

# COMPTE RENDU DE LA SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL EN SEANCE EXTRA ORDINAIRE DU 27 AVRIL 2021

Date de convocation : 23 avril 2021

Date d'affichage : 23 avril 2021

Nombre de membres : en exercice : 19      présents : 16      votants : 18

L'an deux mil vingt et un, le 27 avril à 17 heures trente-cinq, le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni **en raison de la crise sanitaire, à la salle des fêtes en séance publique limitée à 10 personnes afin de respecter la distanciation sociale**, sous la Présidence de Monsieur Frédéric DIDIER, le Maire.

**Étaient présents** : Patricia ANDRIANASOLO, Georgette BRAZIER, Véronique BUCHET, Didier CABARET, David CARDOSO, Marie-Christine COMONT, Antonia CORNET, Adeline COURTOIS, Frédéric DIDIER, Isabelle DUFLOS, Alain GOLETTA, Lionel LECUYER, Yves LECUYER, Olivier MAGNIER, Didier PREVOST, Georgette ROUSSY.

**Absents excusés** : Demba DIALLO, William CADOR (donne pouvoir à Didier PREVOST), Martial VANDAMME (donne pouvoir à M. Didier CABARET).

**Secrétaire de séance** : Mme CORNET.

Formant la majorité des membres en exercice.

---

## **1. Avis sur le projet de liaison ferroviaire Roissy Picardie :** **Rapporteur : M. le MAIRE**

Par arrêté n° 2021-16178, les préfets du Val d'Oise, de l'Oise, de la Somme, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis ont prescrit, à la demande et au profit de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares et Connexions, l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des PLU des Communes de Chantilly (60), Chennevières-les-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95).

Le dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique élaboré en application des articles R.112.-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement et des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, comprend notamment : une étude d'impact, l'avis de la formation d'autorité environnementale, les avis des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet et les décisions de l'autorité environnementale rendus par les autorités administratives de l'Etat compétentes en matière d'environnement sur les évaluations environnementales liées aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes précitées ; une évaluation socio-économique ainsi que l'avis du secrétariat général pour l'investissement et le rapport de contre-expertise.

L'enquête s'est déroulée du mardi 23 février 2021 à 9h au mardi 06 avril 2021 à 18h, soit pendant une durée consécutive de 43 jours.

Pour rappel, la CA Roissy Pays de France, par délibération en date du 19 novembre 2020 a émis un premier avis au titre du dispositif d'évaluation environnementale, sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie en application de l'article L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement.

**Solidaires de la délibération de la CARPF N°21.044 du 11 mars 2021 relative à l'enquête d'utilité publique de la ligne Roissy-Picardie, nous, élus de Vémars, réaffirmons notre opposition à ce projet en remettant en cause les points suivants :**

**Sur les fondements même de l'utilité publique :**

Si nous comprenons les enjeux d'interconnexion que cela représente pour la Picardie, nous contestons l'argument selon lequel cette région des Hauts de France n'est pas connectée au reste du réseau TGV vers le Sud ou l'Ouest de la France et à Roissy CDG.

En effet, la Haute Picardie – via la gare TGV du même nom – est déjà actuellement reliée à Paris et à Roissy. Ainsi, Amiens Métropole dispose de 3 A/R Amiens-Roissy quotidiens parcourus en environ 1H30 et de 23 A/R quotidiens Amiens-Paris (parcourus en 1H20). Pour leur part, les habitants proches de Creil bénéficient d'une quarantaine d'A/R Creil-Paris parcourus en 34 minutes sur l'amplitude horaire 5H20-22H30.

Nous remettons en cause les estimations quotidiennes exposées dans le dossier (8000 voyageurs/jour) qui ne devraient pas prendre en compte les populations en provenance d'Amiens tout comme celles de Persan/Beaumont, car nous doutons fort que ces derniers seront prêts à perdre 20mn pour reculer jusqu'à Creil et accéder à cette L.G.V.

Nous demandons que les estimations de trafic – qui servent de base pour le calcul de la VAN – soient réévaluées, mettant ainsi en exergue le peu de voyageurs réellement concernés au regard des 30 000 habitants impactés par ce tracé (estimation de population de 2017).

Nous demandons à ce que les données mises en avant pour estimer le flux de voyageurs journaliers en provenance de l'Oise ou de la Picardie (13%) à destination de Roissy CDG soient davantage détaillées de façon à évaluer réellement les reports possibles vers cette L/G/V/ (localisation des emplois sur la plateforme, horaires décalés, raisons qui leur font privilégier leur VP).

