I. MOT D'ACCUEIL

Frédéric DIDIER, Maire de Vémars, salue les personnes présentes : SNCF Réseau, garants, élus du territoire et public présents dans la salle.

Il rappelle son opposition au projet depuis le débat public de 2010 et regrette que, depuis ce temps, le projet ait continué à avancer sans prendre en compte l'avis du territoire. Il met pour cela en avant les impacts du projet et notamment du tracé retenu, alors qu'il n'apporte aucun bénéfice aux territoires traversés dans le Val d'Oise. Le projet ne profite selon lui qu'aux picards qui pourront accéder à la plateforme aéroportuaire plus rapidement. M. DIDIER rappelle à ce titre l'abandon du barreau de Gonesse qui aurait pu selon lui représenter une solution gagnant-gagnant pour les picards et les habitants de son territoire.

La concertation n'est selon lui qu'un leurre, destiné à faire discuter des conditions de réalisation d'un projet auquel le territoire s'oppose. Il rappelle dans ce cadre que l'ensemble des élus du Val d'Oise sont opposés au projet et que le financement prévu n'implique aucune collectivité d'Ile de France, ce qui est un signe.

Il conclut son introduction en redisant l'opposition ferme du territoire à ce projet tout en appelant à un cadre d'échange respectueux de chacun.

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 peuvent être prises par les équipes SNCF Réseau au cours de la réunion afin de documenter la concertation et invite les personnes ne souhaitant pas être prises en photos à se manifester : 6 personnes font part de cette demande.

III. LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

NB : Les interventions des participants figurent en italique.

Sylvie DENIS-DINTILHAC, garante de la concertation, remercie les nombreux participants de leur présence. Elle présente le cadre de la concertation en précisant que les modalités ont été adaptées au cours de la démarche, notamment à la lumière des échanges et expressions apparus lors de la réunion de Roissy-en-France le 10 décembre 2019. Suite à cette réunion, les élus de Vémars et Villeron ont été rencontrés. Les modalités de concertation ont été redéfinies et l'atelier prévu le 14 janvier a été transformé en réunion publique afin qu'un échange plus large sur la ligne nouvelle et ses aménagements puisse se tenir, et décalé à ce jour. Il a également été décidé par la CNDP le 8 janvier de prolonger la concertation jusqu'au 18 février et de nommer un troisième garant : Michel RIOU.

Elle ajoute que les garants établiront un bilan de la concertation avant le 18 mars. Elle insiste sur le travail de cartographie des arguments qui sera fait dans ce bilan et sur l'importance que les contributions soient argumentées par chacun, afin que le porteur du projet apporte des réponses sur les points soulevés ; les garants sont là pour assurer ce point. SNCF Réseau publiera ensuite dans les 2 mois qui suivent les mesures qu'il prévoit de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Elle termine son intervention en présentant les principes de la CNDP qui sont appliqués à cette concertation : indépendance et neutralité du garant, transparence et complétude de l'information, équivalence de traitement des contributions, argumentation des contributions du public comme des réponses du maître d'ouvrage.

Une participante explique qu'il ne lui semble pas nécessaire de développer une argumentation très poussée lorsque l'on voit les impacts directs du projet pour les habitants de Vémars et Villeron.

Dominique KULDA, Maire de Villeron, considère que malheureusement la ligne se fera car le Président de la République s'y est engagé. Il regrette qu'on ne sache pas combien de passagers emprunteront la ligne et qu'aucune solution ne soit mise en avant une fois l'aéroport de Roissy rejoint pour se rendre sur les lieux de travail effectifs. Il s'inquiète des impacts du projet et notamment des ouvrages d'art prévus.

Une participante demande pourquoi créer un nouveau barreau très coûteux alors que la jonction existe déjà entre la ligne existante et la LGV Nord à son débranchement à la bifurcation de Gonesse.

Laurence ROSSET, SNCF Réseau, présente le cadre de la nouvelle concertation (Cf. pages 11 à 13 du support de présentation) : 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 le 3 juillet dernier la tenue d'une nouvelle étape de concertation au titre du code de l'environnement (art. L121-15).

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, qui se sont tenues le 3 décembre 2019 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 :
 - l'attractivité du territoire à Amiens le 21 janvier
 - les enjeux de mobilités dans le Val d'Oise : le 28 janvier à Fosses
 - la ligne nouvelle et ses aménagements : présente réunion à Vémars.

Laurence ROSSET 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.

IV. PRÉSENTATION ET ÉCHANGES SUR LE PROJET

Certains participants ayant déjà assisté aux réunions précédentes souhaitant en venir rapidement aux échanges, **André BAYLE, SNCF Réseau**, présente de manière très résumée les grandes lignes du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, consistant à créer un accès direct entre le Sud des Hauts-de-France, le Nord-Est du Val d'Oise - via la gare de Survilliers-Fosses, d'une part et la gare de Roissy

TGV d'autre part, ainsi que les objectifs du projet et ses apports pour le territoire (cf. pages 15 à 21 du support de présentation).

