

Modernisation Ligne Serqueux-Gisors

GRAND PROJET FERROVIAIRE NORMAND

Bilan de la concertation préalable



www.modernisation.ligne-serqueux-gisors.fr



Avant-propos	4
I. LE CADRE DE LA CONCERTATION	5
1. Le projet	5
1.1. Le contexte général	5
1.2. Les objectifs du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors	6
1.3. Les caractéristiques générales du projet	6
1.4. Les partenaires financeurs	7
1.5. Le calendrier prévisionnel	7
2. Le périmètre de la concertation	8
2.1. L'étude du contexte territorial	8
2.2. La concertation réglementaire	9
2.3. La concertation volontaire	9
II. LES AMENAGEMENTS REGLEMENTAIREMENT SOUMIS A CONCERTATION	10
1. Le raccordement direct de Serqueux	10
1.1. Variante 1	10
1.2. Variante 2	10
1.3. Variante 3	11
2. La suppression du passage à niveau n°60 à Forges-les-Eaux	14
2.1. Variante 1	14
2.2. Variante 2	15
2.3. Variante 3	15
3. La suppression des passages à niveau n°41 et 42 à Ferrières-en-Bray	18
3.1. Scénario 1	18
3.2. Scénario 2	21
III. LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE	22
1. La préparation de la concertation réglementaire	22
1.1. Les réunions préparatoires avec les élus	22
1.2. La définition des objectifs de la concertation	23
1.3. La définition des moyens à mettre en œuvre	23
2. Les modalités de la concertation réglementaire	24
2.1. L'ouverture de la concertation réglementaire	24
2.2. Le dispositif d'information du public sur le projet et la concertation	25
2.3. Le dispositif d'invitation aux réunions publiques	25
2.4. Les outils d'expression du public	27
3. Le bilan quantitatif de la concertation réglementaire	28
3.1. Les réunions publiques	28
3.1.1. La réunion publique de Ferrières-Gournay (17 octobre 2012)	28
3.1.2. La réunion publique de Forges-Serqueux (24 octobre 2012)	29

3.2.	Les expressions écrites	29
3.2.1.	Les registres publics	29
3.2.2.	Les courriers	29
3.2.3.	Les courriels	29
3.3.	Les visiteurs du site Internet du projet	30
3.4.	Les retombées médiatiques	30
3.5.	Le bilan en quelques chiffres	30
4.	Les observations recueillies	31
4.1.	Analyse géographique	31
4.1.1.	Ferrières-Gournay	31
4.1.2.	Forges-Serqueux	32
4.2.	Les thématiques générales	32
4.2.1.	Les nuisances	32
4.2.2.	L'opportunité du projet et ses principales caractéristiques	34
4.2.3.	Impact sur l'activité économique locale	35
4.3.	Les thématiques locales	36
4.3.1.	Ferrières-Gournay	36
4.3.2.	Forges-Serqueux	37
IV.	LA CONCERTATION VOLONTAIRE	38
1.	Principe et objectifs de la concertation volontaire sur le projet	38
1.1.	Principe	38
1.2.	Objectifs	38
2.	Modalités de la concertation volontaire avec le public	39
2.1.	Le dispositif d'information et d'invitation aux réunions publiques	39
2.2.	Les réunions publiques	40
3.	Le bilan des réunions de novembre 2012	41
3.1.	Le bilan quantitatif de la concertation volontaire	41
3.1.1.	La réunion publique de Sérifontaine (20 novembre 2012)	41
3.1.2.	La réunion publique de Motteville (27 novembre 2012)	41
3.1.3.	La réunion publique de Pontoise (29 novembre 2012)	42
3.2.	Analyse thématique	42
3.2.1.	Opportunité du projet	42
3.2.2.	Conséquences du projet au niveau local	43
3.2.3.	Aménagements locaux liés au projet	44
V.	ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES	45
1.	La participation du public	45
2.	Les enseignements de la concertation	46
2.1.	Sur les modalités de la concertation	46
2.2.	Sur le fond du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors	46
3.	Les suites à donner	47
VI.	LISTE DES ANNEXES FIGURANT DANS LE CD JOINT	50

Avant-propos

Les études d'avant-projet de la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors ont été lancées par l'Etat, la Région Haute-Normandie et Réseau Ferré de France le 13 décembre 2010. Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, en est le maître d'ouvrage. Il pilote les études et la concertation.

Le projet est élaboré en concertation avec les différents acteurs du territoire, institutionnels ou non, afin de permettre au maître d'ouvrage de mieux peser ses décisions avant l'enquête publique qui devrait se tenir en 2014. Plusieurs types de concertations sont menés parallèlement :

- **Une concertation inter-administrative** avec les services de l'Etat, comme prévu par la circulaire du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales. Elle est menée tout au long du projet jusqu'à l'enquête publique et a pour objectif la bonne prise en compte des préoccupations environnementales.

- **Une concertation réglementaire** au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme du fait des aménagements routiers en milieu urbain induits par le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Cette concertation s'est tenue du 17 octobre au 17 novembre 2012.

Cette phase de concertation réglementaire a donné lieu à l'organisation de deux réunions publiques :

- à Ferrières-en-Bray le 17 octobre 2012 pour le secteur Ferrières/Gournay, avec comme sujet central le rétablissement de plusieurs axes de communication consécutif à la suppression de deux passages à niveau situés entre les deux communes (PN n°41 et 42) ;
- à Forges-les-Eaux le 24 octobre 2012 pour le secteur Forges/Serqueux, avec comme sujet central le rétablissement de plusieurs axes de communication consécutif à la réalisation d'un raccordement direct du tronçon Serqueux-Gisors à la ligne Rouen-Amiens et à la suppression d'un passage à niveau (PN n°60).

- **Une concertation volontaire**, organisée par Réseau Ferré de France en trois temps :

- des réunions bilatérales avec les mairies et les autres collectivités directement concernées par la concertation réglementaire, pour préparer cette dernière ;

- des réunions publiques dans trois communes situées en amont, en aval et au milieu de la section de ligne à moderniser. Ces réunions ont eu lieu en novembre 2012, dans le prolongement immédiat de la phase de concertation réglementaire sur les aménagements soumis aux obligations prévues par l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, de manière à pouvoir échanger avec l'ensemble du public concerné sur les objectifs du projet ;

- une nouvelle série de réunions bilatérales avec les mairies et les autres collectivités concernées par le projet, ainsi que des relations régulières avec l'association des riverains de la ligne, destinées à valoriser les résultats de la concertation publique – réglementaire ou volontaire – de l'automne 2012, à tenir informés les élus des suites de la concertation, et à échanger avec eux sur le déroulement et la définition du projet.

Le présent bilan porte sur la phase de concertation réglementaire. Toutefois, les réunions publiques de la concertation volontaire (novembre 2012) ayant été étroitement liées dans le temps aux réunions publiques de la concertation réglementaire (octobre 2012), il est apparu pertinent de les décrire ici en détail.

Par ailleurs, il convient de noter qu'au moment de la rédaction du présent bilan, le dialogue se poursuit avec les acteurs du territoire du projet. Des réunions avec les collectivités concernées sont organisées, les associations et les particuliers sont régulièrement informés du déroulement des études. Le présent bilan de la concertation, réglementaire, sera enrichi d'une synthèse de l'ensemble de ces échanges avant d'être inclus au dossier d'enquête publique.



I. LE CADRE DE LA CONCERTATION

1.

LE PROJET

1.1. Le contexte général

Longue de 50 kilomètres, la section Serqueux-Gisors est une ligne à double voie non électrifiée. Elle est un maillon de l'ancien itinéraire direct Paris-Dieppe fermé au trafic des voyageurs entre Serqueux et Dieppe en 1988. Le trafic de voyageurs a continué entre le Pays de Bray et Paris jusqu'à ce que l'exploitation commerciale de la ligne soit suspendue pour cause de vétusté en 2009 – les trains ne pouvaient plus y circuler qu'à une vitesse inférieure à 40 km/h.

Cette section est l'objet de deux opérations, distinctes par leurs objectifs et par leur calendrier :

- **Une opération de remise en état de la ligne**

Démarrée au cours de l'été 2012, cette opération a un double objectif : d'une part, permettre la reprise de la desserte TER au plus vite ; d'autre part, permettre de faire passer quelques trains de fret en délestage de l'axe principal Paris-Rouen-Le Havre en cas de perturbations ou de travaux.

Cette opération de remise en état consiste principalement en des travaux de rénovation de la voie, et des ouvrages d'art. Elle inclut la suppression de certains passages à niveau ne nécessitant pas de rétablissement routier. Le public a été informé de ce projet avant le démarrage des travaux, par voie de presse, distribution d'affichettes dans les communes et tenue de deux réunions publiques en février 2012 à Serqueux et Gournay-en-Bray.

- **Un projet de modernisation de la ligne**

Prévu à l'horizon 2017, ce projet vise la création d'un itinéraire orienté fret, alternatif à l'itinéraire principal Paris-Rouen-Le Havre afin de relier efficacement le Grand Port Maritime du Havre à Paris et l'Ile-de-France. Ce projet nécessite des aménagements d'infrastructures routières, qui ont fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des populations concernées, concertation dont les résultats sont présentés dans ce document.

1.2. Les objectifs du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors

L'opération de modernisation de la ligne a les objectifs suivants :

- offrir un itinéraire fret alternatif viable et de performances potentiellement équivalentes à l'axe Paris – Rouen – Le Havre qui est proche de la saturation ;
- augmenter la part modale du rail dans la desserte du port du Havre ;
- participer à l'aménagement et au développement durable des territoires traversés ;
- offrir l'opportunité d'un développement du trafic voyageur sur la ligne.

Cette opération répond à plusieurs enjeux :

- le renforcement de la compétitivité des régions Haute-Normandie et Ile-de-France face aux grandes régions portuaires du nord de l'Europe ;
- le développement des filières d'excellence régionales (ports, transports, logistique) au service de l'emploi ;
- l'amélioration des liaisons des territoires traversés (Pays de Bray, agglomération de Gisors) avec Rouen et l'Ile-de-France ;
- la contribution au développement durable du territoire par la réduction des transports routiers (amélioration de la qualité de l'air, préservation des ressources, augmentation de la sécurité, décongestion du trafic).

1.3. Les caractéristiques générales du projet

Les travaux de modernisation doivent permettre la création d'un itinéraire fret alternatif à la ligne Paris – Rouen – Le Havre, équivalent en termes de performance et de compétitivité pour les opérateurs de fret ferroviaire.

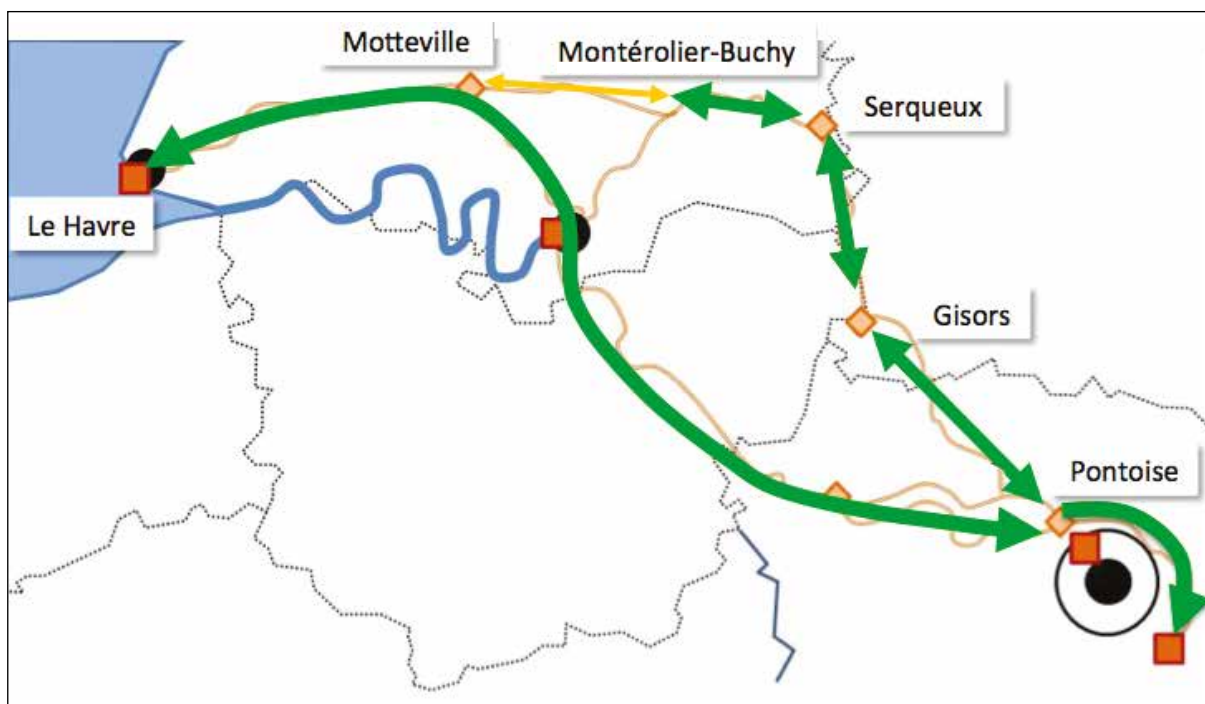
Le projet se compose de quatre opérations principales :

- **La réalisation d'un raccordement direct au sud de Serqueux**

Pour éviter aux trains de devoir faire « demi-tour » en gare de Serqueux, la continuité de la ligne doit être assurée à travers son raccordement direct à la ligne Rouen-Amiens.



Le principe du raccordement de Serqueux



- **La mise en place d'une signalisation automatique**

Actuellement, la ligne est exploitée grâce à un système de cantonnement téléphonique : il faut attendre qu'un train ait atteint l'extrémité de la section pour qu'un autre puisse s'engager à sa suite en toute sécurité. Pour augmenter la capacité, un système automatique de détection et de signalisation est étudié (dit block automatiques à permissivité restreinte, ou BAPR). Les trains pourront alors se suivre en respectant une distance de sécurité d'environ 12 kilomètres.

- **Un nouveau système de télécommunication**

Pour améliorer la communication entre les trains et les postes d'aiguillage, le système GSM-R sera déployé le long de la ligne. Il s'agit d'une technologie proche de celle des téléphones portables, souple et bien adaptée aux problèmes opérationnels que les trains peuvent rencontrer.

- **L'électrification de la ligne**

Pour augmenter la performance et la polyvalence de la ligne, celle-ci serait électrifiée. Différents types de trains pourraient alors circuler, moins consommateurs d'énergie et moins polluants. Ces travaux nécessiteraient l'installation de poteaux caténaires et la modification d'ouvrages d'art.

Le projet de modernisation prévoit également :

- **Des mesures de protection de l'environnement naturel et humain de la ligne :**

- installation de protections acoustiques, conformément à la réglementation ;
- protection des zones naturelles traversées pendant les travaux.

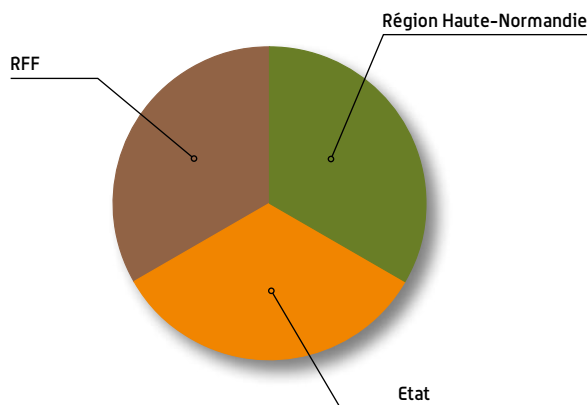
- **Des suppressions de passages à niveau pour renforcer la sécurité des usagers de la route et du train.**

- **L'amélioration de l'accessibilité des gares et des haltes ferroviaires pour les personnes à mobilité réduite.**

1.4. Les partenaires financeurs

Le montant du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, de l'ordre de 250 à 300 millions d'euros, sera précisé au stade de l'enquête d'utilité publique. Les études sont financées à parts égales par l'Etat, la Région Haute-Normandie et Réseau Ferré de France.

Répartition financière des études



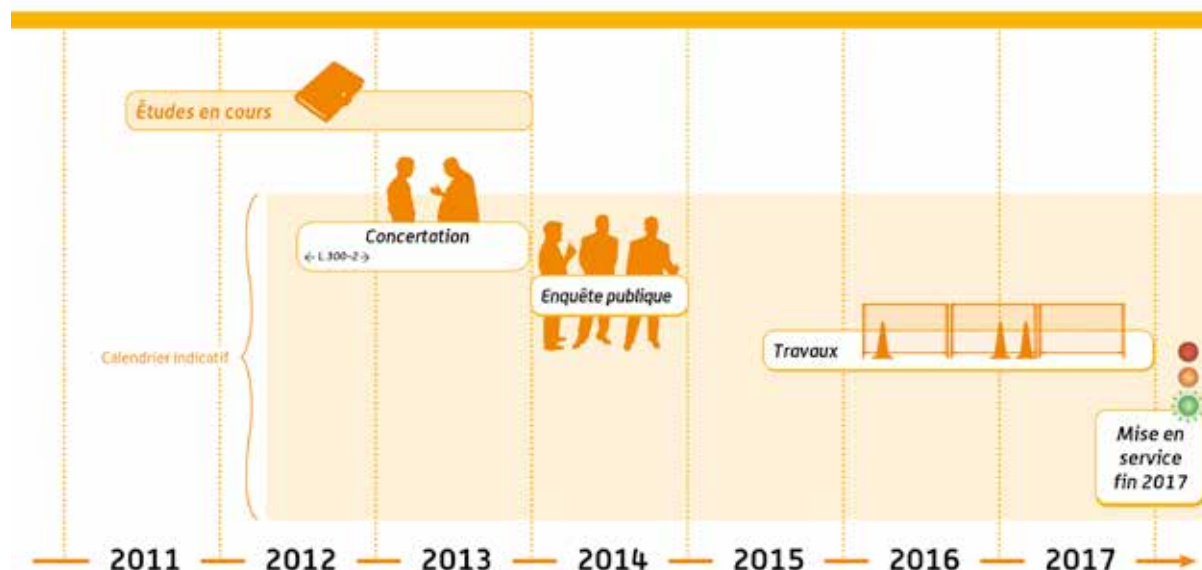
1.5. Le calendrier prévisionnel du projet

Le calendrier du projet est prévu de la manière suivante :

- Jusqu'à fin 2013 : études
- De mi 2012 à fin 2013 : concertation
- 2014 : enquête publique
- De mi 2015 à fin 2017 : travaux

SERQUEUX - GISORS PROJET DE MODERNISATION

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION

2.1. L'étude du contexte territorial

Une étude du contexte local et régional a été réalisée en septembre 2011 afin d'analyser la perception du projet par les principaux acteurs et partenaires locaux. Cette étude a permis ensuite de définir les modalités de la concertation et le dispositif de communication.

Elle a permis de mettre en évidence une ligne de fracture nette entre la vision locale du projet, portée par les élus et les usagers potentiels de trains de voyageurs, et une vision régionale, voire nationale du projet, axée sur le transport de marchandises à grande échelle. Selon que l'on se place à l'une ou l'autre échelle, les avantages et les nuisances apportés par le projet ne sont pas les mêmes, ce qui n'est pas sans poser de questions non seulement pour les riverains de la section Serqueux-Gisors mais aussi pour les riverains des sections de ligne situées immédiatement en amont et en aval sur l'itinéraire Le Havre-Paris par Serqueux (Motteville-Serqueux d'une part, Gisors-Conflans d'autre part).

Principaux enseignements

L'enjeu fret est largement partagé par les acteurs régionaux :

- Le projet est soutenu par les grands ports maritimes du Havre (GPMH) et de Rouen (GPMR).
- Les présidents des principales collectivités territoriales ont exprimé leur intérêt pour le projet en raison de sa contribution au report modal de la route vers le rail, de son impact sur le développement du port du Havre et de la future plate-forme multimodale d'Achères (président de la Région Haute-Normandie, présidents des Conseils généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime). Ce soutien a été exprimé également par le maire du Havre, les élus Europe-Ecologie/Les Verts (EELV) de Haute-Normandie, les acteurs économiques (Chambres de commerce et d'industrie de Seine-Maritime et Chambre de commerce et d'industrie régionale de Haute-Normandie notamment), du Conseil régional d'Ile-de-France, de la Ville de Paris et des représentants de la Confédération générale du travail (CGT) du Havre.
- Les associations de voyageurs ont mis en évidence l'intérêt du projet pour la préservation de la capacité pour la circulation des trains de voyageurs sur la ligne classique Le Havre-Rouen-Paris permise par le report du trafic fret de l'itinéraire principal vers l'itinéraire alternatif Serqueux-Gisors.

