



COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION DES RIVERAINS
> 18.06.2014 – SALLE DU FOYER RURAL DE COURDIMANCHE <

Lieu : foyer rural de Courdimanche

Durée de la réunion : environ 3h (début : 20h30 – fin : 23h30)

Nombre de participants : environ 265 personnes

En tribune :

Sylvain Alonso, RFF – Chef de projet
Yvan Tixier, STIF – Chargé de projet schémas directeurs des RER
Luc Robert, SNCF – Directeur de développement Transilien
Matthieu Bony, RFF – Chargé de mission concertation IDF

Avec la présence de :

Elvira Jaouen, Maire de Courdimanche
Philippe Bossuet, Les Hérissons de Courdimanche – Président de l'association
Naji Rizk, RFF – Directeur du développement et des investissements

Animation

Pascal Beaumard, Etat-d'Esprit

OUVERTURE DE LA CONCERTATION (15 MIN)

Elvira Jaouen, Maire de Courdimanche

Après avoir déclaré qu'elle aurait préféré « *ne pas avoir à recevoir* » les porteurs de ce projet, Madame Jaouen a rappelé que la commune n'était pas à l'origine de la réunion. Elle a salué la présence en nombre des courdimanchois et rappelé l'engagement de RFF à respecter un équilibre entre trois dimensions du projet :

- l'amélioration des conditions de transport pour le million de voyageurs concernés ;
- le respect de l'intégrité du territoire de Courdimanche, et du cadre de vie de ses habitants ;
- la dépense pertinente des deniers publics.

Madame Jaouen a indiqué que les bénéficiaires de ce projet pour les usagers devront être clairement présentés et mis en regard des investissements consentis.

Ensuite, elle a remercié le cabinet d'ingénierie Rail Concept pour sa présence dans la salle, son engagement auprès de la commune et son travail sur des scénarios alternatifs qu'elle souhaite moins coûteux et moins impactants. Elle a également annoncé sa prise de rendez-vous avec Pierre Serne, vice-président de la Région Île-de-France en charge des transports et de la mobilité, pour lui faire part des attentes et des exigences des courdimanchois.

Matthieu Bony, chargé de mission concertation chez RFF

Ce dernier a rappelé les objectifs et le calendrier de la concertation conçu de manière à pouvoir présenter un projet à la fois assez mûr pour proposer des éléments tangibles à la concertation mais encore assez ouvert pour disposer de marges d'évolution.

Il a précisé que les modalités et les règles de la concertation ont été établies en collaboration avec la Mairie de Courdimanche et l'association Les Hérissons de Courdimanche. Si la démarche prévoit une co-construction avec les différents acteurs concernés par le projet, ce sont néanmoins les porteurs du projet



(RFF, STIF, Transilien et les financeurs) qui restent les décideurs finaux. Le public aura de nouveau son rôle à jouer dans le cadre de l'enquête publique qui permettra d'arrêter l'intérêt du projet pour la collectivité. .

Matthieu Bony a également rappelé que la première réunion publique a été pensée pour s'adresser avant tout, et en priorité aux riverains du projet. L'objectif partagé de la concertation est qu'elle permette de définir un projet qui maintienne le plus possible la même qualité de vie pour les habitants et améliore les conditions de transport des usagers.

Les étapes de travail sont au regard des impacts du projet sur les riverains :

- Eviter les impacts : débattre du bien fondé du projet et la pertinence de la solution proposée par rapport à d'éventuelle alternative : 2 ateliers le 3 juillet et début septembre avec une réunion de synthèse mi septembre.
- Réduire les impacts : travailler sur l'intégration environnementale de la ou les solutions envisagées. 1 ou 2 ateliers en octobre.

L'ensemble des arguments échangés permettra d'établir le bilan de la concertation sur la base duquel les décisions relatives à la poursuite du projet seront prises par RFF/ STIF/ Transilien et ses partenaires/ cofinanceurs.

PRESENTATION DU PROJET (35 MIN)

Yvan Tixier - Stif, chargé de projet schémas directeurs des RER - a présenté les étapes d'élaboration du schéma directeur du RER A, né du constat de la fragilité de la ligne du RER A. Dès 2011, les grandes orientations de ce document portaient sur l'amélioration des performances de la ligne et de la gestion des situations perturbées, sur la volonté d'adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs et d'améliorer la qualité de service. Présenté en comité de ligne en 2012, il a ensuite été approuvé par le conseil du STIF le 8 juin 2012 et les 1ères mesures sont actuellement en court de mise en œuvre.

Sylvain Alonso - RFF, chef de projet - a présenté les deux projets, inscrits au schéma directeur du RER A. Après avoir brièvement rappelé qu'un premier projet de création d'une 4^{ème} voie à quai permettrait de rattraper les retards de moyenne ampleur et d'améliorer le fonctionnement du terminus de Cergy-le-Haut, Sylvain Alonso a présenté le projet de création de garages de rames.