En réponse à une question, il rappelle quelques chiffres illustrant la fréquentation attendue de la future liaison :

- 3,4 à 3,9 millions de voyageurs/an, soit 12 à 13 000 voyageurs/jour,
- 2/3 d'usagers ferroviaires actuels (nouvel itinéraire) et 1/3 de nouveaux usagers (par report modal depuis la route): il s'agit donc de rendre plus efficaces des déplacements déjà existants.

Il renvoie également à l'ensemble des présentations faites lors de la réunion publique de Fosses qui mettent en avant plus largement les importants programmes en cours (infrastructures, matériel roulant...) pour l'amélioration de la mobilité dans le Val d'Oise.

Une participante met en avant le fait que le projet ne profitera pas aux habitants de Vémars et de Villeron qui ne repartiront pas vers Fosses afin de prendre le train et continueront à se déplacer en voiture. Selon elle, le projet ne profite qu'aux habitants de l'Oise et de Picardie, voire de manière limitée à Fosses.

Un participant rappelle que tous les élus du Val d'Oise sont opposés au projet et que malgré tout le projet semble avancer comme un rouleau compresseur. Il reproche à la SNCF et l'Etat de continuer le projet sans tenir compte de l'avis des populations ; il demande à ce que le projet soit revu, à ce qu'on revienne en arrière afin de pouvoir tenir une concertation productive.

Un habitant de Villeron explique être préoccupé par le bruit et demande à avoir des éléments précis sur ce sujet et sur les mesures qui seront prises pour réduire le bruit. Il explique n'être pas totalement opposé au projet dans son principe mais regrette que le tracé réponde à des considérations financières davantage que de desserte.

Une participante se demande pourquoi un tracé est prévu si près des habitations alors qu'il y a de la place pour ne pas autant impacter le territoire.

Une habitante et élue de Villeron explique avoir l'impression de se retrouver 10 ans en arrière, avec un projet semblable aux discussions d'origine, à la seule différence qu'il prend cette fois en considération la commune de Villeron qui lors du débat public n'apparaissait pas sur la carte. Elle considère que la priorité est à accorder à la modernisation du RER D, avant de faire ces grands projets coûteux. Il faut améliorer les transports existants avant toute chose.

Germain BUCHET, Maire de Saint-Witz, explique avoir été présent à la réunion à Amiens avant le débat public et qu'une solution d'un travail commun entre le Val d'Oise et la Picardie avait été envisagée, ce qui n'a finalement pas été le cas. Il ajoute que si un arrêt est prévu à Survilliers-Fosses c'est parce que les élus se sont battus pour cela. Pendant le débat public, de nombreux faisceaux étaient présentés ; il regrette que celui passant au niveau de la forêt d'Halatte ait été écarté, et que le barreau de Gonesse ait été abandonné. Le tracé choisi est très impactant pour Vémars et Villeron ; il s'interroge enfin sur les impacts qui vont avoir lieu pour le raccordement au niveau de la RD 317.

Un représentant de Val d'Oise Environnement et du ROSO estime qu'il ne paraît pas utile d'avoir un deuxième service TGV entre la Picardie, déjà desservie par la gare TGV Haute Picardie et Roissy CDG. Il suggère que le projet examine l'ensemble des aspects de mobilités du quotidien dans un rayon de 30 km autour de Roissy CDG, concernant à la fois le Sud de l'Oise et le Nord-Est du Val d'Oise, dans une optique de concertation du quotidien. Il ajoute qu'il serait important que les résultats de la mission ROL-TANGUY soient également intégrés aux réflexions. Il rappelle les impacts écologiques du projet et le bruit pour les

habitants à proximité de la ligne, et demande qu'au vu de la topographie du secteur, la solution en tunnel soit étudiée.

André BAYLE rappelle plusieurs éléments suite aux différentes interventions :

- les programmes de modernisation en cours sur le réseau ferroviaire existant représentent aujourd'hui plusieurs milliards d'investissement et le projet Roissy-Picardie ne se situe pas au même niveau. Il représente une solution de maillage du réseau ferroviaire et apporte aussi, à sa mesure, une amélioration pour le Nord-Est du territoire du Val d'Oise ;
- le projet a une dominante de transport du quotidien et la desserte TaGV (train à grande vitesse) est très minoritaire par rapport au TER ;
- les services ferroviaires prévus s'inscrivent pour l'essentiel dans une logique de transport conventionné (en grande partie à la charge des autorités organisatrices) et non pas commercial ;
- sur le projet du barreau de Gonesse, des études comparatives ont été faites au moment du débat public et de la concertation menée sur le barreau, concluant qu'il s'agissait de projets distincts répondant à des besoins spécifiques et que leur mutualisation n'était pas efficace (le territoire étant concerné par des enjeux majeurs de natures différentes ; un projet ne peut répondre à la totalité de ces enjeux) ;
- dans l'élaboration d'un projet, l'objectif de SNCF Réseau est bien qu'il s'insère le mieux possible dans le territoire.