Si cette LGV va assurément réduire le temps de parcours vers Roissy pour la population de Chantilly et Creil (de 1h06 à 16mn/20mn) elle ne sera en revanche d'aucune utilité pour la population de Vémars, Villeron, Epiais, Chennevières, St Witz, Moussy le Neuf et Mauregard dont la gare de rabattement naturelle est Louvres. Les Vémarois continueront à mettre 40mn pour rejoindre Paris (RER D omnibus) et entre 20mn et 40mn pour rejoindre Roissy en bus (et selon le trafic routier déjà saturé dans le secteur).

Nous n'oublions pas non plus l'impact négatif de ce projet sur la faune et la flore de notre environnement rural ainsi que la baisse de productivité que les mouvements de matériaux prévus vont entraîner sur des terres riches et reconnues pour leur fort potentiel agricole. L'intérêt public n'est-il pas de préserver ces terres pour garantir les ressources alimentaires de notre pays ?

### **Sur la rentabilité du projet :**

En ces temps perturbés par la Covid19 pour lesquels tout le monde s'accorde à dire que les usages vont changer, nous remettons en cause les bases de calcul de la Valeur Actuelle Nette.

Nous demandons une réactualisation de celle-ci avec une estimation de voyageurs qui intègre les nouveaux usages : pérennité du télétravail dans les entreprises, phénomène montant de flight shaming, de même que l'impact de la décision gouvernementale sur les vols intérieurs courte distance.

Nous demandons l'intégration dans ce calcul de rentabilité des temps réellement consacrés au report modal des travailleurs qui auront en effet le choix entre arriver directement sur leur lieu de travail grâce à leur véhicule personnel ou emprunter un autre transport en commun pour le dernier kilomètre (non pris en compte dans les temps de transport comparatifs).

Nous demandons une étude auprès des personnels de la plateforme aéroportuaire pour comptabiliser ceux susceptibles d'emprunter cette nouvelle ligne, évitant ainsi de ne plus baser cette VAN sur des quantitatifs émis par une agence de développement dépendant de métropole Amiénoise (ADUGA) et s'appuyant sur l'attractivité du pôle de Roissy et son terminal 4 pour justifier la rentabilité du projet.

Nous demandons que soient intégrés dans cette VAN les coûts supplémentaires occasionnés aux différentes communes dans le cadre des modifications des PLU.

De même, la VAN devrait intégrer la dévaluation immobilière qui ne manqueront pas de subir les biens récemment construits à seulement 600m de cette LGV.

Est-il nécessaire de rappeler qu'en 1986 la décision de choisir Lille et non Amiens pour le tracé de la LGV Nord a conduit quelques élus opportunistes à réclamer la construction d'une gare Haute Picardie non adaptée aux réels besoins des Picards.

Plus près de nous en 2002, les élus et les riverains d'Amiens ont largement œuvré contre le projet d'un troisième aéroport qui leur aurait permis de développer des emplois de proximité. Aujourd'hui, ils sont prêts à financer cette LGV en piétinant notre environnement et nos ressources en terres agricoles.

Dans sa partie Est (Secteur Vémars), la ligne est en remblai, de 8m à 22m de hauteur, avec une largeur d'emprise de 40 à 80m. Dans sa partie Ouest (secteur Villeron), la ligne est en déblai, en particulier vers le raccordement à la ligne Creil-Paris qui est elle-même en fort déblai, avec une largeur variant de 40 à 110m.

### **Sur le coût du projet :**

Le coût d'investissement du projet d'infrastructure était estimé dans le protocole de mai 2017, basé sur la phase d'études d'Avant-Projet Sommaire, à 346.9 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011, soit 356 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2017 (valeur mise à jour au moyen de l'index TP01).

La décision ministérielle du 28 août 2020 adapte le programme d'opération en intégrant en mesure d'amélioration environnementale la réalisation d'un éco-pont (passage grande faune) en forêt de Chantilly, estimé à 6M€. Le coût ainsi modifié ressort ainsi à 350.9M€ HT valeur 2011.

Le montant des opérations à réaliser à la mise en service (phase 1) s'élève à 290.9M€ janvier 2011. Par rapport au montant de 271.9M€ cité dans le protocole de 2017, il convient en effet d'ajouter 13M€ au titre de la passerelle en gare de Survilliers-fosses et 6 M€ pour la réalisation de l'éco-pont.

Alors que le réseau ferroviaire de la ligne D appelle de forts investissements, il est parfaitement choquant de voir ces sommes engagées dans ce projet non souhaité.

