

BILAN DES GARANTS

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY - PICARDIE »

Concertation préalable

2 DECEMBRE 2019 – 18 FEVRIER 2020

FLORAN AUGAGNEUR
SYLVIE DENIS DINTILHAC
MICHEL RIOU

Désignés par la Commission nationale
du débat public

LE 18 MARS 2020

Bilan des garants

Projet de Liaison ferroviaire « ROISSY - PICARDIE »

2 DECEMBRE 2019 – 18 FEVRIER 2020

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET.....	4
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION.....	8
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION.....	10
SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC.....	10
GARANTIR LA CONCERTATION	10
ETUDE DE CONTEXTE ET DEFINITION DU DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION...11	
1. La concertation porte sur un projet ancien, devenu prioritaire.....	11
2. La concertation s'inscrit dans un contexte territorial difficile, avec des attentes fortement contrastées et caractérisées.....	13
3. Un dispositif de concertation retenu qui a évolué en cours de concertation	16
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	18
LE DISPOSITIF ET SON DEROULEMENT	18
LA MOBILISATION	19
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION / cartographie des arguments.....	21
A. LE PROJET ET SES INCIDENCES.....	21
1. Les équipements	21
2. Les incidences environnementales et sonores du projet.....	22
B. LES ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE.....	25
1. Un constat de dégradation des modes de transports sur le territoire.....	26
2. Une demande expresse d'améliorer les transports du quotidien	27
3. Une appréciation différenciée du projet Roissy-Picardie.....	28
C. L'OFFRE DE SERVICES.....	30
1. Les dessertes prévues par le projet et des demandes d'arrêts formulées par le public 30	
2. La plage horaire.....	31
3. La tarification du voyage.....	32
4. La qualité du service.....	32
D. LES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET SUR LE TERRITOIRE.....	33
1. Etudes prévisionnelles de trafic.....	33
2. Aménagement du territoire	34
3. Développement économique et marché de l'emploi.....	36
4. Aspects financiers.....	37
5. Mise en service et calendrier opérationnel des travaux.....	39

DEMANDES DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS	41
AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITES D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC A METTRE EN OEUVRE JUSQU'A L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	41
Précisions à apporter de la part du maître d'ouvrage, des pouvoirs publics et des autorités organisatrices des transports.	41
Recommandations	42
ANNEXES.....	43

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAÎTRE D'OUVRAGE :** SNCF Réseau

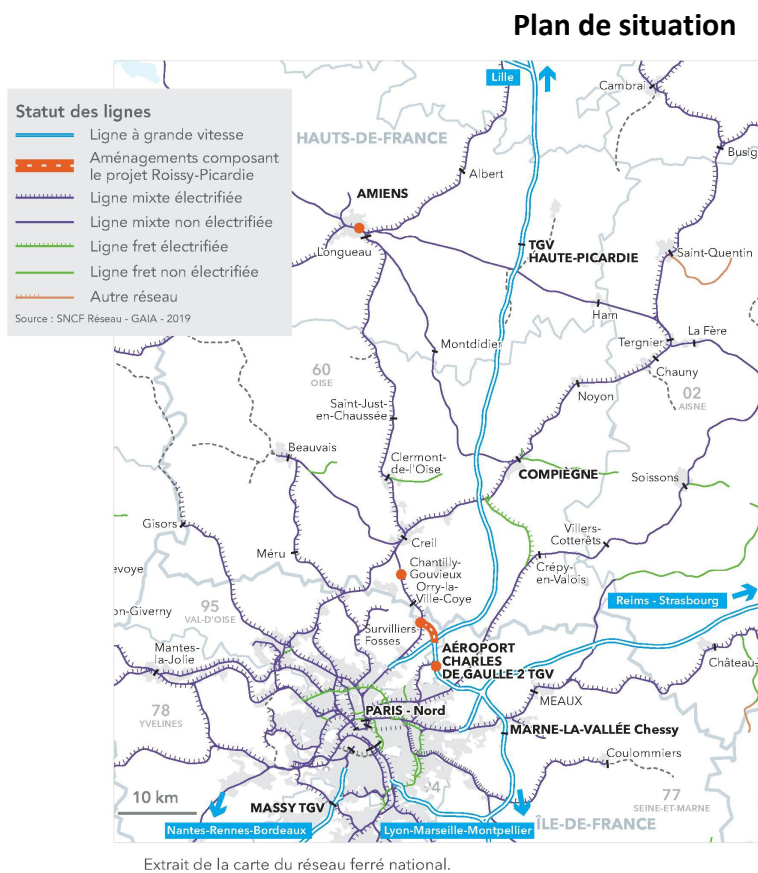
- **CONTEXTE :**

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, évoqué dès 1990, a déjà été soumis à la participation du public :

- en 2010, dans le cadre d'un débat public placé sous l'égide de la CNDP et au terme duquel le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre les études
- de 2011 à 2014, se sont succédées deux phases de concertation post-débat public, confiées à une garante. En 2013, par décision ministérielle, sont arrêtées la zone de passage préférentielle « Centre-Nord » pour la ligne nouvelle et les conditions de poursuite des études de conception.

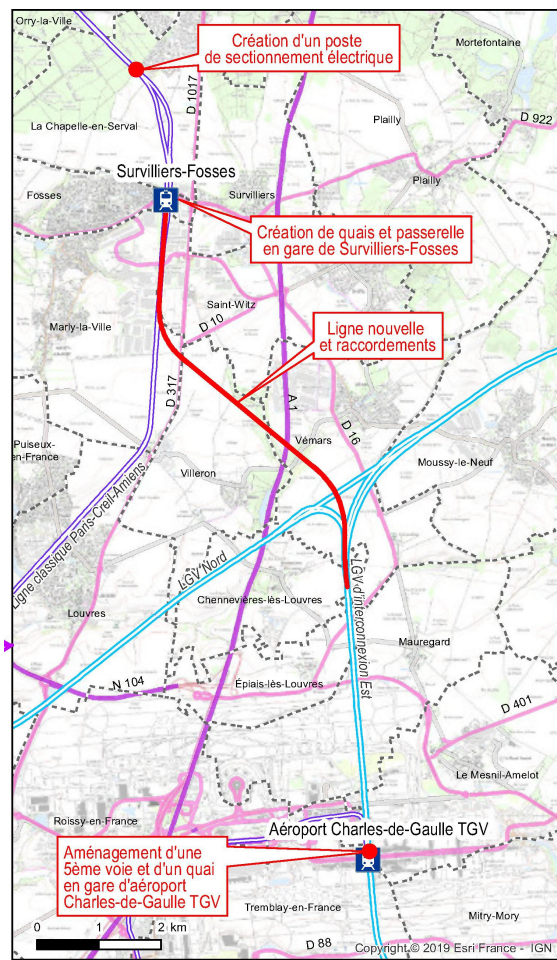
Depuis, deux protocoles portant sur le financement du projet et sur les dessertes ferroviaires prévues ont été signés en mai 2017. D'autre part, le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie apparaît comme projet prioritaire dans l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :**



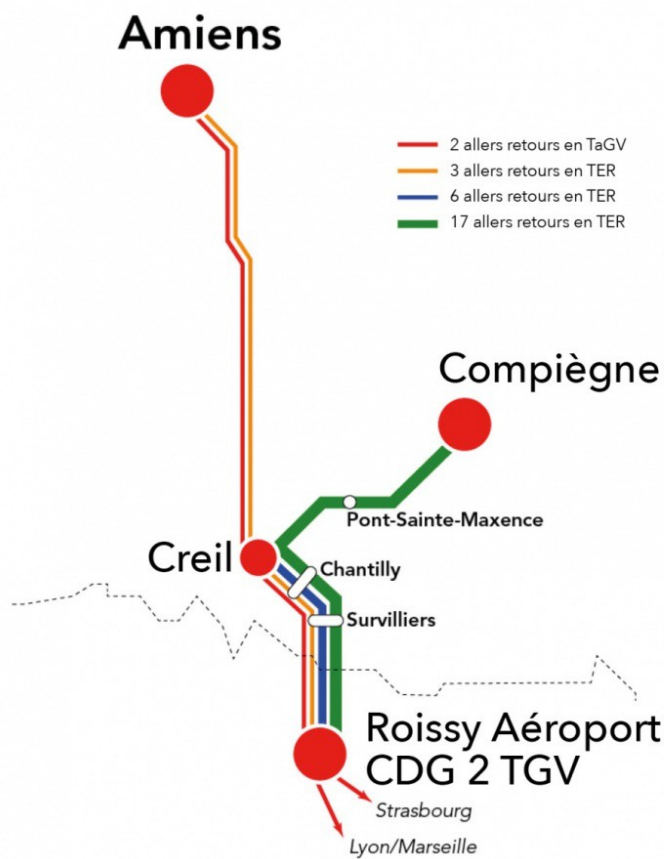
(Source : Dossier de concertation, p.21)

Projet de ligne nouvelle



(Source : Dossier de concertation, p.23)

Schéma d'offre prévu sur la liaison



(Source : Dossier de concertation, p.25)

• OBJECTIFS :

La nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie a pour objectifs :

- d'améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique de Roissy depuis les territoires situés au nord de la plateforme aéroportuaire (parties du Sud des Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise),
- de relier directement Amiens et Creil en rames TGV via Roissy vers le réseau LGV pour les destinations de Strasbourg et Lyon/Marseille,
- de proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France via ce barreau, dans un contexte où l'augmentation des dessertes vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe,
- de renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise,
- de développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV.

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie se caractérise par

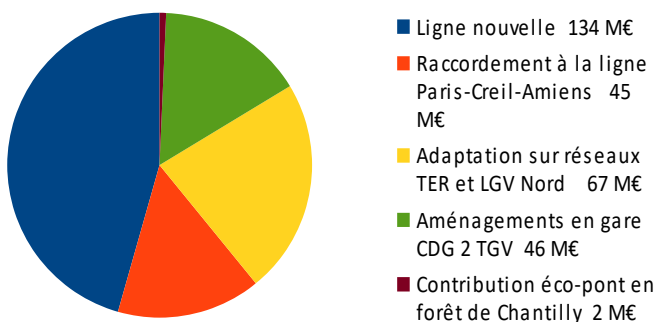
- la réalisation d'infrastructures : ligne nouvelle entre Vémars et Marly-la-Ville, aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, création d'un nouveau quai en gare CDG 2 TGV, aménagements en gare de Survilliers-Fosses et, dans une phase ultérieure, création d'un évitement de circulation entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses et d'une quatrième voie en gare de Chantilly-Gouvieux ;
- un double service TaGV et TER avec des dessertes soit mixte TaGV et TER sur Amiens, soit TER Région Hauts-de-France sur Creil et Compiègne.

- **COÛT :**

Coût d'investissement du programme global d'infrastructure

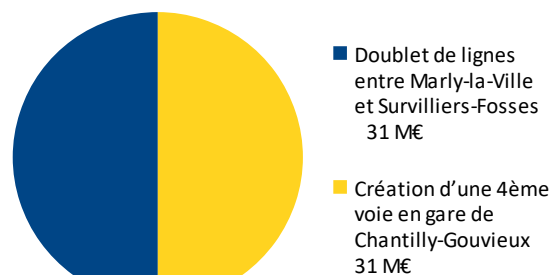
Phase 1 : 294 M€

Mise en œuvre
des principaux objectifs du projet

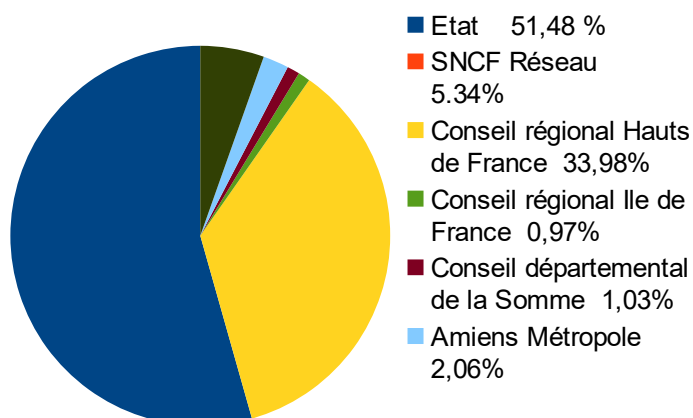


Phase 2 : 62 M€

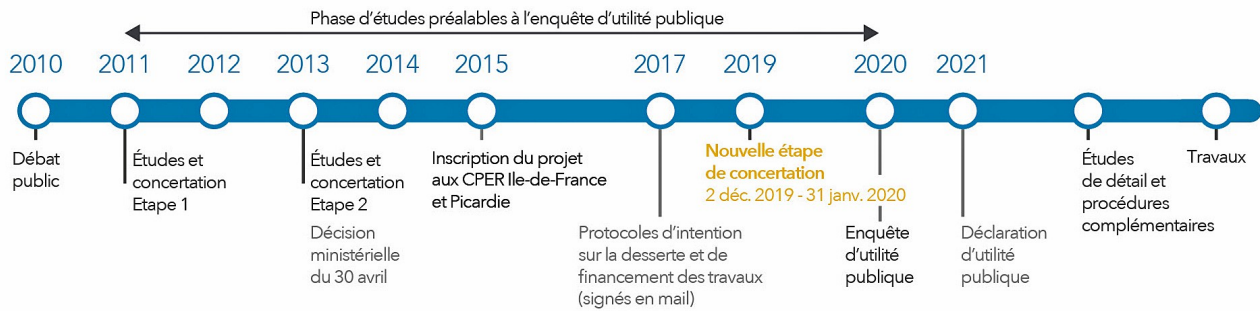
Aménagements destinés à améliorer
la robustesse de l'exploitation de la ligne



Protocole relatif au financement de la phase 1 – Mai 2017



• **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :**



(Source : Dossier de concertation, p.13, Calendrier du projet jusqu'à la mise en service)

CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- QUELQUES DATES CLÉS

25 juin 2019 Saisine de la CNDP par le Président de SNCF Réseau	3 juillet 2019 Nomination de deux garants, Floran AUGAGNEUR et Sylvie DENIS DINTILHAC	6 novembre 2019 La CNDP approuve les modalités, le calendrier et le dossier de la concertation préalable
8 janvier 2020 Prolongation de la concertation préalable et nomination de Michel RIOU, garant	2 décembre 2019 18 février 2020 Dates de la concertation préalable	18 mars 2020 Publication du bilan des garants

- PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

18 communes	5 départements Val d'Oise, Seine-et-Marne, Seine-St-Denis, Oise, Somme	2 régions Île-de-France et Hauts-de-France
------------------------	---	---

- ÉVÉNEMENTS PUBLICS

2 réunions publiques	3 réunions thématiques	13 débats mobiles
-------------------------------------	---------------------------------------	------------------------------

- DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

<p style="text-align: center;">21 500 dépliants d'information diffusés (11 000 exemplaires boîtés)</p>	<p style="text-align: center;">1 300 tracts d'information distribués (prolongation et dates de réunion)</p>	<p style="text-align: center;">370 affiches de mobilisation</p>
<p style="text-align: center;">450 exemplaires du dossier de concertation (réunions publiques, dépôts en mairie au sein du périmètre de la concertation)</p>		<p style="text-align: center;">220 cahiers de plans diffusés</p>

- PARTICIPANTS

<p style="text-align: center;">1 546 participants aux évènements</p>	<p style="text-align: center;">9 000 connexions au site internet</p>	<p style="text-align: center;">1 197 contributions</p>
<p style="text-align: center;">313 questions posées lors des débats mobiles</p>	<p style="text-align: center;">606 avis en ligne</p>	<p style="text-align: center;">96 cartes T reçues</p>

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

SNCF Réseau, par courrier reçu le 25 juin 2019 et sur le fondement de l'article L121-12 du Code de l'environnement, a saisi la Commission nationale du débat public afin qu'elle se prononce sur les suites à donner concernant les procédures de participation du public.