Un nouvel habitant de Vémars s'inquiète pour le prix de l'immobilier, en cas de moins-value, il demande si des compensations seront prévues et s'il est possible de récupérer des bénéfices du projet pour financer les communes (baisse des impôts locaux, etc.).

André BAYLE répond sur ce point spécifique qu'on ne constate en général pas d'impact sur l'immobilier pour ce type de projet et qu'en tout état de cause les règles en matière d'ouvrage public s'appliqueront.

Lionel LECUYER, élu à Vémars, rappelle suivre le dossier depuis le début des échanges sur le projet et bien connaître le sujet. Il explique représenter Vémars à la Commission développement durable de la CARPF et avoir mis un an à construire un plan pour économiser le CO₂. Il regrette que le projet pousse les habitants à prendre leur voiture pour se rendre à Fosses alors que des tracés alternatifs pourraient desservir Louvres par exemple et apporter de nouvelles solutions de mobilités. Il termine en soutenant entièrement le bien fondé des propos de M. DOLL lors de la réunion de Fosses, qui avait considéré que la concertation était en réalité une phase d'acceptation.

André BAYLE explique qu'aujourd'hui il existe de nombreux déplacements qui se font entre l'Oise mais également le Nord-Est du Val d'Oise et la plateforme de Roissy ; l'enjeu du projet est bien d'améliorer la part des transports en commun dans ces déplacements. Cela ne s'applique pas directement pour Vémars et Villeron qui sont à proximité immédiate de Roissy, mais d'autres territoires comme le pôle de Fosses pourront en bénéficier.

Un participant se réfère à l'origine du projet de la gare TGV Haute-Picardie qui vient d'un conflit entre Amiens, Compiègne et Lille concernant le tracé de la LGV Nord, il s'agit selon lui d'une gare fantôme. Il pense que la SNCF est aujourd'hui en train de sacrifier Villeron et Vémars pour corriger les erreurs du passé et demande les effets du projet sur la gare TGV Haute-Picardie.

Pour Eric PLASMANS, Maire de Chennevières-lès-Louvres, le RER D connaît de nombreux problèmes, il est difficile de se rendre en voiture sur le pôle de Roissy pour prendre le TGV, la tarification du RER B pour rejoindre Roissy n'est aujourd'hui pas adaptée pour les voyageurs du quotidien... Il ajoute que le seul service possible dans le cadre du projet est dépendant de la passerelle de Fosses-Surwilliers qui n'est pas financée à ce jour, il regrette donc que SNCF Réseau présente dans ce contexte le projet comme une solution pour les transports du quotidien.

Anthony ARCIERO, Conseiller départemental du canton de Goussainville et élu de Surwilliers, explique que l'arrêt de Fosses-Surwilliers n'est pas financé, le financement de la passerelle n'étant pas acquis et que des réponses sur la possible utilisation du pass Navigo ne sont pas apportées. SNCF Réseau doit entendre également au travers des réunions de concertation la colère des usagers du RER D, à qui on parle d'échéances très lointaines. Pour lui, le projet ne profite qu'aux picards alors que la solution du barreau de Gonesse, avec un raccordement Nord, aurait pu proposer pour un coût équivalent une solution mutualisée intéressante. La priorité est donc un investissement fort pour le RER D et il refuse que Roissy-Picardie retarde les investissements prévus à ce titre. Il demande donc de repousser les discussions sur ce projet en attendant que des améliorations substantielles soient apportées sur le RER D.

Un participant considère qu'il ne s'agit que de présentation « marketing » et ajoute que pour lui le projet n'a aucun intérêt pour le territoire et ne sert qu'à la SNCF.

André BAYLE répond aux différentes interventions en soulignant plusieurs points :

- le projet Roissy Picardie a évolué en termes de service au cours de la concertation et est passé d'un scénario mixte (TaGV + TER) à une dominante TER. L'enjeu prioritaire est bien celui des transports du quotidien ;
- sur le RER D et les programmes de modernisation du réseau existant, il rappelle que certaines échéances évoquées à Fosses sont prévues pour 2025 (déploiement du nouveau matériel roulant notamment), d'autres à plus long terme concernant notamment la réalisation de la ligne 17 Nord ;
- sur le barreau de Gonesse, la mutualisation a été étudiée et les études ont montré que les niveaux de performance avec un ouvrage mutualisé étaient très insuffisants ; les études lancées maintenant par le Département pour le développement de BHNS (Bus à haute niveau de service) suite à la décision d'abandon ont été présentées lors de la réunion de Fosses ;
- la gare TGV Haute Picardie continuera à jouer son rôle dans son périmètre de chalandise ;
- le projet intègre bien la desserte de Surwilliers-Fosses ; si la passerelle n'est pas financée dans le protocole de 2017, les prochaines étapes doivent permettre de le prévoir, et le niveau d'engagement acté dans le protocole est déjà très élevé ;
- sur la tarification, cela relèvera d'accords entre Autorités Organisatrices des Transports et on peut observer que ce type d'accord existe déjà entre les deux régions concernées sur d'autres lignes ;
- les présentations ne sont pas des présentations marketing mais correspondent à des résultats d'études techniques, que le maître d'ouvrage se doit de présenter en transparence ; les dossiers présentés dans les étapes de procédures font l'objet d'instructions préalables et d'avis - Autorité environnementale, SGPI (Secrétariat général pour l'investissement) pour l'évaluation socio-économique - joints ensuite aux dossiers d'enquête publique.