Il a rappelé qu'une des fragilités de la branche de Cergy est liée à l'impossibilité de garer le nombre de trains nécessaires à Cergy-le-Haut car le terminus n'a pas été conçu avec suffisamment de garages, la ligne devant initialement être prolongée. Pour pouvoir disposer du nombre de trains suffisant pour prendre le départ à Cergy-le-Haut et respecter la fréquence prévue pour les RER A et les Transilien L, des trains vides doivent venir chaque jour du triage d'Achères, seul espace disponible pour se garer. Chaque matin, ces trains vides parcourent environ 20 km pour venir à Cergy-le-Haut et font également le chemin inverse pour retourner s'y garer.

Sylvain Alonso a rappelé les besoins de trains en préparation de l'heure de pointe, précisant que si 21 RER A et 13 Transiliens L étaient nécessaires entre 4h30 et 9h, seuls 3 RER A sont disponibles au terminus car ce dernier ne dispose pas de suffisamment de voies de garage. Les porteurs de projet font ainsi le constat que les circulations de trains vides nécessaires pour alimenter le terminus entraînent trois types de problématiques :

- la convergence des trains vides avec les trains de voyageurs venant de Paris quand les trains vides, qui sortent de la zone de triage d'Achères où ils sont garés, doivent s'insérer dans les circulations existantes de trains de voyageurs en essayant de ne pas les perturber ;
- le renforcement du trafic dû à la circulation de trains vides qui s'ajoutent à un trafic déjà dense ce qui accroît le risque de perturbation ;

- les 39 manœuvres nécessaires en gare car les trains arrivant en gare de Cergy-le-Haut vont devoir se retourner avant de prendre le départ ce qui nécessite des manœuvres en gare plus complexes que s'ils étaient garés en arrière-gare.

Luc Robert – SNCF, directeur de développement Transilien - est intervenu en tant qu'exploitant sur les bénéfices attendus du projet. Il a rappelé que la création de ces positions de garages permettrait de répondre aux attentes des voyageurs, notamment de limiter les retards - en moyenne aujourd'hui d'une 1min 30 à 2 min pour les trains garés à Achères contre 90 sec pour 90 secondes - et les suppressions liés à la circulation des trains vides – environ 1 suppression tous les 2 jours pour les trains garés à Cergy contre 1 ou les 4 jours pour ceux à Achères.

Il a rappelé que la machine à laver permettrait de proposer des trains propres au départ de Cergy-le-Haut et que le site de maintenance éviterait les mouvements de trains vides.

Sylvain Alonso a repris la parole pour préciser les deux variantes en cours d'étude pour le projet.

La première variante permet de garer 12 rames, au lieu de 3 actuellement, et d'insérer une machine à laver. La création de locaux pour accueillir le personnel ainsi qu'une rampe d'accès depuis la voirie sont prévus à l'intérieur de la tranchée.

La deuxième variante prévoit la création d'un centre de dépannage et implique la création d'une position de garage en moins ainsi que l'utilisation d'une parcelle aujourd'hui utilisée par le golf..

Les interventions du public et notamment de madame le Maire pendant la présentation ont été reprises plus bas.

INTERVENTION DE L'ASSOCIATION DES HERISSONS (30 MIN)

Durant son intervention, Philippe Bossuet, président de l'association des Hérissons de Courdimanche a souhaité faire état de la visibilité de son association : 151 adhésions, 400 « likes » sur Facebook et 1 000 lecteurs de chaque nouveau billet posté sur le site internet et la page Facebook de l'association.

Utilisant les données chiffrées du maître d'ouvrage, M. Bossuet a ensuite présenté ses arguments mettant en cause les gains du projet pour l'usager qu'il considère comme minimes par rapport au coût annoncé :

- l'ajout d'aucun train supplémentaire au départ de Cergy-le-Haut,
- le gain théorique d'une annulation de train tous les trois jours,
- le gain théorique de 40 secondes de gagnées sur le retard moyen.

Il a aussi précisé que ce projet ne permet de résorber que 62% des mouvements à vide. En effet, le terrain étant trop exigu, il restera des trains à Achères à faire monter vers le terminus à Cergy-le-Haut. De ce fait, les chiffres indiqués précédemment ne seront jamais atteints et le gain d'annulation risque d'être plus proche d'1 tous les 4 jours et le gain sur le retard moyen se situer aux alentours des 30 secondes.

Affirmant qu'à partir de 7h30, le nombre de positions de garage n'influe plus sur le trafic qui est en « régime établi », les trains ne faisant que des allers-retours entre les terminus de la ligne, il a rappelé qu'à partir de cette heure les usagers subissent le plus de désagréments.

Il a également mis en cause l'installation de la machine à laver qui permet de laver uniquement l'extérieur des trains alors que les attentes sont sur l'intérieur des rames..