En effet, l'article L121-12 du Code de l'environnement dispose que l'enquête publique doit être ouverte dans un délai maximum de huit ans à compter de la clôture du débat public. En l'espèce, le débat public s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010.

Lors de sa séance plénière du 3 juillet 2019, la Commission nationale du débat public a considéré que, si la tenue d'un débat public ne s'imposait pas, il convenait, au regard des circonstances de fait, d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-9 du Code de l'environnement. Ainsi, la Commission nationale du débat public précise, dans sa décision n°2019/110/LFRPP/8, que « *les circonstances de fait justifiant le projet ont subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public, et en particulier le nouveau projet de développement de l'aéroport Roissy CDG et l'aménagement du Terminal 4, susceptible de modifier le niveau de service envisagé* ». Dans la même décision, la Commission nationale du débat public nomme deux garants, Floran AUGAGNEUR et Sylvie DENIS DINTILHAC (Michel RIOU sera également nommé garant à la date du 8 janvier 2020).

La Commission nationale du débat public, dans une lettre de mission du 5 juillet 2019, définit les objectifs de cette concertation préalable au regard des dispositions de l'article L121-15-1 du Code de l'environnement. Le champ de la concertation est « *particulièrement large* » et, selon le texte légal, permet de « *débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.* ».

Les modalités de la concertation préalable, quant à elles, sont définies et validées par la Commission nationale du débat public, qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, SNCF Réseau, conformément à l'article L121-9 du Code de l'environnement.

GARANTIR LA CONCERTATION

Comme autorité indépendante, la Commission nationale du débat public est défenseure des droits constitutionnels de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement.

Comme représentants de l'institution, les garants veillent au respect des principes fondamentaux qui formalisent ces droits. En ce sens, les garants ne sont ni des accompagnateurs ni des conseillers, mais des prescripteurs. Le rôle des garants est de veiller, depuis la phase préparatoire jusqu'à la fin de la concertation, au respect des principes de la Commission nationale du débat public :

- **INDÉPENDANCE ET NEUTRALITÉ** : les garants sont indépendants du Gouvernement, du maître d'ouvrage et de toutes les parties prenantes. Ils ne prennent jamais position sur le fond du dossier;
- **TRANSPARENCE** : les garants veillent à la transparence de l'information tout au long du processus;
- **ÉQUIVALENCE** : les garants veillent à ce que la parole de chacun soit traitée de manière équivalente, quel que soit le statut des personnes;
- **ARGUMENTATION** : les garants veillent ce que les interventions soit argumentées et donnent lieu à des réponses tout aussi argumentées de la part du maître d'ouvrage.

À cela les garants ont ajouté un principe supplémentaire :

- **INCLUSION** : les garants veillent à ce que le dispositif recherche la parole de tous les publics, même les plus éloignés, et facilite leur expression.

ETUDE DE CONTEXTE ET DEFINITION DU DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

1. La concertation porte sur un projet ancien, devenu prioritaire

- **Le projet a déjà été soumis à des dispositifs de participation**

Saisie le 6 juillet 2009 du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie par RFF, aujourd'hui SNCF Réseau, la Commission nationale du débat public a organisé un débat public, du 15 avril 2010 au 31 juillet 2010. Trois zones de passages avaient été étudiées et étaient soumises au débat.

A la suite du débat public, le 25 novembre 2010, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre les études sur le projet. Le scénario « trains à grande vitesse + service régional » a été retenu.

Le 2 mars 2011, une phase postérieure au débat public s'est ouverte sous l'égide d'une garante, Danièle Rousseau. Cette première étape s'est conclue par la décision ministérielle du 30 avril 2013 retenant la zone de passage « Centre-Nord ». Une deuxième étape s'est ouverte entre 2012 et 2014 toujours sous l'égide de Danièle Rousseau, garante.

Lors du débat public et des concertations post, le projet avait été débattu au regard des projets à venir : barreau de Gonesse, liaison Paris-Londres par Amiens. Le barreau de Gonesse ayant depuis été abandonné, et le Groupe ADP présentant un projet de réaménagement pour augmenter ses capacités à 120 millions de passagers par an d'ici 2037, la Commission nationale du débat public a jugé que les circonstances avaient subi des modifications substantielles. C'est d'ailleurs dans le cadre de cette concertation préalable (12 février-12 mai 2019) que le projet est réapparu, après sa mention dans le cadrage préalable de l'autorité environnementale du 16 janvier 2019.

Elle a ainsi, comme le prévoit le code de l'environnement, décidé de relancer une procédure de participation du public, à travers une concertation préalable.

La concertation préalable est une procédure qui, comme un débat public, doit permettre de débattre de :

- débattre de l'opportunité du projet ;
- débattre de ses caractéristiques et objectifs ;
- débattre du contexte économique, social et environnementale ;
- débattre de ses alternatives ;
- débattre de l'absence de projet.

Ainsi, la présente procédure de participation devait permettre, selon la loi, de débattre de l'opportunité et des alternatives alors que son objet portait sur un projet dont les éléments étaient en grande partie définis à un stade avancé, celui de la phase d'enquête publique.

Le public a soulevé cette situation paradoxale. En réunions publiques, plusieurs intervenants ont demandé des précisions : *« Une participante, membre du Conseil de développement de l'ACSO, souhaite revenir sur le fond de la concertation et savoir ce qui est validé et ce qui peut encore être modifié, notamment pour éclairer ceux qui n'ont pas participé aux étapes antérieures »* ; d'autres ont exprimé leur perception de cette phase de concertation préalable : un élu *« se demande s'il s'agit d'une phase de concertation ou d'acceptation »* ou *« insiste sur le fait que la concertation est selon lui un leurre, destiné à faire discuter des conditions de réalisation d'un projet auquel le territoire s'oppose. »*

- **Le projet, devenu prioritaire dans l'action du Gouvernement, est soumis à des facteurs d'accélération**

Ce sentiment a été renforcé par le fait que de nombreux éléments indiquent une implication directe des pouvoirs publics en faveur de la réalisation de ce projet, et ce au plus haut niveau.

En effet, le projet figure parmi les lignes nouvelles prioritaires citées dans l'exposé des motifs de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Un paragraphe lui est consacré :

« Concernant la ligne nouvelle Roissy-Picardie, ce projet donne un accès ferroviaire direct entre la Picardie et l'aéroport de Roissy et, au-delà, le réseau des lignes à grande vitesse vers l'Est et le Sud de la France. Il répond aux besoins croissants de déplacements quotidiens vers le bassin d'emploi du Roissy, pour lesquels aucune alternative à la voiture individuelle n'existe aujourd'hui. Les études sur ce nouveau barreau "Roissy-Picardie", destiné aux usagers du quotidien, vont se poursuivre dans l'objectif de présenter le projet à l'enquête publique d'ici 2020 puis d'engager des premiers travaux dans la période 2018 –2022. »

Par ailleurs, la présente procédure de concertation préalable devait s'insérer dans un calendrier opérationnel pré-défini par le maître d'ouvrage de manière précise et contraignante pour l'organisation de la procédure de participation.

Enfin, le Président de la République, dans un courrier en date du 12 août 2019 et adressé à Madame le Maire d'Amiens, précise que *« le Gouvernement a donc demandé à la SNCF d'optimiser son calendrier pour aboutir à une mise en service de cette ligne à l'horizon 2025. »*. Ce courrier a été annexé à la contribution déposée par la Ville et la Métropole d'Amiens au cours de la concertation préalable.

2. La concertation s'inscrit dans un contexte territorial difficile, avec des attentes fortement contrastées et caractérisées

- **Le projet s'inscrit dans un contexte de territoire difficile pour le Nord du Val d'Oise**

La zone du nord du Val d'Oise a vu se multiplier les grands projets sur cette partie du territoire parmi lesquels : Terminal 4, Barreau de Gonesse, ligne 17, Europacity et bien sûr, Roissy-Picardie.

D'autre part, d'autres projets, tels le CDG Express ou les infrastructures olympiques, qui se situent dans des départements limitrophes, généreront certainement des nuisances supplémentaires pour la population du Nord du Val d'Oise.

Enfin, aujourd'hui, certains projets évoqués supra ont été abandonnés et cet état de fait soulève nombre questions et sujets d'inquiétude pour une partie des résidents de ce territoire.

- Concernant le **barreau de Gonesse** et suite à la concertation menée sur le projet d'aménagement du Terminal 4, le Préfet de la Région Île-de-France a apporté, à la demande de la CNDP, les précisions suivantes :

« Le Préfet de région a réuni le 8 juillet 2019 les élus du Grand Roissy avec la présidente du Conseil départemental du Val d'Oise et le Conseil régional et Île-de-France Mobilités pour examiner la question des mobilités sur le secteur. Cette réunion a permis de partager les conclusions des études réalisées par Île-de-France Mobilités sur le barreau ferroviaire de Gonesse. L'ensemble des partenaires ont pris acte du bilan socio-économique défavorable du projet malgré les recherches d'optimisations réalisées. Ces éléments ne permettent pas d'envisager une déclaration d'utilité publique. Dans ces conditions, les partenaires ont entériné l'abandon du projet du barreau ferroviaire de Gonesse inscrit au CPER. L'ensemble des partenaires ont également partagé le constat que des solutions adaptées devaient être apportées pour répondre aux besoins de mobilités des habitats du secteur et notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois. Ainsi, sur la base d'une étude conduite par Ile-de-France Mobilités, plusieurs axes structurants pour des liaisons bus transversales de qualité ont été identifiés. Ces liaisons permettent de répondre finement aux déplacements quotidiens en reliant de manière plus efficace les zones d'emplois et les zones d'habitation. Trois liaisons seront traitées en priorité :

- *liaison Goussainville – Parc des Expositions ;*
- *liaison Villiers-le-Bel – Roissypôle ;*
- *liaison Garges Sarcelles – Roissypôle.*

Les aménagements projetés sur ces liaisons permettront d'apporter rapidement des gains de temps de parcours et une régularité accrue pour les liaisons bus avec une fréquence qui pourra être renforcée. Les études sont engagées et le Conseil départemental du Val d'Oise a accepté d'en assurer la maîtrise d'ouvrage. C'est une réponse pragmatique aux besoins de déplacements et qui apportera des évolutions concrètes à court terme ».

- Le 7 novembre 2019, suite au Conseil de défense écologique, le Gouvernement décide d'abandonner le **projet EuropaCity**. Suite à l'abandon de ce projet, Francis Rol-Tanguy a été chargé par le gouvernement de proposer un projet alternatif. La lettre de mission adressée à Francis Rol-Tanguy n'a pas été portée à la connaissance des garants.
- Suite à l'abandon d'EuropaCity, des incertitudes s'expriment sur la **ligne 17** et son calendrier de réalisation. Par jugement du 15 novembre 2019, le Tribunal administratif de Montreuil a suspendu les travaux de la ligne 17 du réseau de transport du Grand Paris Express devant être effectués autour du Triangle de Gonesse, notamment (cf. <http://montreuil.tribunal-administratif.fr/Actualites/Actualites-Communiquees/Les-travaux-de-la-ligne-17-Nord-du-reseau-de-transport-du-Grand-Paris-Express-sont-partiellement-suspendus-par-le-tribunal-administratif-de-Montreuil>).

Tous ces éléments renforcent, sur ce territoire, le sentiment que la priorité est systématiquement donnée aux projets dont il subit les nuisances sans bénéficier des services qui profiteront à d'autres territoires. Certains acteurs rencontrés par les garants ont fortement exprimé ce sentiment à propos de la relance du projet de liaison Roissy-Picardie.

Rappelons que, le 7 juin 2018, la Présidente de la CNDP, Mme Chantal Jouanno, a alerté les pouvoirs publics par courrier adressé au Premier ministre, au Ministre d'État, Ministre de la Transition écologique et solidaire, à la Ministre des transports et à la Présidente de la région Île-de-France de l'opportunité de mener une procédure de participation du public sur la cohérence de l'aménagement de la zone. Cette demande est restée, aujourd'hui, sans suite.

Les garants reformulent cette demande pour le territoire. Un dispositif participatif pour éclairer sur les besoins et les attentes du public qui pourrait accompagner ou poursuivre la mission Rol-Tanguy semble plus que jamais opportun.

- **Le projet s'inscrit dans un contexte de territoire en mutation pour la Métropole d'Amiens**

Depuis 2015 et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi NOTRe », Amiens a perdu son statut de capitale régionale. Pour de nombreux acteurs, la perte de ce statut a eu un impact très négatif en termes économiques, cela a constitué « **un coup de frein économique énorme** ». « **Capitale régionale déclassée** », la ville aurait subi le départ de nombreux de ses cadres de la fonction publique et de sièges régionaux d'établissements bancaires et financiers. La Chambre du Commerce et de l'industrie est, désormais rattachée à la Chambre de Commerce et de l'Industrie des Hauts-de-France, sans personnalité morale propre depuis le 1er janvier 2019. L'attractivité économique ainsi qu'une partie des emplois se sont déplacés vers Lille.

Cette situation explique en partie la volonté des élus de reconnecter la ville au reste du territoire national et international. Amiens se situe « **au centre de l'Europe** » et représente, déjà, une base logistique importante pour plusieurs grosses entreprises du secteur. Pour beaucoup, il est essentiel de limiter ce « **coup de frein** » et de redonner de l'attractivité au territoire en facilitant sa desserte et en réduisant les temps de parcours vers les autres grands pôles économiques.

Ainsi, pour favoriser ce re-déploiement des activités économiques sur ce territoire amiénois, la desserte d'Amiens en direction de Paris et de Roissy est un sujet abordé par de nombreux acteurs rencontrés.

- La dégradation de la **liaison Paris-Amiens** a, souvent, été évoquée. Pour certains acteurs économiques d'Amiens, la priorité serait davantage d'être à moins d'une heure de Paris d'une façon ou d'une autre. La ligne TER est vieillissante et les services ne sont pas optimaux. Aujourd'hui le trajet est de 1h27 en moyenne.

Il semble essentiel aux garants que les pouvoirs publics et l'exploitant précisent en priorité comment ils comptent améliorer la ligne Amiens-Gare du nord et s'il est possible de réduire ce temps de trajet.