Mikaël BECK, Arcadis, présente brièvement les étapes d'élaboration du projet et ses principales caractéristiques.

Un habitant de l'Oise, membre du ROSO, aborde la question du Terminal 4 en projet et insiste sur le fait que le réseau routier est saturé dans les villages à proximité de la plateforme aux heures de pointe. Il explique que les porteurs du projet ne peuvent pas ignorer les habitants et leur détresse et insiste à nouveau sur la solution souterraine qui pourrait apporter une solution adaptée. Pour lui il faut revoir le tracé en écoutant davantage les élus.

Une habitante explique que cette ligne est favorable uniquement aux picards et regrette que cela ne soit pas reconnu par le porteur du projet.

Dominique KULDA, Maire de Villeron, considère que les porteurs du projet n'ont pas leur place dans la salle dans la mesure où aucune des demandes du territoire n'a été prise en compte dans le projet présenté.

Un participant dit qu'il faudrait écourter la réunion car aucune réponse n'est apportée aux préoccupations de l'assistance. Il souhaite que SNCF Réseau revienne une fois le projet amélioré.

Un autre participant remercie les maires présents, dit espérer que les élus actuels ou futurs continueront à mener le combat contre le projet et quitte la salle.

Sylvie DENIS-DINTILHAC rappelle que la concertation est ouverte et que le cadre juridique prévoit que tous les sujets puissent être abordés. Elle ajoute que cette nouvelle phase de concertation se tient également car le contexte a évolué, notamment en raison du projet du Terminal 4. Les garants veilleront à ce que chacun puisse s'exprimer, et SNCF Réseau aura l'obligation de présenter les enseignements tirés de la concertation.

André BAYLE ajoute que le projet est aujourd'hui dans une phase de conception, avec encore plusieurs étapes à franchir, de décisions et de concertation, avant sa mise en œuvre. La mise au point des mesures permettant sa bonne intégration dans les territoires traversés est également une question importante.

Une habitante demande si les architectes sont de la SNCF ou extérieurs à l'entreprise car, selon elle, les intervenants extérieurs ont tout intérêt à ce que le maximum d'infrastructures soit réalisé. Elle regrette également ne pas avoir vu l'architecte sur le terrain, pour concerter avec la population. Selon elle, le projet ne profite qu'aux picards et a des impacts écologiques importants ; elle pense qu'une jonction sur la ligne existante devrait être possible pour limiter les impacts. Elle demande ainsi à ce que le projet soit revu vers un tracé plus adapté au territoire et à ce que la population locale soit davantage écoutée.

Germain BUCHET, Maire de Saint-Witz, regrette que le projet présenté arrive au Nord de la plateforme aéroportuaire alors que les emplois sont au sud de l'aéroport, en arrivant par le Sud l'accès aux emplois était direct. Cette solution a toujours été écartée par RFF puis SNCF Réseau selon lui.

Un participant revient sur le terme de concertation qui doit, de son point de vue, aboutir à un projet partagé, ce qui n'est pas le cas du projet présenté, alors que cela pouvait être le cas pour le barreau de Gonesse.

André BAYLE revient sur le sujet du barreau de Gonesse et les conclusions des analyses comparatives. Il rappelle que le projet Roissy-Picardie est un projet de maillage du réseau ferroviaire ; à partir de Roissy TGV, la diffusion se fera avec les différents modes de transport en commun (avec des vocations de déplacements de plus ou moins grande proximité).

Un participant considère qu'il est inutile et coûteux de faire rouler un TGV à la même vitesse qu'un TER sur des voies qui ne sont pas à grandes vitesses.

André BAYLE répond que la desserte TGV se fait en contrepartie d'engagement d'équilibre entre la SNCF et la Région Hauts-de-France, comme indiqué dans le protocole signé en 2017. Elle permet des gains de temps appréciables sur certaines destinations et n'apporte pas de contrainte dans la conception du projet (caractéristiques de ligne classique ; à noter que, sur le réseau national, des missions TGV sont fréquemment prolongées au-delà du réseau à grande vitesse pour la desserte des territoires). Il rappelle d'autre part que le projet est tourné principalement autour du TER.

Dominique KULDA, Maire de Villeron, explique que l'unique raison du projet est en fait de pouvoir disposer d'une aire de retournement des TGV sur le secteur et de faciliter ainsi l'exploitation du parc.