Ensuite, il a rappelé que dans sa forme actuelle le projet « englouti » 20% du budget total consacré au Schéma Directeur du RER, budget dont la vocation est d'améliorer la performance de la ligne pour le seul bénéfice des usagers. En regard de ce pourcentage et du montant des investissements imaginés, le président des Hérissons parle d'un « véritable scandale ».

Il a ensuite dénoncé sur la base de quelques exemples que RFF éprouve le besoin de « gonfler » artificiellement les données présentées pour tenter de justifier les bénéfices pour les usagers :

- il est affiché une distance de 20 km entre Achères et Cergy-le-Haut alors qu'avec Google Earth on trouve 16,4 km
- la situation actuelle du terminus de Cergy-le-Haut est présentée comme n'ayant que 3 positions de stockage alors que la SNCF utilise 3 autres positions en quai, ce qui donne un état initial de 6 positions.

Lorsque l'on croit à son projet et que « l'on est droit dans ses bottes », on n'a pas besoin de déformer la réalité pour la rendre plus acceptable, conclut-il.

Pour le président des Hérissons, le projet sert en réalité deux objectifs :

- améliorer le coût d'exploitation de la SNCF en déplaçant les infrastructures de maintenance au terminus ;
- libérer de l'espace sur le site d'Achères qui doit notamment accueillir à moyen terme le projet de Port Seine métropole et de Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Avec ses 40 mètres de large, le terrain envisagé pour le projet paraît inadapté aux membres de l'association qui considèrent qu'il ne permet pas d'anticiper les évolutions liées au développement de l'offre de transport dans le cadre du Grand Paris. Ils considèrent aussi que le projet entrainera une baisse d'activité pour le golf, le mettant ainsi en danger.

Pour l'association, la vraie source des problèmes de fiabilité du RER A se situe au niveau de la convergence à Nanterre qui ne sera traitée que dans le cadre du projet EOLE, à l'horizon de 10 ou 15 ans.

En conclusion, il rappelle les exigences de l'association :

- demande de la remise à plat du projet et de débat public ;
- demande d'étude de sites alternatifs ;
- demande de la conformité du projet avec le schéma directeur ;
- demande du maintien du cadre de vie des courdimanchois ;
- soutien au projet de quatrième voie.

PHASE DE QUESTIONS-REponses (1H30)

Cette partie de la réunion s'est articulée autour de 17 questions prioritaires parmi les 110, transmises par l'association des Hérissons de Courdimanche aux porteurs de projet et projetées sur l'écran, et d'interventions spontanées des participants. Voici les principaux points abordés au cours de cet échange :

LA METHODOLOGIE D'ETUDE

Question 1 : quel est le cahier des charges qui a été imposé à RFF pour étudier et réaliser le projet ?

A cette question, le STIF a répondu qu'en 2008, la délibération du Conseil d'Administration du STIF, prévoyait la production d'un schéma directeur par RFF et Transilien pour concourir notamment à l'amélioration de l'exploitation de la ligne. Suite à cette demande, RFF et Transilien ont produit un dossier d'émergence présentant un certain nombre de projets permettant de répondre aux dysfonctionnements de la ligne, notamment au terminus de Cergy-le-Haut. Les principes d'aménagement que le STIF a jugés pertinents, en lien avec les financeurs des transports en Ile de France, ont été validés dans le schéma directeur du RER A.

A plusieurs reprises pendant la réunion, la méthodologie de travail de l'équipe projet a été questionnée par les participants, notamment en comparaison avec les procédures généralement employées dans les entreprises privées. Les participants ont rappelé leur volonté de voir le cahier des charges du projet.

Les porteurs de projets ont répondu que leur travail actuel consistait à rédiger le schéma de principe du projet. Le cahier des charges de ce schéma de principe était le sommaire type tel que délibéré par le Conseil du STIF. Celui-ci est public, [en libre téléchargement sur internet](#).

Par ailleurs, l'association a annoncé avoir soulevé une incohérence du projet dans le schéma directeur du RER A qui affirmerait qu'une machine à laver n'est pas nécessaire pour une dizaine de rames.

Question 2 : Durant les pré-études qui ont été conduites en amont de l'élaboration du Schéma Directeur du RER A, y a-t-il des études de site alternatif qui ont été réalisées ? Si oui, pouvez-vous nous en transmettre le contenu ? Dans le cas contraire, pouvez-vous nous indiquer pourquoi elles n'ont pas été réalisées ?

Transilien a rappelé les objectifs du projet qui sont les suivants :

- limiter le nombre de convergences entre les trains vides et les trains de voyageurs ;
- limiter le nombre de circulations vides qui chargent la ligne inutilement ;
- réduire au maximum les retournements de trains vides en gare de Cergy-le-Haut.