- Au-delà de cette ligne TER Amiens-Gare du nord, il est apparu très vite dans l'étude de contexte qu'Amiens partage avec Saint-Quentin une gare commune reliant les deux villes à Roissy-CDG sur la ligne Lille-Roissy. En effet, sur cette ligne, une **Gare TGV Haute-Picardie**, située entre Amiens et Saint-Quentin est en service depuis 1994. Surnommée « gare des Betteraves » pour son emplacement très excentré par rapport au centre-ville d'Amiens (environ 45 minutes en voiture d'Amiens), cette gare ne semble pas, selon certains acteurs rencontrés, être exploitées à son potentiel pour répondre aux besoins des amiénoises et des amiénois. Le potentiel de cette gare est-il exploité ? La possibilité de navettes efficaces a-t-elle été étudiée ? Aucune réponse précise à ces questions n'a été apportée.

Il conviendrait aux pouvoirs publics de préciser si l'exploitation optimale de cette gare a été étudiée pour répondre aux besoins des publics d'Amiens : quelles intermodalités ? Quels horaires de train, etc ?

- La **liaison Roissy—Picardie**. Malgré ce sentiment de déclassement, la nécessité de relier Amiens à Roissy a d'emblée été questionnée par des acteurs du territoire lors de la préparation de la concertation avec les garants. Pour d'autres acteurs, il s'agit de désenclaver le territoire amiénois en assurant une meilleure desserte des grandes métropoles françaises à partir d'Amiens mais aussi de développer des trajets du quotidien entre Amiens et la plateforme aéroportuaire. Soucieux de l'état d'avancement du projet, des élus de la Région Hauts-de-France et maires de villes concernées ont pris attache avec la CNDP pour s'informer sur l'avancement des procédures avant même la saisine par la maîtrise d'ouvrage, seule habilitée à saisir la Commission nationale du débat public.

Dans le cadre de l'étude de contexte, les garants se sont ainsi entretenus avec le Maire de Gonesse, le Président de l'Autorité environnementale, la Présidente de la CCI d'Amiens, la Maire d'Amiens, le Vice-Président en charge des transports de la Métropole d'Amiens, le Directeur général des services auprès de la Mairie d'Amiens, le Maire de Vémars, le Vice-Président en charge des transports de la Région Hauts-de-France, le Maire de Chantilly, le Président de la Communauté d'agglomération Roissy-Pays de France, le Maire de Villeron, le responsable de la Maison de Ville Eco-citoyenneté de Creil., etc...

3. Un dispositif de concertation retenu qui a évolué en cours de concertation

Compte-tenu de l'historique participatif autour de ce projet et des publics concernés, la nécessité d'un dispositif qui se déplace vers le public est apparu pertinent dès l'étude de contexte. Une partie importante du débat devait donc être mobile et très présent dans les gares et lieux de passages et à différents horaires afin de toucher un large public concerné.

- **Un dispositif qui a cherché à prendre en considération l'ensemble des problématiques**

Il est par ailleurs ressorti trois problématiques différentes en fonction de trois zones :

Pour le public directement concerné par le chantier, au-delà du besoin d'échanges sur l'opportunité du projet et l'apport d'informations sur les choix qui ont mené à l'état actuel du projet, il a semblé nécessaire de soulever la question des aménagements liés à la ligne nouvelle : quelles insertions dans le paysage sont prévues ? L'insertion est-elle financée ? Quels sont les besoins et les priorités pour les riverains ?

Pour le public plus large du nord du Val d'Oise et du sud de l'Oise l'enjeu est en priorité de débattre de la mobilité au quotidien et de l'offre de transport quotidien.

Pour le public de Picardie, il a semblé important de traiter des aspects d'attractivité économique et sociale. Il a alors semblé nécessaire, pour une partie des acteurs, que le débat soulève la question du niveau des services potentiellement offerts par la ligne nouvelle : quel temps gagné ? quels seraient les horaires ? A quel tarif ? etc.

Afin que la concertation soit la plus utile possible pour le public et en fonction de ces différences territoriales, les garants ont donc souhaité, au-delà de réunions publiques, de nombreux débats mobiles et au moins trois ateliers thématiques dans ces trois zones géographiques sur les thèmes identifiés.

Le périmètre de la concertation préalable définit les communes dans lesquelles l'affichage réglementaire est obligatoire. Le périmètre choisi pour la concertation préalable concernait 18 communes sur 5 départements et 7 communautés de commune. Certaines communes hors du périmètre ont manifesté leur regret de ne pas accueillir d'événements publics comme cela avait été le cas lors du débat public de 2010.

Il conviendrait, dans la phase post concertation, d'inclure au minimum Senlis et Clermont dans le dispositif d'information et de participation.

Par décision du 6 novembre 2019, la CNDP validait le calendrier et les modalités de concertation.

- **Un dispositif qui a dû être ajusté dans ses modalités**

Toutefois, lors de la réunion publique à Roissy-en-France le 10 décembre 2020, des critiques ont été émises envers le calendrier, le mois de janvier étant un mois à forte activité. Le besoin de temps pour prendre

connaissance du dossier en détails et pour participer à la concertation est apparu également lors de rencontres avec des élus de Vémars et des élus de Villeron. Ainsi, et compte tenu de la prolongation des grèves dans les transports, la CNDP a décidé le 8 janvier 2020 de prolonger la concertation de 18 jours, jusqu'au 18 février 2020.

- **Un dispositif qui n'a pu faire l'objet d'un cadrage préalable de la part de l'Autorité environnementale**

Dès le début de leur mission, les garants ont exprimé le souhait d'une saisine de l'Autorité environnementale d'un cadrage préalable (article R.122-4 du code de l'environnement). En effet, cette étape leur a semblé importante pour plusieurs raisons :

- garantir que l'ensemble des problématiques environnementales soient bien identifiées pour pouvoir être traitées dans cette nouvelle étape de concertation ;
- permettre de garantir au public une information environnementale de qualité ;
- s'assurer que le périmètre de la concertation couvre la zone d'impact du projet.

La maîtrise d'ouvrage n'a pas souhaité répondre positivement à cette requête, arguant du fait que le projet était trop avancé pour un cadrage préalable. Dans un courrier adressé aux garants, elle précisait : **« Pour être pertinent, il doit être sollicité bien en amont de la réalisation de l'étude d'impact, avant d'engager des études et actions permettant de produire l'étude d'impact du projet, pour apporter une plus-value à la mise au point du projet et de l'étude d'impact..... Le programme d'opération peut être considéré comme stabilisé à ce stade des études (niveau APS). Les enjeux environnementaux sont également bien identifiés. Concernant spécifiquement l'étude d'impact, elle a fait l'objet d'une première version en 2014/2015, actualisée partiellement en 2017....En conclusion, la situation du projet Roissy Picardie (conception avancée après plusieurs étapes de concertations et études, programme d'opération défini) ne correspond pas du point de vue du maître d'ouvrage à un cas où une demande de cadrage préalable paraît pertinente ou s'inscrivant dans les orientations définies par l'Ae-CGEDD en la matière. »**

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

LE DISPOSITIF ET SON DÉROULEMENT

Le dispositif de la concertation est acté par la Commission nationale du débat public lors de la plénière du **6 novembre 2019** et se décline de la manière suivante :

- calendrier : lundi 2 décembre 2019 au vendredi 31 janvier 2020,
- un site internet dédié,
- des moyens d'expression complémentaires : adresse mail, carte T,
- deux réunions publiques dans le périmètre de concertation : à Creil, le 3 décembre et à Roissy-en-France, le 10 décembre 2019,
- trois ateliers thématiques : à Vémars, le 14 janvier, à Amiens, le 21 janvier et à Fosses, le 28 janvier 2020,
- onze débats mobiles répartis en Île-de-France et Hauts-de-France.

Dès le 5 décembre 2019, soit trois jours après le lancement de la concertation, le trafic ferroviaire SNCF a été fortement perturbé par un mouvement de grève qui s'est prolongé jusqu'au mois de janvier 2020.

D'autre part, au cours de la réunion publique du 10 décembre 2019 à Roissy-en-France, plusieurs points de controverse ont apparus. Ainsi, les modalités de concertation ont été évoquées : le manque de communication autour de cette nouvelle phase de concertation, la publicité tardive de la réunion publique, le calendrier de la concertation en période électorale et s'échelonnant sur les fêtes de fin d'année. Par ailleurs, les garants ont constaté que l'appréhension de plusieurs thématiques (enjeux de mobilités sur le territoire du nord-est du Val d'Oise, aménagements liés à la réalisation de la ligne nouvelle, entre autres) devaient être approfondies.

Dans ce contexte, les garants ont demandé au maître d'ouvrage, SNCF Réseau, de

- envisager une prolongation de la concertation préalable jusqu'au 18 février 2020
- redéfinir les ateliers thématiques en réunions thématiques autour de trois points :
 - l'attractivité du projet pour le territoire à Amiens
 - les enjeux de mobilité pour le territoire à Fosses
 - le projet et ses aménagements à Vémars
- prévoir l'intervention d'institutionnels au cours des réunions thématiques.

La Commission nationale du débat public lors de la plénière du **8 janvier 2020** a acté ces modifications apportées aux modalités de la concertation. Ce prolongement du calendrier a nécessité le renforcement de « l'équipe de garants ». La CNDP a désigné Michel Riou, comme garant.

Finalement, le dispositif de concertation mis en place est le suivant :

- calendrier : lundi 2 décembre 2019 au mardi 18 février 2020
- un site internet dédié
- des moyens d'expression complémentaires : adresse mail, carte T
- deux réunions publiques dans le périmètre de concertation : à Creil, le 3 décembre et à Roissy-en-France, le 10 décembre 2019
- trois ateliers thématiques : à Amiens, le 21 janvier, à Fosses, le 28 janvier et à Vémars, le 4 février 2020
- treize débats mobiles répartis en Île-de-France et Hauts-de-France.

Ce dispositif a dû être accompagné de mesures de publicité, réglementaires et complémentaires

Supports de communication	Diffusion
Affiches	Dans les 18 communes du périmètre de la concertation : <ul style="list-style-type: none"> pour annoncer la concertation : remises en mairie les 13 et 14 novembre 2019 pour annoncer la prolongation de la concertation : remises en mairies les 14 et 15 janvier 2020
Parutions dans la presse	Insertion presse réglementaire les 16 novembre 2019 et 15 janvier 2020 dans 3 journaux : Le Courrier Picard (Oise et Somme), Le Parisien (Oise et Val d'Oise), Aujourd'hui en France
Communiqués de presse	27 novembre : lancement d'une nouvelle étape de concertation 14 janvier : prolongation de la phase de concertation
Réseaux sociaux	Campagne Facebook sponsorisée ciblée Creil du 29 novembre au 3 décembre, en vue de la réunion publique du 3 décembre 2019 Campagne Facebook sponsorisée ciblée Amiens, Creil, Compiègne, Pont-Sainte-Maxence, Chantilly, Survilliers/Fosses/La Chapelle –en-Serval du 11 au 18 février 2020

LA MOBILISATION

Environ **1 438** personnes au total se sont déplacées lors des évènements publics.

- Réunions publiques : 153 participants**
 - A Creil, le 3 décembre 2019 : 110 participants
 - A Roissy-en-France, le 10 décembre 2019 : 43 participants
- Réunions thématiques : 324 participants**
 - Sur les enjeux d'attractivité du territoire, à Amiens, le 21 janvier 2020 : 56 participants
 - Sur les enjeux de mobilités dans le Val d'Oise, à Fosses, le 28 janvier 2020 : 152 participants
- Intervenants institutionnels ayant participé aux réunions thématiques**
 - Région Hauts-de-France, Agences d'urbanisme ADUGA/Oise les Vallées, Amiens Aménagement, Ile-de-France Mobilités, Conseil Départemental du Val d'Oise
- Débats mobiles : 1 069 participants**
 - 13 débats mobiles organisés, notamment, à Amiens, en Picardie (Creil, Chantilly/Gouvieux, Compiègne) et dans le Vald'Oise (Goussainville, Survilliers - Fosses, Gare CDG 2 TGV Roissy)
- Sur la ligne nouvelle et ses aménagements, à Vémars, le 4 février 2020 : 116 participants

- **Zones de mobilisation**

Après analyse qualitative de l'ensemble des contributions et au regard du périmètre de concertation pré-défini, les garants ont observé plusieurs zones de mobilisation :

1. une zone où sera réalisée la ligne nouvelle. La mobilisation a été très forte, comme dans les communes de Vémars et de Villeron. Les participants, nombreux aux événements publics, ont fait part d'inquiétudes liées aux impacts environnementaux du projet, et plus particulièrement les nuisances sonores.

2. une zone particulièrement préoccupée par les offres de services (plage horaire, fréquence des trains, gares desservies, tarification). De nombreux avis émanent, notamment, des usagers actuels des transports en commun de cette zone : Creil,

Montataire, Pont Saint Maxence, Chantilly/Gouvieux, Survilliers/ Fosses, Compiègne. A noter que beaucoup de participants, dans cette zone, ont demandé des dessertes supplémentaires (Orry-la-Ville, Clermont, entre autres) ou le maintien de la desserte bus existante (Creil- Senlis – Roissy).

3. une zone favorable à la réalisation de ce projet et où la mobilisation a été plus faible. La thématique principalement abordée est la liaison ferroviaire Roissy – Picardie, élément d'attractivité et de développement social et économique du territoire amiennois.

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION / CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS

Le droit à la participation du public aux décisions ayant un impact significatif sur l'environnement se traduit par la possibilité pour chacun d'interroger le maître d'ouvrage ou d'émettre un avis argumenté sur le projet et d'obtenir en retour une réponse argumentée.

Il ne s'agit pas ici de résumer l'ensemble des échanges qui se sont tenus, mais d'effectuer une « cartographie des arguments », c'est-à-dire de mettre en lumière les principaux arguments échangés pendant le temps de la concertation afin :

- d'éclairer le décideur,
- d'identifier les arguments ou interrogations du public qui n'ont pas obtenu de réponse ou nécessitent des précisions de la part du maître d'ouvrage ou des pouvoirs publics.

Afin de respecter au mieux le principe d'équivalence de traitement, les garants s'en tiennent au corpus de données exprimé dans le cadre réglementaire de la concertation préalable et mis en ligne sur le site de la concertation (compte-rendus de toutes les réunions publiques, avis en ligne, etc.).

La logique de la participation n'étant pas celle de la représentation, tous les arguments ont la même valeur et méritent une égale attention, quel que soit le statut de la personne qui les porte.

Les garants ont identifié quatre thèmes majeurs présents tout le long de la concertation et qui forment le plan de cette cartographie des arguments :

- projet et ses aménagements ;
- enjeux de la mobilité sur le territoire ;
- offre de services;
- enjeux socio-économiques du projet sur le territoire.

A. LE PROJET ET SES INCIDENCES

Au cours de la concertation, le public a déposé des contributions qui portaient principalement sur les aménagements du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et ses impacts.

1. Les équipements

Les équipements qui ont fait l'objet de débat ont été la passerelle de la gare de Fosses-Survilliers ou des parkings de rabattement.