André BAYLE répond que ce n'est absolument pas le cas ; les fonctionnalités du projet ont été réaffirmées dans les protocoles de 2017, avec les objectifs d'améliorer les transports du quotidien et la mobilité longue distance. Le volume de desserte de trains à grande vitesse acté dans le protocole entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités - limité d'ailleurs par rapport à ce qui était indiqué au stade du débat public en 2010, avec 2 allers retours - montre bien qu'il n'y a pas d'enjeu pour l'exploitation du parc TGV.

Une participante revient sur la question du barreau de Gonesse. Elle explique qu'avec ce projet, la durée d'un trajet Creil-Roissy serait de 40 minutes contre 1h10 aujourd'hui et 35 minutes en voiture, cela apportait à son avis déjà une solution satisfaisante et évitant d'apporter des nuisances fortes au territoire.

Une participante regrette qu'aucune amélioration de la mobilité ne soit proposée pour le Nord du Val d'Oise, que le projet ait des conséquences environnementales fortes. Elle demande à nouveau pourquoi la jonction au niveau de Gonesse n'a pas été proposée ce qui préserverait le territoire des nuisances du projet. Le projet est à revoir en ce sens.

André BAYLE explique que la bifurcation de Gonesse au débranchement de la LGV Nord n'est pas du tout conçue pour de tels échanges, qui nécessiteraient un raccordement Nord entièrement nouveau, avec des impacts locaux très importants, avec des circulations venant s'ajouter sur des sections très fréquentées (ligne Paris-Creil et LGV Nord). Cette solution n'est donc pas envisageable. Sur les temps de parcours avec le projet de barreau de Gonesse, il rappelle qu'ils sont beaucoup moins performants qu'avec le projet Roissy-Picardie et qu'il convient de comparer également ces temps de parcours avec les autres modes de déplacement et pas uniquement entre solutions ferroviaires.

Un participant dit que chacun à son niveau souhaite participer à de beaux projets d'avenir et que ce n'est pas le cas de ce projet. Il prend l'exemple de Paris où un candidat propose des aides pour passer à des motos électriques, où l'on observe la fermeture des berges de Seine, la réduction des places de parking et la baisse de la place de la voiture et donc des nuisances acoustiques. Le projet Roissy-Picardie est selon lui en contradiction avec ces enjeux environnementaux. Les alternatives présentées doivent être étudiées précisément. Il termine en demandant s'il est possible de garantir qu'aucun train de marchandises ne circulerait sur la ligne, notamment avec le centre de stockage d'Amazon installé à proximité d'Amiens.

André BAYLE répond que le projet n'envisage pas de circulation de marchandises, non prévue sur l'interconnexion LGV.

Une habitante demande si une étude a été faite sur le nombre d'usagers venant d'Amiens qui prendraient quotidiennement cette liaison pour venir à Roissy et le prix de ce trajet.

André BAYLE précise que l'essentiel des voyageurs (cf. estimations de trafic mentionnées) ne viendra pas forcément d'Amiens pour les transports du quotidien. Les flux les plus importants concernent les échanges avec l'Oise, avec également une part de rabattement du Nord-Est du Val d'Oise. Il ajoute que les études de trafic sont en cours d'actualisation, et que le détail de ces études et des hypothèses prises sera présenté dans l'évaluation socio-économique jointe au dossier d'enquête publique. Cette évaluation fera l'objet au préalable d'un avis du Secrétariat Général Pour l'investissement (SGPI) et d'une contre-expertise, qui seront joints au dossier pour la bonne information du public.

V. PRÉSENTATION ET ECHANGES SUR LES ENJEUX ACOUSTIQUES

Pierre-Alexis ROMARIE, Arcadis, explique que le rôle des études acoustiques est d'évaluer les gênes sonores induites par le projet et d'y apporter des réponses (la gêne sonore est déterminée en application de la réglementation par une contribution sonore, calculée par périodes : il s'agit donc d'une contribution moyenne avec des pics et des temps sans circulation). Pour cela, les études se fondent sur des modélisations selon des outils éprouvés ; les hypothèses de trafic sont majorées. Si au niveau des habitations, le niveau sonore est supérieur aux seuils fixés par la réglementation, le maître d'ouvrage doit apporter des mesures de réduction du bruit, dont l'efficacité sera contrôlée.

Il présente une carte synthétisant toutes les sources sonores et le bruit généré par le projet par rapport aux nuisances sonores existantes (carte p.52 du support de présentation). Il met notamment en avant les traces sonores importantes des infrastructures existantes (voies routières, dont l'A1, LGV Nord) et explique que le projet Roissy-Picardie a des impacts acoustiques beaucoup plus limités, à des niveaux nettement inférieurs aux seuils réglementaires en matière de gêne sonore.