Le terminus est l'emplacement qui répond le mieux à ces trois objectifs. C'est pourquoi l'étude d'autres sites n'a pas été envisagée. Si d'autres alternatives améliorant l'exploitation de cette branche émergent lors de la concertation, notamment lors des ateliers thématiques, un approfondissement de ces dernières pourra être envisagé.

Une habitante a demandé si le scénario de la couverture du garage a été envisagé. La réponse de RFF est positive, mais elle supposerait de multiplier par 1,5 le coût du projet, l'hypothèse n'a donc pas été retenue par les porteurs de projet à l'issue du schéma directeur.

Les Hérissons de Courdimanche ont étudié les garages de RER construits dans toute la région Ile-de-France. Il ressort de cette étude que tous les garages ont été implantés dans des zones, qui au moment de leur construction, n'étaient pas urbanisées comme celle de Courdimanche. Par la suite, la poussée de l'urbanisation a fait que des habitations se sont retrouvées à proximité de certains de ces garages, mais cela c'est fait dans un second temps et en pleine connaissance des propriétaires.

Notre conclusion est que ce qui est prévu à Courdimanche est un cas unique : création d'un garage de RER au ras des habitations dans une zone où l'urbanisation est achevée et où une telle installation n'était pas prévue dans les schémas d'urbanisme.

Question 3 : Pouvez-vous nous indiquer au moins un cas qui contredit notre résultat d'étude ?

RFF a précisé qu'il n'existe pas de projet strictement similaire, avec les mêmes caractéristiques. Chaque projet est particulier, néanmoins d'autres projets comme celui de la Tangentielle Nord ont vu le jour en environnement urbain, avec un impact plus important.

Des habitants ont répondu que la nature de ce projet était différente puisqu'il permettait de créer une voie nouvelle, pas seulement de déplacer des garages qui existent déjà.

LE MAINTIEN DE LA QUALITE DE VIE ET DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL

Questions 4 :

- **Qu'est-il prévu pour ne pas modifier la qualité de vie des riverains ?**
- **Comment le cahier des charges du projet adresse-t-il le maintien de la qualité de vie des riverains ?**
- **Quels sont les budgets alloués à ce stade au sein du projet pour maintenir la qualité de vie actuelle des riverains ?**

RFF apportera aux riverains des solutions qui permettront de garantir le maintien de la qualité de vie.

▪ *Comment ces solutions seront-elles priorisées et par qui ?*

RFF a précisé que cette thématique sera abordée pendant la concertation, notamment lors du ou des ateliers du mois d'octobre qui y sont consacrés. La question de la dévaluation des biens immobiliers a néanmoins été soulevée à plusieurs reprises lors de cette première réunion publique. Une participante a indiqué que les agences immobilières appliquaient d'ores et déjà des décotes. Des ventes ont aussi été annulées.

RFF a indiqué que la prise en compte des impacts sur l'environnement s'appuie sur l'application du principe ERC : Eviter, Réduire et Compenser. Il se compose de 3 phases:

- Etape 1 : éviter les impacts : dans l'élaboration de sa solution RFF s'est d'abord contraint à rester dans l'emprise de l'ancienne « réserve SNCF » pour éviter les propriétés riveraines et la mise en tranchée diminuent fortement bruit et co-visibilité. La concertation permettra d'étudier le bien fondé du projet et aussi de comparer la solution proposée avec d'autres sites alternatifs.

- Etape 2 : le cas échéant, réduire les impacts : Si des impacts ne peuvent être évités RFF peut mettre en place de protections acoustiques et paysagères. Ces impacts et les mesures associées à mettre en œuvre seront concertés avec les personnes concernées dans le cadre des ateliers d'octobre. La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités.

- Etape 3 : le cas échéant, compenser les impacts résiduels, avérés, spéciaux et particuliers : Si, suite aux deux étapes précédentes des impacts négatifs résiduels significatifs demeurent, et que le projet est porté vers sa réalisation, des mesures compensatoires peuvent être envisagées. Le cas échéant une procédure d'indemnisation suivant le cadre légal, peut être mise en œuvre par les personnes s'estimant lésée. Elle n'intervient que lorsque les impacts sont avérés c'est-à-dire au plus tôt lorsqu'il est finement défini.

Plusieurs participants ont alors souligné que, quand bien même le projet n'est pas encore acté, la dévalorisation des biens immobiliers des riverains est déjà effective.

L'association des Hérissons a demandé quel pourcentage du budget était alloué à la préservation du cadre de vie des habitants. Le Président de l'Association a réclamé une réponse écrite de la part de RFF.

M Naji RIZK « s'est engagé au nom de RFF » à fournir des réponses écrites à toutes les questions posées avant la fin de la concertation et que cet engagement couvre la question posée. De ce fait, une réponse écrite à cette question sera donnée avant le 31 octobre.