- **La passerelle en gare de Survilliers-Fosses**

Le dossier de concertation indique que le projet comporte **une passerelle en gare de Fosses-Survilliers** à ce jour non couverte par un protocole de financement. Elle est prévue avec ascenseurs pour personnes à mobilité réduite et son coût est estimé à 13 M€.

Le public s'est interrogé à Fosses, lors de la réunion publique thématique sur l'enjeu des mobilités, : « **....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** » ; « **Pascal DOLL, Vice-président transport de la CARPF..... 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.....** ».

Le maître d'ouvrage, quant à lui, a précisé que le projet prévoit bien les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec la passerelle permettant l'accès aux quais et l'interconnexion avec le RER D (le financement de celle-ci - qui ne représente que quelques pourcents du coût d'investissement - sera à obtenir dans les phases ultérieures de mise au point du projet).

A Creil, lors de la réunion publique, a été abordée la réalisation d'une passerelle en gare de Creil, qui n'est pas prévue dans le dossier de concertation : « **Il existe un projet de passerelle qui enjambrerait les voies et permettrait d'avoir 2 accès voyageurs en gare de Creil. Qui doit financer ce projet ?** »

La maîtrise d'ouvrage a répondu sur ce point : « **Le projet "Gare cœur d'agglomération", porté par l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO), envisage une passerelle piétonne enjambant l'ensemble du faisceau ferroviaire et permettant ainsi l'accès à la gare depuis Nogent-sur-Oise. Une étude préliminaire de ce projet doit être lancée en 2020** ».

- **Les parkings de rabattement**

Les voyageurs des villes desservies par une liaison ferroviaire ne sont pas exclusivement des riverains immédiats des gares. Ces gares offrent des possibilités de parkings de rabattement (voitures et 2 roues) qui semblent souvent proches de la saturation.

Un participant remarque que « **Le parking de la gare de Fosses a été agrandi car saturé, il risque de saturer à nouveau, prévoir donc un agrandissement...** ». Pour un internaute : « **Il faudra vraiment prévoir des parkings dès sa mise en service à côté des gares (Creil, Gouvieux,...)...** ».

Par ailleurs, des demandes d'élus ou d'habitants de Senlis qui pourraient utiliser les dessertes de Chantilly ou de Fosses éloignées de distances presque équivalentes à celle d'Orry (non prévue) ont été formulées et confortent les demandes sur la capacité du parking d'Orry dont ils ont participé au financement.

SNCF Réseau, maître d'ouvrage a apporté une réponse : « **ceux-ci relèvent d'autres programmes, à mener en cohérence, à l'initiative des acteurs des territoires, afin que les territoires desservis bénéficient des améliorations des services ferroviaires. Le soutien apporté au projet et les engagements forts déjà pris pour sa réalisation permettent de penser que ces actions seront poursuivies pour que les territoires desservis bénéficient pleinement des améliorations des services ferroviaires.** »

2. Les incidences environnementales et sonores du projet

- Concernant le Climat, empreinte carbone, pollution de l'air : l'impact du projet sur ces thèmes apparaît dans le débat sous deux principales formes, soit cité seul dans les arguments des participants, soit cité en

argument complémentaire, en appui d'autres arguments. L'avantage de l'utilisation du train sur la voiture du point de vue du climat a été soulevé lors des discussions. Par exemple, pour un intervenant à la réunion de Fosses : *« Les gens qui aujourd'hui prennent leur voiture pourraient se reporter sur ce futur axe, même occasionnellement et ça, c'est moins d'émissions de CO2 »*; pour un intervenant à Compiègne: *« A l'heure où l'on nous parle H24 d'empreinte carbone, je suis prêt à abandonner ma voiture au profit du train »*. La pollution est souvent citée *« ...nous sommes contraints régulièrement d'utiliser nos voitures. Cela s'avère au fil des années de plus en plus problématique à la fois pour nous (bouchons de plus en plus fréquents, durées de parcours de plus en plus longues, risques, vignettes crit'air...) et pour les agglomérations que nous fréquentons (nous contribuons à engorger la circulation, nous générons une importante pollution ... »* La pollution de l'air est souvent associée à crit'air, aux agglomérations ou aux réseaux routiers saturés.

- Concernant la biodiversité : Certains participants ont exprimé leur préoccupation concernant des impacts sur la biodiversité des aménagements des territoires. *« La protection de la faune et les continuités forestières constituent notre environnement. Elles sont déjà menacées par l'extension de l'aéroport de Roissy. Ce projet de barreau Roissy-Picardie qui ne présente aucun intérêt pour les populations locales aggraverait la situation de manière désastreuse »*. Pour limiter ces impacts sur la faune notamment, il a été demandé de prévoir des ponts et de tunnels : *« merci de prévoir des tunnels ou des ponts pour le passage de ce qu'il restera de faune dans le secteur ? »*. La question de la mise en place de haies et les questions de maintien de l'entretien des corridors pour la faune ont également été soulevées lors de la réunion publique tenue à Roissy en France.
- Concernant les trames bleues et vertes : Les participants ont également soulevé la question des trames vertes et bleues sont définies dans les schémas directeurs d'aménagement. Ainsi, la Ligue de Protection des Oiseaux IDF a soulevé le *« manque d'intégration de la préservation et de la restauration de la trame verte et bleue à l'échelle locale. L'effet cocktail de tous les aménagements du territoire, avec la consommation importante de terres agricoles, le mitage et l'enclavement sont désastreux pour un fonctionnement efficace des bio-corridors... Le fonctionnement des continuités écologiques de la Chevêche d'Athéna entre l'Est du Val-d'Oise et Nord de la Seine-et-Marne serait donc fortement impacté avec ce projet ferroviaire. A noter également la présence à Vémars de l'Effraie des clochers toute aussi impactée par la disparition de son habitat et sa très forte mortalité face aux collisions routières et ferroviaires comme la Chevêche d'Athéna »*.

A ces différents éléments, la maîtrise d'ouvrage a répondu que *« de nombreux ouvrages sont prévus afin d'assurer la continuité des corridors écologiques, si nécessaire la reconstitution de milieux...les mesures prévues seront proposées dans leur principe dans l'étude d'impact, pièce essentielle du dossier d'enquête publique ; elles seront détaillées dans la procédure d'autorisation environnementale qui interviendra ultérieurement (au titre des impacts hydrauliques, milieux naturels/faune -flore, défrichement...et comprendra une nouvelle enquête publique). A la traversée du bois d'Argenteuil par exemple, la continuité du corridor sera assurée par la création d'un passage inférieur – sous la ligne en remblai dans ce secteur - dit mixte (rétablissement de chemin forestier + passage de la faune) au sein du boisement. La conception fine de l'ouvrage sera affinée lors des études détaillées en vue de son efficacité optimale : longueur de franchissement par la faune minimisée, avec des abords végétalisés, ouverture minimale de 12 mètres et sol non imperméabilisé. Ce passage sera également utilisé par la petite et moyenne faune. Une buse au droit de la lisière du bois d'Argenteuil et du bassin d'écroulement complètera le dispositif en faveur de la petite faune »*.

- Concernant les nuisances sonores : Les contributions relatives aux impacts sonores subis ou prévisibles ne manquent pas. Certaines d'entre elles portent sur la ligne actuelle qui verra des augmentations de trafic, sur le tronçon nouveau entre Villeron et Vémars et sur les élargissements possibles des plages horaires. Sur la ligne actuelle, un participant de Chantilly s'inquiète de l'augmentation du passage des trains sur le niveau sonore : *« Le niveau sonore au passage des trains est élevé (impossible de se parler dans la rue devant chez moi quand le train passe). Le passage du pont au-dessus de la rue de Gouvieux est un point majeur de nuisance sonore (et visuelle) »*. Il demande alors *« Que sera-t-il mis en place pour limiter la nuisance sonore et visuelle croissante (murs anti-bruit, murs végétaux, transformation du pont...) ? Y aura-t-il des éventuelles aides à l'isolation acoustique des maisons anciennes du secteur ? Merci de vos réponses pour lever nos inquiétudes sur la qualité de vie dans le quartier gare de Chantilly (notamment rue d'Orgemont et rue André) »*.

Pour un riverain de La Chapelle en Serval la question soulevée est celle des garanties contre le bruit : *« Dans le projet, il est mentionné que les premières habitations touchées sont situées à plus de 600 mètres. Or, sur le territoire de La Chapelle en Serval, les habitations situées à proximité de la ligne ferroviaire sont CLAIEMENT situées à bien moins de 600 mètres (résidence de la Riolette notamment). Quelles sont les garanties apportées aux résidents ? y aura-t-il des aménagements anti-bruit ? »*

Concernant le bruit autour du nouveau tronçon, une participante à la réunion de Vémars a soulevé la problématique de l'accumulation des bruits : *« Je n'ai absolument pas envie d'avoir encore une ligne de TGV qui passe dans la commune. Vémars serait alors encerclée de TGV et par les airs avec les avions. Quand certains d'entre nous avons fait le choix d'habiter la commune nous l'avons accepté avec ses bruits mais sûrement pas pour en avoir de nouveau... »*.

La réduction de la vitesse pour réduire les emprises nécessaires au projet dans l'hypothèse d'un tunnel a également été évoquée lors de la réunion thématique de Vémars. D'autre part, la question de la nuisance sonore d'un train en remblai a été soulevée : *« Comment arrêter la nuisance sonore d'un train, au niveau de Vémars, lorsque le train roule sur un remblai ? »* Enfin, concernant les extrémités des plages horaires, un participant de la réunion publique de Villeron a formulé la demande que *« les études acoustiques et les protections en découlant prennent en compte que le bruit d'un train à 4h30 du matin n'est pas ressenti de la même manière qu'à 6h et le calcul du nouveau budget engagé »*.

A ces interventions sur les nuisances sonores, la maîtrise d'ouvrage a apporté les éléments de réponse suivants : *« le projet n'est pas conçu comme un projet de ligne à grande vitesse : les trains à grande vitesse et les TER qui emprunteront circuleront à 160 km/h, vitesse correspondant à celle pratiquée sur la ligne existante vers Amiens ; la plus grande partie des circulations concernent les transports du quotidien, avec l'objectif de contribuer à renforcer la part des transports en commun dans la desserte du pôle de Roissy ; le tracé proposé pour la ligne nouvelle s'écarte largement des secteurs urbanisés ou en projet de Vémars et Villeron (habitations les plus proches à plus de 600 mètres) ; les impacts identifiés en gare de Survilliers – Fosses feront l'objet de protections. Une solution en tunnel a été écartée pour des raisons économiques, compte tenu des surcoûts très importants qu'elle représenterait par rapport au projet élaboré. »*

Les dispositions générales suivantes relatives au bruit ont, également, été indiquées : *« SNCF Réseau respecte scrupuleusement la réglementation dans ce domaine. Celle-ci prend en compte la sensibilité des secteurs (milieu calme ou bruyant), le type de ligne ferroviaire et définit les seuils réglementaires à ne pas dépasser,*

avec une obligation de résultats associée. La réduction de l'impact sonore est un élément déterminant pour le choix du tracé. Dans le cadre de l'obligation de résultats, des contrôles sur sites sont réalisés après la mise en service de la ligne, pour vérifier la conformité des niveaux sonores aux seuils en vigueur. Ces mesures sont effectuées par des bureaux spécialisés indépendants, sous le contrôle des principaux acteurs (Services de l'État, associations...) réunis au sein d'une commission de suivi du projet. Des protections supplémentaires devront alors être réalisées si les contrôles démontrent que les seuils de bruit sont dépassés malgré les protections en place. »

B. LES ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE

Le thème des enjeux de mobilité sur le territoire concerné par le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et, plus particulièrement, le nord du Val d'Oise correspondait à un sujet pressenti lors de la phase de préparation de la concertation préalable et était libellé ainsi dans le dossier de concertation : **« les enjeux de mobilité au Nord de l'Île-de-France, et notamment les mesures prévues pour son amélioration pour le Val d'Oise et l'accessibilité à la plateforme de Roissy. »**.

En effet, dès 2007, le projet est considéré comme une liaison ferroviaire globale Roissy-Picardie et le dossier mentionne l'objectif poursuivi alors : **« Le maillage du réseau ferroviaire obtenu en connectant le réseau à grande vitesse et le réseau des lignes existantes au Nord de Paris permet ainsi de combiner le développement de services plus performants sur longue distance (par des missions à grande vitesse prolongées jusqu'à Amiens ou en correspondance à Roissy TGV) et l'amélioration des transports du quotidien. »**.

Aujourd'hui, le maître d'ouvrage rappelle, d'une part, les éléments qui définissent la problématique des mobilités sur ce territoire : **« Le Sud des Hauts-de-France (anciennement région Picardie) et le Nord de l'Île-de-France sont maillés par un réseau d'infrastructures ferroviaires dense. Avec plus de 18 millions de déplacements par an, les flux ferroviaires entre le Sud des Hauts-de-France et l'Île-de-France sont intenses. Ils représentent près de 90% de l'ensemble des flux ferroviaires entre ce territoire et toutes les régions françaises »**.

D'autre part, il présente le projet comme une contribution au développement de la politique d'aménagement du territoire : **« enjeu majeur pour faire face à la congestion routière » ; « moyen d'amélioration des conditions de déplacements en premier lieu pour les habitants des territoires situés au nord-ouest et à l'ouest de Roissy »**.