Un participant relève des incomplétudes sur le sujet des études acoustiques dans le dossier de concertation. Il explique que le bruit solidien n'est pas pris en compte par les présentations qui se limitent au bruit aérien. Il ajoute que la figure en page 44 du dossier de concertation ne fait état que de mesures à 25 mètres avec une valeur de 80 dB, avec une obligation faible : des mesures ne sont prises qu'à partir d'une augmentation de 2dB par rapport à l'existant. Il demande des précisions sur les impacts directs pour les habitations situées à 600 m, à 1km de la future infrastructure. Il demande également que les critères de fréquence, d'intensité et de durée de bruit soient ajoutés. Il termine en expliquant que selon lui les habitations ne sont pas conçues pour supporter les effets solidiens générés par le projet.

André BAYLE précise que, sur la question du bruit, SNCF Réseau est soumis à une réglementation stricte qu'il respectera. Il renvoie sur ces sujets acoustiques à la brochure établie par SNCF Réseau avec France Nature Environnement¹, qui montre l'ampleur de la problématique et la volonté de SNCF Réseau de prendre ces sujets en considération. Les seuils réglementaires sont établis en tenant compte du fait qu'il s'agit de niveaux moyens (le seuil de 2 dB d'évolution pour les lignes existantes n'est pas applicable dans le cas présent, s'agissant d'une ligne nouvelle) ; les phénomènes vibratoires, généralement limités aux abords immédiats, sont également pris en compte dans les études de conception du projet.

¹ « Le bruit ferroviaire en questions et réponses », décembre 2018 en ligne sur le site dédié au projet.

Pierre-Alexis ROMARIE explique que l'échelle de bruit présentée dans le dossier de concertation (page 44) à titre d'illustration vise à donner des ordres de grandeur. Sur la méthode utilisée dans les études acoustiques, il ajoute que les modélisations numériques permettent de comparer les situations en référence et en projet au niveau des habitations avec les seuils réglementaires, et de déterminer alors les mesures de protection éventuellement nécessaires, ce qui n'est pas le cas ici.

Pour un participant, les calculs ne prennent en compte qu'une moyenne du bruit et le problème de l'émergence n'est pas suffisamment traité.

Une habitante explique entendre le Ball Trap et subir également les nuisances de la LGV Nord, elle craint donc que le projet ait un fort impact pour les riverains.

Un participant met en avant qu'au-delà des chiffres, la situation vécue est différente : gêne du Ball Trap, gêne du TGV, etc.

Une habitante de Vémars explique avoir quitté Paris pour bénéficier d'un environnement plus calme et regrette que le Terminal 4 arrive ainsi que ce nouveau projet ferroviaire. Elle ajoute que les transports en commun sont tellement insatisfaisants qu'elle doit prendre sa voiture, ce qu'elle trouve regrettable dans cette période de transition écologique.

Un participant a également fait le choix de venir vivre en périurbain pour être au calme et regrette que l'avis des habitants ne soit pas pris en compte. Il pointe les impacts sonores et environnementaux du projet, l'impact possible sur l'immobilier et le fait que cela place les élus dans une situation très inconfortable.

Un participant précise que les effets du vent sont également importants pour étudier le bruit et demande si ces critères sont pris en compte.

Pierre-Alexis ROMARIE répond que ces éléments sont bien pris en compte dans les études, tout comme la topographie.

Une habitante demande si les équipes SNCF se sont déplacées sur place dans différentes conditions atmosphériques.

Pierre-Alexis ROMARIE répond que des mesures de bruit (ambiance sonore) ont été prises sur le terrain. Le protocole des études acoustiques est ensuite d'utiliser un modèle numérique, calibré sur ces mesures prises sur le terrain. La nouvelle voie est ensuite modélisée avec toutes ses composantes (remblais, ouvrages d'art, circulations, vitesse, etc.).

Frédéric DIDIER, Maire de Vémars, explique que la colère exprimée dans la réunion n'est pas contre le représentant du maître d'ouvrage, en service commandé, mais contre les véritables donneurs d'ordre, le Gouvernement qui porte cette décision. Il souhaiterait que la Ministre en charge du dossier, Madame BORNE, vienne expliquer sa position. Il faudra selon lui continuer à se mobiliser contre le projet : l'enjeu n'est pas de discuter des mesures d'accompagnement mais bien de s'y opposer.

André BAYLE entend les oppositions au projet. Il rappelle que des mesures sont prévues pour remédier ou compenser les impacts du projet. L'avis porté sur le projet, qui relève de l'appréciation de chacun, doit en tenir compte. Il rappelle que toutes ces études sont menées dans le respect des instructions applicables et seront soumises dans les prochaines étapes notamment à l'avis de l'Autorité Environnementale, établi en totale indépendance et rendu public.

Christophe DUPUIS, élu à Villeron, explique avoir consulté le site de la concertation en ligne et constate que beaucoup de picards y expriment une volonté de trains plus tôt pour accéder à la plateforme de Roissy. Il demande donc des précisions sur les heures de circulation des trains. Il ajoute au sujet du transport du quotidien que, si le projet était descendu jusqu'à Louvres ou Goussainville, il apporterait davantage de solutions aux usagers. Sur le rejet du barreau de Gonesse, il regrette que son bénéfice pour les picards soit comparé au projet Roissy-Picardie qui n'existe pas et non pas à la situation actuelle.