L'emplacement de la machine à laver, à hauteur des habitations, a été mis en cause par certains. La menace de pollution a été évoquée.

La maîtrise d'ouvrage a répondu que c'était le seul emplacement qui permettait à toutes les rames d'y converger en entrant ou sortant de leurs positions de garage.

RFF a déclaré avoir pensé le projet pour limiter les impacts sur le cadre de vie notamment en limitant le nombre de position de garage. L'intégralité du matériel roulant ne pourra pas être déplacé à Cergy-le-Haut et 15 circulations à vide continueront d'être effectuées quotidiennement afin de limiter les emprises.

LA LOCALISATION ET LA PROPRIÉTÉ DES TERRAINS DU PROJET

Question 5 : A quel moment la communauté d'Agglomération devra-t-elle modifier son SCOT ? Que se passe-t-il s'il n'y a plus une majorité au niveau du Conseil Communautaire en faveur de cette modification ? Quels sont les retards que cela fera prendre au projet ?

RFF a répondu que le projet, sous réserve de la décision de l'Autorité Environnementale portant sur la demande d'examen au cas par cas, devrait être soumis à enquête publique. A l'occasion de l'enquête publique, une mise en compatibilité des documents d'urbanisme est prévue.

Question 6 : À quel moment la Communauté d'Agglomération devra-t-elle vendre le terrain actuel à RFF ? Que se passe-t-il s'il n'y a plus une majorité au niveau du Conseil Communautaire en faveur de la vente de ce terrain ? Quels sont les retards que cela fera prendre au projet ?

Un habitant est intervenu pour dénoncer le fait que « le projet présenté sorte de l'emprise du terrain de la communauté d'agglomération sur toute la longueur de la rue Vieille Saint-Martin. Le projet fait disparaître la totalité de l'espace public communal arboré le long de la rue Vieille Saint-Martin. »

RFF a précisé qu'à la suite de l'enquête publique, il aura la possibilité d'acquérir les terrains soit :

- par une procédure d'acquisition à l'amiable ;
- par une procédure d'expropriation (dans le cas où le projet est déclaré d'utilité publique) ;

A l'issue de l'enquête parcellaire, le préfet émet également un arrêté de cessibilité.

Le maître d'ouvrage a également répondu que, si une procédure d'expropriation était enclenchée en dernière minute, le projet prendrait inmanquablement du retard, mais qu'à ce jour, la communauté d'agglomération se positionne positivement par rapport à ce projet et RFF est dans une logique d'acquisition à l'amiable.

Une habitante, représentante des habitations du 9 et 11 boulevard de la Crête a pris la parole pour signifier qu'outre les impacts du projet, les conditions de vie des riverains du garage en tranchée existante sont déjà difficiles et significativement dégradées notamment avec l'arrivée des rames M109. Entre 4h30 et 7h du matin, le bruit de ventilation empêche les habitants de dormir. La ventilation peut parfois fonctionner tout le week-end sans interruption. Certains prennent des somnifères quotidiennement. Compte tenu de cette situation déjà difficile, le projet lui semble très préoccupant.

M Le Vasseur, secrétaire de l'association Val d'Oise Environnement, est intervenu à ce stade pour indiquer qu'une modification du SCOT ainsi que le recours à des procédures d'expropriation nécessitent une justification de l'intérêt général du projet et qu'à ce stade, avec les données fournies par RFF, il ne semble pas acquis. On voit bien l'intérêt pour l'exploitant, mais que les problèmes connus des utilisateurs de la ligne ne sont pas adressés.

L'ÉVALUATION DE L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Le projet envisagé comptera pour près de 20% de l'ensemble du budget d'investissement du schéma directeur RER A (120 / 130 MEUR sur 650 MEUR). Par conséquent, les usagers s'attendent à un impact majeur sur la performance de la ligne et ne seront que secondairement intéressés par les seuls gains d'efficacité économique pour l'exploitant, bien que légitimes.

Questions 7:

- **Comment sont mesurés les apports du projet à la performance de la ligne A du RER ?**
- **Quels sont les critères qui guideront les décisions de faire ou ne pas faire le projet ?**
- **Quels sont les indicateurs qualifiés et mesurables qui sont prévus d'être mis en place pour suivre et apprécier les apports du projet ? Quelles sont leurs valeurs cibles attendues lorsque le projet sera réalisé ?**

Le STIF a répondu que sur la base du bilan de la concertation validé, RFF décidera, en lien avec les membres du comité de pilotage du schéma directeur du RER A, des suites à donner au projet : objectifs, solution technique, mesures d'accompagnement et des points ne pouvant être décidés à ce stade du projet car il nécessite des études et des approfondissements.

Cette décision de poursuivre le projet et de le porter en enquête publique doit faire l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Cette DUP est effectuée par la préfecture sur la base du rapport du commissaire enquêteur.