Tout au long de la concertation, cette thématique des enjeux de mobilité sur le territoire a été soulevée par un public très large et dans sa globalité : l'ensemble des mobilités existantes sur ce territoire ont été interrogées (ligne Paris-Amiens, ligne TER Paris-Creil, RER D, réseau routier, bus,...). A travers l'ensemble des contributions du public, les arguments émis dressent un constat (celui de la dégradation des mobilités sur le territoire), et formulent une demande (celle d'une amélioration du transport du quotidien) et portent une appréciation différenciée sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

1. Un constat de dégradation des modes de transports sur le territoire

L'analyse des contributions fait apparaître des critiques qui concernent l'ensemble ou chaque mode de transport proposé ou utilisé sur l'ensemble du territoire amiénois, de l'Oise et nord du Val d'Oise. A Fosses, au cours de la réunion publique thématique portant sur les enjeux de mobilité, un élu « *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.* »

- Concernant le trafic routier : « *l'A1 est saturée, bondée de poids lourd, dangereuse* » ; « *l'autoroute A1 est déjà extrêmement empruntée* » ; « *Habitant Saint-Witz depuis 1984 ,ai assisté à une dégradation significative des conditions de circulation(que ce soit par route ou par transports en commun) pour me rendre à Paris ou à l'aéroport CDG,* »
- Concernant la ligne ferroviaire Paris-Amiens : « *l'axe Amiens-Paris se dégrade régulièrement malgré les travaux réalisés ces dernières années.* » ; « *la qualité de service sur la ligne existante, qui est atroce : trains quasiment toujours en retard, remplis de monde, et vétustes* » ; « *des embouteillages dantesques et des nuisances jour et nuit parce que le réseau vieux de 50 ans est maintenant complètement sous dimensionné par rapport au trafic.* » ; « *La SNCF n'est PAS CAPABLE d'assurer la simple liaison Amiens-Paris en 1h, en respectant les horaires, les voyageurs voyagent dans des trains sales, toilettes fermées,puants et sans eau, trains dans chauffage ou clim en plus de payer des prix exorbitants par mois, des trains supprimés ou retardés de 2h souvent sans explications.* »
- Concernant la ligne TER Paris-Creil : « *nous avons des retards reguliers pour aller sur paris ou repartir de paris. les trains sont courts et il y a peu de places* » ; « *Coucou entretenez d abord la ligne amiens creil !!! Mettez nous des trains à l heure !!!* » ; « *Les trains en heure de pointe sont surchargés* » ; « *Il faut davantage de trains sur cette ligne avec Paris* »
- Concernant la ligne RER D : « *La ligne D est toujours en retard et reste Jusqu'à maintenant très mal desservie* » ; « *Lorsque la ligne D connait des perturbations ce qui est malheureusement très fréquent, seuls les trains à destination d'Orry la Ville en supportent les conséquences, ceux à destination de Villiers le Bel et de Goussainville étant maintenus.* » ; « *la situation des transports à Survilliers-Fosses ne cesse de se dégrader: à la gestion catastrophique du RER D* » ; pour le Conseil départemental de la Seine-et-Marne : « *les impacts de ce projet sur le fonctionnement du RER D, qui demeure la ligne de RER la moins fiable avec un taux de ponctualité déplorable à 86%, épuisant le quotidien des usagers.* »
- Concernant les réseaux de bus (BHNS ou non) : « *nous n avons pas de bus le dimanche* » ; « *à la gestion catastrophique du RER D s'ajoute l'insuffisance de desserte et de fréquence des bus de rabattement pour les habitants des communes non desservies par le RER* » ; « *Il faut plus de bus N143, les employés arrivent en retard car le service n'est pas bon* » ; « *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* » ; « *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. » ; «Le bus R2 ne sont pas en cohérence avec les horaires de train et du collège. »

- Concernant la desserte de la plateforme aéroportuaire : *Val d'Oise Environnement «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. »*

2. Une demande expresse d'améliorer les transports du quotidien

- Concernant la ligne Paris-Amiens : lors de la réunion publique sur l'attractivité du territoire, *« Alain GEST ajoute sur la question de la ligne Amiens-Paris qu'Amiens Métropole attend une forte amélioration du service, indépendamment du projet Roissy Picardie, et ce dès le court terme »*
- Concernant le RER D : *«il faut essayer d'améliorer la ligne D du RER », « La ligne D doit être améliorée : Plus de trains sur la ligne entre Orry et Goussainville, plus de régularité, ce sont toujours les trains d'Orry qui sont annulés. », « moi il y a autre chose à faire avec cet argent, comme faire en sorte que le RER D fonctionne bien.» ; « Améliorer la fréquence des TER, il n'y a pas de solution alternative quand un problème survient sur la ligne actuelle il faut plus de trains et en meilleur état » ; « Un habitant de Fosses, usager du RER D, explique souhaiter des améliorations rapides et non pas aux échéances présentées » ; pour Val d'Oise Environnement : « La demande des habitants de l'Est du Val d'Oise s'est clairement exprimée lors des réunions de concertation portant sur le sujet : amélioration de la desserte en radiale du RER D et renforcement des dessertes bus (extension des plages horaires, fréquence, création de lignes de transport à la demande type Filéo... » ; la Société des Amis des Forêts : « demandons, en contre proposition, que la priorité soit donnée à l'amélioration des conditions de circulation sur le RER D entre Creil et Paris Nord (Fréquences des trains, respect des horaires, retournements Nord afin de desservir les gares situées au Nord de Goussainville en particulier aux heures de pointe, sécurité) »*
- Concernant l'enjeu des mobilités sur le territoire : le Conseil départemental de la Seine-et-Marne *« demande que le projet Nextéo sur le RER B et le RER D soit prioritairement intégré au Comité des travaux de l'axe Nord. Je souhaite que la SNCF étudie la mutualisation des travaux de l'ensemble des projets pour limiter la gêne aux usagers aux heures de pointes de la semaine » ; le Conseil départemental du Val d'Oise « requiert de l'Etat une desserte prioritaire du corridor aéroportuaire grâce à la ligne 17 du Grand Paris Express, aux trois lignes de transports en commun à haut niveau de service du Grand Roissy, à l'arrêt de la ligne H à Saint-Denis Pleyel et au prolongement du tramway T5 à Garges-les-Gonnesse » ; pour la FNAUT Île-de-France : « il n'est pas envisageable que les ressources humaines nécessaires aux opérations déjà programmées en Ile-de-France soient dévoyées vers un nouveau projet... »*

3. Une appréciation différenciée du projet Roissy-Picardie

Des internautes se sont exprimés sur le projet en ces termes : *« Le projet est nécessaire pour un meilleur maillage du territoire », « le projet est nécessaire pour notre région, c'est génial s'il arrive à terme ! », «excellente initiative. Aujourd'hui, pour se déplacer de Fosses Survilliers à Roissy, il faut aller jusqu'à Paris et ensuite direction Roissy, environ 1h30 de temps de trajet. » ; «Le projet est une réelle opportunité, un gain de temps, un désengorgement de Paris Nord, plus de possibilités pour la Picardie de prendre des TGV vers le sud sans passer par Paris. En privilégiant les transports en commun, c'est une aubaine pour les travailleurs de Roissy CDG (moins de voiture). Il est aussi important de faciliter l'accès au travail por des personnes d'Ile-de-France n'ayant pas le permis et de favoriser le décloisonnement des régions ».*

La Région Hauts-de-France considère : *« en matière de mobilité durable, la réalisation du barreau Creil-Roissy représente une alternative forte à l'augmentation des trafics routiers et de la saturation des réseaux.. ».* Pour l'Agglomération de Compiègne : *«la réalisation de cette infrastructure .. aura un retentissement direct sur la mobilité quotidienne des nombreux actifs allant à Roissy et pourrait avoir un effet accélérateur pour apaiser le quotidien très contraint des nombreux autres habitants se rendant quotidiennement à Paris ».* Enfin pour ADP : *« L'ouverture d'une nouvelle desserte vers Amiens est intéressante dans un contexte où le développement de l'intermodalitéair-fer doit rester un objectif prioritaire ».*

Toutefois, des contributions s'inquiètent, mettent en exergue les impacts éventuels et négatifs du projet et formulent des demandes :

- la prise en compte du projet NexTEO et « Axe Nord » : la FNAUT Île-de-France *« soutient le principe d'une liaison ferroviaire Roissy-Picardie dont nous approuvons les objectifs ...le réseau francilien et en particulier son « axe Nord » dans lequel s'insérera la liaison Roissy-Picardie est l'objet d'une vaste opération de remise à niveau menée concomitamment avec d'autres projets majeurs comme le Charles de Gaulle Express ou le Grand Paris Express. »* ; pour Île-de-France Mobilité : *« l'accélération à 2025 du projet Roissy-Picardie...mettra en difficulté le projet NexTEO ...le fret ferroviaire pourrait lui aussi être impacté »* ; le Conseil départemental du Val d'Oise : *« INTERPELLE l'Etat sur les conséquences de la mise en service de la liaison Roissy-Picardie en 2025 pour l'ensemble des transports ferrés qui empruntent l'axe ferroviaire Nord parisien »*
- la maintien de la modernisation du RER D : pour la Chambre du Commerce et de l'Industrie Île-de-France *« il est indispensable que soient respectés les engagements de modernisation des trains (RER Nouvelle Génération avec rames à double étage) »* ; à Roissy à France, lorsde la réunion publique, le Président de la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France *« met en avant le fait que la Présidente de la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE, lui a indiqué que le déploiement du nouveau matériel roulant sur le RER D serait retardé de 5 ans sur la partie Nord, du fait des priorités données au projet Roissy Picardie. Il dit qu'il faut être clair sur ce point comme sur le sujet du financement et des 5% manquants à ce jour »*
- la prise en compte de la localisation des emplois de la plateforme aéroportuaire : lors de la réunion publique de Fosses, le 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. »

- le maintien ou développement des dessertes bus : pour la CCI île de France, il *« devrait être également prévue une offre de rabattement en bus vers la gare de Survilliers-Fosses avec des horaires adaptés... »* ; une élue de Senlis, explique que *« Senlis comporte plus de 1000 personnes actives qui travaillent sur la plateforme de Roissy. Étant donné qu'il n'y a pas de gare à Senlis, elle met en avant sa crainte de voir la ligne de car régional N°40 être supprimée. Il est selon elle essentiel de la maintenir voire de la renforcer. En réponse à une question, elle indique cette ligne circule entre 4h le matin et minuit, que la ligne est saturée et que des comptages sont actuellement en cours. Elle regrette qu'il n'y ait pas eu de diffusion de l'information vers Senlis. »*
- A la réunion publique de Vémars, 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. »*

Tout au long de la concertation, des réponses ont été apportées aux contributions du public, par plusieurs intervenants :

le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, précise que *« le projet a été classé dans les priorités dans le cadre des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures (rapport de janvier 2018, établi en préparation de la loi d'orientation des mobilités). Sa réalisation ne remet pas en cause les très importants programmes en cours de mise en œuvre sur le réseau existant par les pouvoirs publics, afin d'améliorer les conditions de mobilité au nord-est de la région parisienne, ou l'accès au pôle de Roissy pour d'autres territoires ... Ces travaux sont coordonnés dans le cadre notamment de « Paris Nord 2024 » avec un comité de coordination Axe Nord présidé par le Préfet de région Ile-de-France et associant les grandes collectivités : la planification des travaux de Roissy-Picardie sera examinée dans ce cadre afin que l'Etat et les collectivités territoriales des Hauts-de-France et Ile-de-France partagent ensemble les orientations à prendre et le choix du meilleur séquençage des projets. Ces travaux peuvent être source eux-mêmes de contraintes immédiates pour les voyageurs mais l'objectif est bien d'améliorer fortement la qualité de service dans les prochaines années. »* et *« Concernant la ligne existante Paris-Creil-Amiens, l'amélioration de la qualité de service sur la ligne est une priorité forte pour la SNCF, avec des actions prévues dans plusieurs domaines, notamment le renforcement du pilotage de la production à Paris Nord, une meilleure utilisation du matériel roulant (et son renouvellement en lien avec la Région Hauts-de-France), une réflexion sur l'évolution - en concertation - de la structure de l'offre ferroviaire. A noter que la ligne fait par ailleurs l'objet d'importants projets de modernisation »*

mais aussi, au cours de la réunion publique de Fosses, ayant pour thème « les mobilités sur le territoire », Île-de-France Mobilités et le Conseil départemental du Val-d'Oise pour les grands projets de transports en commun pour l'Est du Val-d'Oise.

L'expression du public montre combien l'enjeu des mobilités sur le territoire est source d'inquiétude au quotidien. Cette préoccupation est prise en compte par les autorités organisatrices des transports, tant en Région Hauts-de-France qu'en Région Île-de-France. La

liaison ferroviaire Roissy-Picardie a, notamment, pour objectif d'améliorer cette desserte au quotidien des deux Régions concernées.

Il conviendrait que les pouvoirs publics, les autorités organisatrices des transports concernées et SNCF Réseau précisent, de manière opérationnelle, l'articulation et la complémentarité des différents moyens de transports existants et futurs, voire leur priorisation, pour assurer la cohérence et l'efficacité du maillage.

C. L'OFFRE DE SERVICES

1. Les dessertes prévues par le projet et des demandes d'arrêts formulées par le public

Des usagers actuels ou potentiels, habitant dans ou près de villes traversées par les rames annoncées, ont formulé la demande que des arrêts soient prévus dans leurs villes. Par exemple, pour un participant, un arrêt aurait des avantages notamment pour les habitants de Beauvais : **« Je vois qu'aucun projet d'arrêt est prévu sur la gare de Clermont de l'Oise, ce serait pourtant très intéressant de nombreuses personnes travaillent sur Roissy, et la gare de Clermont draine les habitants de Beauvais »**.

Cela permettrait, selon un autre participant, à des habitants du Clermontois, du Beauvaisis et du Plateau picard **« d'avoir recours au train en venant à Clermont, allégeant ainsi leur empreinte carbone et leurs frais de transport »**.

Selon la maîtrise d'ouvrage, les protocoles signés mai 2017 prévoient un examen de ces points lors des étapes ultérieures ; **« les études seront alors à mener avec la Région Hauts de France, autorité organisatrice des transports »**

D'autres participants demandent un arrêt à la gare d'Orry-la-Ville, à ce titre, ils signalent l'existence d'un parking : **«Orry est la seule gare disposant d'un énorme parking extensible et desservant tout le secteur. En l'absence d'arrêt à Orry, je continuerai à aller en voiture à Roissy, Chantilly et Survilliers, étant si peu accessibles »**

Concernant un arrêt à Orry, la maîtrise d'ouvrage a répondu que **« La desserte d'Orry-la-Ville n'est pas prévue dans les protocoles de mai 2017 actant les dessertes prévisionnelles liées à la réalisation du barreau ferroviaire (schéma arrêté avec la préoccupation de concilier les enjeux de desserte des territoires jusqu'à Creil, Amiens et Compiègne, et la capacité de ces lignes déjà très fréquentées) ; les études de trafic mentionnées dans le dossier de concertation, avec des résultats encore intermédiaires (en page 28) et des compléments qui seront apportés dans le dossier d'enquête publique, sont nécessairement basées sur ces accords et la politique d'arrêts qui y figure. A noter que ces schémas de desserte sont susceptibles d'évolutions ultérieures, d'ici la mise en service puis au-delà en fonction des décisions relevant de l'Autorité organisatrice des mobilités, à savoir la région Hauts-de-France. La gare d'Orry-la-Ville bénéficie à la fois d'arrêts de lignes du réseau TER Hauts-de-France ainsi que du RER D, qui pourront permettre des correspondances vers les liaisons empruntant la ligne nouvelle Roissy Picardie, par ex en gare de Survilliers-Fosses »**.

Si les arrêts à Clermont sont principalement sollicités pour le TER une demande a aussi été faite **pour un arrêt TGV** : *«un arrêt du TGV sur Clermont pour drainer le nord, l'ouest et l'est du département de l'Oise. Clermont est au centre du département et comprend une gare très utilisée. Elle est également desservie ou proche des axes routiers est/ouest (RN 31, accès A16) et Nord/sud (A1) »* .

2. La plage horaire

- Concernant les déplacements au quotidien : Les observations recueillies notamment auprès des personnels travaillant sur le site du terminal T2 de Roissy, personnels des compagnies aériennes (comptoirs, enregistrements, personnels naviguant...) ceux d'aéroport de Paris (personnels de piste, carburants, ...) agents des douanes, de la sécurité et autres, mettent en avant leurs horaires de travail. Beaucoup sont en horaires postés : ils arrivent avant 5 ou 6 h le matin ou repartent tard le soir. Les plages horaires que le projet propose à ce jour ne leur conviennent pas. L'offre n'est adaptée que pour « les administratifs » dont les déplacements se font dans les horaires dits de bureaux.