André BAYLE répond que le protocole de 2017, qui sert de références pour cette phase de conception, prévoit des circulations entre 6h et 23h. Des demandes ont été exprimées à nouveau en faveur d'un élargissement de la plage horaire ; ces questions seront à arbitrer lors des prochaines étapes par les autorités organisatrices. Les hypothèses prises dans les études acoustiques en termes de circulations sont majorantes.

Un habitant de Vémars souhaite qu'un fonds soit alloué pour pouvoir s'opposer au projet et engager tout contentieux contre les décisions concernant l'avancement du projet.

Un participant repose la question de la possibilité de passer en souterrain afin de limiter les impacts sonores et environnementaux du projet.

Mikaël BECK, Arcadis, explique que dans l'hypothèse d'un tracé en tunnel, les contraintes techniques imposent de descendre suffisamment profond pour éviter les tassements des infrastructures lors du passage du tunnelier, il faut donc laisser une épaisseur suffisante entre le tunnel et la surface. Outre les surcoûts très importants au droit de la section de la ligne nouvelle, il faut aussi repousser le raccordement à l'interconnexion LGV vers le sud de manière substantielle, avec une remise en cause de sa géométrie et de ses performances, une quantité importante de déblais pour une consommation foncière finalement importante. Les surcoûts seraient majeurs.

Un participant demande pourquoi dans l'hypothèse en tunnel on ne pourrait pas réduire la vitesse pour réduire les emprises nécessaires au projet. Il se dit par ailleurs favorable à la création d'une association de riverains car pour lui ce projet sacrifie les habitants de Vémars et de Villeron. Il termine en demandant au nom de la transparence que des résultats de bruit instantané soient présentés.

Sur la question des caractéristiques du projet, Mikaël BECK rappelle les objectifs visés dans l'élaboration du projet : construire un projet de transport efficace et performant, d'une part, et construire un projet respectueux de son environnement, d'autre part. Le temps de parcours est donc un enjeu important pour la pertinence du projet.

André BAYLE ajoute que si les études montrent que les impacts du projet sont maîtrisés, il n'y a pas de légitimité à privilégier une solution en tunnel qui représente des surcoûts très importants et a donc été écartée en tenant compte des aspects économiques. Sur la question des indicateurs de bruit, André BAYLE ajoute que les éléments présentés sont ceux répondant à la réglementation nationale (indicateurs "moyens" Laeq) ; si celle-ci est amenée à évoluer, SNCF Réseau présentera bien entendu les éléments alors requis et les mesures appropriées.

Une participante dit que si la phase actuelle de concertation est bien réelle, cette solution en tunnel doit être à nouveau étudiée.

VI. PRÉSENTATION ET ECHANGES SUR LES ENJEUX ÉCOLOGIQUES

Franck SPINELLI, Ecosphère, rappelle que les réflexions s'inscrivent dans le cadre de la « Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » reposant sur une analyse :

- des enjeux écologiques, basés sur la menace des espèces végétales, animales ainsi que des habitats naturels ;
- des enjeux réglementaires, en lien avec les espèces protégées (leurs habitats associés) et les objectifs de « non-perte nette » ;
- des enjeux fonctionnels au travers de la prise en compte des continuités écologiques (corridors) ;
- des enjeux spécifiques sur les zones humides au titre de l'arrêté de juin 2008 modifié et de leurs fonctionnalités associées ;
- des enjeux liés aux services éco systémiques des milieux naturels ;
- des enjeux liés aux sites Natura 2000 (évaluation des incidences).

Il ajoute que, lors des relevés écologiques sur le terrain menés à plusieurs périodes successives, ont été relevés :

- 402 taxons d'espèces végétales dont 1 seule espèce végétale légalement protégée (non touchée par le tracé) ;
- 251 taxons au niveau de la faune, les enjeux faunistiques reposant essentiellement sur 10 espèces d'oiseaux, 4 de chiroptères et 2 de mammifères terrestres.

Un participant partage la colère des habitants et ajoute que les impacts écologiques n'ont pas été évoqués suffisamment. Il souligne notamment l'importance des bio-corridors identifiés sur la zone et insiste sur le plan de restauration de la chevêche d'Athéna qui pourrait subir les conséquences du projet comme pour toutes ces espèces de milieu ouvert.

Un participant ajoute que le bio-corridor de la faune de la Plaine de France sur ce secteur est de plus en plus fragilisé et ce projet viendrait s'ajouter aux effets de l'ensemble du développement urbain que l'on observe sur le secteur.

Franck SPINELLI précise que, sur les corridors régionaux, il n'y a pas d'enjeux identifiés, comme indiqué dans les SRCE (Schémas régionaux de cohérence écologique) des deux régions concernées. Il revient sur l'ensemble des connexions qui doivent être rétablies dans le cadre du projet à l'échelle locale (voir carte page 68 du support de présentation). Il explique aussi que si les infrastructures linéaires sont fragmentantes au niveau latéral, des mesures sont prévues avec différents ouvrages ou mesures permettant de rétablir cette continuité ; et l'on constate qu'elles constituent aussi des bio-corridors de manière longitudinale.