A la mise en service, les apports du projet sont évaluables par les points suivants :

- la diminution du nombre de suppression de trains ;
- la diminution du nombre de manœuvre à vide ;
- la diminution du nombre d'incidents référencés sur la ligne quotidiennement et résultant des points ci-dessus ;
- l'augmentation de trains propres pour les voyageurs au départ de Cergy le Haut
- un site de maintenance adapté, positionné au terminus de la ligne pour une plus grande efficacité dans la gestion du parc.

Le site de maintenance est prévu pour des réparations simples, effectuées par les conducteurs ou les agents travaillant sur place (bris de glace, changement d'une pièce...). Les réparations plus lourdes s'effectueront sur le site d'Achères, plus adapté.

L'association Les Hérissons de Courdimanche a précisé vouloir connaître les indicateurs qui pourraient permettre de prouver que les améliorations promises n'ont pas été obtenues, pour attaquer les porteurs de projet en justice et faire valoir le préjudice subi.

Un habitant demande si la dévaluation des biens immobiliers entre en compte dans ce bilan. Il estime que les éventuelles indemnités perçues par les riverains seront de toute façon insuffisantes par rapport au préjudice subi.

Le STIF a indiqué :

- sur la prise en compte de la dégradation du cadre de vie, que le schéma de principe comporte un paragraphe sur l'évaluation de l'intérêt socio-économique du projet qui prendra en compte ces paramètres ;
- sur la prise en compte de la dégradation de l'environnement, que RFF est soumis à des obligations réglementaires en termes d'études (étude de sol, de bruit etc.) ;
- sur l'évaluation de l'économie du projet, qu'il n'y a pas de « business case » comme dans le privé, mais des évaluations qui s'en rapprochent et qui apprécient les gains et les pertes pour l'ensemble de la collectivité.

Pour conclure, le STIF a expliqué qu'un des indicateurs mesurables de l'intérêt d'un projet se nomme TRI (Taux de Rentabilité Interne). Ce dernier doit atteindre 8% pour qu'un projet soit validé. Pour l'instant, le TRI du projet en question n'est pas établi puisqu'il faut connaître la nature et le coût des aménagements du projet pour le calculer. Or, en amont de la concertation, les aménagements compensatoires nécessaires n'ont pas encore été précisément définis.

Question 8 : Si le projet venait à être réalisé et qu'il n'apporte pas les gains espérés en termes d'amélioration du service rendu, qui portera la responsabilité de cet échec ? Qui rendra des comptes et à qui ?

En réponse à cette question, le STIF et Transilien ont précisé que le projet doit améliorer le service rendu aux voyageurs. Le STIF fixe des objectifs de régularité et de ponctualité au transporteur. Si ces objectifs ne sont pas atteints, le niveau de redevance touché par la SNCF en sera réduit.

Question 9 : Quels sont les liens et dépendances qui existent entre le projet de garage de RER sur la commune de Courdimanche et les autres projets de transport en Ile de France, comme par exemple Port Seine Métropole ou d'autres ? Lesquels ?

RFF a rappelé que le projet est indépendant de tout autre projet de transport. Le projet de Port Seine Métropole pourra amener à accroître le nombre de trains de fret actuellement stockés à Achères sans que cela ne soit incompatible avec un éventuel maintien du garage des rames RER A et L. Par ailleurs le projet de ligne nouvelle TGV Paris Normandie prévoit une option de positionnement de gare TGV sur le site d'Achères parmi 3 autres options de positionnements. Cette gare Confluence est elle-même une option



dans un projet dont la réalisation est sur un horizon de temps après 2030. Il n'y donc pas de lien entre le projet de déplacement des garages de rames et cette option.

Un participant a évoqué le fait que le projet puisse avoir été pensé pour servir la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors notamment. RFF, également maître d'ouvrage sur ce projet, a certifié qu'il n'était pas question pour l'instant de mettre en commun des voies du RER A avec la ligne Serqueux-Gisors.

Suite à ces questions, un participant a évoqué le fait que le projet n'a d'intérêt que pour Transilien, exploitant de la ligne, pour qui les circulations de trains vides sont coûteuses.

Transilien et le STIF ont souligné que c'était un bénéfice complémentaire du projet. Ils ont rappelé que les circulations de trains vides étaient effectivement prises en charge par Transilien mais qu'elles représentaient également un coût pour le contribuable.

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Les Hérissons considèrent que le projet ne comprend aucune marge d'évolution ce qui le rend inadapté à des évolutions futures de la demande.

La possibilité de remplir les trains dans le sens Achères -> Cergy le matin a été évoquée par un habitant pour palier à une partie du problème.

RFF a répondu que créer de nouveaux arrêts commerciaux dans ce sens risquait de fragiliser davantage la ligne alors qu'il n'y a pas de demande.