Par exemple, pour un intervenant, *« le service doit correspondre au maximum aux horaires des personnes travaillant à Roissy. Le service devrait commencer vers 4 heures du matin ». Un autre intervenant « travaille sur l'aéroport avec des horaires décalés très tôt le matin 4h45 où tard le soir 23h00 ».*

- Concernant les déplacements occasionnels vers la plateforme aéroportuaire : Outre les demandes relatives aux déplacements du quotidien, des demandes émanent aussi de voyageurs dont le mode principal de leur voyage est l'avion : *« il faudrait s'assurer que les horaires des dessertes collent avec les vols à CDG, notamment les premiers (matin) et derniers vols (soir) » remarque un participant.*

Le dossier de concertation (p29) mentionne la réalisation des investissements en 2 phases. Parmi les objectifs de la phase 2, est prévu un éventuel élargissement de la plage horaire proposée pour la mise en service en fin de phase 1 : « ...les autres aménagements, notamment en gare de Chantilly-Gouvieux (création d'une 4ème voie) et entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses, pourront être réalisés dans une phase ultérieure, avec l'objectif d'améliorer la robustesse de l'exploitation de la ligne en cas de modification des grilles horaires, pour un montant de 62 M€ ».

Le maître d'ouvrage a apporté les réponses suivantes : *«Sur les questions de la plage horaire prévue à ce jour pour les services ferroviaires empruntant la liaison, les accords intervenus en 2017 prévoient déjà une large plage horaire (6h-23h), avec l'objectif de faciliter l'accès au pôle de Roissy en transports en commun. Les décisions d'adaptation éventuelle de cette plage (qui devront ménager une plage pour la maintenance de la ligne, en période nocturne) relèveront le moment venu de l'Autorité Organisatrice des mobilités en la matière, à savoir la Région Hauts-de-France ; le représentant du Conseil Régional a d'ailleurs fait part lors de la réunion publique de Creil le 3 décembre de sa disponibilité pour étudier cette question lors de la mise au point des schémas de desserte ».*

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fonction de « transport du quotidien » et, de fait, doit pouvoir répondre aux besoins réels des salariés concernés. L'analyse des contributions montre que la plage horaire annoncée dans le dossier ne répond que partiellement aux attentes des salariés de la plateforme aéroportuaire.

Il conviendrait que l'ensemble des signataires du Protocole d'intention relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie de mai 2017 précisent leur engagement au regard de la demande du public.

3. La tarification du voyage

Si l'intérêt de gains en temps de transport est un élément primordial pour certains usagers, la question du coût global des déplacements en comparaison des coûts actuels fait également question. Le niveau des tarifications futures est objet de débat.

A Chantilly, un participant note à propos du pass navigo : *« Si on peut utiliser le pass navigo, ça peut devenir intéressant, sinon je prendrai toujours ma voiture ».*

Pour certains participants, il faudrait : *« une tarification plus incitative si on veut que la nouvelle ligne soit utilisée, compatible avec la carte navigo. »*

Concernant la tarification, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a apporté les éléments de réponse suivants : *« La tarification relèvera, pour les trains à grande vitesse, de décisions des entreprises ferroviaires et il est trop tôt pour la déterminer. Ces décisions seront prises en fonction des prix de marché, du contexte concurrentiel entre opérateurs et entre moyens de mobilité, en adaptant l'offre tarifaire en fonction de la demande comme cela est actuellement le cas pour en maintenir l'attractivité. Concernant les trains à vocation régionale, permettant de relier la Picardie à l'Aéroport Paris Charles de Gaulle, c'est la Région Hauts de France en tant qu'autorité organisatrice qui aura la compétence pour fixer la politique tarifaire. Une convention à passer le moment venu avec Ile-de-France Mobilités permettra le moment venu de fixer les conditions tarifaires pour les usagers franciliens (gare de Survilliers-Fosses). A noter qu'actuellement, les usagers franciliens peuvent emprunter les TER Hauts de France desservant les gares situées en Île de France, avec leur Pass Navigo, sur deux lignes ».*

Il conviendrait que la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités, autorités organisatrices des transports, précisent leurs intentions quant à la politique tarifaire qui sera en vigueur sur cette liaison ferroviaire.

4. La qualité du service

Les rames TER Roissy-Amiens et Roissy-Compiègne projetées devraient circuler en grande partie sur les tronçons existants Paris-Amiens-et Paris-Compiègne. La qualité de service sur ces lignes est souvent critiquée (pannes, retards, anomalies diverses). De ce fait, par transpositions, des interrogations sur cette qualité font l'objet de contributions. Un intervenant de Nogent sur Oise note : *« la gare d'Amiens à trop souvent des retards de préparation de train, j'espère que cette ligne ne subira pas ces désagrément trop habituel des "TER" ».*

Sur ce point, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, apporte les éléments de réponses suivants : **« Concernant la ligne existante Paris-Creil-Amiens, l'amélioration de la qualité de service sur la ligne est une priorité forte pour la SNCF, avec des actions prévues dans plusieurs domaines, notamment le renforcement du pilotage de la production à Paris Nord, une meilleure utilisation du matériel roulant (et son renouvellement en lien avec la Région Hauts-de-France), une réflexion sur l'évolution - en concertation - de la structure de l'offre ferroviaire. A noter que la ligne fait par ailleurs l'objet d'importants projets de modernisation (par exemple, nouveau poste de gestion des circulations de Creil mis en service en novembre 2019 pour un montant de 115M€) ».**

D. LES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET SUR LE TERRITOIRE

L'évaluation socio-économique, stricto sensu, du projet, fondée sur un bilan exprimé en euros qui mobilise les résultats des autres formes d'évaluation (prévisions de trafic ou de fréquentation, impact environnemental..) et valorise les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité correspond à une phase étudiée après la concertation préalable.

Pourtant, tout au long de la concertation, les enjeux socio-économiques, lato sensu, du projet ont été interrogés par le public, à chaque réunion publique, thématique ou non, et ont été abordés dans les contributions.

L'analyse de l'expression du public montre qu'ont été évoqués cinq sous-thèmes : les études prévisionnelles de trafic, l'aménagement du territoire, le marché de l'emploi, les aspects financiers et les impacts liés au calendrier opérationnel des travaux.

1. Etudes prévisionnelles de trafic

Même si l'évaluation socio-économique du projet est réalisée dans une phase ultérieure à la concertation préalable, le dossier de concertation apporte, tout de même, des éléments qui peuvent fonder une appréciation socio-économique. Ainsi, il est mentionné : **« Les prévisions de trafic sont établies sur la base de modélisations numériques, préalablement calées sur des données existantes. Elles sont mises à jour au fur et à mesure des étapes d'élaboration d'un projet...La majorité du trafic intéressé par la future liaison Roissy Picardie est constitué par les actifs, employés dans le Grand Roissy résidant en Ile-de-France ou Picardie. Les principaux bénéficiaires du projet sont les usagers régionaux (courte distance), plus du 1/3 des déplacements provenant du Val d'Oise. La liaison et l'offre nouvelles apportent des gains de temps importants. Les usagers Grandes Lignes sont les seconds bénéficiaires du projet. Ils sont moins nombreux à profiter du projet mais sur de plus longues distances. ».**

Par ailleurs, le maître d'ouvrage précise que **« Pour la phase d'études en cours, l'année de base utilisée est l'année 2017, avec deux horizons de calcul 2028 et 2040. »** et qu'une nouvelle phase d'actualisation est en cours.

Le public, au regard, notamment, de ses éléments d'information, s'interroge et

- demande des précisions. Un internaute questionne : **« Quelle utilité du tracé actuel, combien de personnes estimées au quotidien ? » ;**

- demande une actualisation, voire de nouveaux calculs intégrant des projets futurs, tel le Terminal 4 de l'aéroport Charles de Gaulle. Une contribution porte sur la prise en compte de projet d'aménagement prévu depuis les études : *« Pourquoi le projet du T4 n'est-il pas pris en compte sur le projet Roissy-Picardie ? »* ;
- émet des réserves, des doutes quant aux prévisions de trafic et à la rentabilité annoncées. L'association Val d'Oise Environnement, dans l'avis déposé en ligne, *« doute de la prévision de trafic »* et fait valoir que *« Contrairement à une ville centre, le fonctionnement de l'aéroport encourage l'usage de la voiture individuelle : importance du nombre d'emplois à horaires décalés, 24h sur 24 et 7 jours sur 7 ; facilité de stationnement pour les salariés ; indemnité kilométrique de transport ; difficultés de déplacement sur l'aéroport entre la gare et les lieux d'emploi ; absence de circulations douces ; condition d'embauche fréquente nécessitant de disposer d'un véhicule...Selon les présentations lors de la concertation, la prévision est de 12 000 à 13 000 voyageurs/jour. Voyageurs ou voyages ? Sachant qu'un touriste fait un seul trajet, aller ou retour dans la journée mais qu'un salarié fait deux voyages, aller et retour, dans la journée. Cette prévision est faible pour une ligne de train régulière. »*

2. Aménagement du territoire

L'articulation du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie avec la politique de l'aménagement des territoires concernés n'est pas tant traité en termes d'impact qu'en cohérence avec :

- les documents d'urbanisme applicables. Ainsi, sont cités le projet de Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, en cours d'approbation ; le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé en décembre 2013 ; le projet de Schéma de cohérence territoriale (SCoT) Roissy Pays de France en cours d'approbation et la Charte agricole du Grand Roissy (signée par l'Etat, les collectivités territoriales, le monde agricole et les acteurs de l'aménagement en décembre 2016 pour les communes du Grand Roissy Ouest) ;
- les différentes politiques d'aménagement de territoire des collectivités territoriales : *« Le soutien généralement apporté au projet et les engagements forts déjà pris pour la réalisation du projet Roissy-Picardie montrent que les conditions sont réunies pour que les territoires desservis bénéficient des améliorations des services ferroviaires »*

et précise, pour le Nord du Val d'Oise : *« L'attractivité renforcée du pôle de Fosses peut structurer un nouveau pôle économique au nord-est du Val-d'Oise, facteur d'équilibre dans le développement du Grand Roissy au regard des grands projets prévus au sud de l'aéroport. »*

Pendant le temps de la concertation, le thème de l'insertion du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie dans la politique locale d'aménagement territorial a été abordé à chaque réunion publique et a fait l'objet d'une réunion spécifique à Amiens. A ce titre, plusieurs intervenants spécifiques ont présenté l'incidence de ce projet ferroviaire sur le territoire amiénois en terme d'attractivité économique et sociale.

L'analyse des contributions met en exergue l'existence très forte d'une corrélation entre la zone géographique et l'enjeu d'aménagement du territoire : forte attente, inquiétude ou déception et refus de la part des territoires concernés. Aussi, convient-il d'examiner la nature de ces avis en fonction des différentes zones de mobilisation, notamment :

- Amiens apparaît, selon un internaute, *« en voie de désertification »* et ainsi, le projet devient une *« possibilité pour redonner un souffle économique », « essentiel pour le développement de la Métropole, son attractivité et le développement de plusieurs quartiers comme celui de la gare » « indispensable pour permettre à notre région d'avoir un apport économique important en bénéficiant de l'attractivité de Roissy »*. Lors de la réunion publique d'Amiens consacrée à l'attractivité du territoire, plusieurs participants ont précisé cette notion d'attractivité ou les différentes facettes qu'elle pouvait présenter : *« conforter l'attractivité résidentielle de la Picardie » « attractivité bipolaire du territoire : enjeu de meilleure accessibilité pour la mobilité longue distance et un enjeu de renforcement des transports collectifs du quotidien »*.
- pour la ville de Creil, *« ce projet est très structurant »*, il constitue *« une très grosse opportunité pour Creil et ses alentours »* car *« Cela va développer la ville de Creil, afin d'y faire venir des entreprises »* et *« Creil est un grand passage »*. Lors de la réunion publique, le Maire de Creil a pris la parole : *« Creil a aujourd'hui un rôle de porte d'entrée et de sortie pour les Hauts-de-France depuis et vers l'Île-de-France. Il explique que régulièrement des entrepreneurs viennent se renseigner .. et que des tranches d'extension du parc ALATA sont prévues »*
- les contributions relatives à la ville de Clermont montre une déception : *« suis interpellé par l'exclusion de la gare de Clermont du projet dans sa globalité...un nouvel acte manqué de créer de l'emploi, de l'activité et de la richesse sur un territoire à fort potentiel »* alors que la Communauté de communes Pays du Clermontois précise, dans son avis, *« le Clermontois a programmé des investissements importants afin d'augmenter son attractivité territoriale et de développer l'intermodalité...nous nous sommes engagés dans deux projets structurants qui viennent en cohérence avec ceux de la future liaison Roissy-Picardie »*.
- la ville de Senlis considère que *« cela pénalise les habitants de Senlis et de la communauté de communes de Senlis »* car les habitants ne bénéficieront pas de cette nouvelle liaison alors qu'ils ont financé un parking à la gare d'Orry-la-Ville et craignent la suppression de liaison bus actuelle jusque la plateforme aéroportuaire.

Dans le territoire du nord du Val d'Oise, des participants (population résidente et élus) ont manifesté très largement, au cours des trois réunions publiques de Roissy-en-France, de Fosses et de Vémars, leur mécontentement. Les élus mettent en exergue l'absence de cohérence dans la politique d'aménagement du territoire menée par l'Etat, ainsi : un élu *« met en avant le fait que le territoire réclame depuis plus de 25 ans des projets essentiels, systématiquement refusés...pour une population extrêmement paupérisée »* et *« regrette que les services de l'Etat qui ont imposé la construction de logements en zone rurale n'aient pas anticipé davantage la réalisation de ce projet »*, un autre s'interroge sur le *« tracé sauvage qui massacre les terres agricoles et le bois d'Argenteuil à Villeron. .. aménagements réalisés par la commune de Vémars et notamment les 300 logements prévus non loin du projet »* Enfin, une association environnementale, Val d'Oise Environnement *« demande comment le projet intègre les réflexions portées par M. Rol Tanguy sur le territoire »*.

Le maître d'ouvrage répond aux préoccupations exprimées par

- la ville de Senlis : *«Le projet de liaison ferroviaire a pour objectif de faciliter l'accès direct à la gare de Roissy TGV, sans remettre en cause les services assurés sur d'autres axes non desservis par le ferroviaire, comme Senlis. Les décisions en la matière relèveront le moment venu des autorités organisatrices des mobilités, très attentives à la qualité des services de mobilité pour les différents*

territoires. A noter que dans les études de trafic menées sur le projet Roissy-Picardie, il est considéré que les liaisons par cars entre Senlis et Roissy sont maintenues. »

- le territoire du nord du Val d'Oise en reprenant les éléments contenus dans le dossier de concertation.

Le projet Roissy-Picardie est présenté comme un élément de cohérence de la politique territoriale définie tant par l'Etat que par les différentes collectivités territoriales bénéficiaires et/ou impactées. Plusieurs parties prenantes du nord du Val d'Oise expriment un vif mécontentement à l'égard de la réalisation de cette nouvelle liaison et, aujourd'hui, une mission de réflexion sur l'avenir de ce territoire a été confiée à Monsieur ROL-TANGUY . Il conviendrait que le champ de cette réflexion intègre également ce projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

3. Développement économique et marché de l'emploi

Les enjeux de développement économique et de l'accès au marché de l'emploi liés à la réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sont évoqués, par le maître d'ouvrage, avec les orientations d'aménagement et sont envisagés sous le prisme de la mobilité : renforcement de l'accessibilité ferroviaire, contribution à un meilleur équilibre modal et augmentation des transports collectifs.