Les acteurs locaux sont plus réservés. Ils mettent en balance l'intérêt économique du projet, son coût et les conséquences qu'il aurait sur le cadre de vie des riverains. Leurs questionnements portent sur :

- l'opportunité et plus généralement l'utilité publique du projet,
- le volume de marchandises concerné,
- la précision voir l'existence d'études sur les flux de

Ce bilan porte sur la concertation réglementaire. Les réunions publiques liées à la concertation volontaire y sont cependant évoquées car elles ont permis l'expression du public aussi bien sur les sujets réglementairement soumis à concertation que sur le projet en général.

marchandises susceptibles d'emprunter l'itinéraire ferroviaire alternatif par Serqueux-Gisors,

- la connexion du projet au réseau francilien,
- l'arrivée en Ile-de-France,
- la coexistence des missions fret et voyageurs entre Gisors et Paris,
- la politique des transports et l'articulation fer-fleuve,
- l'engagement respectif de l'Etat, des collectivités territoriales et des acteurs économiques dans la gouvernance et le financement du projet.

Afin de prendre en compte les différents points de vue, l'étude de contexte a mis en évidence la nécessité d'élargir la concertation au-delà des aménagements prévus localement et d'associer les territoires en amont et en aval du territoire du projet. La concertation s'est donc organisée en deux phases : une phase de concertation réglementaire portant principalement sur les aménagements routiers connexes au projet, et une phase de concertation volontaire portant plus globalement sur les enjeux et les caractéristiques principales du projet.

2.2. La concertation réglementaire

Le cadre juridique

L'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme définit pour les communes, les établissements publics de coopération intercommunales (EPCI) et les autres personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement les conditions et les modalités d'organisation de la concertation préalable à l'enquête publique.

Réseau Ferré de France doit ainsi organiser « une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, dont les représentants de la profession agricole, avant [...] toute opération d'aménagement [...] lorsque par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune »¹.

A l'issue de la procédure, Réseau Ferré de France doit faire approuver le bilan de la concertation par son organe délibérant, le Conseil d'Administration, qui a délégué cette compétence au Président de l'établissement. C'est l'objet de ce présent document.

L'article R300-1 du Code de l'Urbanisme désigne les opérations d'aménagement qui sont soumises aux obligations prévues par l'article L.300-2, et notamment, « la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants »².

Les communes concernées

Au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, quatre communes sont concernées par l'organisation d'une concertation préalable en raison des travaux d'aménagements routiers d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros connexes au projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Ces quatre communes sont :

- Serqueux
- Forges-les-Eaux
- Ferrières-en-Bray
- Gournay-en-Bray.

A Serqueux, le projet prévoit la réalisation d'un raccordement direct de la ligne Serqueux-Gisors à la ligne Rouen-Amiens. La création de cette section de voie nécessite la construction d'ouvrages d'art routiers aux intersections avec la voirie existante, notamment la RD 141 (Route de Rouen), qui mène vers Rouen, et la RD 1314 (Rue de Neufchâtel), axe le plus direct entre les centres-villes de Forges-les-Eaux et Serqueux, qui dessert une zone commerciale importante.

A Forges-les-Eaux, le projet prévoit la suppression du passage à niveau situé sur la RD 919 (PN 60), en direction de Gaillefontaine, ce qui nécessite de créer une déviation routière.

A Ferrières-en-Bray, le projet prévoit la suppression des passages à niveau (PN 41 et 42) qui relient le centre de la commune à une zone urbanisée située de l'autre côté de la voie ferrée et au centre-ville de Gournay-en-Bray. Cette suppression nécessite des aménagements routiers afin de rétablir la continuité urbaine qui existe aujourd'hui entre les deux communes, et de permettre la circulation des transports exceptionnels à très grand gabarit qui empruntent aujourd'hui le PN 41, seul itinéraire identifié pour eux entre l'ouest et le nord de la France.

Ces aménagements devant réglementairement être soumis à concertation sont détaillés ci-dessous avec l'ensemble des variantes envisagées par le maître d'ouvrage avant la concertation (cf. II. : *Les aménagements réglementairement soumis à concertation*).

2.3. La concertation volontaire

Le projet de modernisation – dont les objectifs et le contenu technique sont décrits ci-après – n'est soumis aux obligations de concertation réglementaire prévues par l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme en vigueur avant le 5 janvier 2012 qu'en raison des aménagements routiers qu'il induit dans plusieurs communes.

RFF a donc volontairement organisé une concertation plus large que la concertation prévue par la réglementation, afin que les territoires et populations concernés par le projet de création d'un itinéraire fret alternatif entre le port du Havre et l'Ile-de-France puissent être associés à son élaboration.

Cette concertation volontaire s'est traduite par l'organisation de réunions publiques en amont et en aval des aménagements prévus (à Motteville, Sérifontaine et Pontoise) pour présenter le projet et échanger sur son opportunité et ses principaux objectifs.

Cette démarche de concertation correspond à l'esprit de la loi du 12 juillet 2010 portant sur l'engagement national pour l'environnement, qui améliore les procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme et élargit le champ de la concertation réglementaire, même si l'ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012, prise sur le fondement de cette loi, n'est entrée en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2013.

1 - Version en vigueur du 3 juillet 2003 au 1^{er} janvier 2013

2 - Idem

II. LES AMENAGEMENTS REGLEMENTAIRES SOUVIS A CONCERTATION

La modernisation de la ligne Serqueux-Gisors comprend la création d'un raccordement direct à la ligne Rouen-Amiens sur la commune de Serqueux. La réalisation de cette nouvelle section de voie ferrée crociera des voies routières existantes et nécessitera la création d'ouvrages d'art. En fonction des tracés possibles pour ce raccordement, différentes solutions ont été étudiées pour le rétablissement de ces voiries.

Par ailleurs, l'augmentation attendue des circulations de train après la mise en service impose la suppression de certains passages à niveau pour des raisons de sécurité. Pour pallier la fermeture de ces passages à niveau très fréquentés situés en zone urbaine, il est nécessaire de créer de nouvelles voiries qui permettent de dévier les circulations au sein des agglomérations concernées.

Ces aménagements routiers connexes au projet de modernisation sont la raison de l'organisation de la concertation réglementaire ; ils sont décrits ci-dessous.

1. LE RACCORDEMENT DIRECT DE SERQUEUX

A Serqueux, le projet prévoit la réalisation d'un raccordement direct du tronçon Serqueux-Gisors à la ligne Rouen-Amiens. La création de cette section de voie nécessite la construction d'ouvrages d'art routiers aux intersections avec la voirie existante.

Pour ce raccordement ferroviaire, trois solutions, impliquant des solutions de rétablissement des voiries différentes ont été présentées à la concertation :

1.1. Variante 1

Raccordement ferroviaire à Serqueux selon le tracé historique

Le raccordement Sud de Serqueux se situerait sur le tracé de l'ancien raccordement (ligne n°345 300) déferré à la fin des années soixante puis déclassé en 1994. Il serait composé d'une infrastructure ferroviaire à 2 voies électrifiées, connectée au nord-ouest à la ligne Rouen-Amiens (n°321 000) et au sud-est à la ligne Serqueux-Gisors (n°330 000) sur une longueur de 1 470 mètres entre les deux aiguillages.

Le nouveau raccordement ferroviaire suit au plus près le tracé de l'ancienne ligne, tant sur le plan horizontal qu'en altimétrie. L'environnement de cet ancien chemin de fer a peu évolué depuis la fin de son exploitation en 1960, et cette variante impacte donc peu le tissu urbain. Cependant, une zone commerciale a été créée le long de la ligne Serqueux-Gisors et s'est étendue sur l'ancienne emprise ferroviaire, sur la commune de Forges. Par conséquent, le projet de réimplantation du raccordement ferroviaire sur ce site aurait donc des conséquences sur ces activités économiques cruciales pour la vitalité de la commune.

Les voiries interceptées sont rétablies par dénivellation ou déviées, afin d'en restituer les principales fonctions de desserte urbaine ou d'itinéraire de transit :

- Au nord-ouest, le franchissement de la route de Rouen (RD 141) est rétabli par la création d'un pont suivant un tracé routier légèrement décalé vers le sud de la trajectoire initiale.
- Le passage de l'Avenue Verte est rétabli par un franchissement dénivélé, en souterrain ou sur passerelle légère, avec des rampes d'accès dont la pente est adaptée à la circulation des personnes à mobilité réduite.
- Le chemin de la Hêtraie n'est pas rétabli ; il est remplacé par une déviation vers la rue de Neufchâtel sud (RD 1314), sur la commune de Forges-les-Eaux d'une part, et par sa mise en impasse sur la rue du Pont de Charleval dans sa section nord, d'autre part.
- A l'est, le franchissement de la RD 1314 est rétabli par un pont routier. Le dénivélé important nécessaire pour franchir la double voie électrifiée suppose la création de rampes d'accès au pont longues de plusieurs dizaines de mètres. Ce rehaussement de la RD 1314 impose le réaménagement de la desserte de la zone commerciale et d'une partie de son stationnement. L'accès au parking situé le plus au sud ne peut être maintenu. Par conséquent, le projet de rétablissement comprend la réalisation d'une voie sous ouvrage à gabarit réduit permettant le franchissement de la ligne ferroviaire depuis la route des Abattoirs pour rétablir un second accès pour les véhicules particuliers.

1.2. Variante 2

Raccordement ferroviaire selon le tracé historique abaissé

L'objectif de cette deuxième variante est de créer un itinéraire ferroviaire de liaison directe entre les lignes Rouen-Amiens et Serqueux-Gisors, toujours sur l'emprise

du tracé historique du raccordement Sud de Serqueux mais en l'abaissant autant que possible.

Ce raccordement serait une infrastructure ferroviaire à 2 voies électrifiées, connectée au nord-ouest à la ligne Rouen-Amiens (n°321 000) et au sud-est à la ligne Serqueux-Gisors (n°330 000), soit une longueur de 1 470 m entre les deux aiguillages.

Le nouveau raccordement ferroviaire suit au plus près le tracé en plan de l'ancienne ligne, cependant, son altimétrie est abaissée entre les 2 connexions aux lignes existantes pour atteindre son point bas à proximité du franchissement de la RD 1314 et ainsi limiter la hauteur du pont passant au-dessus de la voie ferrée. L'ancien chemin de fer avait été construit en léger déblais dans sa plus grande section ; dans cette variante, l'encaissement de la future voie est accentué au maximum, dans la limite du respect des pentes maximum pouvant être gravies par des trains, et des possibilités de drainage. Les grands talus sont remplacés par des ouvrages de soutènement autant que de besoin pour limiter la largeur des tranchées et leur impact sur les propriétés avoisinantes, notamment autour de la zone commerciale qui s'est étendue au sud-est de l'ancienne emprise ferroviaire. Les voiries interceptées sont rétablies par dénivellation ou déviées, afin d'en restituer les principales fonctions de desserte urbaine ou d'itinéraire de transit :

- Au nord-ouest, le franchissement de la route de Rouen (RD 141) est rétabli par la création d'un pont suivant un tracé routier légèrement décalé vers le sud de la trajectoire initiale.
- Vers le centre de la nouvelle ligne ferroviaire, le passage de l'Avenue Verte est rétabli par un franchissement horizontal sur passerelle légère accessible aux personnes à mobilité réduite.
- Le chemin de la Hêtraie n'est pas rétabli ; il est remplacé par une déviation vers la rue de Neufchâtel sud (RD 1314), sur la commune de Forges-les-Eaux d'une part, et par sa mise en impasse sur la rue du Pont de Charleval dans sa section nord, d'autre part.
- A l'est, le franchissement de la RD 1314 par un pont routier impose le réaménagement de l'accès à l'Espace Emeraude et d'une partie du stationnement de la zone commerciale en limite de la future ligne ferroviaire, mais la hauteur réduite du pont, et donc la longueur limitée de ses rampes d'accès, permettent de conserver les accès actuels. La surface du centre commercial est uniquement réduite des emprises nécessaires à la réalisation du raccordement.

1.3. Variante 3

Raccordement ferroviaire avec une modification du tracé de la ligne Serqueux- Gisors

Cette variante consiste à créer un raccordement direct entre les lignes Rouen-Amiens et Serqueux-Gisors au nord du centre commercial.

Elle comprend la réalisation d'une infrastructure ferroviaire à 2 voies électrifiées, connectée au nord-ouest à la ligne Rouen-Amiens (n°321 000) et au sud-est à la ligne Serqueux-Gisors (n°330 000) déviée de son emprise actuelle.

Cette dernière est située au nord du tracé historique avec une traversée de la RD 1314 au droit d'une zone moins dense au nord du chemin de la Hêtraie. Afin de satisfaire aux règles de conception de tracé de voie ferroviaire en termes de valeurs des rayons de courbure et de raccordements progressifs ainsi qu'aux exigences du système en relation avec les longueurs de stockage pour l'exploitation du futur raccordement, la ligne 330 000 est déviée de son emprise actuelle vers l'est, à travers les terrains agricoles.

Le réseau ferroviaire est ainsi remanié :

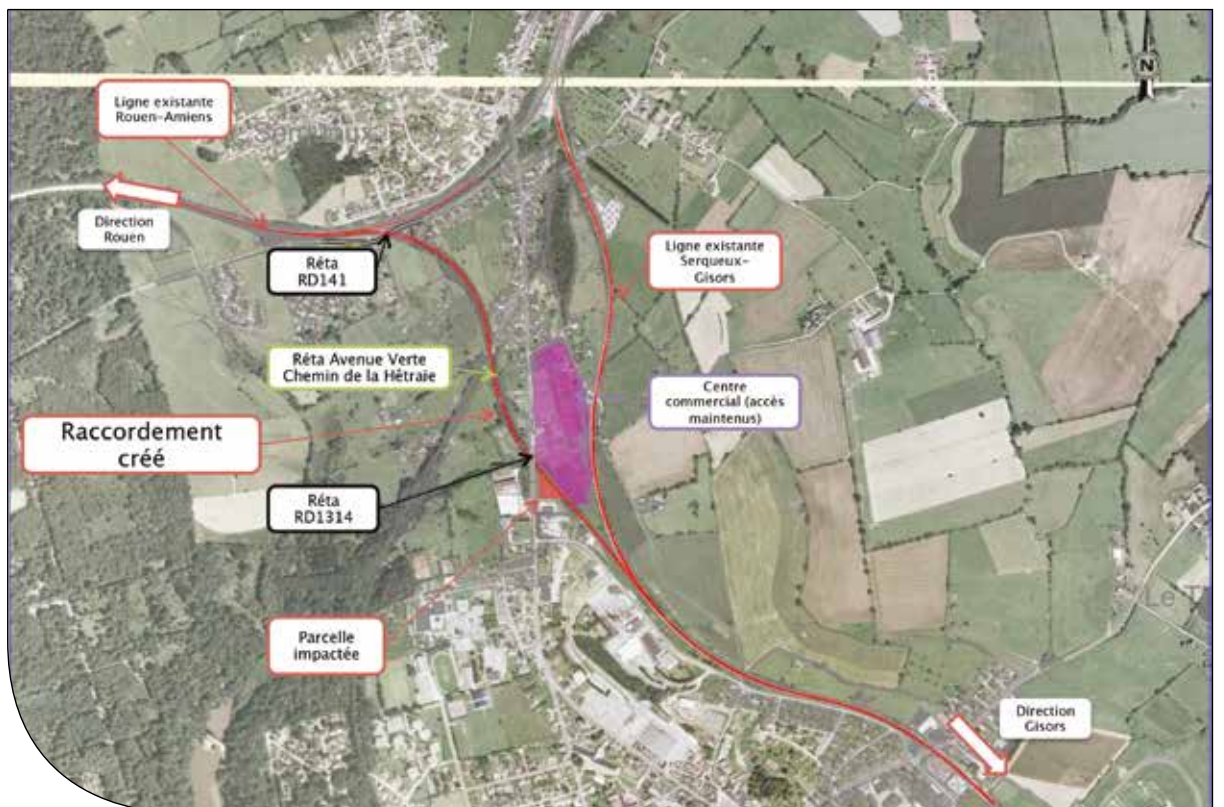
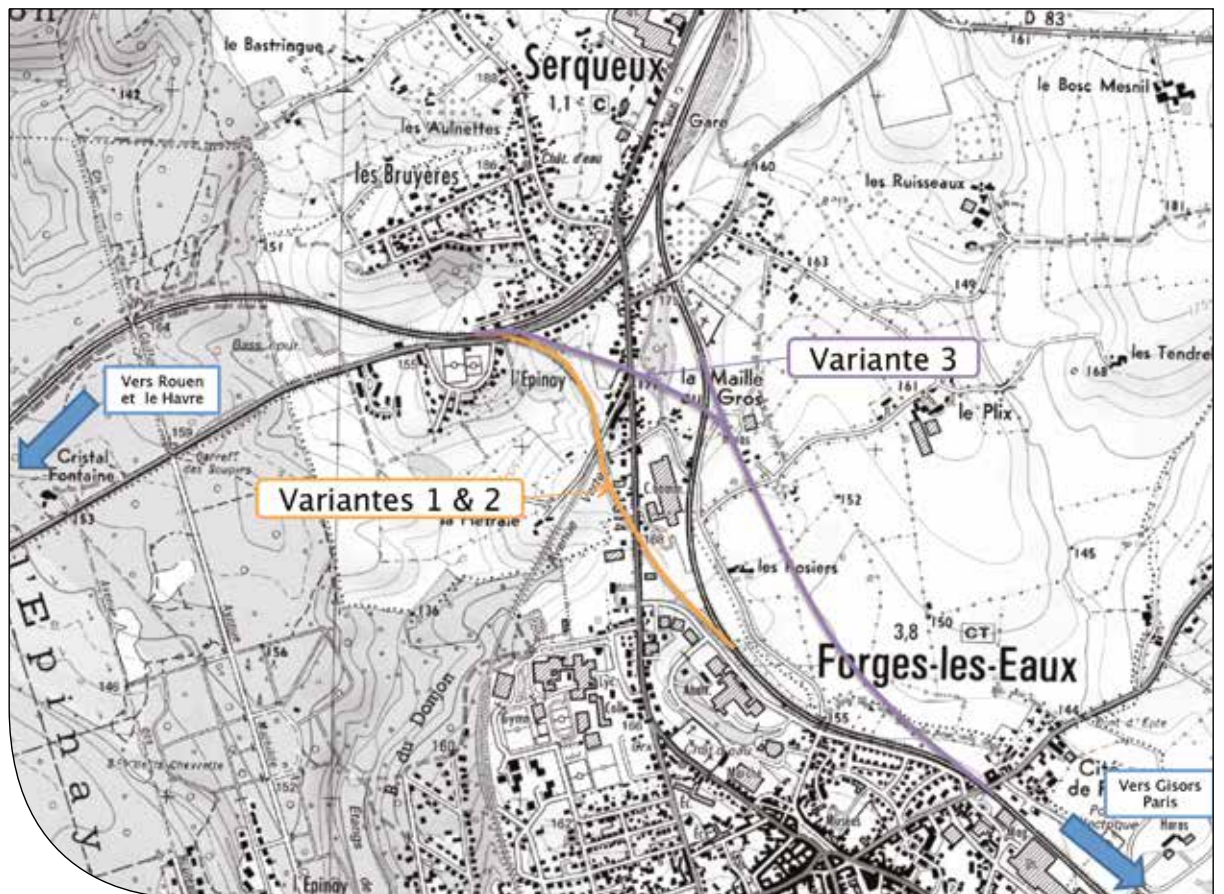
- section de ligne Gisors-Serqueux abandonnée : 2 000 m,
- section de ligne Gisors-Serqueux nouvelle : 1 900 m,
- longueur du nouveau raccordement : 1 390 m.

L'altimétrie est abaissée entre les 2 connexions aux lignes existantes pour atteindre son point bas à proximité du franchissement de la RD 1314 et ainsi maintenir la voirie existante à niveau. En conséquence, le nouveau raccordement ferroviaire est en déblai dans sa plus grande section avec une zone en tranchée ouverte au droit du franchissement routier de la RD 1314 afin de réduire les emprises octroyées à la ligne ferroviaire. La section reconstruite de la ligne Gisors-Serqueux est, quant à elle, sur de grands remblais (près de 9 mètres au plus haut).