LA PHASE TRAVAUX

Question 10 : Quelles sont les voies d'accès du chantier et comment sont-elles mises en œuvre ?

RFF a précisé qu'un plan de circulation, comprenant si nécessaire des itinéraires de substitution, sera établi en concertation avec la commune.

La question de l'évacuation de la terre utile au creusement de la tranchée a été en particulier soulevée par un participant, ingénieur spécialisé dans le béton, qui a souligné que cette évacuation impliquait le passage d'un camion toutes les dix minutes pendant un an à proximité des habitations riveraines du garage. Les travaux seront d'autant plus lourds que le sol est solide et qu'il faudra le concasser et l'excaver en procédant par explosion. Il estime que les vibrations engendrées seront nécessairement néfastes pour les bâtiments alentours et que les travaux vont générer de la poussière et de la pollution susceptible d'affecter en particulier les enfants.

RFF a précisé que le phasage et l'organisation des travaux ainsi que les accès des camions de chantier seront travaillés lors des réunions sur l'intégration urbaine du projet, pour déterminer la meilleure alternative possible. Le maître d'ouvrage a rappelé que, pour l'heure, le projet est dans une phase trop amont pour définir avec certitude les méthodologies de travaux (précisées dans le cadre des études projet).

D'autres habitants sont intervenus pour mentionner des particularités géologiques du site, qui leur semble inadapté à un tel chantier : présence de la nappe phréatique à proximité, épisode de sécheresse qui a fragilisé les pavillons, antécédents d'effondrement à proximité du projet etc.

RFF a indiqué que des premiers résultats sur la nature du sol et de la nappe phréatique avait été portés à sa connaissance. Cette étude sera affinée dans les phases ultérieures du projet et permettra d'identifier les modes opératoires permettant de prévenir tout impact sur le terrain. RFF a néanmoins précisé que la méthode de construction par parois moulées permettra de rigidifier le sol. Enfin, si pendant la phase de travaux des impacts étaient néanmoins constatés un référé préventif permettra de les évaluer et, le cas échéant, indemniser.

LES IMPACTS ECONOMIQUES DU PROJET

Questions 11 :

- *Le projet contribue-t-il à des retombées économiques et fiscales pour la commune ? Si oui, précisez lesquelles, et sous quelles formes ?*
- *Le projet contribue-t-il à l'apport de recettes fiscales pour l'agglomération ? Si oui, précisez lesquelles et des éléments d'appréciation des montants.*

En premier lieu, RFF a indiqué que dans ce type de marché, il a pour obligation d'embaucher un certain nombre de personnes en insertion à hauteur de 5% du nombre d'heures engagées.

Ensuite, RFF a rappelé qu'il était assujéti à l'ensemble des différents impôts et taxes comme n'importe quelle personne morale de droit privé. RFF est redevable d'impositions directement rattachées à la création, la détention, l'utilisation et l'exploitation d'infrastructures ferroviaires.

Peuvent notamment être citées, sans être exhaustif, les taxes foncières (bâties et non bâties), la cotisation foncière des entreprises (composante de la CET) et les taxes d'aménagement (ex. taxe locale d'équipement). Ces impositions sont dites locales, car elles sont versées au budget des collectivités territoriales (Communes, Départements, Régions).

RFF étant assujéti à la fiscalité en vigueur, le projet constituera une contribution à l'économie territoriale. Une participante a précisé qu'il existe des cas d'exonération relative aux taxes urbaines.

L'équilibre financier actuel du Golf de Cergy ne permet pas d'entretenir correctement certaines infrastructures (par exemple, les filets de protection au niveau des habitations). Les golfeurs lorsqu'ils viennent sur un parcours recherchent le calme, la nature et un joli cadre.

Un tel projet s'il venait à voir le jour aurait un impact négatif sur son taux de fréquentation et donc cela aurait un impact négatif sur son résultat d'exploitation. On peut craindre qu'il ne s'en remette pas et qu'il ferme définitivement dès le démarrage des travaux. Cela aurait des impacts financiers sur le secteur : emploi, taxe perçue...

Question 12 : Comment avez-vous prévu de prendre en compte ce risque dans le bilan coût total/gain attendu ?

Un participant a également pris la parole pour s'exprimer sur la question du golf : la phase chantier présuppose l'inexploitabilité de 9 trous du golf sur 18, ce qui implique que les 600 abonnés se détourneront du site et qu'il fera faillite.

RFF a d'abord précisé que cet impact n'est pas confirmé car la solution technique n'est pas arrêtée, le scénario définitif avec ou sans centre de maintenance n'a pas encore été choisi, les mesures de réduction des nuisances n'ont pas été concertées.

Concernant la phase de travaux, RFF a rappelé que, si certains travaux venaient à perturber le fonctionnement normal des entreprises avoisinantes, soit par leur impact direct soit par la modification du sens de circulation, un processus d'indemnisation amiable peut être mis en place.