A l'analyse de la participation du public, il apparaît que la réalisation du projet Roissy-Picardie est **« un projet majeur pour l'économie du sud des Hauts-de-France »**, est envisagée **« comme l'opportunité offerte pour la redynamisation du secteur fret. »**. La Chambre de Commerce et d'Industrie Île-de-France, dans son avis, considère que **« la mise en place d'une offre de transport ferroviaire nouvelle permettant de desservir le pôle économique Roissy-CDG est favorable aux entreprises qui y sont situées. »**

Les incidences de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur l'accessibilité au marché de l'emploi sont appréciées de diverses manières :

- la Région des Hauts-de-France et le Conseil départemental de la Somme mentionnent que **« le projet contribue à favoriser l'accès à l'emploi d'un grand nombre d'habitants de l'Oise, de la Somme et de l'Aisne via Compiègne vers Noyon, Tergnier et Saint Quentin. L'influence du pôle économique du Grand Roissy est considérable : 27 000 actifs picards travaillent sur la zone du Grand Roissy »**.

mais en ce qui concerne les personnes résidant dans le nord du Val d'Oise,

un internaute considère que **« Les emplois de la dynamique économique de l'aéroport Roissy CDG ne profitent déjà pas assez aux populations locales, il est donc indécent de vouloir en faire bénéficier des populations plus éloignées et qui bénéficient déjà d'un meilleur cadre de vie »**

Val d'Oise Environnement, dans son avis, estime que l'idée selon laquelle **« Pour améliorer le taux d'emploi à Roissy de la population active locale il faut une ligne de train »** est fautive : **« L'absence de ligne de train reliant une commune à la plateforme ne change rien.... Seulement 5,6 % de la population active des communes proches de Roissy travaille sur la plateforme. La raison en est que Roissy n'est pas une ville centre offrant l'ensemble de la palette des métiers d'une ville, mais un aéroport avec une palette étroite de métiers, ce qui oblige à une aire de recrutement très étendue sur les deux régions Ile-de-France et Hauts-de-France. »**

Le maître d'ouvrage, dans sa réponse, valorise « *l'effet catalyseur du projet* » et affirme qu' « *Il est soutenu à ce titre par les représentants du monde économique.* »

.Celles-ci nécessitent des actions concertées mobilisant un grand nombre de partenaires : action économique en faveur des entreprises, aménagement urbain à proximité des gares, amélioration des transports de rabattement, développement de l'intermodalité avec la création de pôles d'échanges multimodaux... »

Concernant la phase travaux, on peut estimer que le chantier générera plusieurs centaines d'emplois directs, auxquels il y faut ajouter les emplois indirects et induits (fournisseurs, restauration des personnels du chantier...). Des politiques d'accompagnement que les acteurs publics entendent mettre en œuvre permettront d'optimiser les retombées du projet d'infrastructure, notamment en matière de formation ou d'insertion. »

4. Aspects financiers

Le coût global du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est annoncé dans le dossier de concertation (page 29) : 356 M€ en valeur janvier 2017, avec la décomposition par phases de réalisation et selon les différents postes de travaux.

En ce qui concerne le plan de financement, le maître d'ouvrage mentionne le Protocole de financement signé en Mai 2017, annexé au dossier, et précise « *La réalisation d'une passerelle accessible PMR pour l'accès aux nouveaux quais en gare de Survilliers-Fosses est prise en compte dans le programme global, le protocole de mai 2017 renvoyant à ce sujet à un accord complémentaire à trouver avec les collectivités franciliennes (à hauteur de 13 M€). Ce point sera à régler dans les prochaines étapes* ». Ainsi, seul le financement de la phase 1 du projet est présenté pour 95% de son coût prévisionnel.

A l'égard du coût global du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, le montant en lui-même n'est pas interrogé mais un contributeur demande explicitement « *ne pas dépasser les 356 M€ prévus* ». D'autres appellent des précisions : « *quel est le comparatif de prix entre le tracé actuel et le tracé Sud disparu depuis ?* », « *quel est le chiffrage exact du tracé sud ?* ». Un internaute, enfin, pose la question de la pertinence des sommes engagées pour les aménagements prévus en gare de Survilliers-Fosses : « *Cela peut nous permettre d'avoir un itinéraire bis mais la somme dépensée pour créer cette gare (ou du moins autre quai) était-elle vraiment justifiée ?* ».

La thématique du financement a été abordée tant en ce qui concerne l'investissement que l'exploitation. A l'égard du financement des infrastructures à créer, les contributions déposées en ligne ou exprimées lors des réunions publiques

- rappellent l'implication importante des collectivités territoriales au niveau financier. La Ville d'Amiens et la Communauté d'agglomération Amiens Métropole, dans sa contribution mise en ligne, signalent que « *il a donc ainsi été acté que l'Etat financerait le barreau Roissy-Picardie à hauteur de 160 M€, le reste du coût devant être pris en charge par les collectivités territoriales, avec un engagement financier fort de la Région Hauts-de-France, et par la SNCF.* ». En réunion publique, à Creil, le Maire de Creil insiste : « *parmi les collectivités qui participent au financement du projet, il n'y a qu'Amiens et le département pour la Somme alors que pour l'Oise, c'est le département et tous les Communautés d'agglomération positivement concernées par le projet qui financent le projet* ». La Communauté de communes du Pays du Clermontois souligne que « *en 2018, la gare de Clermont présente une fréquentation annuelle*

d'environ 930 000 voyageurs et c'est précisément ce qui nous a motivés à prendre part au financement du projet à hauteur de 310 000€ pour la première phase ; investissement important à l'échelle de notre collectivité de 38 000 habitants. ».

- mentionnent l'inscription du projet au CPER. Ainsi, un habitant d'Amiens demande : *« Mobiliser le CPER dans le protocole de financement des travaux sur des coûts actualisés 2020, année charnière et de négociation des ces instruments financiers. »*
- attirent l'attention sur le fait que le projet n'est que partiellement financé. Au cours de la réunion publique de Roissy-en-France, le Président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France *« met en avant qu'aucun financement pour la gare de Survilliers-Fosses n'est aujourd'hui prévu dans le cadre du projet ».* Cette affirmation est confortée, lors des réunions publiques de Fosses et de Vémars par le Conseiller départemental du Val d'Oise en charge de l'Emploi et du Grand Paris : *« l'arrêt de Survilliers-Fosses n'est pas financé, le financement de la passerelle n'étant pas acquis ».* Cet état de fait génère des incompréhensions exprimées lors de la réunion publique de Fosses : *« une habitante de Fosses dit ne pas comprendre le lien entre le projet et Survilliers-Fosses si la passerelle n'est pas financée. ».*
- demandent de manière ferme le financement préalable de tous les aménagements de la phase 1. Le Conseil Départemental du Val d'oise, dans la délibération n°6-01 du 17 janvier 2020, *« demande à l'Etat et aux Régions de financer l'étude et la réalisation de l'ensemble des projets en gare de Survilliers-Fosses, notamment les voies de retournement pour le RER D, la passerelle entre les nouveaux quais et le RER D, les aménagements de la gare et parc de stationnement. Dans ce contexte, une étude de pôle mérite d'être rapidement engagée ».*

En ce qui concerne la phase d'exploitation, la Maire d'Amiens et Vice-Présidente du Conseil Régional des Hauts-de-France, lors de la réunion publique d'Amiens, a rappelé que *« les TGV prévus ont fait l'objet d'un accord avec le Conseil Régional des Hauts-de-France et c'est le Conseil Régional qui financerait la perte d'exploitation sur ce qui est prévu et non pas la SNCF, ce qui est unique en France. ».*

Enfin, certains internautes se sont exprimés sur l'impact du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie sur le prix de l'immobilier. Dans la région de Creil, les avis sont favorables : *« cela va faire augmenter le prix de ma maison à Pont-Sainte-Maxence »* alors que, lors de la réunion publique thématique de Vémars, un participant a fait part de son inquiétude : *« 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.). ».*

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage rappelle, dans un premier temps, les éléments contenus dans le dossier de concertation et, ensuite, ajoute : *« Après la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet et sur la base des principes du protocole de 2017, de nouveaux accords devront intervenir entre les acteurs publics (Etat, collectivités) pour acter le financement des études détaillées puis de la phase de réalisation, en fixant les participations respectives. Il appartiendra ensuite à chaque partenaire de déterminer les modalités d'apport de sa contribution dans le cadre de l'exécution de ses budgets. ».*

Au regard des inquiétudes, préoccupations exprimées par une partie du public quant aux aménagements annoncés mais non financés à ce jour mais aussi des engagements pris et rappelés dans des contributions, il conviendrait, pour assurer la complétude du dossier, pour plus de clarté, d'intelligibilité dans l'information diffusée, que les pouvoirs publics fixent le cadre de ces nouveaux accords de financement dès que possible,.

5. Mise en service et calendrier opérationnel des travaux

Le dossier de concertation ne comporte aucun engagement pour la date de mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Le maître d'ouvrage présente uniquement une frise « calendrier général 2010-2021 » (dossier de concertation, page 59). Toutefois, il rappelle que **«Le protocole de mai 2017 prévoyait un objectif d'achèvement des travaux et de mise en service en 2024 avec une enquête d'utilité publique début 2018. Le calendrier précis de mise en service sera à affiner par la prise en compte : du processus de révision de la politique nationale en matière de mobilité, du bon accomplissement des étapes à venir après la phase de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ».**

Si la date de mise en service n'est pas mentionnée dans le dossier, elle est évoquée dans diverses contributions. Un internaute demande explicitement : **« Bonjour, ceci est un projet intéressant mais quel est le calendrier ? A quelle date pourra-t-on prendre ces trains ? »**. Des participants qualifient l'échéance avancée : **« La date de 2025 me paraît très ambitieuse, sera-t-elle remise en cause ? »**, une autre demande **« si la date de mise en service est bien enfin stabilisée. »**. Enfin, lors de la réunion publique thématique liée à l'attractivité des territoires, le Président de la Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole s'est exprimé : **« Cela fait donc 30 ans que le territoire défend cette solution. Sur la date, il rappelle que le Président de la République s'est engagé sur la date de 2025 pour la mise en service et dit ne pas imaginer que ce calendrier ne soit pas respecté par une société directement dépendante de l'Etat. »**

Il conviendrait que le maître d'ouvrage informe le public sur une date prévisionnelle de mise en service.

Le calendrier opérationnel figurant dans le dossier de concertation soulève, quant à lui, beaucoup de questions, de préoccupations et de demandes au regard

- du phasage dans le temps des travaux. La FNAUT Île-de-France signale qu' **«Etant donné la grande fragilité et l'extrême sollicitation du réseau ferré francilien, en particulier de « l'axe Nord », il n'est pas envisageable que la mise en service de la première phase de la liaison Roissy-Picardie s'effectue sans amélioration de la robustesse de l'exploitation et devienne une cause supplémentaire de perturbation de la ligne Paris-Creil. Par conséquent, nous demandons que le maître d'ouvrage renonce au phasage de ce projet. »**
- de la concomitance de travaux prévus sur la plateforme aéroportuaire. ADP, dans son avis déposé en ligne, précise que **«la réalisation des travaux afférents au projet ne devront pas impacter les projets déjà en cours de réalisation sur CDG, ni en terme de planning, ni en terme financier. »**
- des travaux planifiés sur l'Axe Nord. Le Conseil départemental de la Seine-et-Marne rappelle, tout d'abord, que **«la multiplication des projets déjà programmés impliquant la réalisation de travaux sur l'axe ferroviaire Paris-Nord a conduit à la constitution d'une mission de coordination sous l'égide du Préfet de la Région Île-de-France. »** puis fait part de son **« inquiétude concernant les impacts de ce projet sur le fonctionnement du RER D »**.

La Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités, ont déposé une contribution dans laquelle il est indiqué que **« que l'accélération de la liaison Roissy-Picardie est totalement incompatible avec la poursuite des travaux indispensables pour les transports du quotidien, et notamment les**

1,6 millions de passagers qui empruntent quotidiennement les lignes B et D du RER et H et K du Transilien » et concluent ainsi « ces éléments ...posent un problème majeur et ne pourront pas être acceptés par Île-de-France Mobilités,.. par la Région Île-de-France ni par les territoires.. Je vous alerte donc fermement sur la nécessité de revoir ce calendrier.. »

Du fait de l'accélération de la réalisation du projet, il conviendrait que les pouvoirs publics, dans la prolongation de la mission de coordination des travaux planifiés sur l'axe ferroviaire Paris-Nord, présente un calendrier opérationnel qui permette d'optimiser l'articulation de tous ces projets sans perturber la circulation des trains du quotidien.

DEMANDES DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS

Précisions à apporter de la part du maître d'ouvrage, des pouvoirs publics et des autorités organisatrices des transports.

Afin que le droit à l'information et à la participation du public soit garanti, les garants demandent au maître d'ouvrage, aux pouvoirs publics et aux autorités organisatrices des transports d'apporter des précisions et compléments sur les points soulevés par le public pendant la concertation suivants :

Points à préciser de la part du maître d'ouvrage :

1. Il conviendrait, dans la phase post-concertation, d'inclure au minimum Senlis et Clermont dans le dispositif d'information et de participation.
2. Il conviendrait que le maître d'ouvrage informe le public sur une date prévisionnelle de mise en service.

Points à préciser de la part de l'ensemble des parties prenantes :

1. Il conviendrait que l'ensemble des signataires du Protocole d'intention relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie de mai 2017 précisent leur engagement au regard de la demande du public. Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fonction de « transport du quotidien » et, de fait, doit pouvoir répondre aux besoins réels des salariés concernés. L'analyse des contributions montre que la plage horaire annoncée dans le dossier ne répond que partiellement aux attentes des salariés de la plateforme aéroportuaire.
2. Il conviendrait, pour assurer la complétude du dossier, pour plus de clarté, d'intelligibilité dans l'information diffusée, que les pouvoirs publics fixent le cadre de ces nouveaux accords de financement dès que possible, avant la Déclaration d'Utilité Publique, au regard des inquiétudes, préoccupations exprimées par le public quant aux aménagements annoncés mais non financés à ce jour mais aussi des engagements pris et rappelés dans des contributions,
3. Il conviendrait aux pouvoirs publics de préciser si l'exploitation optimale de cette gare a été étudiée pour répondre aux besoins des publics d'Amiens : quelles intermodalités ? Quels horaires de train, etc ?
4. Il conviendrait que la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités, autorités organisatrices des transports, précisent leurs intentions quant à la politique tarifaire qui sera en vigueur sur cette liaison ferroviaire.