Les voiries interceptées sont rétablies par dénivellation afin d'en restituer les principales fonctions de desserte urbaine ou d'itinéraire de transit :

- Au nord-ouest, le franchissement de la route de Rouen (RD 141) est rétabli par la création d'un pont suivant un tracé routier légèrement écarté de sa trajectoire initiale vers le sud. La nouvelle connexion avec la ligne Rouen-Amiens étant un point commun aux trois variantes de raccordement, le tracé de rétablissement par un franchissement routier de la route de Rouen (RD 141) est également commun aux trois variantes.
- Le franchissement de la RD 1314 par un pont routier à niveau maintient les conditions d'insertion actuelles de la rue du Pont de Charleval (RD 1314).
- A l'ouest de la RD 1314, le franchissement de l'Avenue Verte est rétabli par une passerelle légère dont la longueur et l'inclinaison des rampes satisfait aux recommandations concernant les déplacements des personnes à mobilité réduite.





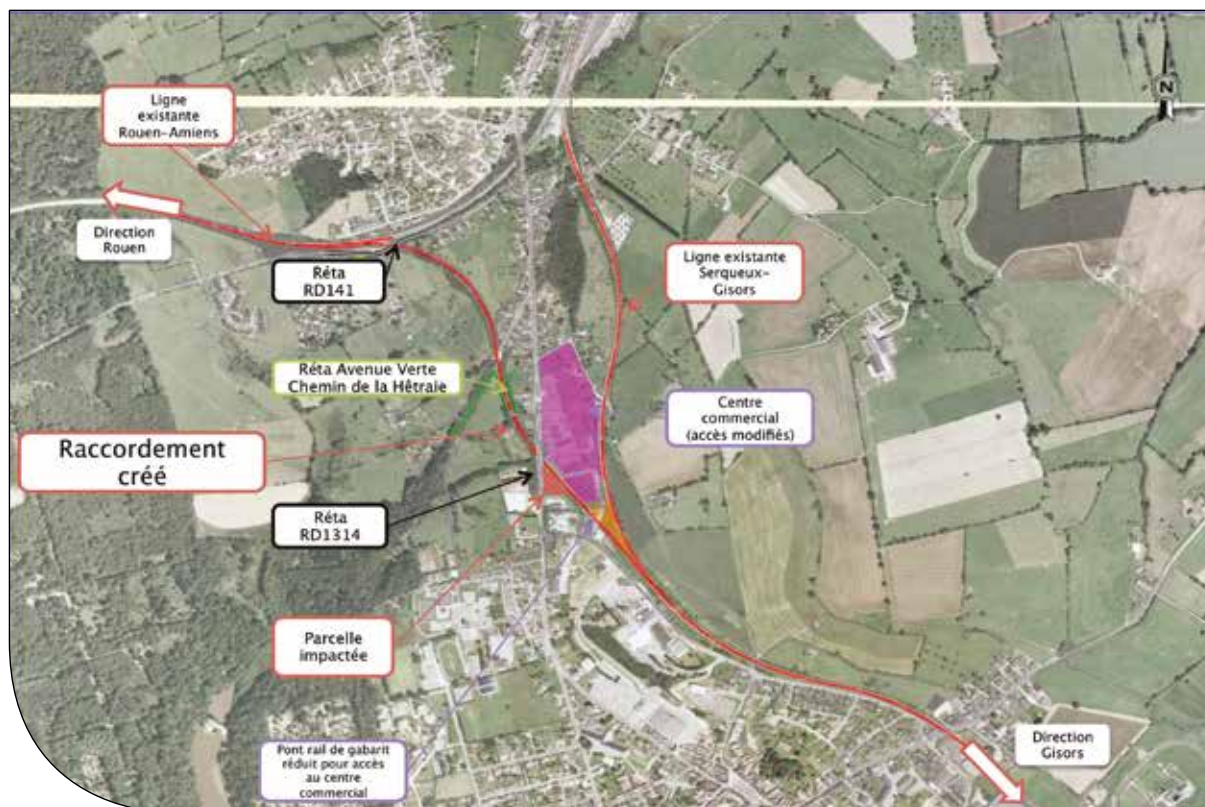


Figure 2 : Variante 1 du raccordement - tracé historique

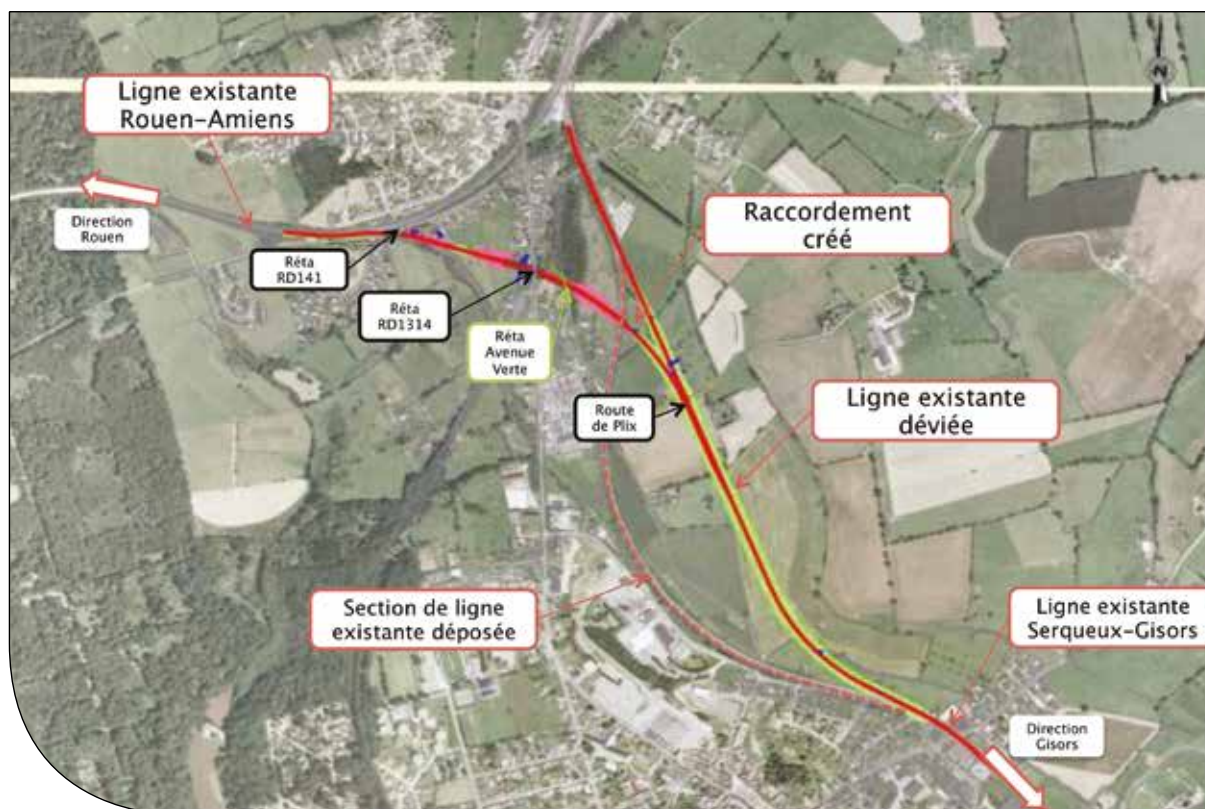


Figure 4 : Variante 3 du raccordement

LA SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°60 A FORGES-LES-EAUX

À Forges-les-Eaux, le projet prévoit la suppression du passage à niveau situé sur la D 919 (PN 60). Trois solutions de rétablissement des circulations ont été présentées à la concertation :

2.1. Variante 1

Déviations Nord sous un pont ferroviaire existant remanié

Cette variante permet de rétablir l'itinéraire routier de la RD 919 et d'assurer la desserte locale entre le centre-ville de Forges et les quartiers de la périphérie Est par une nouvelle voirie de contournement de l'actuel PN 60. Le passage de la route sous la voie ferrée s'impose naturellement puisque la voie est construite en remblai. L'opportunité de réutiliser un passage existant au nord du PN 60 a guidé l'étude de ce nouvel itinéraire. L'allongement significatif de l'itinéraire qui en découle ne concerne pas les piétons, dont les déplacements continuent d'être assurés par un passage souterrain en place.

Elle consiste en la création d'une voie nouvelle de liaison entre le carrefour de la route des Abattoirs/rue Guy de Maupassant et la route de Gaillefontaine (RD 919) à travers les terres agricoles. Le franchissement de la ligne ferroviaire emprunte l'actuel pont-rail mis au gabarit routier.

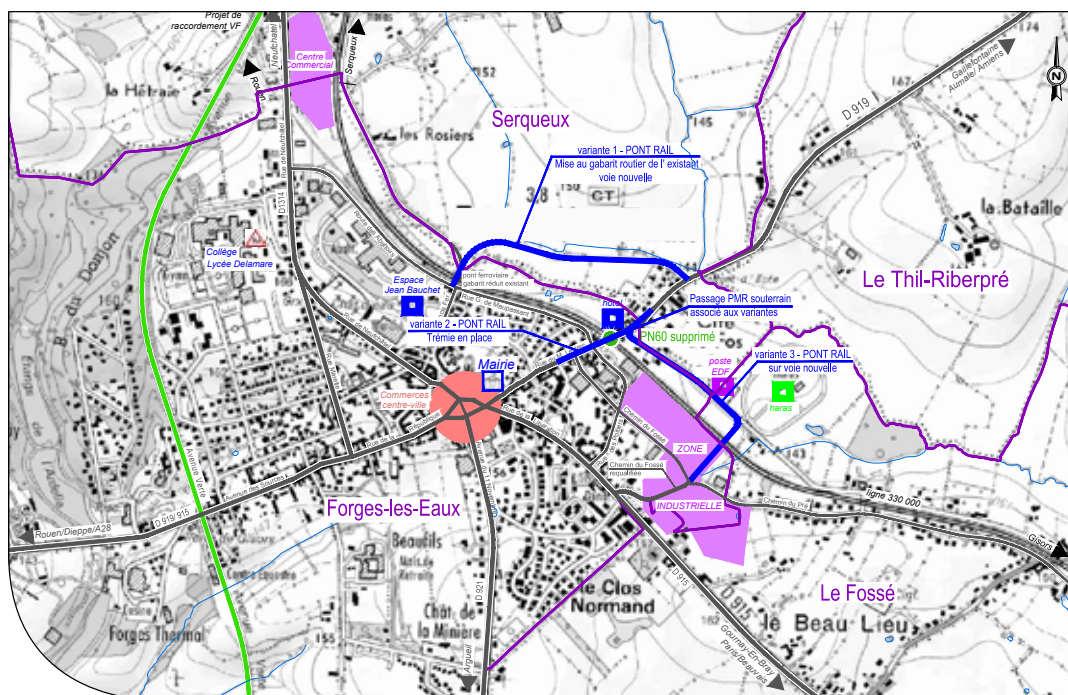
La nouvelle route s'accompagne de l'aménagement des voiries actuelles :

- A l'ouest, le branchement sur le carrefour de la route des Abattoirs/rue Guy de Maupassant favorise les mouvements prioritaires entre la route nouvelle et la route des Abattoirs, l'intersection avec les rues Guy de Maupassant et Francis Fer étant traitée en voirie locale à caractère urbain. L'abaissement de la voirie existante à proximité du nouvel ouvrage implique le nivellement des espaces environnants et particulièrement la création de murets de soutènement avec restitution des accès riverains. Les chemins des Potiers et des Sablières sont interceptés par la voie nouvelle.
- A l'est, le nouveau carrefour avec la route de Gaillefontaine est traité en giratoire ; la route de Gaillefontaine est mise en impasse jusqu'à l'actuel passage à niveau, dont les circulations douces sont rétablies par un passage souterrain.

Les caractéristiques du tracé routier sont compatibles avec les types de circulations rencontrés sur l'actuel PN 60.

Tout le quartier situé au nord du PN 60 (Cité de Fos) est mis en impasse sur une longueur de voirie de 285 mètres. Quarante habitations et un hôtel sont concernés. Les activités commerciales du nord de Forges et Serqueux restent bien desservies, le détour induit par cette variante étant d'environ une minute pour un véhicule motorisé.





2.2. Variante 2

Passage souterrain à la place de l'actuel passage à niveau

L'objectif de cette variante est de maintenir les circulations sur l'axe existant. Elle consiste en la création d'une voirie sous la ligne de chemin de fer.

La rue du Maréchal Leclerc et la route de Gaillefontaine sont dénivellées au droit de la ligne ferroviaire en formant une trémie de part et d'autre du pont ferroviaire. Les circulations et dessertes locales sont rétablies par des voies latérales au niveau de la rue actuelle. Ces contre-allées sont trop étroites pour permettre une circulation à double sens :

- À l'ouest, les rues Guy de Maupassant, des Potiers et Leroux sont desservies par les voies latérales ; le schéma de circulation du secteur est revu en conséquence.
- À l'est, la voie latérale en impasse dessert plusieurs propriétés.

Les caractéristiques du tracé routier sont compatibles avec les types de circulations routières rencontrés sur l'actuel PN 60, bien que les pentes pour passer sous la voie ferrée soient fortes. Les circulations douces sont assurées par un cheminement indépendant de la voie routière pour satisfaire aux conditions de pentes maximales admissibles pour les déplacements des personnes à mobilité réduite.

L'ensemble du secteur est bouleversé par la grande coupure occasionnée par la trémie. L'espace public est fortement dégradé et la desserte des parcelles situées à proximité est pénalisée.

2.3. Variante 3

Déviations Sud sous un pont ferroviaire par le chemin Place de la gare

Cette variante vise à rétablir la RD 919 par une nouvelle voirie de contournement de l'actuel PN 60. Le passage de

la route sous la voie ferrée s'impose naturellement par la topographie rencontrée dans le secteur, la voie ferroviaire étant construite en remblai. L'opportunité d'utiliser la voirie existante a guidé l'étude de ce nouvel itinéraire.

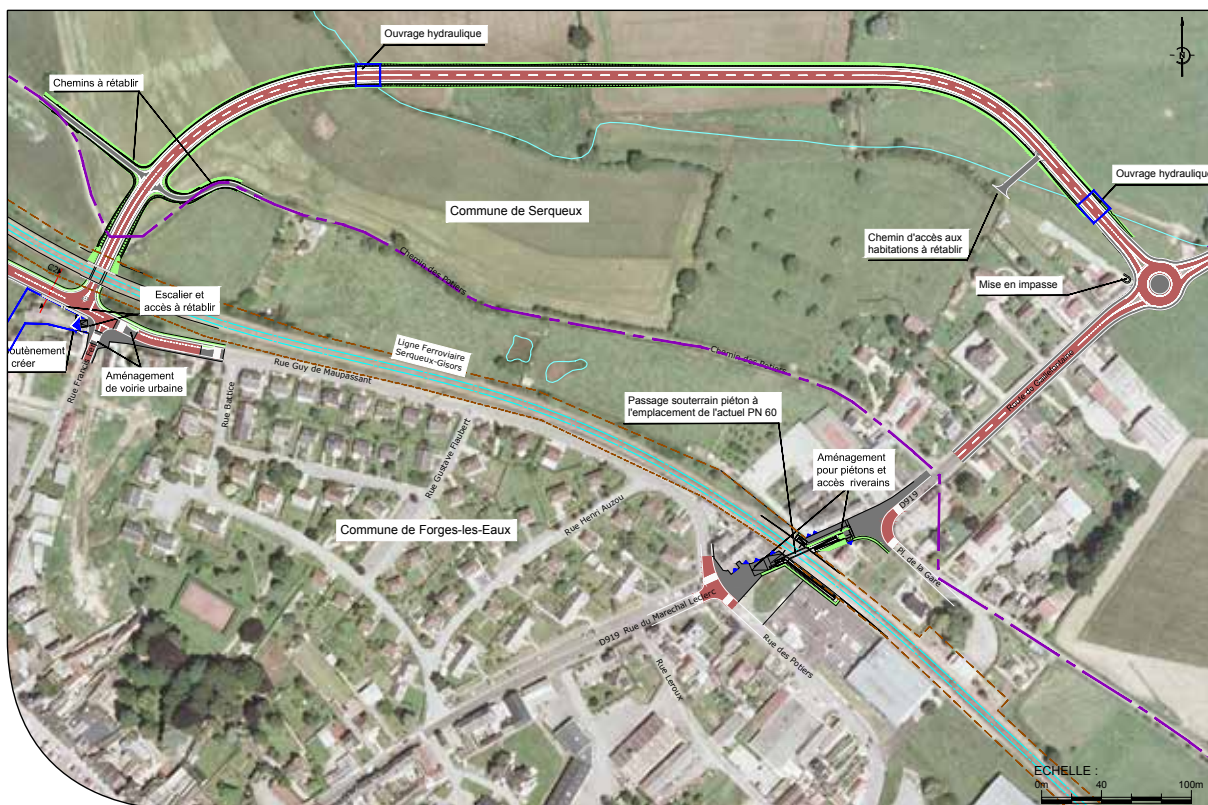
Elle consiste en la création d'une voie de liaison entre le carrefour de la rue de la Libération (RD 915) et du chemin du Fossé d'une part, et la route de Gaillefontaine d'autre part, en aménageant le chemin dit Place de la gare.

La voie nouvelle se branche à l'intersection du chemin du Fossé avec la rue des Prés, passe sous la voie ferrée puis se raccorde à la rue de Gaillefontaine en empruntant le chemin existant dit Place de la gare. Elle s'accompagne de l'aménagement des voiries actuelles :

- Au sud, par la requalification du chemin du Fossé jusqu'à la rue de la Libération (RD 915) et l'aménagement du carrefour en giratoire, la création d'un giratoire à l'intersection avec la rue des Prés et le rétablissement des accès riverains ;
- Au nord, par le prolongement de la route de Gaillefontaine puis par le reprofilage du chemin existant intercepté au droit du haras ;
- La mise en impasse de la rue du Maréchal Leclerc/ Route de Gaillefontaine au droit du PN ainsi que la restitution des déplacements piétons par la création d'un passage souterrain accessible aux personnes à mobilité réduite ; les deux antennes résultant de la déviation du trafic favorisent le traitement d'espaces dédiés aux circulations douces.

Les caractéristiques du tracé routier sont adaptées aux circulations urbaines et péri-urbaines rencontrées sur l'actuel PN 60. Un trottoir de largeur minimale suffit à satisfaire des déplacements piétons, peu nombreux dans cette zone.

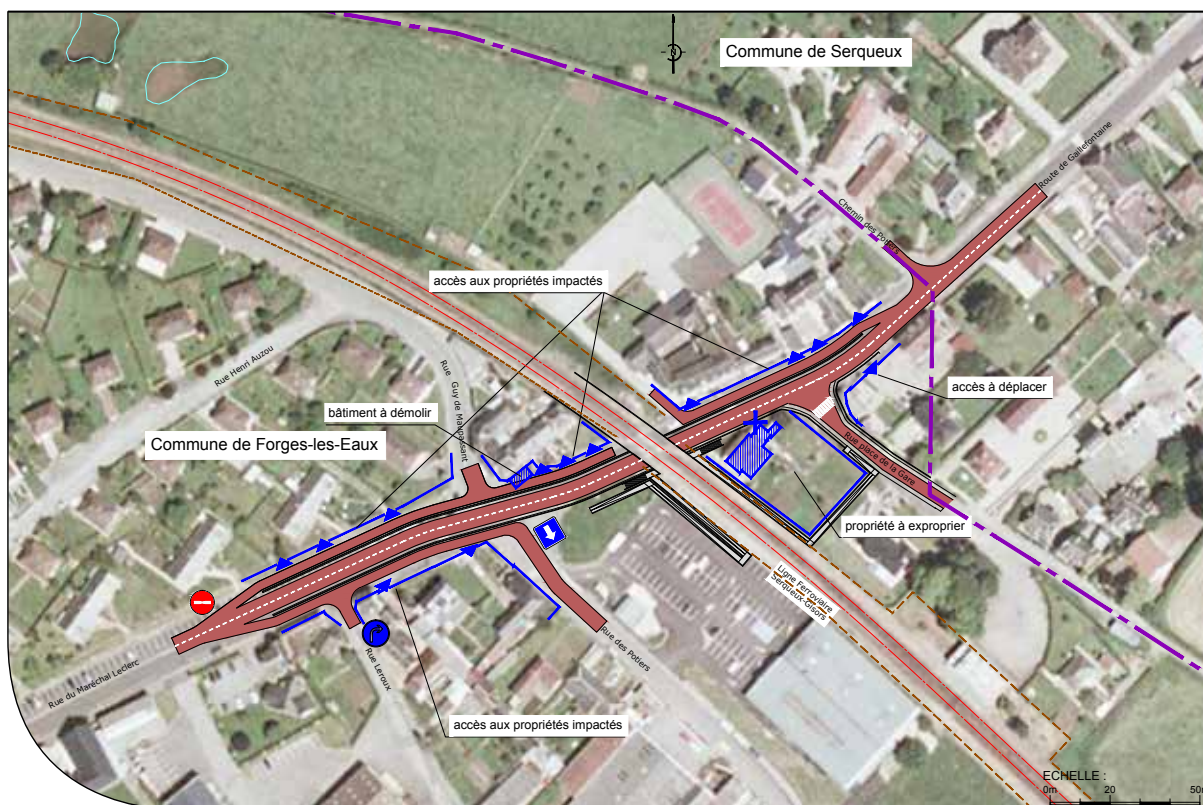
La continuité de l'itinéraire de transit est assurée sur la voirie existante par la traversée de la zone industrielle, le centre-ville de Forges-les-Eaux étant ainsi évité par les poids-lourds. Toutefois, les déplacements locaux entre le centre-ville et le nord de la ligne de chemin de fer sont allongés d'environ trois minutes.