Concernant les impacts du projet une fois mis en service, RFF a rappelé qu'ils seront étudiés au préalable, pendant cette phase de concertation. La solution technique proposée par RFF veille à impacter le moins possible le foncier du Golf. Si un impact sur son voisinage est identifié, un travail sur des mesures d'intégration pourrait être mené en collaboration avec le propriétaire. Par ailleurs, si à la suite de la mise

en service du projet, l'activité du golf venait à périlcliter à cause de ce dernier, le Golf pourrait saisir le tribunal administratif pour demander une indemnisation.

LA CONCERTATION

Un participant a évoqué le fait que la concertation intervienne en réalité à un moment où tout le projet serait décidé et qu'il allait être réalisé quoi qu'il adienne. L'association les Hérissons a contredit cette position et l'a invité à rejoindre les Hérissons qui se battent pour l'éviter.

A plusieurs moments de la réunion, des explications ont eu lieu entre les porteurs de projet et les participants sur la pertinence du calendrier de la concertation. Certaines approximations ont été reprochées à la maîtrise d'ouvrage, en particulier par Madame Jaouen qui a notamment jugé « inexcusable » qu'un plan de coupe figurant l'atelier de maintenance ne soit pas disponible à ce stade.

La maîtrise d'ouvrage a rappelé que certains aspects du projet sont encore à l'état de réflexion ne permettant pas de produire des documents fiables. Pour RFF, c'est en quelque sorte « le prix à payer » pour que la concertation ait lieu à un moment où le projet peut encore vraiment évoluer en négociation avec les riverains. RFF a enjoint l'assistance à accepter qu'il y ait des flous, et qu'une partie du travail reste à effectuer ensemble. Un des sujets particulièrement désignés comme devant faire l'objet d'une co-décision est le mode d'accès au chantier (route, fer, par le golf ou non, etc.).

PHASE DE SYNTHÈSE ET DE CONCLUSION (10 MIN)

En conclusion, M Naji RIZK a souhaité rappeler que la concertation était placée à un stade de la vie du projet où ses contours ne sont pas encore finement définis : nous sommes dans le temps de l'écoute qui permet d'affiner le projet et les décisions n'ont pas été prises. Il a enjoint les participants à faire preuve de patience et les a remercié d'avoir su rappeler que l'affectif ne pouvait pas être pris en compte dans les études techniques.

M. Naji RIZK a aussi pris l'engagement que le bilan de concertation soit le plus sincère possible et a souligné que c'est un devoir professionnel que RFF s'assigne en tant que Maître d'Ouvrage.

M. Naji RIZK a souligné qu'il retient de cette réunion une appréhension partagée concernant l'insertion du projet après chantier et pendant chantier.

Pour finir, Madame Le Maire de Courdimanche est intervenue pour souligner que les réponses apportées ne sont pas assez précises et qu'en l'état, la durée de la concertation ne permettra pas de traiter de manière satisfaisante les enjeux et difficultés de ce projet. Elle demande officiellement à ce que la durée de la concertation soit étendue au-delà du 31 octobre.

En réponse à cette requête, M. Naji RIZK s'est engagé à faire un bilan de la concertation mi-octobre avec la Mairie afin de mesurer l'avancement et de voir alors comment on pourrait poursuivre le dialogue initialisé. Il a aussi été indiqué qu'il sera toujours possible de trouver d'autres lieux et moments d'écoute après la fin de la concertation.



CONTRIBUTIONS ECRITES

Un questionnaire permettant de recueillir les contributions/avis écrit(e)s a été mis à disposition des participants à l'entrée de la réunion. Le questionnaire comportait les champs suivants : nom/prénom, fonction/activité, adresse postale et mail, il permettait aux participants d'indiquer leur volonté d'être tenus au courant de l'avancée du projet (oui ou non) et leur avis sur le projet.

Ces documents ont été recueillis à la fin de la réunion.

60 questionnaires ont été remplis au total.

La plupart des contributions évoquent plusieurs thématiques. 19 d'entre eux mettent en cause les bénéfices pour les usagers et 12 questionnent le coût du projet. 11 avis demandent que des alternatives soient étudiées, 4 jugent ce projet obsolète.

Près de la moitié évoquent l'impact du projet sur l'environnement et le cadre de vie. Plus spécifiquement, 5 mentionnent la dévaluation immobilière, 2 la question de l'indemnisation et 2 des questions de santé et de sécurité liées au chantier. 4 avis mentionnent en particulier le projet de machine à laver.

Par ailleurs, 8 avis mentionnent la concertation ou la nature des informations délivrées par les porteurs de projet.

A noter : 3 avis expriment explicitement leur soutien au projet de quatrième voie en gare de Cergy-le-Haut.

A noter, aucun avis favorable au projet de garage de RER A sur la commune de Courdimanche n'a été donné.