5. Il conviendrait que les pouvoirs publics, les autorités organisatrices des transports concernées et SNCF Réseau précisent, de manière opérationnelle, l'articulation et la complémentarité des différents moyens de transports existants et futurs, voire leur priorisation, pour assurer la cohérence et l'efficacité du maillage. L'expression du public montre combien l'enjeu des mobilités sur le territoire est source d'inquiétude au quotidien. Cette préoccupation est prise en compte par les autorités organisatrices des transports, tant en Région Hauts-de-France qu'en Région Île-de-France. La liaison ferroviaire Roissy-Picardie a, notamment, pour objectif d'améliorer cette desserte au quotidien des deux Régions concernées.

Recommandations

1. **Les garants recommandent, du fait de l'accélération de la réalisation du projet, que les pouvoirs publics, dans la prolongation de la mission de coordination des travaux planifiés sur l'axe ferroviaire Paris-Nord, présentent un calendrier opérationnel qui permette d'optimiser l'articulation de tous ces projets sans perturber la circulation des trains du quotidien.**
2. **Le projet Roissy-Picardie est présenté comme un élément de cohérence de la politique territoriale définie tant par l'Etat que par les différentes collectivités territoriales bénéficiaires et/ou impactées. Les différentes parties prenantes du nord du Val d'Oise expriment un vif mécontentement à l'égard de la réalisation de cette nouvelle liaison et, aujourd'hui, une mission de réflexion sur l'avenir de ce territoire a été confiée à Monsieur ROL-TANGUY . Les garants recommandent que le champ de cette réflexion intègre également ce projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.**
3. **Compte tenu du contexte territorial décrit dans ce bilan, les garants recommandent qu'un dispositif participatif soit mis en place sur la cohérence des projets envisagés et la mobilité du quotidien. Cette demande avait été formulée par la Commission nationale du débat public en juin 2018 (voir annexes)**

ANNEXES

SÉANCE DU 3 JUILLET 2019

DÉCISION N° 2019 / 110 / LFRPP / 8

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et L.121-12,
- vu la décision du 25 novembre 2010 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France relative aux conditions de poursuite du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » à l'issue du débat public qui s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010,
- vu sa décision n°2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011, désignant Madame Danièle ROUSSEAU comme garante de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n°2015/12/LFRP/7 du 4 mars 2015, donnant acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante concernant la concertation post-débat public menée sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,

Considérant que :

- le délai maximum imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public, est dépassé,
- les circonstances de fait justifiant le projet ont subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public, en particulier le nouveau projet de développement de l'aéroport Roissy CDG et l'aménagement du terminal 4, susceptible de modifier le niveau de service envisagé,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 :

Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

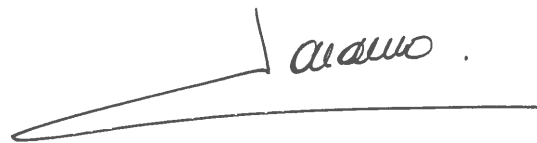
Article 3 :

Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR sont désignés garants du processus de concertation prévu à l'article 2.

Article 4 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Jouanno', is written over a long horizontal line. A short vertical line descends from the top of the signature to the text 'La Présidente' above it.

Chantal JOUANNO

Paris, le 5 juillet 2019

Madame,

lors de sa séance plénière du 3 juillet 2019, la Commission nationale du débat public vous a désignée conjointement à Monsieur Florian AUGAGNEUR, garante du processus de concertation préalable pour le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie », relevant de la catégorie 1-c « Création de lignes ferroviaires » de l'article R.121-2 du Code l'environnement,

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux socio-économiques et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de deux articles du Code de l'environnement :

- D'une part le L.121-12 qui dispose que pour les projets ayant fait l'objet d'un débat public mais dont le délai entre le bilan de ce débat et l'enquête publique dépasse un certain nombre d'années (en l'occurrence, 5), « *la commission ne peut décider de relancer la participation du public que si les circonstances de fait (...) justifiant le projet (...) ont subi des modifications substantielles » ;*
- D'autre part le L.121-8, à lire avec l'article L.121-9, qui dispose que « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

.../...

Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC
Garante de la concertation préalable
Projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »

En effet, cette nouvelle ouverture de la concertation au grand public sur le projet de barreau ferré entre la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG et la ligne Paris-Creil-Amiens doit permettre de répondre, entre autres, aux questions suivantes :

- Neuf ans après le premier débat public sur ce projet, l'enquête publique n'ayant pas été engagée, SNCF Réseau saisit à nouveau la CNDP qui constate des modifications substantielles dans les conditions de fait justifiant le projet, tant législatives, politiques, socio-économiques qu'urbaines et d'aménagement. Ainsi, l'évolution des conditions économiques et des grands projets du territoire tels que le terminal 4 de l'aéroport de Roissy CDG, le complexe touristique et commercial Europacity, la création de la ligne 17 du Grand Paris, les incertitudes concernant le projet du barreau de Gonesse sont autant d'éléments qui joueront sur le niveau de service nécessaire sur cette ligne, ce qui peut être compris par le public comme un questionnement des fondements de ce projet (pour rappel, le rééquilibrage en faveur du TER était une des conclusions du débat public de 2010). Pour autant, le niveau d'avancement technique et politique du projet est tel qu'il peut fermer certains thèmes du débat. Dans ce contexte particulier, comment dépasser le stade de l'information et permettre à la participation d'avoir une influence réelle sur le projet ? Comment intégrer au débat les questions de l'exploitation comme le prix du billet ou le niveau de desserte, par exemple ? Comment garantir une information transparente sur les marges de manœuvres réelles ? Comment ne pas se limiter à une troisième phase de concertation post-débat public ? Et, pour autant, quelles sont les modalités nécessaires d'information et de participation du public après la concertation préalable jusqu'à l'enquête publique ?
- Suite à un long historique de la participation et des positions tantôt évolutives, tantôt fermes des uns et des autres, dont il vous sera utile de vous imprégner avant d'entamer votre mission, comment remobiliser le public ? A quelles conditions avait-il été donné satisfaction à l'opposition de certains acteurs lors des précédents phases d'association du public ? Ces conditions sont-elles toujours existantes ou bien la concertation qui s'ouvre est-elle l'occasion pertinente de les réétudier ? Comment dépasser l'incompréhension mutuelle entre les différents acteurs du débat de 2010 sur la recherche d'équité territoriale ? Dans tous les cas, il sera important d'amener chaque acteur à participer à cette nouvelle démarche, et notamment le décideur final, à savoir l'Etat, sans quoi SNCF Réseau se verrait dans l'incapacité de répondre à tous les arguments qui lui seront proposés. Par ailleurs, au vu des évolutions de contexte mentionnées ci-dessus, le MO devra clarifier avec l'Etat, dans le cadre de cette nouvelle concertation, les objectifs stabilisés du projet : développement du modèle Ligne à Grande Vitesse (« LGV ») ? Modernisation des lignes existantes ? Renforcement de l'accès à l'emploi et des déplacements du quotidien ?
- Le MO, habitué des démarches d'association du public portées par la CNDP, dispose de son propre service « Concertation », dont les premiers éléments de stratégie ne semblent à ce jour pas pleinement définis. Dans tous les cas, aux termes de l'article L 121-9 du code de l'environnement, il appartient à la CNDP d'adopter les modalités de cette concertation sur la base de vos préconisations. Quelle serait donc la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public sur les enjeux socio-économiques et d'équité territoriale ?

Au regard de ces questions et des autres qui pourraient se poser, cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, dans la préparation et la définition des modalités de concertation, dans son organisation et sa conduite confiées au MO sous votre garantie, dans vos relations avec la CNDP. Naturellement, il vous appartient de déterminer en collaboration avec le MO les modalités d'association du public (voir ci-dessous)

Périmètre de la concertation préalable

La définition du champ et du périmètre de la concertation est une condition indispensable à la qualité du processus.

Il est important que vous puissiez inscrire cette démarche de concertation préalable sur un projet d'infrastructure ferroviaire dans une vision cohérente de participation du public au processus décisionnel de procédures complexes.

Pour ce faire, l'un des enjeux sera manifestement de définir avec précision l'articulation entre :

- une approche territoriale :

- Un linéaire de 6 kms au nord de Roissy, d'une part ;
- des travaux de raccordement, et d'aménagement de gares, d'autre part ;

- et une approche thématique, intégrant par exemple :

- l'insertion de ce projet de transport sur un territoire saturé de grands projets, et notamment le niveau de service qui sera proposé en lien avec les évolutions socio-économiques et urbaines de ce territoire aux franges du Grand Paris ;
- les enjeux de développement local et d'équité territoriale pour deux départements proches mais aux contextes très différents (l'Oise et le Val d'Oise) ;

Comme vous le savez, pour ce faire, vous avez toute latitude pour aller à la rencontre des acteurs concernés (entre autres, usagers actuels et potentiels de la SNCF, riverains du tracé et des gares, acteurs du rail et du transport ferroviaire (notamment SNCF Mobilités et Régions), porteurs des projets d'aménagement actuels, associations, monde agricole, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques, les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, et pour lesquels je vous ai proposé certaines pistes ci-dessus.

Définition des modalités de concertation

L'une de vos missions principales est donc de définir le périmètre mais aussi les modalités et le calendrier de la concertation pour qu'ils répondent bien aux objectifs fixés par le Code de l'environnement. Ces propositions seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle.

À partir de l'analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation, tout en tenant compte de ses contraintes. En votre qualité de garante, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Vous serez invitée à réaliser une synthèse de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et de son organisation, qui sera confiée au maître d'ouvrage. Cette synthèse sera présentée au bureau de la CNDP, avant que les modalités de la concertation ne soient soumises à l'approbation du collège de la CNDP.

Selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous

appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leurs éventuelles démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

La responsabilité de garant de la concertation relative au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité,
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation ;
- l'élaboration d'un bilan définitif, à l'issue de la phase de concertation préalable dans le mois suivant, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation préalable et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus.

Élaboration du dossier de concertation

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public.

Relations avec la CNDP

Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un bilan de la concertation préalable, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

De plus et compte-tenu de l'importance du projet de barreau Roissy-Picardie, il est nécessaire que nous puissions conserver un contact régulier afin que vous nous teniez informés régulièrement du déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation. Floran AUGAGNEUR est désigné à vos côtés afin d'assurer ce lien, en particulier sur les enjeux liés à la concertation préalable qu'il a garantie sur l'aménagement du terminal 4 de l'aéroport Roissy – CDG.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, nous vous invitons à une journée de formation dans les locaux de la CNDP, le 12 juillet 2019. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Je vous invite à nous confirmer votre présence dès maintenant en écrivant à l'adresse garant@debatpublic.fr.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pour la Présidente de la Commission Nationale du
Débat Public, la Vice-Présidente,

A handwritten signature in blue ink that reads "Maria Casillo". The signature is fluid and cursive, with a period at the end.

Maria CASILLO

SÉANCE DU 6 NOVEMBRE 2019

DÉCISION N° 2019 / 155 / LFRPP / 9

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12,
- vu la décision du 25 novembre 2010 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France relative aux conditions de poursuite du projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » à l'issue du débat public qui s'était tenu du 15 avril au 31 juillet 2010,
- vu sa décision n°2011/19/LFRP/5 du 2 mars 2011, désignant Madame Danièle ROUSSEAU comme garante de la concertation et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- vu sa décision n°2015/12/LFRP/7 du 4 mars 2015, donnant acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du rapport de la garante concernant la concertation post-débat public menée sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,
- vu sa décision n°2019 / 110 / LFRPP / 8 décidant d'une concertation préalable selon les articles L. 121-9 et L.121-12 du code de l'environnement et désignant Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Floran AUGAGNEUR comme garants de la concertation,
- vu le dossier de la concertation préalable, reçu le 31 octobre 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale considère que le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage du projet liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » est suffisamment complet pour engager la concertation.

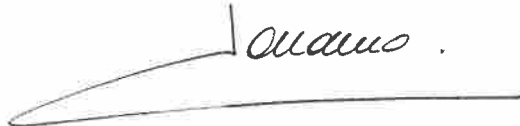
Article 2 :

Les modalités de la concertation définies par la CNDP sont décrites dans la note portant sur le dispositif de concertation, annexée au dossier de concertation du maître d'ouvrage.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jouanno', is written over a horizontal line. The signature is written in a cursive style.

Chantal JOUANNO

SÉANCE DU 8 JANVIER 2020

DÉCISION N° 2020 / 6 / LFRP / 10

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY-PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-12,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 25 juin 2019 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, saisissant la Commission nationale pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public,
- vu sa décision n°2019 / 110 / LFRPP / 8 décidant d'une concertation préalable selon les articles L. 121-9 et L.121-12 du code de l'environnement et désignant Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC et Monsieur Florian AUGAGNEUR comme garants de la concertation,
- vu le dossier de la concertation préalable, reçu le 31 octobre 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Monsieur Michel RIOU est désigné garant du processus de concertation préalable.

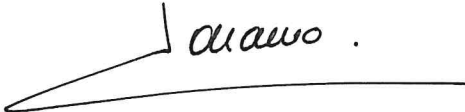
Article 2 :

La durée de la concertation préalable est prolongée jusqu'au 18 février 2020.

Article 3 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

LA PRÉSIDENTE

Paris, le 7 juin 2018

Monsieur le Premier ministre,

La Commission nationale du débat public a débattu ce jour suite à la saisine par Aéroport de Paris sur l'opportunité de mener un débat public concernant le projet de terminal 4 à Roissy. Les conditions légales d'organisation d'un débat public n'étaient malheureusement pas réunies en raison d'une réglementation étonnamment restrictive en ce qui concerne les projets d'infrastructures aéroportuaires. Aussi, ce projet sera soumis à la concertation publique sous la seule responsabilité d'ADP, et suivi par quatre garants de la CNDP.

Pour autant, ce projet d'infrastructure est majeur par ses enjeux socio-économiques et environnementaux.

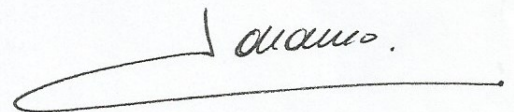
La présentation de ce projet par les responsables d'ADP soulignait, par exemple, le risque de concurrence avec Europacity, notamment quant aux capacités d'absorption du réseau de transport. Il est par ailleurs évident que le périmètre de la concertation sur le T4 devrait concerner l'ensemble de l'Île-de-France et impliquer d'autres maîtres d'ouvrage.

Les débats internes à la CNDP ont conduit l'ensemble des membres à vous saisir sur l'opportunité de mener un débat public sur la cohérence des projets envisagés sur cette zone géographique. Si les projets Europacity, CDG Express, ligne 17 et les infrastructures olympiques ont tous fait l'objet de démarches de concertation ou de débat public, leur cohérence n'a jamais été débattue. Plus encore, la multiplication de chantiers d'ampleur, qui ne s'adressent qu'indirectement aux habitants de ce territoire, pourrait susciter de vives oppositions locales.

Au-delà du projet T4, c'est bien le projet d'aménagement de l'ensemble de ce territoire qui devrait être soumis au débat public.

Tels sont les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier ministre, à l'assurance de ma très haute considération.



Chantal Jouanno

Monsieur Edouard Philippe
Premier ministre
57 rue de Varenne
75007 Paris