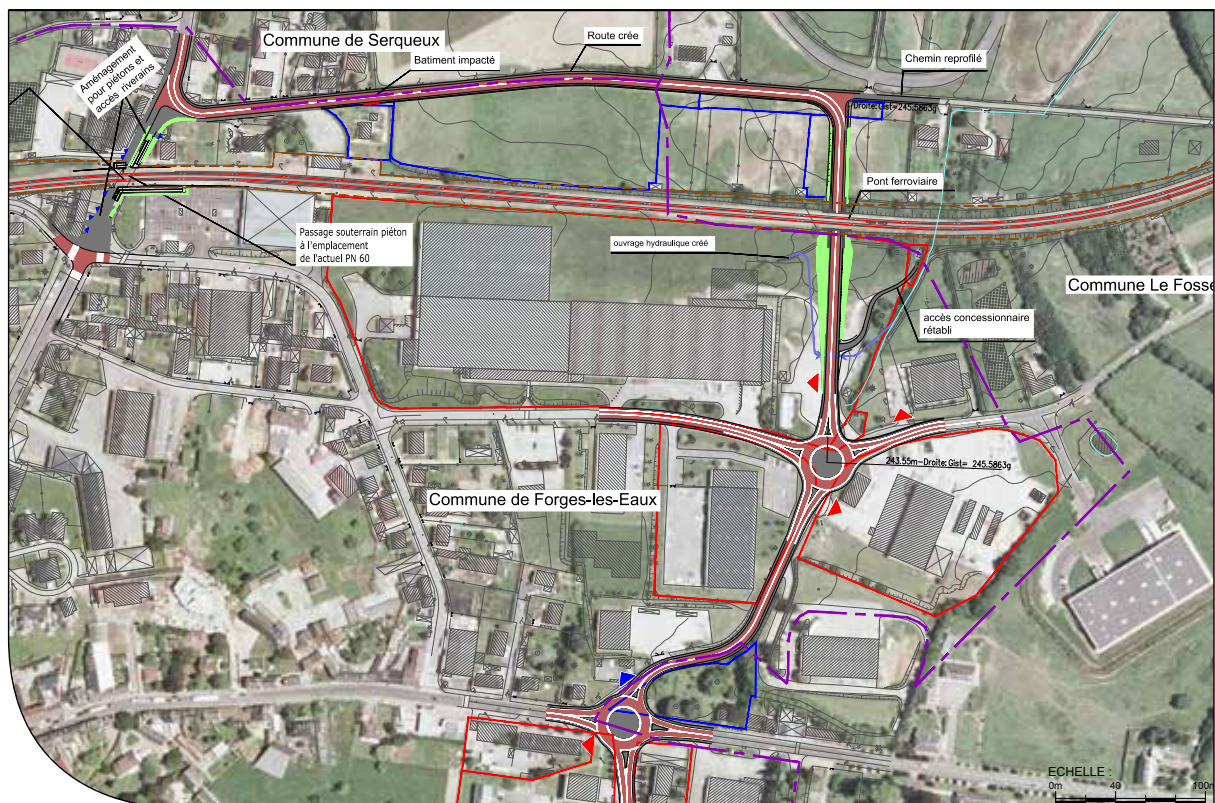
Variante 1 : déviation Nord sous un pont ferroviaire existant remanié



Figure 5 : Insertion de la voirie routière projetée - Variante 2



Variante 2 : passage souterrain à la place de l'actuel passage à niveau



Variante 3 : déviation Sud sous un pont ferroviaire par le chemin Place de la gare



LA SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU N°41 ET 42 A FERRIERES-EN-BRAY

A Ferrières-en-Bray et Gournay-en-Bray, le projet prévoit la suppression des passages à niveau situés entre les deux communes (PN 41 et 42). Deux scénarios, composés chacun de plusieurs variantes, ont été présentés à la concertation pour compenser ces suppressions et rétablir les circulations entre Ferrières-en-Bray et Gournay-en-Bray :

3.1. Scénario 1

Le scénario 1 est composé d'un pont au-dessus de l'Epte et de la voie ferrée au nord du PN 42 (avec deux variantes), et d'une route non accessible aux transports exceptionnels à proximité du PN 41 (trois variantes).

a. Au nord du PN 42 : déviation de la circulation sur un pont routier

➤ Variante n° 1 : raccordement à la RN 31

L'objectif de cette proposition est de rétablir au plus près l'ensemble des fonctions assurées par l'actuel PN 42. Elle permet la liaison routière entre la RN 31 et la RD 930 et par tous les types de véhicules, notamment les convois de transport exceptionnel sous réserve d'emprises foncières disponibles aux carrefours, par un franchissement de la ligne ferroviaire en dénivelé sans allongement significatif des itinéraires et tout en maintenant les activités du secteur. La continuité des déplacements en modes doux est assurée par la construction d'une passerelle en place pour le franchissement de la ligne ferroviaire par les piétons d'une part et l'usage par les PMR du passage souterrain de la future halte de Gournay-Ferrières d'autre part.

Elle consiste en la création d'une voie nouvelle de liaison entre le carrefour du boulevard de Verdun (RN 31)/rue des Pipets et le carrefour de la route de Gerberoy (RD 930)/route de Songeons avec le franchissement de la ligne ferroviaire par un pont routier au nord de l'actuel PN 42.

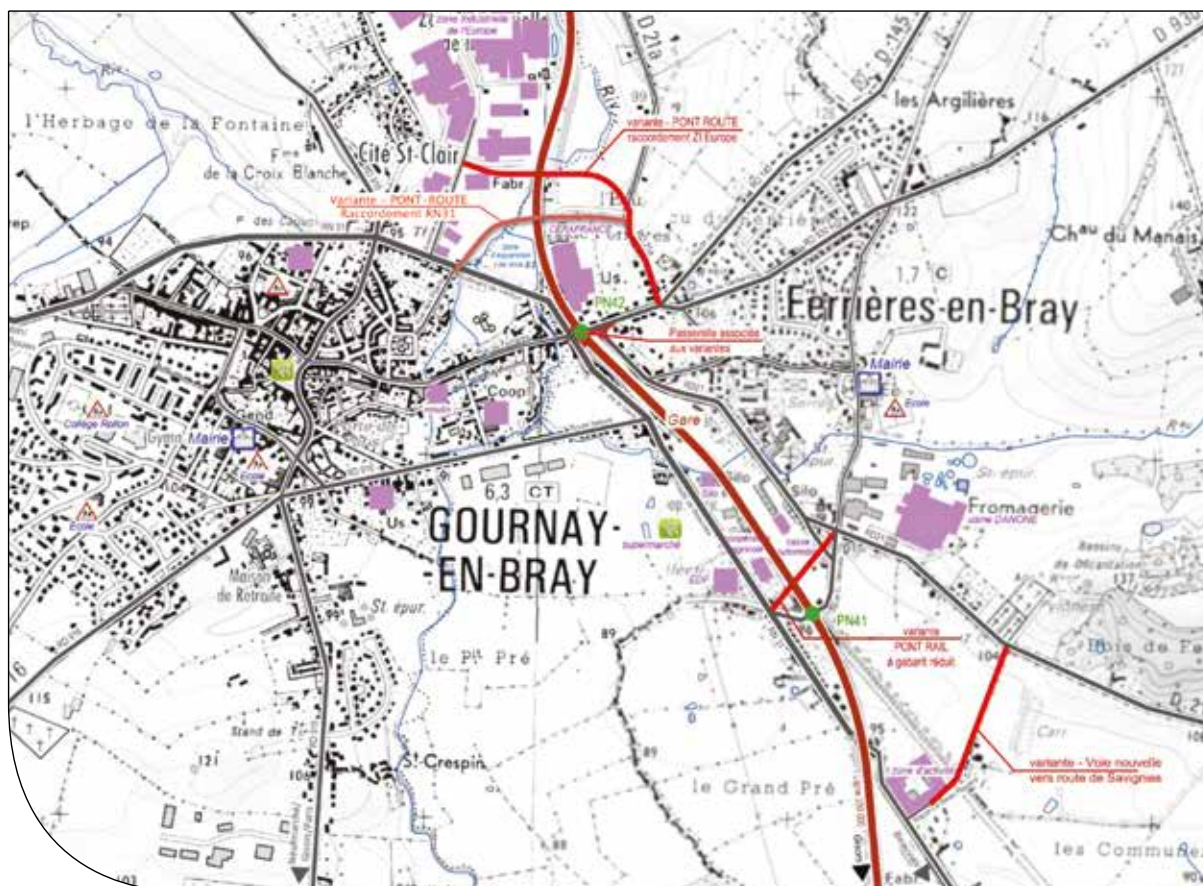


Figure 6 : Scénario 1 de suppression des PN 41 et 42

La nouvelle route se raccorde au carrefour du boulevard de Verdun/rue des Pipets, passe entre la zone industrielle de l'Europe et la zone d'expansion de crues de l'Epte, à l'est de la ligne ferroviaire, elle traverse l'usine « Cerafrance » puis emprunte la route de Hardecourt (RD 21a) jusqu'au carrefour de la route de Gerberoy (RD 930)/route de Songeons. Elle s'accompagne de l'aménagement des voiries actuelles :

- à l'ouest, par la création d'un carrefour à feux sur le boulevard de Verdun qui assure le branchement de la voie nouvelle et de la rue des Pipets ;
- à l'est, par la création d'un carrefour plan qui permet le branchement de la RD 21a et la desserte de l'usine « Cerafrance » puis par la requalification du tronçon de la route de Hardecourt (RD 21a) jusqu'à l'intersection avec la route de Gerberoy. Le carrefour de la route de Gerberoy (RD 930)/route de Songeons est maintenu dans sa géométrie actuelle.

Les caractéristiques du tracé routier sont compatibles avec les types de circulation rencontrés sur l'actuel PN 42. Le maintien de la traversée de Ferrières par les transports exceptionnels – dans la mesure où il se ferait par l'ouvrage réalisé dans le cadre de cette variante – est permis par l'ouvrage de rétablissement mais nécessiterait un aménagement du carrefour D 930/D 21a, qui pourrait, le cas échéant, nécessiter des emprises au niveau de l'habitation située à l'intérieur du carrefour constitué par la route de Songeons et la route de Gerberoy. Un essai *in situ*, non réalisé à la date de la concertation, permettra de préciser ce point.

- En plan, les courbes en section courante sont proches des recommandations de l'ARP bien que les courtes distances entre carrefours impliquent le respect de faibles vitesses ; l'ouvrage routier long d'environ 100 m franchit la voie ferrée et l'Epte par un alignement droit.
- En altimétrie, les pentes de la voie nouvelle sont satisfaisantes, bien que le point haut créé par le franchissement routier de la ligne ferroviaire réduise les conditions de visibilité, le profil de la section existante de la RD 21a est cependant contraint par des creux et bosses de faibles valeurs.

➤ Variante n° 2 : raccordement à l'avenue de l'Europe

L'objectif de cette proposition est de rétablir au plus près l'ensemble des fonctions assurées par l'actuel PN 42. Elle permet la liaison routière entre la RN 31 et la RD 930 et par tous les types de véhicules, notamment les convois de transport exceptionnel, sous réserve d'emprises foncières disponibles aux carrefours, par un franchissement de la ligne ferroviaire en dénivelé sans allongement significatif des itinéraires et tout en maintenant les activités du secteur. La continuité des déplacements en modes doux est assurée par la construction d'une passerelle en place pour le franchissement de la ligne ferroviaire par les piétons d'une part et l'usage par les PMR du passage souterrain de la future halte de Gournay-Ferrière d'autre part.

Cette variante consiste en la création d'une voie nouvelle de liaison entre l'avenue de l'Europe et le carrefour de la route de Gerberoy (RD 930)/route de Songeons avec le franchissement de la ligne ferroviaire par un pont routier au nord de l'actuel PN 42 pour rejoindre la RN 31 par l'avenue de l'Europe.

La nouvelle route se raccorde perpendiculairement à l'avenue de l'Europe au cœur de la zone industrielle, elle franchit l'Epte et la ligne ferroviaire, contourne l'usine « Cerafrance » puis emprunte la route de Hardecourt (RD 21) jusqu'au carrefour de la route de Gerberoy (RD 930)/route de Songeons. Elle s'accompagne de l'aménagement des voiries actuelles :

- au nord-ouest, par la création d'un carrefour en T sur l'avenue de l'Europe dans l'emprise des usines ;
- au sud-ouest, par la modification du carrefour à feux boulevard de Verdun/avenue de l'Europe afin de prendre en considération de l'augmentation des flux routier à l'intersection ;
- à l'est, par la création d'un carrefour plan qui permet le branchement à la RD 21a et la desserte de l'usine « Cerafrance ». Elle prévoit aussi la requalification du tronçon de la route de Hardecourt (RD 21a) jusqu'à l'intersection avec la route de Gerberoy. Le carrefour de la route de Gerberoy (RD 930)/route de Songeons est maintenu dans sa géométrie actuelle.

Les caractéristiques du tracé routier sont compatibles avec les types de circulations rencontrés sur l'actuel PN 42.

Le maintien de la traversée de Ferrières par les transports exceptionnels – dans la mesure où il se ferait par l'ouvrage réalisé dans le cadre de cette variante – est permis par l'ouvrage de rétablissement mais nécessiterait un aménagement du carrefour D 930/D 21a, qui pourrait, le cas échéant, nécessiter des emprises au niveau de l'habitation située à l'intérieur du carrefour constitué par la route de Songeons et la route de Gerberoy. Un essai *in situ*, non réalisé à la date de la concertation, permettra de préciser ce point.

- En plan, les courbes en section courante sont proches des recommandations de l'ARP bien que les distances d'approche sur les carrefours soient contraintes,
- En altimétrie, les pentes de la voie nouvelle sont satisfaisantes, bien que le point haut créé par le franchissement routier de la ligne ferroviaire réduise les conditions de visibilité. Le profil de la section existante de la RD 21a est cependant contraint par des creux/bosse de faibles valeurs.

b. Implantation d'une passerelle pour les piétons accessible par escaliers.

La suppression du PN 42 conduit à la mise en impasse pour le trafic routier de la route de Gerberoy (RD 930) sur sa section comprise entre le PN 42 supprimé et la rue Leroy Moulin, tout en maintenant la liaison piétonne par la création d'un franchissement par passerelle de la ligne ferroviaire.

Le franchissement par passerelle légère de la ligne ferroviaire ne sera accessible qu'aux piétons, de par sa composition qui comprend de simples escaliers de part et d'autre du passage dénivelé. La traversée de la ligne par les personnes à mobilité réduite (PMR) se fera par l'itinéraire souterrain, déjà intégré à l'aménagement de la halte de Gournay-Ferrières, sous réserve que la dérogation soit accordée par la CCDSA. Le dénivelé qu'impose le dégagement du gabarit ferroviaire, les emprises disponibles autour du PN des suites de la suppression du trafic routier d'une part et de la simplification du carrefour

boulevard de Verdun/rue de la Gare (RN 31)/rue de Ferrières d'autre part, ainsi que la prise en considération des itinéraires de déplacements empruntés par les piétons, ont incité à développer un projet d'ouvrage à escaliers droits de plusieurs volées encadrant une passerelle de franchissement (hauteur 6,5 m environ) :

- Du côté de Gournay, l'escalier s'inscrit parallèlement entre la RN 31 et la voie ferrée, un trottoir isolé de la route par un séparateur qui peut être végétalisé, guide les piétons vers l'escalier depuis les passages piétons du carrefour.
- Du côté de Ferrières, la requalification de l'antenne de la route de Gerberoy mise en impasse au trafic routier, permet d'insérer un escalier droit dans le prolongement de la passerelle de franchissement pour assurer une continuité rectiligne de l'itinéraire de déplacement. Cet aménagement contribue à la constitution d'un espace public à vocation de desserte piétonne et riveraine sur l'antenne de 30 m raccordée à la rue Leroy Moulin-route de Gerberoy.
- Au nord du PN 41, une route à gabarit réduit est créée sous la ligne ferroviaire. Une voie nouvelle est créée entre le giratoire rue de la Gare (RN 31)/rue Charles Gervais (PN 41) et la rue Leroy Moulin. Cette voie franchit la ligne ferroviaire par un passage souterrain pour véhicules légers et circulations douces.
- La nouvelle route se raccorde à la rue de la Gare par le giratoire existant ; elle longe la coopérative agricole «Noriap» puis, à l'est du PN 41, elle traverse la casse automobile «A.A.S.» pour se brancher sur la rue Leroy Moulin par un carrefour en T. Elle s'accompagne de la mise en impasse de la rue Charles Gervais de part et d'autre du PN 41.
- Les caractéristiques du tracé routier sont compatibles avec la circulation des voitures particulières et des circulations PMR auxquelles pourra être intégrée la future Avenue Verte.

c. Création d'une voie nouvelle de liaison entre la route de Savignies (RD 21a) et la route de Beauvais (RN 31) sud-est au lieu-dit le Beau Regard.

La nouvelle route longe des parcelles agricoles pour se raccorder perpendiculairement à la route de Savignies au droit du cimetière, elle se branche sur la RN 31 par l'actuel carrefour de la zone d'activité du Beau Regard. Elle s'accompagne de l'aménagement des voiries actuelles :

- au nord, par la création d'un carrefour en T sur la route de Savignies.
- au sud, par le raccordement à la voie de desserte de la zone d'activités du Beau Regard pour l'insertion de la voie nouvelle sur la RN 31.

Les caractéristiques du tracé routier sont adaptées aux circulations urbaines et péri-urbaines rencontrées sur l'actuel PN 41. Un trottoir de largeur minimum suffit à satisfaire des déplacements piétons occasionnels.

3.2. Scénario 2

Contrairement au scénario 1, le scénario 2 ne prévoit pas la création d'un pont sur les voies ferrées au nord du PN 42 mais la mise en gabarit de la RN 31 au niveau du pont de Beauvais.

- a. Passerelle identique à celle du scénario 1 au niveau du PN 42
- b. Pont Rail identique à celui du scénario 1 au nord du PN 41
- c. De la même manière que pour le scénario 1, création d'une voie nouvelle de liaison entre la route de Savignies (RD 21a) et la route de Beauvais (RN 31) sud-est au lieu-dit le Beau Regard.
- d. Mise au gabarit du Pont de Beauvais pour rendre celui-ci accessible à tous les poids lourds et convois exceptionnels.