Un habitant de Saint-Witz explique que le projet va faire augmenter le nombre de circulations sur le tronçon de l'Oise et donc en forêt de Chantilly où les collisions sont déjà nombreuses entre animaux et trains. Le PNR (Parc naturel régional) est intervenu pour essayer de trouver des solutions mais le projet va à nouveau créer des difficultés. Selon lui, comme le projet va bénéficier aux habitants des Hauts-de-France, il demande à ce qu'un passage grande faune soit édifié au-dessus de la voie ferrée entre Creil et Survilliers-Fosses et pris en charge au titre du projet.

Franck SPINELLI explique que les débats sur les grands corridors sont en cours et s'inscrivent dans une réflexion globale sur le franchissement des infrastructures comme l'A1.

André BAYLE ajoute que dans le projet tel qu'il a été élaboré, il est bien prévu une participation au financement d'un éco-pont en tant que mesure d'accompagnement ; sa réalisation doit s'inscrire dans une problématique plus vaste, il y a un enjeu collectif de trouver une solution de maîtrise d'ouvrage pour un tel ouvrage.

Un représentant de Val d'Oise Environnement explique que, pour lui, le projet n'est pas un projet d'évolution durable mais relève du cauchemar. Il faut pour lui une robustesse de toutes les lignes du bassin de vie concerné, il faut se poser davantage la question de l'intermodalité des systèmes de transport, entre les lignes, mais également avec les circulations douces. Sur les aspects plus environnementaux, les effets sont selon lui très importants, il demande la date à laquelle les études d'impact seront présentées et demande à ce que l'on reprenne complètement le projet.

André BAYLE répond que l'on se situe dans une phase de concertation intermédiaire et qu'en fonction des décisions qui seront prises, l'étude d'impact devra être établie en respectant les dispositions réglementaires. Elle sera alors soumise aux avis requis dont celui de l'Autorité environnementale du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable).

VII. PRÉSENTATION ET ECHANGES SUR LES ENJEUX FONCIERS ET AGRICOLES

Un participant souhaite revenir sur le sujet de l'agriculture et sur les impacts du projet pour le milieu agricole. Il pose notamment la question des dégâts de lapins générés par les stockages de sables faits dans ce type de projets.

André BAYLE rappelle que la question de la prolifération des lapins et des dégâts aux cultures a été largement discutée lors des précédentes phases de concertation (des mesures ont été prises pour les abords de la LGV Nord qui se sont avérées efficaces) ; le projet tel qu'il a été prévu intègre des clôtures et des dispositifs anti-fouisseurs pour limiter les désagréments.

Armand THOMAS, SNCF Réseau, présente les emprises du projet (hors occupations temporaires liées aux travaux) en expliquant que les 70 ha d'emprises cités dans le dossier de concertation incluent 23 ha de foncier ferroviaire, notamment au droit des infrastructures du triangle de Vémars. Les emprises à acquérir représentent donc dans les prévisions actuelles 46 ha. Une vingtaine d'hectares sont à ajouter temporairement pour le modelé paysager qui sera entièrement restitué à l'agriculture.

La consommation d'espace du projet sur les terres agricoles est aujourd'hui estimée à 35 ha, hors modelé de Vémars et en intégrant les compensations paysagères. 10 exploitations agricoles sont touchées, avec un impact variable. Il faut ajouter à ces impacts sur le foncier agricole la question du rétablissement des circulations : 4 chemins d'exploitation seront rétablis à leur emplacement actuel, 1 à Villeron sera rabattu sur un chemin rétabli à proximité.

Armand THOMAS ajoute qu'en plus des compensations individuelles apportées classiquement aux agriculteurs et aux propriétaires pour les emprises elles-mêmes, il y a aujourd'hui un processus de

compensation collective pour compenser l'impact sur toute la filière agricole (étude agricole préalable à présenter en CDPENAF du Val d'Oise - Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers).

Un participant interroge SNCF Réseau sur l'utilisation des excédents de terre et dit refuser qu'on mette des dépôts de moindre qualité sur les terres existantes.

Armand THOMAS répond que ce qui est proposé est un modelé paysager restitué à l'agriculture, avec des pentes douces, favorisant une meilleure insertion paysagère depuis Vémars. Il explique que des protocoles définis avec la profession agricole sont alors à appliquer pour reconstituer avec soin les différents horizons, avec un suivi dans le temps permettant de s'assurer de l'efficacité de la mesure (cf. retours d'expérience qui ont pu donner lieu à des visites de terrain dans le cadre du projet en 2014).

VIII. CONCLUSION

Emilie WALKER remercie les participants pour leur présence et rappelle que chacun peut contribuer jusqu'à la fin de la concertation le 18 février prochain.