Enfin, conformément à la Contre-expertise de l'évaluation socio économique, issue du Rapport au Secrétaire général pour l'investissement du projet de ligne nouvelle Roissy Picardie, le bilan socio économique a été réalisé avant la crise sanitaire, avec un appareil méthodologique globalement supposant que le projet sera mis en service en 2026. Il aboutit à une Valeur Actualisée Nette (VAN) de 430 M€. Cependant, cette VAN élevée reste fragile, l'analyse de référence suggérant déjà qu'une mise en service en 2031 pourrait être préférable avec une VAN de 735 M€.

### **Sur l'accès au bassin d'emploi aéroportuaire par la population de l'Est du Val d'Oise :**

Ce projet n'apporte aucune réponse aux enjeux de mobilité du Val d'Oise avec ses lignes RER B et D déplorables. En premier lieu, l'arrivée future de ce projet Roissy Picardie est très loin des entreprises de la plateforme et ne réglera donc pas le temps d'accès au bassin d'emploi. L'arrêt final de Roissy Picardie se situe dans un site saturé par la circulation routière et seules les personnes prenant une correspondance TGV ou avion tireront profit de cette nouvelle ligne.

En outre, les habitants de Sarcelles, Gonesse, Goussainville, Arnouville les Gonesse notamment doivent se satisfaire d'un BHNS (Bus à haut niveau de service) alors que la population picarde bénéficierait d'un train à grande vitesse pour se rendre sur la plateforme aéroportuaire. Comment peut-on humilier les habitants de l'Est du Val d'Oise dont la population est déjà lourdement frappée par le chômage ?

### **Le Conseil Municipal,**

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**Vu** la décision ministérielle du 28 août 2020, confirmant la réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie en deux phases, définissant les conditions de lancement de l'enquête d'utilité publique et les dispositions retenues pour la suite du projet, demandant à SNCF Réseau de préparer le dossier d'enquête et de finaliser les procédures préalables à son organisation et désignant M. le Préfet du Val d'Oise comme coordonnateur de l'enquête,

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n° 2021-16178 en date du 2 février 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des Communes de Chantilly (60) Chennevières-les-Louvres, Marly-la-Ville, Vémars et Villeron (95),

**Vu** la délibération du Conseil Communautaire de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France du 19 novembre 2020,

**Vu** l'avis de l'autorité environnementale n° 2020-46 en date du 2 décembre 2020,

**Vu** l'avis du secrétariat général pour l'Investissement en date du 09 décembre 2020,

**Vu** la délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France du 11 mars 2021,

**Considérant** que la modernisation du RER D est le seul investissement à porter au niveau national et régional aujourd'hui,

**Considérant** que le seul nouveau projet est la réalisation de la liaison ferrée entre le RER B et le RER D dite «barreau de Gonesse»,

**Considérant** que le projet de ligne ferroviaire Roissy-Picardie nécessite une restructuration profonde du pôle gare de Survilliers-fosses, non prise en compte dans l'étude d'impact,

**Considérant** que les hypothèses prises dans le volet socio-économique de l'étude d'impact ne sont pas réalistes et que certains coûts induits par le projet ne sont pas pris en compte,

**Considérant** que le dossier d'enquête publique ne précise pas clairement la tarification de la nouvelle ligne RER pour les franciliens,

**Considérant** que le projet peut être significativement optimisé en matière d'artificialisation des sols, de compensation agricole et de reboisement,

**Considérant** que le volet paysager ne permet pas d'apprécier l'impact du projet sur le paysage du territoire concerné, faute d'illustrations adaptées,

**Considérant** que l'étude d'impact n'offre aucune garantie de préservation durable des continuités écologiques locales, en l'absence de plan de gestion des espaces dépendant du projet,

**Considérant** l'ouverture d'une tranchée, d'une saignée dévastatrice qui abandonne les communes de Marly-la-Ville, Saint-Witz, Villeron, Vémars, Chennevières-les Louvres à un environnement agricole bafoué, dégradé, perturbé durant des décennies,

**Considérant** que ce projet éloigne les populations des dessertes routières locales et les relais vers les RD 317, RD10 et l'Autoroute A1 tout en augmentant la diffusion de bruits en polluant et bafouant l'environnement sous toutes ses formes écologiques,

**Entendu le rappel de tous les éléments,**

**Le Conseil Municipal,**

**Après en avoir délibéré et entendu l'exposé de M. le Maire, à l'unanimité,**

**1) EMET AVEC FORCE UN AVIS DEFAVORABLE**, au titre de l'enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet, emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme en raison :

- De l'impact du bruit pour les habitants des communes impactées qui doit être couvert par des ouvrages adaptés et enterrés (tunnels avec technologies nouvelles).
- Du manque de prise en compte des continuités écologiques locales.
- De la suppression de 3,2 ha d'EBC à Vémars : notre plan local d'urbanisme intégrait déjà l'emplacement réservé n°2 pour le projet Roissy-Picardie, entraînant la réduction de près de 7 hectares d'EBC. Le projet Roissy-Picardie conduit à un déclassement supplémentaire de 3,2 hectares, au bénéfice d'une certaine souplesse pour la mise au point finale du projet et de ses mesures d'accompagnement. Mais l'emplacement réservé n'intègre-t-il pas déjà une marge de manœuvre de 25 mètres de part et d'autre de l'emprise prévisionnelle du projet ? Ces déclassements appauvrissent la valeur écologique de notre commune, déjà mise à mal par les grandes infrastructures de transport qui la traversent (TGV Nord, autoroute A1, et prochainement la liaison Roissy-Picardie).

- De la dérogation à la prescription particulière dans les secteurs de risque naturel de ruissellement, qui entraîne l'inconstructibilité des secteurs concernés sur une largeur de 10 mètres de part et d'autre de l'axe en zone A et N. Ainsi, cette contrainte ne s'imposerait pas aux ouvrages, constructions et installations liés au fonctionnement ou à l'exploitation du service public ferroviaire, à condition que les contraintes de ruissellement aient été prises en compte dans la conception du projet. Une telle mesure aura des externalités sur le reste du territoire communal et au-delà, puisque les axes de ruissellement convergent avec les communes de Villeron et Chennevières-lès-Louvres. A ce titre, nous sollicitons une expertise juridique.
- De l'absence dans le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme n'expose pas de mesures de compensation concrètes et suffisantes concernant le déclassement de ces EBC. Il y est seulement évoqué d'hypothétiques reboisements, sans nous donner de précisions quant à leur localisation et leur surface. De plus, les éventuels défrichements auront un impact sur la régulation du ruissellement des eaux pluviales en cas d'orages, avec une aggravation du risque évoqué ci-avant. Or, les impacts sur les axes de ruissellement identifiés sur la commune ne sont pas suffisamment démontrés.

**2) S'ASSOCIE PLEINEMENT** à l'avis défavorable rendu par la CARPF, les communes de Fosses, Surveilliers, Marly-la-Ville, Villeron et Saint-Witz ; Chennevières-les-Louvres, Epiais-les-Louvres

**3) DEMANDE** que l'Etat et le maître d'ouvrage stoppent la réalisation du projet de liaison Roissy-Picardie et s'engagent pour une réflexion approfondie pour la réalisation du barreau de Gonesse, seul projet gagnant-gagnant à la fois pour Picards et pour les Val d'Oisiens et investissent fortement dans les travaux de modernisation du RER D qui est prioritaire.

**4) DEMANDE** que les études socio-économiques soient refaites en prenant en compte les difficultés du secteur aérien et l'évolution du projet de Terminal 4, des hypothèses de flux réalistes et en intégrant l'ensemble des coûts induits par le projet

**5) DEMANDE** la confirmation que la capacité en ligne est suffisante pour accueillir les trains de voyageurs, y compris dans la perspective d'un éventuel renforcement de l'offre de Transilien, mais également les trains de fret

**6) DEMANDE** que les impacts du projet sur l'activité agricole soient précisés et chiffrés et que le projet soit optimisé en lien avec les collectivités locales, en termes d'artificialisation des sols, de compensation agricole et de restitution des fonctionnalités

**7) DEMANDE** que les impacts du projet en matière d'hydrologie soient précisés, notamment à travers une modélisation hydraulique et que les ouvrages proposés soient améliorés, particulièrement le franchissement du vallon du ru de la Michelette, du ru de la Sucrerie, mais aussi, sur les aménagements nécessaires impactant les vallées du CROULT et la vallée de l'YSIEUX.

**8) DEMANDE** que le volet paysager du projet soit approfondi, mieux illustré et décliné en un plan de paysagement et un plan de gestion détaillé de l'ensemble de ses emprises

**9) DEMANDE** que le maître d'ouvrage présente un plan de gestion détaillé des dépendances vertes du projet, garantissant une préservation durable des continuités écologiques locales

**10) REAFFIRME** pour toutes ces raisons son **Opposition claire et définitive** à ce projet couteux, inique et qui sépare deux départements plutôt que de les réconcilier

**11) DIT** que la présente délibération sera transmise à la commission d'enquête en charge de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

**12) CHARGE le Maire** ou toute personne habilitée par lui à accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution de la présente délibération et d'engager tous contentieux nécessaires

- ✓ **CHARGE** Monsieur le MAIRE de transmettre la présente délibération à Monsieur le Sous-Préfet de Sarcelles.

Séance levée à 18 heures 10.