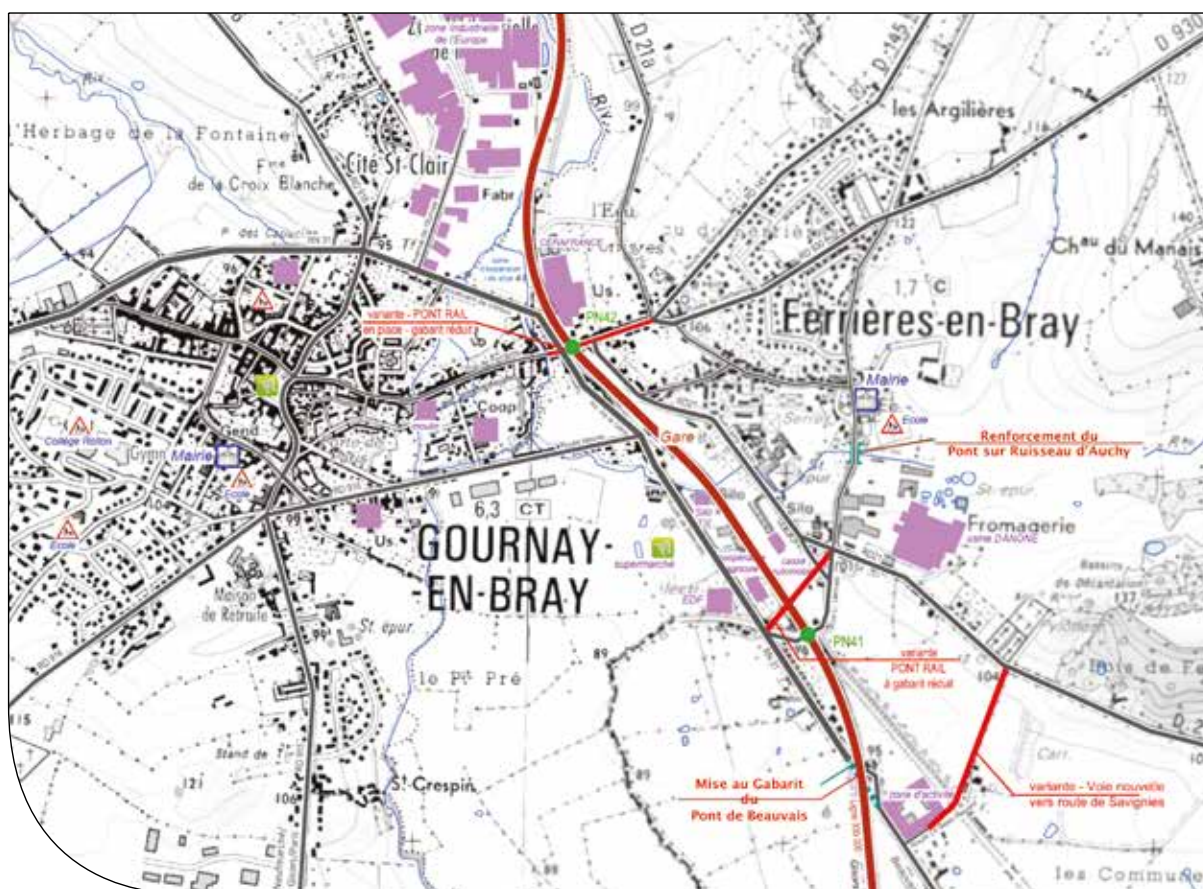


Figure 7 : Scénario 2 de suppression des PN41 et 42



III. LA CONCERTATION REglementaire

LA PREPARATION DE LA CONCERTATION REglementaire

1.1. Les réunions préparatoires avec les élus

En préparation de la concertation, des réunions ont été menées tout au long de l'année 2012, avec le Conseil général de la Seine-Maritime, les communes de Ferrières-en-Bray, Gournay-en-Bray, Forges-les-Eaux, Haussez, Eragny-sur-Epte, Gancourt-Saint-Etienne, Bouchevilliers, Saint-Pierre-ès-Champs, Saumont-la-Poterie, Serqueux et Sérifontaine.

Ces réunions ont permis d'affiner les aménagements prévus avec les acteurs directement concernés. Plusieurs variantes ont pu être étudiées, complétées, retravaillées avant d'être présentées aux habitants. Des solutions qui n'avaient pas été envisagées initialement par le maître d'ouvrage ont pu être définies grâce à ces échanges.

Ces réunions préparatoires avec les quatre maires ont permis de comprendre le positionnement des acteurs locaux et les points sensibles pour la population, et ainsi de mieux préparer la rencontre avec le public. Elles ont ainsi permis de bénéficier des conseils et de l'appui des élus locaux pour fixer les objectifs de la concertation, ainsi que ses modalités, et d'aborder la concertation L.300-2 dans un climat constructif.

1.2. La définition des objectifs de la concertation

La concertation réglementaire avait pour objectif de déterminer les avantages et inconvénients de chacune des solutions de rétablissement routier envisagées par le maître d'ouvrage lorsque le projet de modernisation de la ligne nécessite de supprimer une voirie et de rétablir les circulations par des aménagements routiers en milieu urbain d'un montant de plus d'1,9 millions d'euros. Les réunions préparatoires avaient permis de mesurer la pertinence des variantes proposées, et d'en étudier de nouvelles lorsque cela semblait utile. La concertation devait donc permettre de mesurer les avantages respectifs des différentes variantes pour :

- le raccordement direct de Serqueux,
- la suppression du passage à niveau 60 à Forges-les-Eaux,
- la suppression des passages à niveau n°41 et 42 à Ferrières-en-Bray.

Les différentes propositions portées à la concertation par le maître d'ouvrage sont décrites de façon détaillée ci-dessus (cf. II : Les aménagements réglementairement soumis à concertation).

RFF souhaitait que la concertation permette une information complète de la population sur le projet, ses objectifs généraux et ses caractéristiques locales, et permette l'échange autour des solutions étudiées en recueillant :

- de l'information provenant des habitants et usagers réguliers de passages à niveaux – particuliers, professionnels de toute nature, élus et aménageurs – sur le contexte local et la nature des circulations empruntant les voiries concernées ;
- des réactions aux aménagements proposés qui permettent d'en évaluer la fonctionnalité pour les différents types d'usagers d'une part, pour les riverains concernés d'autre part ;
- des propositions, concrètes ou de principe, pour des améliorations de variantes déjà proposées ou de nouvelles pistes d'études permettant de développer d'autres solutions de rétablissement.

1.3. La définition des moyens à mettre en œuvre

Les objectifs de la concertation nécessitaient pour être remplis :

- la mobilisation d'un maximum de riverains et usagers pour assurer les expressions les plus diverses et les plus représentatives possibles de l'intérêt général ;
- la mise à disposition du public d'une bonne information sur les aménagements projetés
- un panel de moyens d'expressions adaptés à la diversité des publics.

Les modalités de concertation proposées par le maître d'ouvrage comprenaient donc un dispositif pour inviter le public à participer à la concertation et lui permettre de s'informer sur le projet, et des moyens mis à sa disposition pour qu'il puisse s'exprimer. RFF a proposé en accord avec les communes le dispositif de concertation suivant :

- une information dans la presse sur le lancement et les modalités de la concertation ;
- une information par affichage en mairie sur le lancement et les modalités de la concertation ;
- un dossier de présentation qui explicite le projet, déposé dans les mairies concernées ;
- des réunions publiques pouvant regrouper plusieurs communes ;
- des registres déposés en mairie, destinés à recueillir les observations du public.

Ce dispositif spécifique s'est appuyé sur le site internet du projet de modernisation, auquel a été ajoutée une partie dédiée à la concertation.

Les modalités d'information, d'invitation et de participation du public sont détaillées ci-dessous.





2.

LES MODALITES DE LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE

2.1. L'ouverture de la concertation réglementaire

L'organisation officielle de la concertation réglementaire s'est déroulée selon le calendrier suivant :

- **19 juillet 2012 : envoi d'un courrier de Réseau Ferré de France aux mairies** de Serqueux, Forges-les-Eaux, Ferrières-en-Bray et Gournay-en-Bray pour exposer officiellement le projet de modernisation, les obligations réglementaires de concertation sur les aménagements routiers à prévoir dans les quatre communes, les objectifs de la concertation et les modalités proposées pour celle-ci.
- **Juillet-septembre 2012 : examen par les conseils municipaux des communes concernées :**
 - Forges-les-Eaux : 26 juillet 2012 (délibération et approbation à l'unanimité)
 - Serqueux : 2 août 2012 (délibération et approbation à l'unanimité)
 - Gournay-en-Bray : 14 septembre 2012 (délibération et approbation à l'unanimité)
 - Ferrières-en-Bray : 14 septembre 2012 (simple examen par le conseil municipal, qui n'a pas souhaité délibérer)

Les trois municipalités ayant délibéré ont fait connaître leur décision à RFF par courrier.

- **10 octobre 2012 : décision d'Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France, portant organisation de la concertation**, décision dont la copie a été transmise aux quatre communes concernées le 12 octobre 2012.

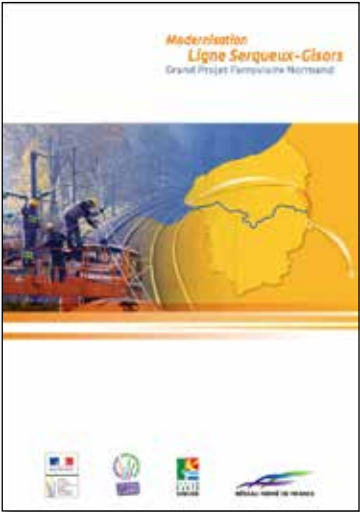
Cette décision, les délibérations des communes, ainsi que les courriers mentionnés ci-dessus, sont présentés en annexe.

2.2. Le dispositif d'information du public sur le projet et la concertation

Le dispositif d'information visait à la fois à présenter les grandes lignes du projet de modernisation afin de poser le contexte de la concertation, et d'avertir le public de l'organisation de cette dernière. Il s'est articulé autour de la diffusion de plaquettes de présentation du projet, de la mise en ligne d'un site internet et de l'envoi de courriers d'information aux acteurs institutionnels du territoire du projet.

• Plaquette de présentation du projet

500 plaquettes de présentation du projet ont été réalisées et envoyées aux communes riveraines de la section de ligne Serqueux-Gisors. Elles ont été mises à disposition du public dans les mairies.



Caractéristiques techniques : format A4 fermé, 2 volets (4 pages), quadri.
Voir en annexe

• Site Internet

Un site Internet a été spécialement conçu afin de présenter les objectifs, les caractéristiques ainsi que la démarche de concertation du projet. Son adresse, www.modernisation.ligne-serqueux-gisors.fr, a été mentionnée sur tous les documents de communication (plaquette de présentation, flyer, annonces-presse...).

Voir la page d'accueil en annexe



• Courriers d'information

Un courrier d'information a été adressé le 8 octobre 2012 à 85 responsables locaux, départementaux, régionaux et nationaux pour les informer de la démarche de concertation initiée par RFF et notamment de la tenue de deux réunions publiques.

Les destinataires de ce courrier ont été les élus et les responsables de grandes collectivités, les parlementaires régionaux, les principaux représentants de l'Etat en région, les principaux responsables socio-professionnels et consulaires ainsi que les opérateurs fret, les représentants de la SNCF et de RFF.

• Panneaux d'information

Six panneaux ont été réalisés présentant le projet, ses objectifs et enjeux, les travaux envisagés et leur programmation, les objectifs en matière de renforcement de la sécurité, d'amélioration de la performance et de préservation de l'environnement.

Le jeu de six panneaux a été installé dans les salles accueillant les deux réunions publiques, permettant au public de s'informer sur le projet avant et après les échanges.



Caractéristiques techniques : enrouleurs au format 200 x 80 cm, quadri.

2.3. Le dispositif d'invitation aux réunions publiques

Outre cette information générale sur le projet et la concertation, les acteurs et les habitants des communes directement concernées par la concertation ont été plus spécifiquement invités à participer aux réunions publiques prévues. Le dispositif d'invitation s'est articulé autour de la diffusion d'affiches et la distribution de flyers dans les communes concernées par la concertation sur les aménagements locaux, des annonces publicitaires dans la presse locale et l'envoi de courrier d'invitations aux acteurs institutionnels susceptibles d'être intéressés par les réunions publiques.

• Affiches

Une affiche a été réalisée, afin d'informer le public local des dates et lieux des réunions de concertation. 100 exemplaires en ont été adressées aux quatre communes concernées (Serqueux, Forges, Ferrières-en-Bray et Gournay-en-Bray), qui en ont fait usage en fonction des moyens d'affichage public dont elles disposaient (accueil des mairies, panneaux extérieurs, voire équipements municipaux comme salles polyvalentes, maison des associations etc.).



Caractéristiques techniques : format A2, quadri.

Voir en annexe

• Flyers

5 800 flyers présentant le projet et invitant les habitants à participer à la concertation ont été réalisés. Ils ont été adressés aux quatre communes concernées (Serqueux, Forges, Ferrières-en-Bray et Gournay-en-Bray) pour être mis à disposition du public. Ils ont fait l'objet d'une diffusion dans 4 833 boîtes aux lettres des quatre communes.



Caractéristiques techniques : format A5, quadri.

Voir en annexe

• Annonces presse

Cinq annonces sont parues dans la presse locale deux semaines avant les réunions de concertation, puis à nouveau la semaine précédant ces réunions :

- une dans Paris-Normandie édition Dieppe-Bray ;
- deux dans La Dépêche du Pays de Bray (dont 1 offerte) ;
- deux dans l'Éclaireur Brayon (dont 1 offerte).



Caractéristiques techniques : format 148x178 mm dans Paris-Normandie, 126x180 mm dans La Dépêche et l'Éclaireur ; quadri et N&B.

Voir en annexe

• Courriers d'invitation

Outre les courriers adressés aux acteurs institutionnels de la région pour les avvertir de l'ouverture de la concertation, un courrier spécifique a été envoyé à ceux d'entre eux directement liés au territoire concerné par le projet et les aménagements soumis à la concertation pour les inviter personnellement aux réunions publiques.

Un courrier d'invitation à la réunion publique de Ferrières-en-Bray (17 octobre 2012) a été adressé le 8 octobre 2012 à 31 élus et acteurs du secteur : président de la communauté de communes du canton de Gournay, maires des communes de Ferrières-en-Bray et de Gournay-en-Bray, parlementaires, conseiller général, représentants des associations locales, chefs d'entreprise.

Un courrier d'invitation à la réunion publique de Forges-les-Eaux (24 octobre 2012) a été adressé le 8 octobre 2012 à 34 élus et acteurs du secteur : président de la communauté de communes du canton de Forges, maires des communes de Forges-les-Eaux, Serqueux et Le Fossé, parlementaires, conseiller général, représentants des associations locales, chefs d'entreprise.

2.4. Les outils d'expression du public

Le dispositif de concertation a souhaité donner une place importante à l'échange direct en prévoyant l'organisation de deux réunions publiques à Ferrières-en-Bray et à Forges-les-Eaux, destinées à permettre aux habitants de ces communes et des communes voisines de Gournay-en-Bray et Serqueux de rencontrer le maître d'ouvrage et de s'exprimer directement à propos du projet. Le public a également pu s'exprimer par écrit pendant toute la période de la concertation, soit sur des registres en mairie, soit sur Internet.

• L'organisation de réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées : à Ferrières-en-Bray pour le secteur Gournay/Ferrières le 17 octobre 2012, et à Forges-les-Eaux pour le secteur Forges/Serqueux le 24 octobre 2012.

Avant la réunion, les participants pouvaient s'informer sur le projet en consultant les panneaux d'information disposés à l'entrée (cf. ci-dessus, 3.1 : le dispositif d'information).

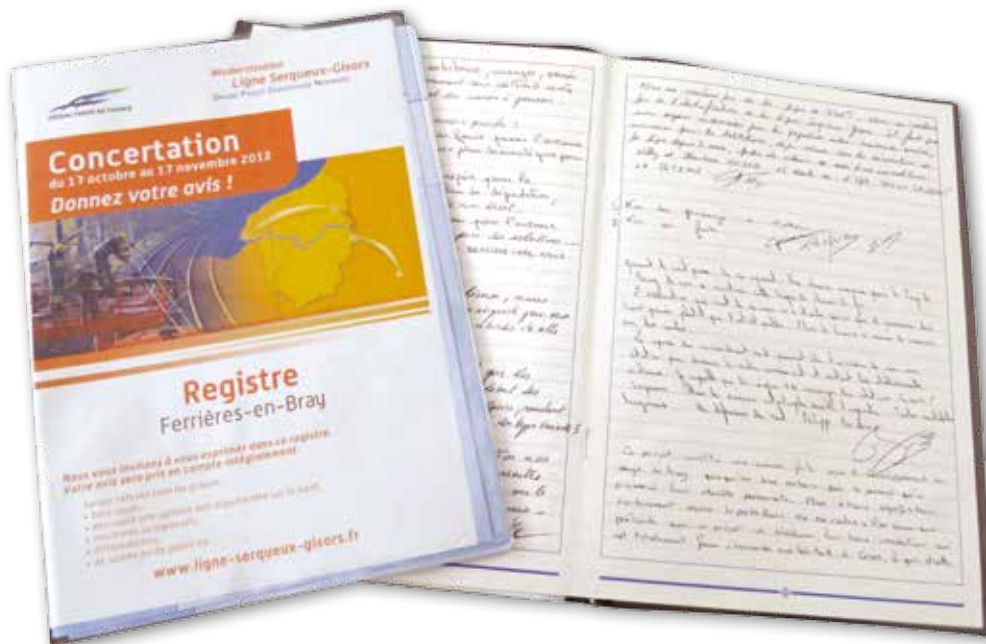
• La mise à disposition de registres

Des registres ont été mis à la disposition du public du 17 octobre au 17 novembre 2012 dans les mairies de Gournay-en-Bray, Ferrières-en-Bray, Serqueux et Forges-les-Eaux.

Ces registres étaient accompagnés de la plaquette de présentation du projet ainsi que d'un document récapitulatif des variantes d'aménagements présentées en réunions publiques, en libre consultation. Ce document reprenait le tracé des différentes variantes sur des plans en couleur format A3.

• Site Internet

Un formulaire de concertation a été mis en ligne du 17 octobre au 17 novembre sur le site Internet du projet. Comme les registres disposés en mairie, ce registre invitait les personnes intéressées à s'identifier, et à s'exprimer sur le projet ; les contributions ainsi recueillies étaient immédiatement recensées et archivées.





3.

LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION REglementaire

3.1. Les réunions publiques

Au total, les deux réunions publiques ont rassemblé 730 participants qui ont fait 36 interventions pendant 4h25 d'échanges. Elles ont réuni des élus, des représentants d'association, des responsables d'entreprise et des habitants. Elles étaient animées par un consultant extérieur mandaté par RFF.

Le déroulement de chaque réunion était le suivant :

- mot d'accueil du maire (sauf en cas de refus de sa part) ;
- présentation du projet par le maître d'ouvrage, représenté par un responsable en tribune ;
- échanges avec le public sur le projet présenté ;
- présentation des variantes d'aménagements par le maître d'ouvrage délégué, représenté par un responsable en tribune ;
- échanges avec le public sur les aménagements locaux projetés et les différentes variantes.

3.1.1. La réunion publique de Ferrières-Gournay (17 octobre 2012)

380 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 2h15 et a donné lieu à 16 interventions du public.

Voir le verbatim et la synthèse de la réunion en annexe



3.1.2. La réunion publique de Forges-Serqueux (24 octobre 2012)

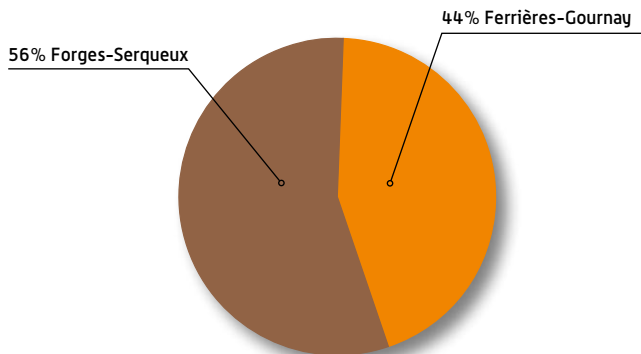
Au vu de l'intérêt suscité par le projet parmi la population, la commune de Forges-les-Eaux, qui avait mis une salle à disposition du maître d'ouvrage, a considéré que ce local ne permettrait pas d'accueillir toutes les personnes désirant participer à la réunion. Elle a donc modifié le lieu de cette réunion et diffusé des affichettes pour en avertir la population de la commune.

350 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 2h10 et a donné lieu à 20 interventions du public.

Voir le verbatim et la synthèse de la réunion en annexe



Répartition des prises de parole par réunion



• Registre de Gournay-en-Bray

8 observations, principalement sur les thèmes du PN 42 et les conséquences du projet sur l'activité économique locale.

Voir le contenu du registre public de Gournay-en-Bray en annexe

• Registres de Forges-les-Eaux

68 observations, principalement sur les thèmes de l'opportunité du projet, de ses nuisances potentielles et du PN 60. Comme à Ferrières-en-Bray, l'ampleur des contributions a nécessité la mise à disposition d'un second registre, dès le 2 novembre.

