



136^{ème} SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

25 novembre 2010

ATTESTATION

Liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Conclusion du débat public et décision du maître d'ouvrage

Je soussignée, Catherine BERGER-LEFEBURE, Secrétaire du conseil d'administration de Réseau ferré de France, atteste que, lors de sa séance du 25 novembre 2010, le conseil d'administration,

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-13 et L. 121-13-1 ;
- Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;
- Vu la Décision n°2009 / 41 du 2 septembre 2009 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une Commission particulière du débat public ;
- Vu le compte-rendu du débat public rendu public par le président de la Commission particulière du débat public du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie en date du 23 septembre 2010 ;
- Vu le bilan du débat public du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 23 septembre 2010.

Considérant que :

- la qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de mettre en lumière les différents points de vue en présence ;
- les nombreux échanges entre les acteurs de Picardie et du nord de l'Ile-de-France ont permis une compréhension mutuelle des enjeux de déplacements et au-delà, d'aménagement et de développement des territoires ;
- le débat public a mis en évidence que le projet :

- constitue une réponse adaptée et impatiemment attendue au besoin de raccordement de la Picardie au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
- concourt à l'amélioration de l'accès par un mode de transport durable au pôle multimodal de Roissy ;
- est jugé, par une majorité des participants, complémentaire d'autres projets en Ile-de-France qui visent à améliorer l'accès à Roissy et notamment, le projet dit de Barreau de Gonesse de liaison ferroviaire entre le RER D et le RER B, porté par le STIF et auquel RFF contribue activement en pilotant les études constitutives du Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) ;
- dispose d'un fort potentiel en termes de services au regard du montant de l'investissement à réaliser ;
- le débat public a fait ressortir une large adhésion au scénario de services « trains à grande vitesse + service régional » avec la manifestation d'un intérêt pour une desserte du nord-est du Val-d'Oise ;
- il a été demandé lors du débat public de veiller à ce que les services engendrés par le projet Roissy-Picardie soient neutres vis-à-vis du fonctionnement des services existants ;
- il convient d'être attentif à ce que les services engendrés par le projet Roissy-Picardie (notamment régionaux) soient compatibles avec le développement des services à grande vitesse nationaux et internationaux, prioritaires sur le réseau construit à cet effet ;
- le débat a révélé une demande forte en Haute-Picardie que la gare TGV actuelle continue de jouer un rôle important dans la desserte régionale et qu'une logique de complémentarité soit mise en œuvre entre celle-ci et les services Roissy-Picardie ;
- sur la question des options de passage de la ligne nouvelle :
 - le débat public a permis aux participants de s'exprimer sur des enjeux concernant à la fois des espaces urbains, agricoles et naturels dans un territoire où les infrastructures de transports sont nombreuses et qui fait l'objet d'une forte pression foncière liée à sa proximité avec le pôle de Roissy ;
 - l'option nord a été la plus contestée pour des raisons environnementales mais également parce qu'elle n'autorise pas la desserte du Val-d'Oise ;
 - le niveau de définition du projet au stade du débat public n'a pas permis d'apporter toutes les réponses aux interrogations exprimées quant aux modalités d'insertion de la ligne nouvelle ;
 - en conséquence, le débat public a confirmé l'opportunité et le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet, qui contribuent aux orientations du Grenelle de l'environnement en termes de report modal et d'amélioration des liaisons des capitales régionales entre elles et avec la région parisienne ;

A décidé :

- 1- de poursuivre les études avec l'objectif de concevoir un projet efficace en termes économiques, de performances, de services rendus et respectueux de son environnement, sur la base du programme suivant :
 - une ligne nouvelle reliant la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil-Amiens, au nord de Roissy ;

- l'aménagement du réseau existant consistant en une augmentation de la capacité de l'axe Paris-Creil entre Creil et la ligne nouvelle, en cohérence avec le programme d'amélioration de cet axe actuellement conduit dans le cadre du CPER Picardie 2007-2013 ;
 - l'aménagement des gares Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, Creil et Amiens dans un objectif d'augmentation de la capacité d'accueil des trains ;
- 2- pour ce qui concerne la ligne nouvelle, d'écarter l'option de passage nord et de rechercher le tracé de référence de la ligne nouvelle au sein des options de passage centrale et sud en prenant notamment en compte :
- l'habitat ;
 - les activités économiques, en particulier agricoles et sylvicoles ; il sera, en outre, proposé au STIF, à la profession agricole et au Département du Val-d'Oise de rechercher une approche foncière coordonnée avec le projet de Barreau de Gonesse dans un objectif, à terme, de limitation des effets sur l'agriculture ;
 - les milieux naturels, la biodiversité, le patrimoine et les paysages, en conduisant des études approfondies permettant de définir des mesures adaptées à la préservation et à la protection de l'environnement et du cadre de vie ;
 - le coût de réalisation ;
 - le service rendu ;
- 3- pour ce qui concerne les services :
- de retenir le scénario « trains à grande vitesse + service régional » qui répond le mieux aux besoins de déplacements des habitants des territoires situés au nord de la plate-forme de Roissy ; la réponse aux besoins de déplacements, distincte, des habitants des territoires situés à l'ouest et au sud-ouest de Roissy relevant du projet de Barreau de Gonesse, pour lequel la décision a été prise de produire les études constitutives du Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP), permettant, s'il y a lieu, de saisir la CNDP ;
 - de proposer, en liaison avec les partenaires concernés (autorités organisatrices de transport, entreprises ferroviaires, collectivités territoriales) les modalités de mise en place des nouvelles dessertes dans le cadre du cadencement qu'il s'agisse :
 - du service à grande vitesse, dans une optique d'optimisation des correspondances en gares de Creil et d'Amiens et de complémentarité avec la desserte de la gare TGV Haute-Picardie ;
 - du service régional, incluant les conditions de dessertes de gares situées entre Creil et la ligne nouvelle, notamment dans le Val-d'Oise ;
- 4- de proposer aux partenaires du projet de lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique en déployant un dispositif d'information et de concertation sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des partenaires co-financeurs du projet, des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de désigner un

Paris, le 25 novembre 2010

garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Il sera également proposé aux partenaires que cette phase d'études et de concertation soit conduite avec l'objectif de produire un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique dans un délai maximum de quatre années à compter de la mise en place des financements nécessaires.

Cette décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.


Catherine BERGER-LEFEBURE