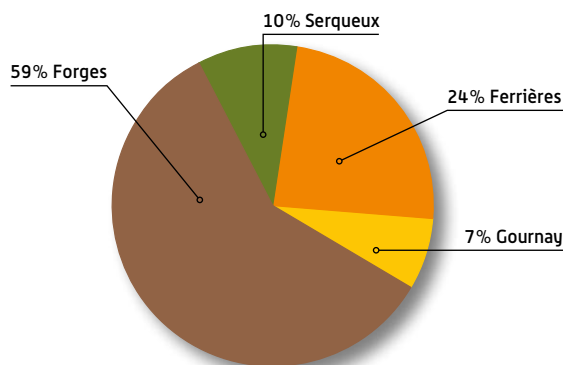
Voir le contenu du registre public de Forges-les-Eaux en annexe

• Registre de Serqueux

12 observations, principalement sur les thèmes du refus d'une variante d'aménagement proposée, des dévaluations immobilières et des nuisances potentielles du projet.

Voir le contenu du registre public de Serqueux en annexe

Répartition par commune du nombre de contributions dans les registres



3.2. Les expressions écrites

3.2.1. Les registres publics

116 observations au total ont été consignées dans les registres selon la répartition suivante :

• Registres de Ferrières-en-Bray

28 observations, principalement sur les thèmes des PN 41 et 42, de la coupure des communes de Ferrières et Gournay-en-Bray et des nuisances potentielles du projet. Ces observations, nombreuses et parfois très longues et détaillées, ont nécessité la mise à disposition d'un second registre à partir du 15 novembre.

Voir le contenu des registres publics de Ferrières-en-Bray en annexe

3.2.2. Les courriers

4 courriers ont été adressés à RFF par voie postale – certaines personnes ont également fait parvenir par courrier des textes qu'ils avaient déjà consigné dans les registres.

Voir en annexe

3.2.3. Les courriels

19 personnes ont adressé des observations par courriel, via le formulaire mis en ligne sur le site Internet www.modernisation.ligne-serqueux-gisors.fr. Toutes ont reçu un accusé de réception de leur courriel.

Grâce à leur transmission immédiate au maître d'ouvrage, les contributions de ce type ont permis d'élaborer une « Foire aux questions », destinée à mutualiser les interrogations les plus fréquentes et à y apporter des réponses. Cette nouvelle page du site web a été mise en ligne au lendemain de la clôture de concertation.

3.3. Les visiteurs du site Internet du projet

Le site Internet du projet a enregistré :

- 8 098 visites*
- 23 546 pages vues
- 3 minutes et 15 secondes de temps moyen passé sur le site
- 3 pics de fréquentation (autour de 150 visites) situés fin octobre et en novembre 2012

Le taux de rebond** s'élève à 34,09 %, ce qui est très satisfaisant car il ne dépasse pas le seuil considéré comme critique de 50%. Ce taux indique que les internautes ont pris le temps de naviguer sur le site. La page « Projet de modernisation à l'étude » a été vue à 1 263 reprises.

* Rapports Google Analytics du 1^{er} juin 2012 au 30 novembre 2013.

** Taux de rebond : désigne le pourcentage de visiteurs qui sont entrés sur le site et l'ont immédiatement quitté, ne visionnant qu'une seule page. Un taux de rebond élevé révèle donc généralement l'insatisfaction ou le désintérêt des visiteurs.

Voir en annexe le rapport de connexions

3.4. Les retombées médiatiques

Une soixantaine d'articles sont parus dans la presse locale, quelquefois relayés sur Internet (sites en ligne des journaux). La mobilisation a été particulièrement forte pour la Dépêche du Pays de Bray (30 articles) qui suivait dans le même temps l'avancement des travaux de remise en état de la ligne. Ce journal s'est abondamment fait l'écho des opposants au projet.

Il est à noter que le sujet n'a pas été repris par la presse radio et audiovisuelle.

Liste des articles de presse traitant de la concertation en annexe.

3.5. Le bilan en quelques chiffres



Des réunions publiques très mobilisatrices

	Ferrières/Gournay-en-Bray	Forges/Serqueux	TOTAL
Participation :	380	350	730
Interventions :	16	20	36

De nombreuses contributions écrites

	Ferrières-en-Bray	Gournay-en-Bray	Forges-les-Eaux	Serqueux	Autres communes	TOTAL
Registres	28	8	68	12	-	116
Courriers	-	-	1	1	2	4
Courriels	6	2	2	-	9	19

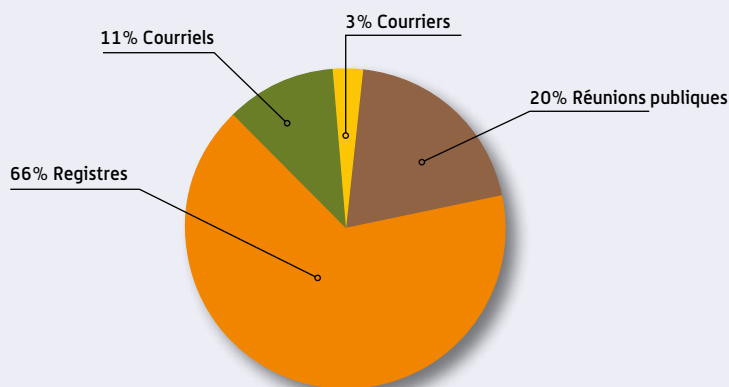
Un site internet très visité

Visites	8 098
Pages vues	23 546

De nombreuses retombées médias

Articles	60
Radio	-

Tous les moyens d'expression valorisés par le public





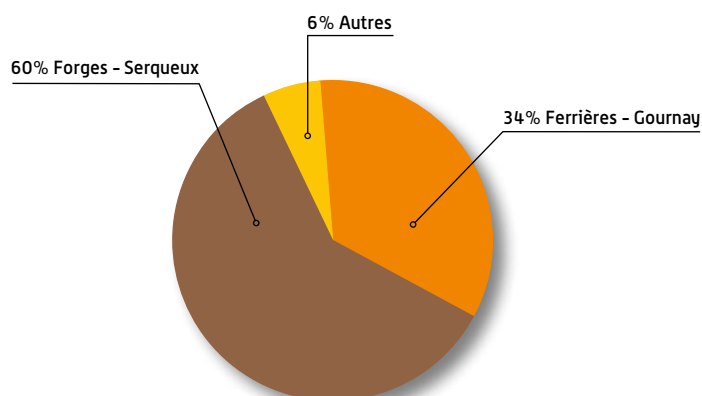
4.

LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

4.1. Analyse géographique

La participation du public à la concertation répond aux attentes du maître d'ouvrage, car d'une part les habitants des communes concernées se sont fortement mobilisés, à la fois dans les réunions publiques et sur les registres, et d'autre part des observations ont pu être recueillies dans toutes les communes concernées par le projet. La répartition géographique de l'ensemble des observations (réunions publiques, registres, courriels, courriers) est la suivante :

Répartition des observations par secteur géographique



4.1.1. Ferrières-Gournay

16 interventions en réunion publique

36 observations laissées sur les registres

8 courriels envoyés à RFF

Les habitants craignent que la suppression des PN 41 et 42 crée une coupure entre les deux communes, alors qu'elles forment une seule et même agglomération. Ils redoutent également l'impact du projet en termes de nuisances sonores ainsi que ses conséquences sur l'activité économique locale (cf. 4.2. Les thématiques générales).

4.1.2. Forges-Serqueux

20 interventions en réunion publique

80 observations laissées sur les registres

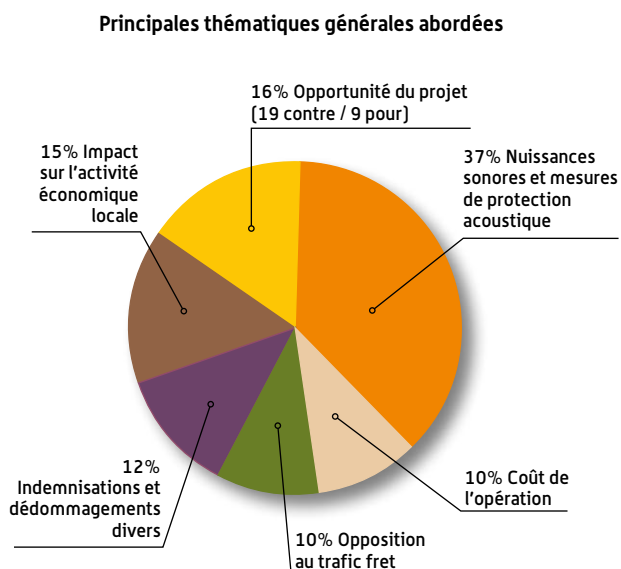
2 courriels envoyés à RFF

2 courriers envoyés à RFF

Les habitants craignent que le projet dénature leur cadre de vie sans leur apporter de contreparties, et que le projet génère beaucoup de nuisances (bruit, vibrations, dévaluations immobilières...). Ils contestent également plusieurs variantes d'aménagement relatives au raccordement direct de Serqueux et à la suppression du PN 60 pour des raisons principalement d'impact sur le bâti (cf. 4.2. Les thématiques générales).

4.2. Les thématiques générales

Les interventions du public portant sur le projet dans son ensemble peuvent être classées en six grands thèmes :



Les thématiques qui prédominent dans les prises de position sont celles des nuisances, en particulier sonores, que pourrait apporter la circulation de trains de fret. Les craintes en la matière s'ajoutent aux avis refusant le développement du trafic fret par principe pour former un discours général d'opposition à un projet qui pourrait troubler la quiétude du Pays de Bray.

Il résulte de ce constat que la concertation réglementaire a d'abord été l'occasion pour les participants de contester, non pas tant les aménagements sur lesquels elle est censée porter, mais le projet de modernisation et ses conséquences.

Il est à noter que les points de vue sur l'opportunité du projet ne sont pas tous négatifs. Ils se partagent en 2/3 d'avis défavorables et 1/3 d'avis favorables. Ces derniers ne sont toutefois jamais exprimés à l'oral (en réunions publiques) mais par écrit (registres, courriels).

L'impact sur l'activité économique locale est un autre sujet saillant. Non seulement les habitants craignent que le projet et ses aménagements (suppressions de PN, raccordement de Serqueux) aient un impact direct sur des activités économiques et commerciales locales (pertes de chiffres d'affaires, modification des accès, limitations de projets d'extension...), mais ils doutent de la réalité des retombées positives indirectes du projet par le renforcement du dynamisme régional (attractivité de la région, emplois, desserte locale...).

Les grands thèmes de discussion lors de la concertation sont détaillés ci-dessous, accompagnés des premières réponses apportées par le maître d'ouvrage lors des réunions publiques.

4.2.1. Les nuisances

La perspective que la modernisation de la ligne apporte plus de nuisances que de bénéfices aux communes traversées est une crainte récurrente. Elle est très souvent exprimée, y compris par les défenseurs du projet qui demandent que des mesures de protection soient prévues.



Le volume du trafic fret attendu

Le fret en tant que tel suscite un certain nombre d'oppositions de principe (« Non au fret ») mais que l'on peut relier aux craintes liées aux nuisances sonores qu'il génère. La concertation a révélé que les riverains craignent que le nombre de trains de fret permis par la modernisation soit très important. Des demandes de chiffres précis ont été exprimées sur ce point. Des informations concernant le nombre maximal de trains par jour et les créneaux de circulation (jour/nuit, jours de semaine/week-ends) ont été demandées.

➤ *Questions et remarques les plus souvent formulées :*

- Combien de trains par jour circuleront au maximum ?
- Le projet est celui d'une autoroute ferroviaire, avec 60 à 100 trains par jour.
- Des trains circuleront en permanence.
- Etant donné le trafic qu'il y a en région parisienne, il sera impossible de faire passer des trains de marchandise le jour.

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :*

Vingt-cinq trains de marchandises pourraient emprunter chaque jour la ligne Serqueux-Gisors – moitié dans un sens, moitié dans l'autre. Cela prend en compte la capacité maximale de cette section de ligne, mais aussi les contraintes qui s'imposent sur l'ensemble de l'itinéraire entre Le Havre et la région parisienne : périodes d'entretien de la voie, horaires réservés aux trains de voyageurs, respect des distances et vitesses de sécurité, etc.

En raison des temps de trajet, des contraintes de fonctionnement du port et de circulation en région parisienne, environ la moitié des trains de fret circulera entre 22h et 6h, l'autre moitié de jour.

Ces 25 trains de fret permettent de répondre aux besoins du port du Havre jusqu'en 2025, et même jusqu'en 2040 ou 2050 si les démarches d'optimisation du chargement des trains menées actuellement se poursuivent.

Nuisances sonores

Les remarques sur le bruit généré par la circulation de trains de fret ont été très nombreuses, quels que soient les lieux et les moyens d'expression. Les nuisances sonores constituent indéniablement la crainte première des habitants, qui opposent au projet la quiétude du Pays de Bray.

➤ *Questions et remarques les plus souvent formulées :*

- Avec autant de passages de trains jours et nuits, comment allons-nous dormir, vivre ?
- Nous ne voulons pas de ce projet à cause de toutes les nuisances sonores qu'il va générer.
- RFF peut-il s'engager à construire des murs anti-bruit ?
- RFF peut-il s'engager à garantir le passage des trains à vitesse réduite la nuit ?
- RFF peut-il s'engager à indemniser les riverains sur l'équipement des maisons en vitrages anti-bruit, murs spéciaux... ?

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :*

Le projet pourrait à terme permettre la circulation de 25 trains de fret par jour, dont la moitié la nuit. Ces trains circuleraient à 100 km/h, soit un temps de passage d'environ 30 secondes pour un train de 750 m (longueur maximale d'un train).

Réseau Ferré de France respecte la réglementation environnementale qui impose la mise en place de protections acoustiques si la construction d'une infrastructure de transport génère un niveau de bruit moyen supérieur aux seuils définis par cette réglementation.

Dans le Pays de Bray, le projet de modernisation prévoit

donc la construction de murs anti-bruit et l'isolation phonique des habitations qui seraient soumises à un niveau de bruit moyen supérieur aux seuils réglementaires.

Vibrations

Le risque de vibrations affectant les habitations et la tranquillité de leurs occupants est un autre problème mis en avant par les riverains. Les propriétaires d'une ancienne maison de garde-barrière s'en sont notamment fait l'écho en réunion publique, sur un registre et par courrier.

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :*

Une étude concernant cette problématique est en cours. Ses résultats figureront dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique.

Transports de marchandises dangereuses

Une observation relative au transport de matières dangereuses sur la future ligne modernisée a été faite.

➤ *Remarque formulée :*

- Des transports nucléaires vont traverser l'agglomération de Forges-les-Eaux.

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :*

Les types de marchandises susceptibles d'emprunter la ligne Serqueux-Gisors sont variés et ne peuvent faire l'objet d'une identification précise. Les études de trafic ont identifié que la plupart des marchandises susceptibles d'être transportées par train depuis et vers la Haute-Normandie appartenaient aux catégories suivantes : produits pétroliers, produits manufacturés, produits chimiques et engrais, minéraux bruts, denrées alimentaires et produits agricoles.

Pertes de valeur immobilière, indemnisations et dédommagements divers

Faisant écho aux craintes qui s'expriment autour du projet, plusieurs questions d'ordre financier sont posées.

➤ *Questions et remarques les plus souvent formulées :*

- Comment les personnes qui habitent près de la voie ferrée, voire devront être expropriées, seront-elles indemnisées ?
- Comment la perte de valeur des biens immobiliers va-t-elle être prise en compte ?
- Une indemnité en cas de perte de chiffre d'affaires des commerçants impactés est-elle prévue ?

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :*

Réseau Ferré de France devra acheter quelques parcelles pour rétablir le raccordement direct à Serqueux.

Des achats de terrain sont également possibles dans le cadre de la suppression de certains passages à niveau, qui doivent être remplacés par des contournements routiers. Le choix des variantes tendra à minimiser autant que possible les nuisances sur le voisinage de la ligne ainsi que le besoin d'expropriation. RFF privilégiera la négociation à l'amiable plutôt que l'expropriation.

4.2.2. L'opportunité du projet et ses principales caractéristiques

La transparence de l'opération

La concertation sur le projet de modernisation intervenant au moment-même où les travaux de remise en état de la ligne se déroulent, des habitants ont estimé que l'annonce d'un trafic fret renforcé aurait dû être faite et mise en débat plus tôt.

➤ Questions et remarques les plus souvent formulées :

- Comment se fait-il que les enjeux du projet pour le port du Havre n'aient pas été soulignés avant ?
- Pourquoi a-t-il été dit que la ligne Serqueux-Gisors ne devait rouvrir que pour les TER et « quelques » trains de fret ?
- A-t-on cherché à nous tromper ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :

L'opération de remise en état, dont les travaux ont démarré à l'été 2012, consiste à remplacer l'ensemble des composants de la voie et à permettre ainsi la reprise des circulations de trains de voyageurs, et occasionnellement le passage de quelques trains de fret en cas de perturbations sur l'axe Rouen-Mantes, tel que cela a été le cas jusqu'en 2009.

L'opération de modernisation, distincte de la précédente, doit permettre de répondre aux objectifs suivants :

- Créer un itinéraire fret alternatif viable et de performances potentiellement équivalentes à celles de l'itinéraire Paris – Rouen – Le Havre qui est proche de la saturation et augmenter ainsi la part modale du rail dans la desserte du port du Havre ;
- Offrir l'opportunité de développer le trafic voyageur sur la ligne ;
- Participer à l'aménagement et au développement durables des territoires traversés

La concertation réglementaire est organisée lorsque l'avancement des études dites d'avant-projet permet de disposer des premiers éléments relatifs au trafic prévisionnel de la ligne et aux différentes variantes de tracé envisagées s'agissant des aménagements soumis à la concertation. Le calendrier de concertation est donc déconnecté du lancement des travaux sur la ligne quelques mois plus tôt.

La pertinence du fret ferroviaire

L'opportunité du projet a été critiquée par quelques personnes estimant préférable de développer le transport fluvial.

➤ Questions formulées :

- Pourquoi faire passer une ligne de fret entre Le Havre et Paris alors que nous avons la Seine ?
- Pourquoi utiliser le rail quand on peut développer le fluvial ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :



Le Grenelle de l'environnement a réaffirmé la nécessité d'augmenter la part des modes « massifiés » (modes fluvial et ferroviaire) dans l'acheminement du fret entre les ports maritimes français et leur hinterland (arrière-pays desservi, ou zone de chalandise). S'agissant de l'axe Seine, le développement du trafic fluvial de marchandises constitue un enjeu majeur, complémentaire de celui du fret ferroviaire. Ce dernier est cependant particulièrement pertinent pour des trafics à longues distances qui sont inaccessibles par le mode fluvial, l'hinterland des ports normands n'étant pas entièrement accessible par la voie d'eau.

Le coût de l'opération

Le sujet est revenu régulièrement pour renforcer l'opposition au projet.

➤ Questions et remarques formulées :

- Qui va payer les ouvrages de franchissements de la voie ferrée ?
- Quel est le coût du projet, sa rentabilité ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :

Réseau Ferré de France (RFF) est le maître d'ouvrage de l'opération de modernisation. Les études d'avant-projet ont été financées à parts égales par RFF, l'Etat et la région Haute-Normandie. Le coût du projet n'est pas encore connu précisément et la convention de financement pour la poursuite des études et des travaux n'est pas encore finalisée.

Une étude socio-économique est en cours pour déterminer le niveau de rentabilité global du projet pour la collectivité.

Les éléments relatifs au coût global du projet et à sa rentabilité figureront dans le dossier d'enquête publique.

Les passages à niveau

Des participants ont demandé à partir de quels critères était jugée la dangerosité des passages à niveau.

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :

Les passages à niveau de la ligne ont fait l'objet d'une évaluation des risques combinant une méthode quantitative (se basant notamment sur les trafics routiers et ferroviaires, et la vitesse des trains) et une méthode qualitative (visibilité, géométrie, circulations piétonnes).



L'ensemble permet de déterminer un niveau de risque pour chaque passage à niveau.

L'électrification

Le sujet de l'électrification a suscité peu d'observations. Deux points sont à noter :

➤ Questions et remarques formulées :

- L'implantation de lignes à haute tension représente un risque pour la santé.
- Pourquoi électrifier une ligne qui utilisera l'énergie nucléaire quand il faut privilégier les énergies renouvelables ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :

Pour mémoire, il est rappelé que les lignes à haute tension sont à 225 000 volts. Le projet de modernisation comprend l'électrification de la ligne en 25 000 volts en courant alternatif.

Cette mesure vise à faire passer des trains électriques, moins consommateurs d'énergie et moins polluants que les trains à traction thermique (diesel). Cette électrification permettra de disposer sur l'itinéraire via Serqueux-Gisors de caractéristiques similaires à la ligne Paris-Rouen-Le Havre.



Opposition de principe

Il est à noter que, en particulier sur les registres de Forges-les-Eaux, plusieurs personnes sont venues manifester leur opposition au projet sans autre commentaire.

Soutien au projet

Moins nombreuses que les prises de position défavorables, plusieurs commentaires de soutien au projet ont été formulés – à l'écrit exclusivement.

➤ Questions et remarques formulées :

- Economiquement, le train est un transport d'avenir.
- Quand le rail passe, la vie reprend ; ce projet est une chance pour le Pays de Bray.
- Le projet va permettre de désenclaver le Pays de Bray.
- Plus de trains signifie moins de poids lourds sur nos routes.

4.2.3. Impact sur l'activité économique locale

L'impact sur l'activité économique locale est, après les nuisances, l'autre sujet saillant. Non seulement les participants à la concertation sont soucieux pour la survie de plusieurs commerces et entreprises concernés par les suppressions de passage à niveau, mais ils doutent que le projet se traduise par des retombées positives en termes d'implantations d'entreprises et de maintien ou création d'emplois.

➤ Questions et remarques les plus souvent formulées :

- La suppression de passages à niveau va faire chuter la fréquentation de certains commerces de proximité et les mettre en péril.
- Le maintien de l'accessibilité aux commerces, services et équipements publics de proximité doit être pris en compte et assuré.
- Il faut veiller à ce que le projet n'affecte pas les installations ni les accès de certaines entreprises importantes (ex : silos de l'entreprise NORIAP).
- Que rapportera le fret pour les communes de la ligne ?
- Le projet n'est pas à même d'attirer de nouvelles entreprises.
- Le projet va générer une baisse des taxes locales liée à la baisse des loyers en raison des nuisances.

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :

La modernisation de la ligne, et notamment son électrification, élargirait les possibilités de desserte TER pour les Régions, autorités organisatrices des transports. Rouen pourrait ainsi être reliée directement à Gisors par Serqueux, et Gisors à Rouen et Amiens.

Aujourd'hui, l'économie locale et l'économie régionale sont totalement interdépendantes ; environ 20% des actifs brayons se rendent chaque jour à Rouen ou au Havre, et les PME brayonnes dépendent pour beaucoup de l'activité économique dans ces agglomérations. Développer l'activité des ports, qui représentent plus de 33 000 emplois indirects et un cinquième du PIB régional, contribuera nécessairement à la création d'emplois au niveau local.

La reprise de la circulation des trains de fret sur cet itinéraire pourrait également intéresser les grandes entreprises de Serqueux, Gournay/Ferrières, Sérifontaine, Gisors, etc. Comme toutes entreprises, elles ont besoin de transporter en grande quantité leur production vers leurs clients. Situées à proximité de la voie ferrée, elles pourraient à terme utiliser le mode ferroviaire, plus rapide, plus performant et moins coûteux que le mode routier pour les transports massifs à longue distance. C'est une solution pour mieux développer leur activité et préserver l'emploi dans la région, notamment dans la logistique.

4.3. Les thématiques locales

Les interventions sur les conséquences locales du projet et de chacune des variantes de rétablissement des voiries sont moins nombreuses que les interventions d'ordre général sur le projet. Elles ne sont d'ailleurs pas portées de manière aussi collective que les propos d'ordre général sur l'opportunité du projet et sont relativement contrastées, les variantes posant des problèmes ponctuels, voire individuels.

4.3.1. Ferrières-Gournay

La suppression des PN 41 et 42

La suppression de ces passages à niveau n'est guère contestée dans son principe et son objectif (le renforcement de la sécurité) mais inquiète les habitants et riverains quant à ses conséquences sur la vie quotidienne et les activités locales.

La perspective que Gournay-en-Bray et Ferrières-en-Bray perdent les deux « traits d'union » qui les relient fait en particulier réagir un grand nombre d'habitants, y compris ceux favorables au projet. Ces personnes redoutent que les déplacements entre les deux communes perdent en fluidité, voire que la fermeture des passages à niveau n'opère une véritable rupture dans le tissu urbain.

Les habitants se sont exprimés sur les différentes variantes d'aménagement présentées en réunion – et consultables dans un dossier mis à disposition dans les deux mairies –, faisant part des contraintes qui les concernaient directement. Ils ont également souligné l'allongement des trajets qu'impliquent toutes les alternatives envisagées et proposé de nouveaux scénarios.

Il faut noter que les discussions sur les variantes ont suscité des remarques très critiques sur les photos aériennes utilisées. En effet, ces photographies sur-imprimées sur les plans d'études pour les rendre plus lisibles par le grand public n'étaient pas à jour, même si les données topographiques utilisées pour le tracé des variantes prenaient bien en compte l'état actuel du terrain et des constructions.

➤ Questions et remarques formulées :

- RFF a-t-il mesuré l'impact fonctionnel de la suppression du PN 42 sur le silo de la coopérative NORIAP et globalement la circulation des engins agricoles ?
- Comment les commerces voisins du PN 42 vont-ils continuer à travailler ?
- RFF a-t-il mesuré que les PN 41 et 42 constituent les seules communications entre Ferrières et Gournay ?

- RFF a-t-il pris en compte les conséquences pour les commerces voisins des PN ?

- Le projet impacte l'accessibilité de certaines boutiques ; il condamne ces commerces et les communes où ils se trouvent à l'asphyxie.

- La variante 1 du PN 42 rend inutilisable 15 000 m² sur 17 000 de la propriété de l'entreprise SAS Quintana.

- La variante 2 du PN 42 fait déboucher la déviation sur une zone industrielle (dite de l'Europe) dont l'axe principal, actuellement en cul-de-sac, est déjà saturé aux heures de pointe et ne peut pas accueillir le trafic annoncé.

- La variante 1 du PN 42 va alourdir la circulation à proximité de la zone industrielle où le trafic est déjà très important.

- Les variantes du PN 41 mettent soit des rues en voies sans issue, soit vont intensifier leur circulation.

- A propos du PN 41, la société NORIAP fait remarquer que la variante 1 fait passer un ouvrage au-dessus d'un silo (installation classée), que la variante 2 suppose de bien intégrer le passage d'engins agricoles et que pour la variante 3, un passage à gabarit réduit est incompatible avec la circulation de ces engins.

➤ Autres propositions :

- Création d'un passage souterrain au niveau du PN 42.

- Création d'un tunnel pour les piétons, vélos et voitures à la hauteur du PN 41, abandon du projet de passerelle-piétons au PN 42 et creusement d'un autre tunnel sous la RN 31 pour rejoindre la rue de Ferrières.

- D'une part, mise en place d'une déviation pour les camions et les convois passant à travers champs entre la RD 930 et la RD 21, avec un rond-point permettant l'accès à l'usine Danone, prolongement au-delà vers la RN 31 et modification du pont-rail. D'autre part, création d'un tunnel au niveau du PN 42 pour les vélos, les piétons et les voitures.

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :

Réseau Ferré de France a proposé lors de la concertation réglementaire, un certain nombre de variantes pour les PN 41 et 42, avec pour chacune d'entre elles les avantages et les inconvénients. Suite aux remarques du public recueillies pendant les réunions publiques, RFF poursuit les études et la concertation afin d'aboutir à un projet répondant aux besoins fonctionnels exprimés notamment lors des réunions publiques de la concertation réglementaire (préservation dans la mesure du possible des communications entre les deux communes, circulations d'engins de grand gabarit) tout en limitant les impacts sur les habitants et les activités économiques locales. Les remarques exprimées lors de la concertation sont prises en compte. Le choix des variantes s'effectuera en mettant en balance pour chacune l'ensemble des avantages et inconvénients, quels qu'en soient leur nature et leur degré.

4.3.2. Forges-Serqueux

Le raccordement direct de Serqueux

Les différentes variantes d'aménagements liées à la réalisation d'un raccordement direct à Serqueux – présentées en réunion et consultables dans un dossier mis à disposition dans les deux mairies – ont suscité des commentaires de la part des habitants. Une des variantes proposées (un raccordement plus long évitant la zone commerciale) avait été étudiée suite à une proposition du conseil municipal de Forges-les-Eaux ; le public et le maire de Forges-les-Eaux ont souhaité que le principe d'un raccordement long soit retenu, mais qu'il évite toute la zone urbanisée.

➤ Principales questions et remarques formulées :

- Au sujet du pont envisagé au-dessus de la voie ferrée : quelle hauteur ? quel gabarit ? quelle durée de travaux ?
- RFF peut-il étudier une autre variante de tracé de raccordement consistant à contourner la zone urbanisée de la commune ?
- Le propriétaire de l'espace Emeraude n'accepte pas que sa propriété soit amputée d'une surface utilisée pour la présentation de ses produits et matériels.

➤ Autres propositions :

- Construction d'un nouveau tronçon de voie sur environ 5 km permettant de raccorder la ligne Serqueux-Amiens (entre la D 156 et la D 135) à la ligne Serqueux-Gisors après Haussez.
- Déclinaison de la variante 3 – proposée par les SCI du pont de Charleval et du May – permettant de préserver les intérêts de l'Espace Emeraude et du magasin Super U voisin, avec notamment passage sous la RD 1314 (tunnel).

Premières réponses apportées par RFF lors des réunions publiques :

Le raccordement ferroviaire sud de Serqueux se situe sur le tracé de l'ancien raccordement (ligne n°345 300) défermé à la fin des années soixante. Ce raccordement passe au voisinage du centre commercial et traverse effectivement le terrain de l'entreprise Espace Emeraude (zone d'exposition de véhicules agricoles). Des réunions de concertation menées depuis l'été 2012 avec les entreprises concernées et les communes ont permis la mise au point d'un projet de raccordement préservant les accès actuels du centre commercial. Ce projet a été présenté dans le cadre de la concertation réglementaire.

Des variantes de tracé du raccordement en dehors du tracé historique, et nécessitant une modification du tracé actuel de la ligne Serqueux-Gisors, ont été soumises à RFF qui procède actuellement à leur étude et reprend leur principe en respectant les contraintes de tracé d'une voie ferrée (rayon de courbure, pente), différentes des contraintes routières. En tout état de cause, ces variantes qui présentent une part importante de tracé « neuf » induiront des coûts et des impacts fonciers bien supérieurs à ceux du tracé historique.

En outre, elles contreviennent au principe rappelé par le Grenelle de l'Environnement qui affirme la nécessité



de limiter, dans le cadre de la politique des transports, la consommation des espaces agricoles et naturels.

La suppression du PN 60

Les différentes variantes d'aménagements liées à la suppression du PN 60 – présentées en réunion et consultables dans un dossier mis à disposition dans les deux mairies – ont suscité des commentaires de la part des habitants. Comme pour le raccordement de Serqueux, le maire de Forges-les-Eaux réaffirme son souhait qu'une autre hypothèse de rétablissement des axes de communication soit étudiée, avec un raccordement long qui contourne non seulement la zone commerciale, mais toute l'agglomération.

➤ Principales questions et remarques formulées :

- Les variantes présentées sont fantaisistes, irréalistes...
- Le projet de fermeture du PN va apporter beaucoup de nuisances à une rue (Guy de Maupassant) du fait de l'obligation faite aux voitures et aux camions de l'emprunter.
- La variante 1 passe dans des terres classées ZNIEFF

➤ Autre proposition :

- Construction d'un nouveau tronçon de voie sur environ 5 km permettant de raccorder la ligne Serqueux-Amiens (entre la D 156 et la D 135) à la ligne Serqueux-Gisors après Haussez

➤ Premières réponses apportées par RFF lors de la concertation :

Réseau Ferré de France a proposé lors de la concertation réglementaire, un certain nombre de variantes pour le PN 60, avec pour chacune d'entre elles les avantages et les inconvénients. Suite aux remarques du public, recueillies pendant les réunions publiques, RFF poursuit la concertation afin d'aboutir à un projet répondant aux besoins fonctionnels exprimés notamment lors des réunions publiques de la concertation réglementaire tout en limitant les impacts sur les habitants et les activités économiques locales.

Une nouvelle variante sera étudiée, connectée non pas à la section de ligne Rouen-Serqueux, mais à la section Serqueux-Amiens.

Les remarques exprimées lors de la concertation sont prises en compte. Le choix des variantes s'effectuera en mettant en balance pour chacune l'ensemble des avantages et inconvénients, quels qu'en soient leur nature et leur degré.



IV. LA CONCERTATION VOLONTAIRE

PRINCIPE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION VOLONTAIRE SUR LE SUJET

1.

1.1. Principe

La réglementation imposait au maître d'ouvrage d'organiser une concertation portant sur les aménagements routiers consécutifs au projet dans les zones urbaines de Serqueux, Forges-les-Eaux, Gournay-en-Bray et Ferrières-en-Bray. Soucieux de mener une démarche de concertation qui permette au public d'appréhender le projet dans sa globalité, soucieux également de se mettre à l'écoute de l'ensemble des populations riveraines des sections de ligne normande et francilienne pour qui la modernisation de Serqueux-Gisors impliquera une augmentation de trafic ferroviaire significative, RFF a voulu étendre cette démarche de concertation. Outre la concertation avec des acteurs institutionnels (services de l'Etat et collectivités territoriales principalement), RFF a voulu une concertation avec le public sur le projet et ses conséquences locales. .

1.2. Objectifs

A la différence des réunions de concertation réglementaire qui portaient sur des scénarii d'aménagement locaux, les réunions de concertation volontaire avaient pour objectifs :

- d'informer le public de l'existence du projet, de ses objectifs, de ses principales caractéristiques ;
- de recueillir ses réactions et son avis sur l'ensemble du projet ;
- le cas échéant, de recueillir de l'information sur des enjeux locaux et régionaux, identifiés ou non précédemment par le maître d'ouvrage.

Cette concertation volontaire s'adressait à un territoire étendu à l'ensemble des communes traversées :

- par la ligne Serqueux-Gisors
- par la ligne Motteville-Serqueux, située immédiatement en amont sur l'itinéraire Le Havre-Paris via Serqueux,
- par la ligne Gisors-Pontoise, située immédiatement en aval sur cet itinéraire.

Les habitants de ces communes seront en effet, au même titre que les riverains de la ligne Serqueux-Gisors, concernés par l'augmentation du trafic ferroviaire, même s'il n'y a pas de travaux prévus dans leurs communes.

Les acteurs socio-économiques régionaux étaient aussi invités à participer à cette concertation sur un projet d'intérêt régional.

2. MODALITE DE LA CONCERTATION VOLONTAIRE AVEC LE PUBLIC

Cette démarche s'est traduite par l'organisation d'un cycle de trois réunions publiques de concertation volontaire dans trois communes situées en amont, au milieu et en aval de la section devant être modernisée : Pontoise, Sérifontaine et Motteville.

Ces réunions ont été organisées sur le même modèle que les réunions de la concertation réglementaire à Forges-les-Eaux et Ferrières-en-Bray :

- mot d'accueil du maire (ou de son représentant) ;
- présentation du projet par le maître d'ouvrage, représenté par un responsable en tribune ;
- échanges avec le public sur le projet présenté.

Avant la réunion, les participants pouvaient s'informer sur le projet en consultant les panneaux d'information disposés à l'entrée (cf. ci-dessous, 2.1 : le dispositif d'information).

Comme les réunions publiques de Forges-les-Eaux et Ferrières-en-Bray, ces réunions ont été annoncées par un dispositif destiné à inviter le public.

2.1. Le dispositif d'information et d'invitation aux réunions publiques

• Site Internet

La phase de concertation volontaire a été annoncée en page d'accueil du site Internet du projet (www.modernisation.ligne-serqueux-gisors.fr).

• Affiches

Une affiche (distincte des affiches éditées pour la phase de concertation réglementaire) a été réalisée afin d'informer localement le public des dates des réunions

publiques de la concertation volontaire. Elles ont été adressées aux 83 communes situées entre Motteville et Pontoise à raison de :

- cinq exemplaires pour les communes d'accueil des réunions publiques (Motteville, Sérifontaine et Pontoise) ainsi que les communes les plus importantes (Forges-les-Eaux, Ferrières-en-Bray, Gournay-en-Bray, Gisors, Chaumont-en-Vexin, Cergy) ;
- trois exemplaires aux communes de Saint-Germer-de-Fly et Trie-Château ;
- un exemplaire à toutes les autres communes.

Ces communes les ont disposées sur les espaces dont elles disposaient, principalement à l'accueil ou sur la façade des mairies.



Caractéristiques techniques :
format A2, quadri.
Voir en annexe

• Flyers

A la demande spécifique de la commune de Sérifontaine qui souhaitait mobiliser les habitants pour la réunion publique, 1 200 flyers reprenant le visuel de l'affiche ont été réalisés et remis à la commune, qui les a distribués parmi la population.



Caractéristiques techniques :
format A5, quadri.

• Annonces presse

Cinq annonces sont parues dans la presse locale une à deux semaines avant les réunions de concertation :

- une dans le Courrier Cauchois, édition Caux Seine et Caux Littoral ;
- une dans L'Eclaireur Brayon ;
- une dans Le Parisien – édition du Val d'Oise ;
- une dans la Gazette du Val d'Oise ;
- une dans Oise Hebdo.



Caractéristiques techniques :
format 154x152,4 dans Le Parisien,
151x150 mm dans Le Courrier Cauchois,
126x180 mm dans L'Eclaireur
et 127,2x180 mm dans La Gazette et Oise
Hebdo ; N&B.
Voir en annexe

• Courriers d'invitation

Un courrier d'invitation aux réunions publiques de Sérifontaine [20 novembre 2012], Motteville [27 novembre 2012] et Pontoise [29 novembre 2012] a été adressé le 31 octobre 2012 à 690 acteurs institutionnels normands et franciliens : élus (maires, présidents d'intercommunalités, parlementaires, présidents des collectivités régionales et départementales), responsables socio-économiques de la région (associations, entreprises, responsables consulaires, responsables Transport des collectivités...), services de l'Etat en région, acteurs du fret et du ferroviaire.

• Panneaux d'information

Les six panneaux pédagogiques réalisés pour les réunions de concertation réglementaire ont été réutilisés et installés dans les salles accueillant les trois nouvelles réunions publiques, permettant au public de préciser son information sur le projet avant et après les échanges.



Caractéristiques techniques :
enrouleurs au format 200 x 80 cm, quadri.

2.2. Les réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées dans trois communes concernées par la circulation de trains de fret entre Le Havre et Paris par l'éventuel itinéraire alternatif Serqueux-Gisors : Sérifontaine [20 novembre 2012], Motteville [27 novembre 2012] et Pontoise [29 novembre 2012].

Elles ont réuni des élus, des représentants d'association, des responsables d'entreprise et des habitants. Elles étaient animées par un consultant extérieur mandaté par RFF.

Le déroulement de chaque réunion était le suivant :

- mot d'accueil du maire,
- présentation générale du projet par le maître d'ouvrage, représenté en tribune par le directeur d'opération,
- présentation du programme des travaux par le maître d'ouvrage délégué, représenté en tribune par le directeur d'opération délégué,
- échanges avec le public.

LE BILAN DES REUNIONS DE NOVEMBRE 2012

3.1. Le bilan quantitatif de la concertation volontaire

Au total, les trois réunions publiques ont rassemblé 186 participants qui ont fait 37 interventions pendant 4h35 d'échanges.

3.1.1. La réunion publique de Sérifontaine (20 novembre 2012)

135 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré deux heures et a donné lieu à dix-huit interventions dans le public.

Voir le verbatim et la synthèse de la réunion en annexe



3.1.2. La réunion publique de Motteville (27 novembre 2012)

23 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 1h35 et a donné lieu à dix interventions dans le public.

Voir le verbatim et la synthèse de la réunion en annexe



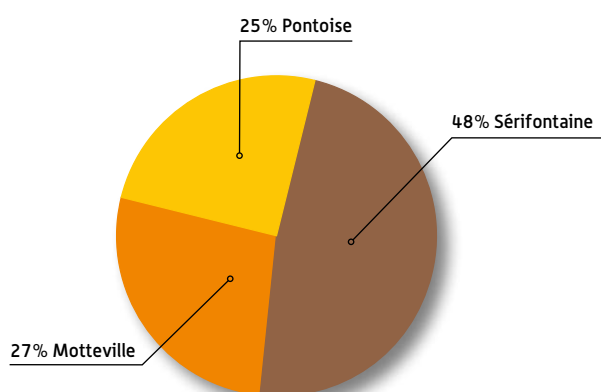
3.1.3. La réunion publique de Pontoise [29 novembre 2012]

28 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré une heure et a donné lieu à neuf interventions dans le public.

Voir le verbatim et la synthèse de la réunion en annexe



Répartition des prises de parole par réunion



3.2. Analyse thématique

Les contributions apportées par le public lors de ces trois réunions peuvent être classées par thèmes, qui sont détaillés ci-dessous. Ces questions et remarques portent pour partie sur le projet en général, pour partie sur des thématiques plus locales. Les réunions de Motteville et Pontoise, où le public était peu nombreux, ont été marquées par des débats portant plutôt sur les enjeux stratégiques du projet que sur ses conséquences locales ; la réunion de Sérifontaine a porté, comme les réunions de Ferrières-en-Bray et Forges-les-Eaux ayant eu lieu un mois avant, sur les conséquences du projet entre Serqueux et Gisors, et a été l'occasion pour de nombreux riverains d'exprimer leur inquiétude.

3.2.1. Opportunité du projet

Développement économique régional

➤ Question formulée :

- Le projet est bon pour l'industrie et l'emploi. Il est attendu par les entreprises de la région.
- Le projet est nécessaire au développement du port du Havre.
- Au niveau national, il est important que le fret ferroviaire se développe.
- Le projet est important pour les ports du Havre et de Rouen.
- Peut-on espérer que le projet permette d'attirer des activités logistiques sur le port du Havre, le port de Rouen ou dans l'Axe Seine ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :

Sur l'axe Seine, le développement du trafic fluvial de marchandises constitue un enjeu complémentaire et non concurrent de celui du fret ferroviaire. Ce dernier est particulièrement pertinent pour des trafics à longues distances, notamment vers l'est et le sud de la France, qui sont inaccessibles par le mode fluvial depuis les ports normands.

L'amélioration de la desserte du port du Havre aurait en effet des répercussions positives sur l'activité du port et des zones industrielles et logistiques de l'ensemble de la Haute-Normandie. Une étude socio-économique est en cours pour évaluer ces retombées.

Développement économique local

➤ Question formulée :

- Est-il prévu dans le cadre de ce projet de créer des embranchements ferrés vers des sites industriels ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :

Le projet devrait permettre de renforcer l'attractivité du territoire, puisque de nombreux sites industriels sont connectés au réseau ferré entre Serqueux et Gisors. RFF répondra à toutes les demandes d'industriels désirant utiliser la desserte ferrée. Plusieurs ont déjà exprimé leur intérêt à l'équipe projet.

Lien du projet de modernisation avec d'autres projets

➤ Questions et remarques formulées :

- Le développement du trafic fluvial, qui pose moins de problèmes que le développement du fret ferroviaire, est-il par ailleurs envisagé ? Un développement simultané de ces deux modes massifiés est-il prévu ?
- Le Canal Seine-Nord Europe ne va-t-il pas être un concurrent sérieux du projet ?
- Ne serait-il pas plus exact d'indiquer, dans le projet, l'abandon du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), sa répercussion sur le trafic voyageurs qui va devoir rester concentré sur l'axe historique et sa répercussion sur Serqueux-Gisors où vont devoir se concentrer beaucoup de trains de fret ?
- En marge du projet, la rumeur selon laquelle RFF souhaiterait reprendre l'Allée verte entre Serqueux et Dieppe pour y remettre des rails est-elle vraie ?

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :*

Sur l'axe Seine, le développement du trafic fluvial de marchandises constitue un enjeu complémentaire et non concurrent de celui du fret ferroviaire. Ce dernier est particulièrement pertinent pour des trafics à longue distance, notamment vers l'est et le sud de la France, qui sont inaccessibles par le mode fluvial depuis les ports normands.

De même, les projets Serqueux-Gisors et LNPN ont pour point commun l'objectif stratégique de renforcer la desserte ferroviaire de la Normandie ; complémentaires, ils ne sont cependant pas conditionnés l'un par l'autre.

Aucun projet de reconstruction de voie ferrée en direction de Dieppe n'est envisagé à ce jour.

Gouvernance du projet

➤ *Questions et remarques formulées :*

- Le budget des travaux de modernisation est-il connu et communicable ?
- Est-il possible de prendre connaissance de l'étude de pré-projet ?
- Quel est le planning détaillé de l'enquête publique qui doit avoir lieu en 2013 ?
- Quand la voie sera-t-elle mise en service ?
- Pourquoi la concertation n'a-t-elle pas été menée plus en amont, pour éviter que les gens fassent la confusion entre les deux projets « remise en état » et « modernisation » ?
- Est-il prévu que le public soit consulté au sujet des études d'impact en cours ?

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :*

La démarche de concertation du projet de modernisation est liée au calendrier normal de ce projet : il n'était pas possible de lancer la concertation avant d'avoir mené un certain nombre d'études qui servent de base aux échanges. La concertation continuera ponctuellement avec les acteurs susceptibles d'être impactés par le projet.

L'objectif du projet est une mise en service en 2017. L'enquête publique permettra de mettre à disposition du public toutes les études. Elle aura lieu d'ici 2014 ; sa date n'est pas encore fixée et dépendra de l'avancement des études.

3.2.2. Conséquences du projet au niveau local

Nature et volume du trafic fret

➤ *Questions et remarques formulées :*

- Quelle est la longueur maximale d'un « train massifié » ? Cela dépasse-t-il 1,5 km ?
- Quelle est la vitesse maximale d'un train de fret ? Va-t-elle varier sur le trajet Serqueux-Gisors, là où il y a des courbes, des villages, ou sera-t-elle homogène ?
- Les trains passeront-ils de nuit ou de jour ? Pourront-ils s'insérer de jour entre les trains de voyageurs ? Si c'est de nuit, combien de trains y aura-t-il par nuit ?
- Les locomotives seront-elles électriques ou diesel ?

- Comment la ligne pourra-t-elle écouler 5 millions de tonnes par an avec des capacités de trafic limitées et sans circulation les samedis, dimanches et jours fériés ?

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :*

La longueur d'un train de fret est aujourd'hui de 500 à 750 mètres maximum ; dans plusieurs années, cette longueur maximum pourrait être de 850 mètres. Ils rouleraient, entre Le Havre et Valenton, à 100 km/h, ce qui correspond à un temps de passage de moins de trente secondes pour un train de 750 m.

Environ la moitié des 25 trains de fret prévus devraient passer la nuit, l'autre moitié le jour. Compte-tenu de la capacité de la section de ligne Serqueux-Gisors, ces 25 trains de fret n'auront aucun mal à s'insérer entre les trains de voyageur.

Le projet de modernisation inclut l'électrification de la ligne : les entreprises ferroviaires pourront ainsi utiliser des locomotives à traction électrique sur cet itinéraire alternatif. Elles seront cependant libres de continuer à utiliser la traction diesel, mais cela semble peu probable.

Un train de fret, aujourd'hui, a une capacité de 1 800 tonnes, et le port du Havre est en activité plus de 270 jours par an. Les cinq millions de tonnes sont donc un objectif tout à fait cohérent avec la capacité de l'itinéraire par Serqueux-Gisors (jusqu'à 25 trains par jour en semaine, beaucoup moins le week-end).

Nuisances sonores et protections acoustiques

➤ *Questions et remarques formulées :*

- La tranquillité de notre région est mise en péril.
- Quels sont les niveaux de bruit réglementaires ? Qu'entend-on à ce sujet par « valeurs moyennes » ?
- Qu'est-ce que RFF envisage pour limiter le bruit ? Des murs anti-bruit sont-ils prévus ?
- Qui va financer les protections anti-bruit ?
- La ligne passe à proximité de lieux pour lesquels le calme est important (centre de séminaires de Bouchevilliers notamment).
- Comment avoir une idée de cet impact acoustique ? Comment RFF le mesure-t-il ? Comment évalue-t-il les protections possibles ?
- Des mesures contre les nuisances sonores ont été mises en œuvre en 2008 sur le secteur de Motteville. Avec des trains de fret plus longs et plus lourds, de nouvelles mesures sont-elles prévues ?

➤ *Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :*

La législation fixe des seuils de bruit maximum aux abords des infrastructures de transport (ces seuils sont définis en LAeq, niveau de bruit généré par une source constante produisant la même énergie que celle réellement reçue, durant un intervalle de temps T).

Réseau Ferré de France respecte la réglementation environnementale qui impose la mise en place de protections acoustiques si la construction d'une infrastructure de transport génère un niveau de bruit moyen supérieur aux seuils définis par cette réglementation.

Le projet de modernisation prévoit donc la construction de murs anti-bruit et l'isolation phonique des habitations qui seraient soumises à un niveau de bruit moyen supérieur aux seuils. L'emplacement et la nature de ces protections sont encore à l'étude et seront précisés dans les mois qui viennent.

La première mesure prise entre Motteville et Serqueux a été de vérifier l'efficacité des protections existantes malgré l'accroissement prévu du trafic. Si elles s'avéraient insuffisantes au vu de la réglementation, de nouvelles protections seraient installées pour protéger les riverains.

Une étude acoustique complète, non prévue initialement, va être menée entre Motteville et Serqueux et entre Gisors et Pontoise pour mieux connaître l'impact indirect de la modernisation de la section Serqueux-Gisors.

Compensations des propriétaires riverains

➤ Questions et remarques formulées :

- RFF est-il déjà intervenu chez des riverains pour résoudre certains problèmes ou envisager les nuisances ? Si c'est le cas, peut-on avoir le nom du médiateur ?
- RFF va-t-il indemniser les propriétaires qui ont acheté une maison à proximité de la voie il y a quelques années, sans avoir connaissance de ce projet qui va lui faire perdre sa valeur ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :

RFF tient compte de la préoccupation des riverains et fait tout pour limiter les nuisances dues au projet de modernisation. Cependant, la présence d'une infrastructure ferrée est connue de tous et l'évolution du trafic sur cette infrastructure ne donne droit à aucune indemnisation.

Suppressions de passages à niveau

➤ Question formulée :

- Quand RFF supprime un passage à niveau, comment les gens font-ils ensuite pour passer ?
- Comment RFF compte-t-il pratiquer la concertation avec les agriculteurs sur le rétablissement des circulations ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :

Chaque suppression de passage à niveau fait l'objet d'une concertation avec les riverains et usagers réguliers pour définir les besoins de rétablissement de circulation (par-dessus ou par-dessous la voie ferrée) ou de déviation vers un passage à niveau ou ouvrage d'art voisin.

3.2.3. Aménagements locaux liés au projet

➤ Questions et remarques formulées :

- Que compte faire RFF à propos du PN 26 à Eragny-sur-Epte ?
- Avant de supprimer le PN 28 de Sérifontaine, RFF peut-il prévoir l'aménagement de la voie communale dite « Chemin noir » afin que des engins agricoles puissent y passer ?
- Comment l'aire de jeux installée à proximité de la voie, à Sérifontaine, va-t-elle être sécurisée ?

- Si vous supprimez les passages à niveau situés près de Haussez (PN 53 et 54), que se passera-t-il ?

- Le rehaussement du pont de Droittecourt va-t-il entraîner une expropriation ? Dans quelles conditions ?

- Le pont d'Hausseville sera-t-il démoli lors de l'électrification de la ligne ?

- Pontoise est coupée en deux par la ligne de chemin de fer. Il existe actuellement deux ponts, l'un supérieur et l'autre inférieur, pour la circulation automobile, et un passage à niveau en plein milieu d'un quartier ancien de Pontoise. Est-il prévu de le fermer ou de faire un aménagement quelconque ?

- Peut-on espérer que le projet permette de supprimer le passage à niveau d'Ableiges qui subit déjà un trafic automobile intense quand l'A1 et l'A15 sont congestionnées ?

➤ Premières réponses apportées par RFF lors des réunions :

Chaque suppression de passage à niveau fait l'objet de concertations particulières avec les usagers et riverains. Les aménagements de sécurisation des emprises ferroviaires sont discutés avec les collectivités locales en fonction des besoins identifiés.

Les études sur le pont de Droittecourt sont encore en cours, mais il est en effet probable que des terrains devront être acquis par Réseau Ferré de France. Cependant, lorsque des acquisitions foncières sont nécessaires, RFF privilégie les transactions à l'amiable. Chaque négociation de ce type est basée sur une estimation préalable de France Domaines.

Le pont d'Hausseville est en effet trop bas pour permettre l'électrification de la ligne. Sa suppression est encore à l'étude, en lien avec les propriétaires riverains et les élus de la commune.

Aucun des deux passages à niveau de Pontoise et d'Ableiges n'est pour l'instant identifié comme problématique dans le cadre du projet. Mais RFF et les acteurs du ferroviaire, avec l'Etat, sont engagés dans une politique nationale de suppression des passages à niveau. Ceux d'Ableiges et de Pontoise, comme tous, font l'objet d'une veille permanente et seront sécurisés ou supprimés s'il s'avère que la sécurité de leurs usagers est dégradée.



V. ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

1.

LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Il convient de souligner la forte participation du public à la concertation réglementaire. Au total, 730 personnes ont assisté aux deux réunions publiques, soit une moyenne de 365 personnes par réunion.

175 avis, commentaires et questions ont été comptabilisés. Les registres ont été le mode d'expression privilégié, avec 116 avis consignés (soit une moyenne de 29 observations par commune), devant les réunions avec 36 interventions (soit une moyenne de 18 par réunion), les courriels (19) et les courriers (4).

La participation du public à la concertation volontaire a été plus modérée, du moins contrastée, avec 186 personnes réunies au cours des trois réunions de novembre 2012, dont 135 (plus des deux tiers) à Sérifontaine – commune située au cœur du territoire du projet proprement dit. Le nombre d'interventions a été sensiblement égal au nombre d'interventions enregistrées pendant les réunions de concertation réglementaires [37].

L'ensemble de ces chiffres montre que le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors mobilise la population qui, d'une manière générale – en tout cas lorsqu'elle s'exprime – s'interroge et s'inquiète des conséquences du projet sur la vie locale.

L'attente de dialogue avec RFF, de réponses techniques précises, d'engagements sur le trafic futur, de solutions rassurantes contre les nuisances, est manifeste.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

2.1. Sur les modalités de la concertation

Il semble tout particulièrement important de noter que la multiplication des réunions (réunions préparatoires à la concertation, réunions de concertation réglementaire, réunions de concertation volontaires de novembre 2012) a eu un effet constructif pour le projet.

En effet, plusieurs solutions présentées aux élus et aux acteurs économiques dans le cadre des réunions préparatoires ont pu être affinées, complétées, retravaillées avant d'être présentées aux habitants. Des solutions dont certaines n'avaient pas été envisagées initialement par le maître d'ouvrage ont pu être définies grâce à ces échanges.

Les réunions publiques ont ensuite permis de recueillir l'avis du public sur la fonctionnalité et la faisabilité de chaque variante, leurs avantages et inconvénients pour la vie quotidienne des usagers et riverains potentiels. Elles ont également permis de connaître l'avis des habitants sur le projet lui-même et de mesurer leur inquiétude.

La complémentarité des moyens d'expression mis à disposition a permis à des publics très divers par leur lieu d'habitation, leur âge, leur milieu social, leur opinion, de s'exprimer – à l'oral, à l'écrit, en se déplaçant en mairie ou devant son ordinateur – chaque support ayant trouvé son utilité.

2.2. Sur le fond du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors

Les prises de position critiques ciblent prioritairement les thématiques locales (suppression de passages à niveau, raccordement direct de Serqueux) et les conséquences du projet en termes de nuisances, au premier rang desquelles figure le bruit. Cette contrainte fédère même l'ensemble des opposants déclarés au projet, notamment représentés par une association de riverains créée en avril 2012 et particulièrement active pendant la concertation (Voies et Voix en Pays de Bray).

Si l'opportunité de la modernisation au regard des grands enjeux économiques régionaux est peu remise en cause, c'est son intérêt pour les territoires traversés qui est contesté.

Ce peu d'intérêt est mis en balance avec l'impact immédiat qu'aurait la déviation de circulations importantes en zone urbanisée dans les deux agglomérations concernées par des suppressions de passages à niveau et la création du raccordement direct à Serqueux. A Ferrières-en-Bray comme à Forges-les-Eaux, le projet est pour cette raison considéré comme nuisible au maintien de certaines activités économiques, voire au développement de la commune.





La concertation réglementaire a fait émerger d'une part l'inquiétude de la population du Pays de Bray quant aux conséquences du projet sur leur cadre de vie, d'autre part le souhait des populations des quatre communes directement impliquées dans la concertation réglementaire que d'autres solutions soient trouvées pour les modifications de voirie en zone urbaine.

Il semble d'abord indispensable au vu de cette concertation de développer l'information du public sur le projet, et notamment sur le niveau des nuisances sonores prévisibles (nombre de trains notamment) et les mesures prévues pour y faire face.

Au vu des questions qui lui ont été posées, Réseau Ferré de France a également considéré que la poursuite des études devrait continuer à se faire en association étroite avec les acteurs locaux, afin de répondre aux attentes et inquiétudes concernant les conséquences des différentes variantes proposées sur les circulations locales et le tissu urbain.

La problématique des circulations de convois exceptionnels à Ferrières-en-Bray est un point particulièrement sensible qui nécessite un travail particulier avec l'ensemble des partenaires susceptibles de favoriser l'élaboration d'une solution satisfaisante, notamment les services administratifs de l'Etat et des collectivités territoriales, mais aussi les municipalités directement ou indirectement concernées, et les habitants de ces communes. C'est dans cet esprit d'ouverture et de dialogue que le maître d'ouvrage a choisi de prolonger la concertation volontaire jusqu'au mois d'avril 2013 inclus.

A l'issue de la concertation, Réseau Ferré de France a donc décidé :

- de lancer une étude acoustique plus fine sur les secteurs Motteville-Serqueux et Gisors-Pontoise ;
- de poursuivre les études sur les différentes solutions de rétablissement routier dans les communes de Serqueux, Forges-les-Eaux, Gournay-en-Bray et Ferrières-en-Bray, notamment en étudiant précisément les circulations actuelles et les modifications de flux induites par chacune des variantes (comptage des véhicules plus détaillé, essais de circulation de transports exceptionnels par de nouveaux itinéraires) ;
- d'étudier un nouveau scénario de raccordement à hauteur de Forges-les-Eaux et Serqueux, qui évite les zones urbanisées de ces communes ;
- de poursuivre le dialogue avec les élus du territoire et les associations sur l'orientation des études et de les tenir informé de leur déroulement jusqu'à ce que des solutions satisfaisantes soient trouvées pour les rétablissements de voirie consécutifs à la suppression de passages à niveau ou à la création du raccordement direct de Serqueux ;
- de communiquer régulièrement et de manière transparente sur l'avancée des études et du projet, soit sur le site web du projet, soit via la presse locale, soit par le biais des élus et associations de riverains, soit encore, le cas échéant, directement avec les riverains dont les parcelles pourraient être impactées ;
- de répondre aux demandes d'informations spécifiques des acteurs locaux et de la population si des demandes dans ce sens étaient exprimées.

Lorsque l'ensemble de la démarche de concertation sera achevée, un bilan global sera établi. Le présent bilan ainsi que le bilan global seront intégrés au dossier d'enquête publique dont le déroulement est prévu en 2014.



NOTES





LISTE DES ANNEXES FIGURANT DANS LE CD JOINT

- 01- Décision de RFF portant organisation de la concertation
- 02- Annexe à la décision de RFF portant organisation de la concertation
- 03- Courriers des communes validant les modalités de la concertation
- 04- Plaquette de présentation générale du projet
- 05- Image de la page d'accueil du site Internet
- 06- Affiches de la concertation
- 07- Flyers de la concertation
- 08- Annonce presse de la concertation
- 09- Personnes invitées-informées aux réunions publiques
- 10- Synthèses des réunions publiques
- 11- Contenus des registres publics
- 12- Messages reçus sur le site Internet
- 13- Courriers de riverains adressés à RFF
- 14- Liste des articles de presse traitant de la concertation
- 15- Rapport de connexions au site Internet



Conception et réalisation : Etat d'Esprit (Rouen). Octobre 2013.

Crédits photos et illustrations : photothèque RFF, RFF/CAPA/Marie Genel(TOMA), RFF/ROBIN Paul, RFF/CAPA/Stéphanie Jayet(TOMA), RFF/CAMBON Sylvain, RFF/Rémi HONDIER

Fotolia©Tan Kian Khoon, Eric BENARD, Etat d'Esprit, SETEC Organisation, SYSTRA.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Direction régionale Haute et Basse Normandie

38 bis, rue Verte

BP 11066 - 76173 Rouen Cedex

Tél : 02 32 76 03 66

Fax : 02 32 76 03 80



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE