

DEPARTEMENTS DE

la SEINE-MARITIME, l'EURE, l'OISE, du VAL-D'OISE et des YVELINES

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

portant sur le projet de

« **Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors** »

porté par **SNCF Réseau**



CONCLUSIONS MOTIVEES de la Commission d'enquête

Enquête publique conduite du 08 mars 2016 au 26 avril 2016

selon l'arrêté interpréfectoral du 05 février 2016

Composition de la Commission d'enquête :

M. Serge Cramois, président
M. Didier Ibled, membre titulaire
M. Bernard Poquet, membre titulaire
Mme Catherine Lemoine, suppléante

Ce document vient en complément du Rapport établi par la Commission d'enquête

LIMINAIRE

Une enquête publique, procédure juridiquement encadrée, permet de formuler des observations sur un projet auprès d'un tiers indépendant, la Commission d'enquête dans ce cas précis.

Le présent rapport se veut une transcription fidèle, complète et objective du déroulement de l'enquête publique conjointe, assujetti du ressenti des membres de la Commission d'enquête.

Son objectif est d'amener à l'autorité décisionnaire les éléments d'appréciation lui permettant de se prononcer en toute connaissance de cause. De plus, il doit apporter à l'autorité administrative, et au public, l'information la plus complète sur le déroulement de l'enquête publique et les motivations de la commission.

Les **Conclusions motivées**, portent sur :

la **déclaration d'utilité publique** de l'opération du projet ;

la **mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme** de la Commune de Gournay-en-Bray ;

le volet **Loi sur l'eau** de l'opération ;

le volet **Commodo et Incommodo** du dossier.

DEPARTEMENTS DE

la SEINE-MARITIME, l'EURE, l'OISE, du VAL-D'OISE et des YVELINES

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Traitant du projet de

« **Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors** »

porté par **SNCF Réseau**



CONCLUSIONS MOTIVEES
de la Commission d'enquête

portant

sur le volet COMMODO et INCOMMODO du projet

Enquête publique conduite du 08 mars 2016 au 26 avril 2016

selon l'arrêté interpréfectoral du 05 février 2016

Composition de la Commission d'enquête :

M. Serge Cramoisan, président
M. Didier Ibled, membre titulaire
M. Bernard Poquet, membre titulaire
Mme Catherine Lemoine, suppléante

Ce document vient en complément du Rapport établi par la Commission d'enquête

LIMINAIRE

Une enquête publique, procédure juridiquement encadrée, permet de formuler des observations sur un projet auprès d'un tiers indépendant, la Commission d'enquête dans ce cas précis.

Après avoir traité le Rapport d'enquête, examiné le dossier, analysé les observations et courriers recueillis, les réponses du porteur de projet, la Commission d'enquête doit, conformément à l'article R123-19 du Code de l'environnement, exprimer très clairement son opinion en donnant un avis personnel, consultatif mais motivé.

L'objectif est de fournir, à l'autorité organisatrice, les éléments d'appréciation nécessaires lui permettant de se prononcer en toute connaissance de cause.

AVANT-PROPOS

Ces enquêtes, qui trouvent leur origine dans des textes très anciens, étaient jusqu'à présent dénommées « enquête de Commodo et Incommodo » et leur organisation, tout comme leur publicité, ne reposaient pas sur des textes très précis.

Depuis l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016 du nouveau Code des Relations entre le Public et l'Administration (CRPA), la situation est désormais très claire :

L'article L134-1 de ce CRPA précise : *“Sans préjudice de dispositions particulières figurant dans d'autres textes, le présent chapitre régit les enquêtes publiques qui doivent être organisées par l'administration et qui ne relèvent ni du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ni du code de l'environnement.”*

1 PRESENTATION GENERALE

1.1 CONTEXTE NATIONAL ET LOCAL

Le dossier présenté par SNCF Réseau est totalement et étroitement lié au développement du port du HAVRE en termes d'écoulement de fret.

Actuellement, la part des modes « massifiés » dans l'acheminement depuis et vers LE HAVRE représente seulement 15% des flux, contre 53% à ROTTERDAM pour le seul mode ferroviaire. Certains de ces ports réalisent jusqu'à 50 convois par jour.

Le port du HAVRE est à 85% de part modale par la route, situation très en retard par rapport à ses concurrents du « *range nord-ouest européen* » qui, eux, se situent aux alentours de 60%.

Le volume ferroviaire stagne, principalement à cause des difficultés sur le réseau ferré national, du dynamisme des entreprises ferroviaires en France et des limitations dues au système de collecte distribution des conteneurs au HAVRE.

Sa capacité à desservir, par le mode ferroviaire, les différentes régions françaises constitue un enjeu stratégique pour LE HAVRE, afin de pouvoir augmenter ses parts de marchés, ces trafics transitant essentiellement par la Région parisienne (« hub » de VALENTON).

La Loi de réforme portuaire mentionne clairement le besoin de développer les capacités de traitement des conteneurs des ports français pour leur permettre de répondre à la concurrence et contribuer à la croissance nationale.

1.2 CARACTERISTIQUES DU PROJET

Les études menées ont démontré que l'itinéraire historique LE HAVRE-ROUEN-PARIS, par la vallée de Seine, ne permet plus de répondre aux besoins cumulés de Port 2000 et du port de ROUEN alors que le trafic voyageurs augmente, que d'importants travaux de maintenance sont en cours et prévus sur la ligne pour la prochaine décennie sur ce tronçon.

Tous les itinéraires alternatifs, sur le réseau existant, ayant été étudiés par SNCF Réseau, celui de SERQUEUX-GISORS s'avèrerait être le plus approprié pour assurer une même qualité de service que sur l'itinéraire historique.

Ainsi, il permettrait d'offrir une capacité complémentaire, en cas de travaux de maintenance sur l'itinéraire historique, en évitant la zone de travaux de nuit, mais aussi les nœuds ferroviaires tels les agglomérations de ROUEN et MANTES-LA-JOLIE où transitent de nombreux trains de voyageurs.

D'autres itinéraires ont été étudiés, comme ceux par SERQUIGNY-EVREUX-MANTES LA JOLIE ou encore par AMIENS et CREIL., mais ils ne répondraient pas aux objectifs visés.

Quant au contournement par la grande ceinture, sa programmation (ainsi que son coût) ne pourrait intervenir avant 2025 selon les estimations.

1.3 OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE - VOLET DECLARATION PUBLIQUE DU PROJET

La modernisation de la ligne ferroviaire SERQUEUX-GISORS s'inscrit dans :

- > une démarche de développement de la Vallée de Seine, du Grand Paris au littoral normand, au service de l'économie nationale ;
- > un schéma stratégique de développement des flux logistiques entre l'axe Seine et l'axe Rhénan.

Il s'agit ainsi de réaliser des travaux sur une portion de l'axe ferroviaire interrégional entre LE HAVRE et VALENTON afin de créer un itinéraire de fret alternatif aussi compétitif que l'itinéraire historique.

Une première étape de modernisation, qui s'est déroulée en 2012-2013, a consisté à remettre en état la ligne pour permettre à nouveau la circulation des TER.

La modernisation de la ligne SERQUEUX-GISORS permettra, à terme, de faire passer chaque jour (sur 24 heures) un maximum de 25 trains de fret commercial.

Cinq grands volets de travaux articulent ce projet de modernisation :

- > réalisation du raccordement direct en gare de SERQUEUX, afin d'éviter aux trains une manœuvre dite de retournement, chronophage, pénalisant matériellement et en personnels ;
- > mise en place du système de communication GSM-R pour plus de fiabilité et de sécurité aux circulations, permettant de traiter plus rapidement les situations perturbées ;
- > mise en place d'un nouveau système de signalisation automatique (« BAPR ») qui, conjugué au raccordement direct à SERQUEUX, accroîtra la capacité actuelle de la ligne ;
- > électrification de l'ensemble de la ligne donnant plus de liberté aux entreprises ferroviaires quant au mode de traction, et l'interchangeabilité des itinéraires entre axe historique et axe SERQUEUX-GISORS. Ce mode permet d'utiliser des machines plus puissantes, plus silencieuses et non polluantes. Elle favorise l'interopérabilité et ôte toute contrainte de mode de traction pour les interconnexions ;
- > mises au gabarit ou suppressions de ponts-routes, ainsi que suppressions de neuf passages à niveau entre SERQUEUX et GISORS, dans une volonté volontariste de sécurisation des PN. Ces suppressions de PN, et les rétablissements induits, ne concernent que le périmètre de travaux entre SERQUEUX et GISORS.

Des études relatives aux protections acoustiques ont été élaborées, pour les constructions achevées antérieurement, de MOTTEVILLE à CONFLANS-STE-HONORINE, en cas de niveaux de bruit moyen supérieurs aux seuils réglementaires et elles se poursuivront après l'enquête publique :

- murs antibruit pour les groupes de maison ;
- isolation phonique des habitations plus isolées, dite « protection de façades ».

Cette partie de l'enquête publique vise donc à démontrer l'intérêt public du projet.

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1 ORGANISATION

Les membres de la Commission d'enquête, trois titulaires et un suppléant, ont reçu notification de leur désignation par décision du Tribunal administratif de ROUEN en date du **09 février 2015**.

Dès le début du mois de mars 2015, la Commission d'enquête a pu rencontrer les responsables du Bureau des procédures publiques/DCPE, au sein de la Préfecture de la Seine-Maritime désignée autorité administrative organisatrice de l'enquête publique.

Assez rapidement, il est apparu que l'idée même de la mise en place de l'enquête publique n'était pas assurée en l'état d'avancement du projet d'une part, aucune des conditions n'étant véritablement réunies d'autre part tant en disponibilité et complétude du dossier, qu'en planning potentiel.

Après une première date, envisagée à l'automne 2015, l'enquête a de nouveau été suspendue par décision administrative de l'Etat, le maître d'ouvrage ayant été invité à poursuivre son effort de communication et conforter son dossier sur différents points.

Fin janvier 2016, la décision était prise de mettre en place au plus tôt l'enquête publique. Sur un laps de temps relativement court, la Commission d'enquête a donc travaillé d'arrache-pied, avec le concours des services préfectoraux, à reconsidérer la période d'enquête, la programmation des dates et lieux de permanences, abordés succinctement au cours du premier trimestre 2015 mais avec, cette fois, pour mission de multiplier les sites et le volume de permanences en termes de jours et horaires.

L'enquête ayant finalement été reportée au début 2016, de nouvelles réunions ont été programmées à partir de début janvier 2016 avec un prévisionnel pour le 1^{er} trimestre 2016.

2.2 MISE EN PLACE

Conformément à la réglementation, et à l'arrêté inter-préfectoral du 5 février 2016, un avis au public a été publié par les soins de la préfète de Seine-Maritime, aux frais du demandeur, 5 jours avant le début de l'enquête et dans les 8 premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux de chacun des cinq départements concernés.

Ce même avis a été publié, par voie d'affiches, dans les mairies concernées et en tous lieux réservés à l'information du public, 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée. Il a également été affiché par le pétitionnaire, dans les mêmes conditions de délais, sur les lieux ou au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés, lisibles et visibles de la voie publique.

La mise en place du Registre numérique pour l'enquête publique, puis sa gestion et son exploitation, ont constitué un énorme travail pour les deux commissaires enquêteurs chargés de ce volet au sein de l'enquête. Il a nécessité de multiples échanges et rencontres avec le prestataire mandaté par le maître d'ouvrage, la société CDV Évènements.

Un dossier, comportant notamment une Etude d'impact, l'avis des Autorités environnementales (CGEDD), l'avis du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) et un Registre d'enquête ont été déposés pendant toute la durée de l'enquête publique dans les préfetures, sous-préfetures et 36 communes incluses au périmètre d'enquête.

Le prestataire Etat d'Esprit-Stratis a été chargé de la réalisation et la mise en place de l'ensemble des Registres « papier » et des dossiers dans les 45 communes, les préfetures et sous-préfetures.

La société PUBLILEGAL, mandatée par SNCF Réseau, a procédé à des photos de chaque page de l'ensemble des RP (registres papier) au cours de l'enquête.

La société PUBLILEGAL a également assisté les huissiers pour le contrôle des affichages, mais également pour le contrôle de la présence des fascicules du dossier dans chacune des sites détenteurs d'un RP.

Dès le mois de juin 2015, la Commission d'enquête a procédé à de multiples visites des lieux, la dernière datant du vendredi 17 juin 2016, nécessitées par la quantité et les caractéristiques des observations formulées par le public. Ainsi, la Commission d'enquête s'est une nouvelle fois rendue sur les sites afin de mieux appréhender les problèmes soulevés, le bien-fondé des inquiétudes exprimées et en tenir compte dans son Rapport d'enquête et ses conclusions motivées.

2.3 DEROULEMENT & CLIMAT

La Commission d'enquête a assuré 31 permanences soit quatre-vingt douze heures, parfois pendant une journée entière, sur 16 communes incluses dans le périmètre du projet, de MOTTEVILLE à CONFLANS STE HONORINE.

Les permanences tenues sur les secteurs de GOURNAY-EN-BRAY, FERRIERES-EN-BRAY, PONTOISE, CONFLANS-STE-HONORINE ont mobilisé un public très nombreux, pour certaines d'entre elles prenant la forme de manifestations et mobilisations, hostiles au projet, souvent coordonnées par des collectifs d'élus locaux et d'associations, le tout se déroulant toutefois sans animosité envers les commissaires enquêteurs.

3 ENSEIGNEMENTS TIRES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1 INFORMATION DU PUBLIC

Depuis l'origine du projet, l'information du public a été assurée de façon continue par le porteur de projet, les services de l'Etat et les médias. Les débats publics, organisés depuis plusieurs années, ont constituées des temps forts, favorable à l'information et la consultation du public.

Sauf à ne pas vouloir obtenir d'information, le public ne peut prétendre à ne pas avoir été informé sur le projet présenté à l'enquête.

Le seul bémol, de nombreuses fois relevé et mis en exergue par les opposants au projet, repose sur le fait que la population a perçu un double langage et une « dissimulation » des impacts réels en amont et aval du tronçon visé. Le principal argument est qu'un train de fret, qui a démarré avant SERQUEUX ne n'arrêterait pas à CONFLANS-STE-HONORINE, sa destination étant VALENTON dans le Val-de-Marne. Ainsi, les communes situées au-delà de CONFLANS-STE-HONORINE auraient dû faire partie intégrante du projet, de l'information et de la consultation du public sur la véritable thématique du fret.

La publicité a été correctement assurée par les supports réglementaires, notamment les annonces légales. Elle a considérablement été renforcée par un important dispositif d'affichage sur le terrain, contrôlé en continu par des huissiers, relayé par des articles de presse locale.

La Commission estime ainsi que le public a disposé d'une très large information sur l'organisation de l'enquête publique et que les très rares critiques formulées sur ce point sont totalement infondées.

3.2 DOSSIER MIS A DISPOSITION DU PUBLIC

Le dossier présenté au public comportait 20 fascicules, pour plus de 5 200 pages en A4 (pièces A à L pour la partie 1 et deux fascicules pour la partie 2).

Pour en faciliter la consultation, les divers fascicules, regroupés en 7 volumes, ont été indicés de couleur différente selon le thème principal abordé.

Le public disposait d'un dossier particulièrement volumineux et complet, matériellement accessible et consultable sur le site Internet des préfectures du périmètre d'enquête. La liste constitutive des pièces du dossier est impressionnante pour répondre aux exigences de la réglementation. Leur volume et leur contenu, à caractère largement scientifique et technique, les rendaient malheureusement difficile d'accès, notamment dans la version papier. Le Résumé non technique échappait toutefois à cette critique.

Le dossier avait souvent, pour le public, une dimension « repoussoir » qui ne l'incitait pas à s'investir dans sa consultation et, encore moins, dans son appropriation. Seuls quelques particuliers, des bureaux d'études, des associations environnementales et/ou d'opposants en avaient, semble-t-il, une certaine maîtrise. Le recours à la dématérialisation du dossier n'a pas remédié totalement à cette difficulté. Il faut noter que la commission d'enquête qui regroupe des commissaires enquêteurs au profil différent, non experts, et néophytes en matière ferroviaire, a dû parfaire ses connaissances avant, et au fur et à mesure du déroulement de l'enquête par des réunions d'information, des formations et n'a eu que six semaines pour étudier le dossier avant le début de l'enquête publique.

Ayant elle-même été confrontée à ces difficultés, la commission s'interroge également sur l'atteinte des effets attendus à recourir à l'enquête publique unique. Si elle a pour objectif d'assurer le traitement global d'un projet dans le temps, elle peut entraîner, pour des projets d'envergure, une superposition illisible des différentes procédures auxquelles il est soumis réglementairement. Les dossiers s'en trouvent complexifiés, avec de nombreuses redondances, et d'un volume dissuasif à leur consultation.

3.3 PARTICIPATION DU PUBLIC

Globalement, la commission d'enquête a été impressionnée de l'importance de la mobilisation tant au niveau de la consultation des dossiers que de dépôt des observations. Cette satisfaction est néanmoins nuancée par le fait qu'un nombre assez élevé d'avis, notamment défavorables, étaient peu ou pas motivés ou portaient des jugements de valeur à l'emporte-pièce, sans une argumentation basée sur les véritables caractéristiques du projet, souvent par méconnaissance du dossier ou par effet de solidarité de « masse ».

Le public s'est particulièrement déplacé, et intéressé au projet sur les secteurs de GOURNAY EN BRAY et FERRIERES EN BRAY pour les travaux ferroviaires et routiers les plus conséquents strictement liés au tracé, et sur les villes encadrantes comme PONTOISE et CONFLANS STE HONORINE en raison de ce sentiment de ne pas avoir été suffisamment associé au projet.

4 ENSEIGNEMENTS TIRES DU DOSSIER ET DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'enquête commodo-incommodo, que nous continuerons à appeler ainsi telle qu'elle était appelée lors de la mise en œuvre du dossier, porte précisément sur une question spécifique : « *Autoriser la suppression de 9 passages à niveaux et d'un passage supérieur situés sur la ligne dans les communes de :*

ERAGNY-SUR-EPTE : le PN 26
FERRIERES-EN-BRAY : les PN 40, PN 41 et PN 42
GANCOURT-SAINT-ETIENNE : les PN 47 et PN 49
HAUSSEZ : les PN 51 et PN 52 et le pont route de HAUSSELINE (appelé Pont des Molettes)
FORGES-LES-EAUX : le PN 60 ».

De très nombreux schémas, croquis, photos ou photos-montages sont visibles sur les fascicules « Pièces H » dédiés en Partie 1 du dossier.

La Commission a identifié plusieurs thèmes regroupant les préoccupations majeures du public, telles qu'exprimées au cours de l'enquête dont certains sont directement liés à l'enquête commodo-incommodo, relative à la fermeture des passages à niveau et à la suppression d'un pont. Ces fermetures sont liées au projet consistant à mettre en œuvre une circulation d'un maximum de 25 trains de fret par jour, avec les inconvénients que cela entraîne pour la population locale et notamment les riverains. Il semblerait donc que, par contre coup, la majeure partie des thèmes répertoriés puisse concerner plus ou moins directement cette partie d'enquête, en tant que conséquences du projet ferroviaire dont la suppression des passages à niveau et d'un pont est un élément indissociable.

Ces conséquences sont également le pendant du projet, pouvant affecter le caractère d'utilité publique en raison des inconvénients que seront amenés à supporter la population riveraine. Nous nous limiterons donc, dans les présentes conclusions, à traiter cette partie d'enquête unique : le volet « Commodo et Incommodo ».

La commission estime, qu'en raison du coût global du projet de modernisation de la ligne, la suppression de passages à niveau a été appréhendée de façon importante : 9 passages à niveau sur les 29 existants, soit près du tiers.

Seuls trois passages à niveau (41, 42 et 60) présentent un niveau de risque jugé inacceptable par SNCF Réseau. Leur suppression s'accompagne d'un rétablissement routier sécurisé.

La fermeture de cinq autres passages, moins dangereux, est prévue avec un aménagement des voiries latérales (PN40, PN47, PN49, PN51 et PN52).

Le PN 26 est simplement fermé et la circulation déviée sur un autre passage à niveau proche.

La ligne compte un passage à niveau tous les 1,7 km ce qui, avec l'arrivée du fret, présentera des risques accrus par rapport à la situation actuelle.

Il est important de préciser que 99% des accidents aux passages à niveau sont dus à une infraction au code de la route.

En 10 ans, grâce à la politique volontariste menée par RFF avec ses partenaires, le nombre de personnes tuées aux passages à niveaux a diminué de moitié, soit 29 décès en 2013 en France.

L'assemblée des départements de France et la SNCF ont signé, le 24 juin 2009, une charte pour une politique de sécurité sur les passages à niveau. Elle vise à convenir entre l'Etat, Réseau ferré de France (RFF) et l'Assemblée des Départements de France (ADF) des modalités permettant de mettre en œuvre une action partagée de sécurisation des passages à niveau. « Cette démarche s'appuie tout d'abord sur le constat suivant :

- les passages à niveau doivent être perçus à leur juste niveau dans la pratique de sécurité routière mise en œuvre par chaque gestionnaire de voirie ;
- les usagers de la route sont à la fois les victimes quasi exclusives des accidents et, dans la quasi-totalité des cas, les auteurs des infractions qui les causent ;
- la suppression des passages à niveau est la meilleure solution mais son coût la rend impossible à la généraliser aux 14 651 passages à niveau compris sur le réseau ferré national ouverts à la circulation commerciale ;
- la configuration et la « lisibilité » du passage à niveau pour « l'utilisateur » de la route est un facteur clé de perception du risque ;
- la croissance des trafics, tant routier que ferroviaire, est un facteur d'aggravation du risque ;

– la priorisation du traitement de la sécurité ne peut plus concerner uniquement les passages à niveau considérés au plan statistique comme potentiellement accentogènes mais doit intégrer ceux qui, compte tenu de leur configuration, peuvent soulever des questions de sécurité. »

Le projet de modernisation de la LIGNE SERQUEUX - GISORS se trouve dans la droite ligne de cette charte. La commission a le devoir de prendre une position ne laissant pas encourir des risques à la population ; Sans tomber dans un excès de prudence en appliquant un principe de précaution démesuré, la commission estime que le danger de chaque passage à niveau est réel. La suppression de tous les passages à niveaux en France est impossible financièrement comme le dit la charte, mais toute mise en œuvre d'un projet tel que celui du grand projet ferroviaire normand ne peut se dispenser de prendre en compte la dangerosité des PN, et la nécessité d'en supprimer de façon optimale.

Prendre les devants pour éviter des drames est une position que le public réclame en général, se plaignant le plus souvent « qu'on attende qu'il y ait des morts pour faire quelque chose ». La commission approuve donc le principe de mesures préventives prises par SNCF réseau.

Le tiers des passages est supprimé. Cela peut paraître beaucoup, mais la commission estime que moins il y aura de passages à niveau, mieux cela vaudra. Le problème est de trouver les solutions de remplacement (ponts ou souterrains) ou de déviation en apportant le moins de gêne possible à la population. SNCF Réseau s'est trouvé devant un dilemme : établir des projets de contournements des passages à niveau avec des mairies qui ne veulent pas (ou plus) discuter, ni envisager quelque solution que ce soit. SNCF réseau ne désespère pas de trouver un terrain d'entente.

A la gare de GISORS, les travaux envisagés consistent en la création d'une passerelle, bienvenue pour tous et à un rehaussement de quai bénéficiant aux passagers et surtout aux personnes à mobilité réduite et aux personnes munies de valises à roulettes. La commission ne peut qu'approuver ce projet.

La commission a recueilli de nombreux avis favorables pour ce projet. Cependant, rares sont ceux qui étaient inconditionnels, notamment de la part des associations écologiques. Les conditions à cet avis favorable portaient sur :

- la nécessité d'études d'impact supplémentaires, (La commission constate que de nombreuses investigations sont encore prévues par le maître d'ouvrage. Le projet n'est pas abouti. Les choix des variantes ne sont pas figés.)
- la mise en œuvre de solutions concertées, (la concertation s'avère difficile dans de nombreux cas)
- l'amélioration du matériel roulant, (Si des améliorations sont envisageables, ce ne sera ni à court ni à moyen terme)
- l'amélioration et l'entretien des voies (la SNCF s'est engagée sur ce point)
- la limitation de la vitesse la nuit dans les zones urbanisées, (la commission a abordé ce sujet plus haut)
- le respect du confort des voyageurs et des riverains : les voyageurs vont rapidement bénéficier d'une amélioration des voies, pour les riverains, il s'agit de revenir à la problématique de gestion du bruit.

Nous voyons donc qu'en raison des nombreuses conditions posées, beaucoup d'avis favorable devraient être considérés comme des avis défavorables, car certaines conditions posées ne peuvent être satisfaites, du moins dans l'immédiat. La commission reste attentive à la résolution des conditions posées, compatibles avec le projet.

La commission d'enquête doit rendre un avis global sur le projet dans le volet « **suppression des PN et d'un pont** ». Il paraît utile se prendre chacun en considération.

La décision de fermer un PN ne se fait pas sans études préalables.

Elle est la résultante d'une analyse multicritères : le premier, primordial, concerne le problème de la sécurité et de son amélioration. L'environnement humain est également pris en considération : il s'agit de déterminer puis de solutionner les solutions de remplacement pour que les personnes qui empruntaient le PN puissent franchir la ligne d'une autre façon.

Le tissu urbain est également important, notamment la prise en compte pour les contournements de l'ensemble des constructions, équipements et réseaux constitutifs d'une ville ou d'un quartier.

Enfin, le prix de la fermeture, qui peut être très élevé, non pas pour les travaux de suppression des barrières et la pose de grilles, mais en raison des nécessités de créer des voies de contournement. Un équilibre doit être trouvé entre tous ces critères pour que l'opération soit opportune. L'appréciation de cet équilibre est différente si l'on se place du point de vue du maître d'ouvrage ou de celui des mairies ou des habitants qui mettent en avant l'aspect de l'environnement humain.

Pour le PN26, la commune d'ERAGNY-SUR-EPTE a choisi, en raison de son caractère inesthétique, de ne pas valider la proposition de mettre en place une passerelle pour l'accès des piétons au centre du village, prévue par SNCF réseau. Les piétons concernés devront, comme les voitures, faire le tour jusqu'au prochain passage à niveau, n° 25, situé à 650 m au sud, ce qui est relativement peu pour des véhicules mais pose problème pour des piétons. C'est le choix de la commune validé par délibération du conseil municipal. Selon SNCF Réseau, une passerelle coûte cher, et ce choix semble satisfaire la municipalité. La commission est favorable à la suppression du PN 26, en raison du danger potentiel qu'il présente en tant que tel. Le report sur le PN25 n'augmentera pas proportionnellement le danger par la concentration du trafic. Le nombre de passage est très restreint et le fait de les regrouper avec une sortie bien gérée sur la D 915 sera un gage de sécurité.

La suppression du PN40, à FERRIERES-EN-BRAY, est remise en cause par SNCF Réseau à la demande des utilisateurs. Certains ne sont pas de cet avis, en raison de la sortie dangereuse du chemin agricole sur la départementale. Pour la commission, l'absence de circulation sur ce passage, signalée par SNCF, le coût des travaux et l'impact du rétablissement sur les terres agricoles ne rendent la suppression indispensable.

Les PN41, PN42 et PN60 ne « bénéficient » pas de construction de voies de contournement importantes.

Le PN 41 à FERRIERES-EN-BRAY comme le PN 42 ont provoqué des levées de boucliers de la population qui refuse, comme la municipalité et celle de GOURNAY-EN-BRAY la suppression de ces PN. Ce n'est pas tant leur suppression qui pose problème mais les solutions de contournement et la coupure des deux communes sans qu'au moins un passage soit aménagé pour les modes de déplacements doux, et les véhicules légers par un souterrain.

La commission s'est rendue à plusieurs reprises sur les lieux et a constaté le caractère de dangerosité de ces deux passages à niveaux : dénivelés importants, virages, manque de visibilité. L'arrivée de trains de fret va ajouter encore à cette dangerosité, de nombreux camions empruntant notamment ces PN. Pour les convois exceptionnels, interdits au PN 42, le passage par le PN 41 s'avèrerait des plus dangereux, et inenvisageable avec le fret.

Pour le franchissement de la voie ferrée un passage souterrain est prévu pour connecter la rue Charles Gervais à la route de Beauvais. L'emprise est importante sur une entreprise de casse automobile, mais le passage sera possible pour les véhicules légers, sauf les camions et les plus de 2,50m pour lesquels une autre voie, plus au sud, sera construite pour joindre la route de Beauvais avec la route de Savignies, à proximité des Ets DANONE. Ces solutions sont consommatrices de terres agricoles ou industrielles, mais permettent un bon franchissement des voies, en toute sécurité et sans détour important ni problématique pour les véhicules. La commission approuve cette fermeture de PN et les rétablissements envisagés.

Le PN 42 est différent. Il sépare deux villes « jumelles », GOURNAY-EN-BRAY et FERRIERES-EN-BRAY. La circulation tant en modes doux que des véhicules automobiles et camions y est importante. La fermeture de ce passage à niveau est une garantie de sécurité pour tous. Si le nombre des accidents peut ne pas paraître important, si leur caractère de gravité n'est pas exceptionnel, (pas de morts répertoriés) il faut noter qu'il y avait peu de trains de voyageurs et pas du tout pendant une période . Au total et entre 1985 et 2008, il y a eu 12 heurts au niveau du PN. A noter l'absence d'accidents ou incidents depuis 2008 qui s'explique par la fermeture de la ligne de 2008 à fin 2013

En 2014, un radar a été installé au feu rouge. Il faut préciser que deux photos sont prises en cas de franchissement du feu rouge pour permettre, en cas de réclamation, de déterminer les conditions dans lesquelles le véhicule a été photographié (bouchons, véhicule long), ce qui impliquerait une excuse basée sur un élément extérieur à la volonté du conducteur.

Pour la commission, ce type de radar anticipe, par son fonctionnement, des passages possibles « justifiables » en cas de force majeure au feu rouge, donc le risque d'une certaine accoutumance aux dangers potentiels de ce PN auquel des véhicules peuvent se trouver sur les voies, au mauvais moment, quelle que soit la signalisation. Le radar n'évite donc pas le danger et la suppression du PN souhaitable.

L'arrivée des trains de fret va considérablement modifier les paramètres. Les automobilistes sont souvent imprudents, et rien ne les empêchera de continuer à prendre des risques les mettant en péril eux-mêmes ou les autres. Les trains arriveront à une vitesse d'au moins 80 km/h, sans visibilité pour les automobilistes et sans possibilité de s'arrêter si une voiture ou un camion traîne sur la voie ou y reste bloqué en raison de la circulation sur la RN31. Le PN se situe dans un carrefour, avec des feux réglant la circulation des véhicules, où circulent un nombre important de poids lourds, surtout dans le sens ROUEN-BEAUVAIS. La commission approuve donc la fermeture de ce passage à niveau pour garantir la sécurité des personnes.

Des scénarios de contournements différents ont été proposés. La municipalité en avait, « plus ou moins » selon la commission, choisi un qui a été retenu par le maître d'ouvrage : création d'un barreau de contournement très important vers le nord. Ce barreau devant passer par la zone industrielle.

En collaboration avec les entreprises, SNCF Réseau cherche encore les solutions pour minimiser au maximum les inconvénients que va entraîner l'afflux de 3 500 à 5 000 véhicules par jour, qui effectueront 300 mètres dans la Zi avant de bifurquer, par un rondpoint au droit de la rue Schuman, vers un pont au-dessus de l'Epte puis, ensuite une grande voie de contournement qui coupe la commune de ST QUENTIN-DES-PRES pour rejoindre la route de Gerberoy aux Argilières.

Pour la commission, la traversée d'une Z.I. n'est pas réhivitoire dans un tel projet. Elle estime que beaucoup de motifs d'opposition sont valables et doivent être reconnus et solutionnés. Le maître d'ouvrage est prêt à satisfaire, dans toute la mesure du possible, techniquement, humainement et économiquement parlant, les personnes présentant des récriminations, à partir du moment où le projet demeure viable et qu'il arrive à son terme.

La commission a relevé des observations constatant que, dans le barreau, le premier rondpoint après l'Epte donne sur la Route d'Hardencourt, celle-ci n'ayant pas été prise en considération.

Bon nombre de véhicules emprunteront cette route pour rejoindre le bas de FERRIERES-EN-BRAY, alors qu'elle est étroite (cf photos chapitre THEMES). Le projet précise qu'il y aura « une redistribution des échanges internes entre Gournay-en-Bray et Ferrières-en-Bray, avec, d'une part un renforcement des flux de véhicules légers sur la RD 21a pour rejoindre la déviation et, d'autre part, une augmentation du trafic via le rétablissement du passage inférieur, les travaux de construction de la déviation routière et du pont-route nécessiteront un apport important de matériaux [...] L'approvisionnement du chantier sera réalisé par la route. Les installations de chantier pourront être positionnées côté est de la voie ferrée, au nord de l'emplacement de l'entreprise CERAFRANCE. Elles seront directement accessibles par la RD21a ». Cette route d'Hardencourt sera donc, non seulement très utilisée pendant les travaux, notamment par des camions, mais par la suite par l'ensemble du trafic. Il est indispensable qu'elle soit aménagée.

Au droit du PN47 à GANCOURT-ST-ETIENNE, la création d'un chemin agricole consomme beaucoup de surface pour rejoindre le PN suivant. Les utilisateurs demandent une modification de l'arrivé, rue de Grimbourg, proposition acceptée par SNCF Réseau.

En ce qui concerne le PN 49, dans la même commune, les oppositions s'appuient sur la création d'un chemin de 1 140m, à aménager avec la reprise d'un ouvrage hydraulique. Certains propriétaires préconisent d'autres solutions, plus économes. SNCF Réseau est disposée à étudier les propositions.

La commission demande à SNCF Réseau d'être à l'écoute des riverains concernés pour une prise en compte utile et équitable des demandes.

La situation est assez similaire sur le PN 51 à HAUSSEZ : la création d'un long chemin agricole (1 150m) pour rejoindre le PN suivant, qui n'est pas à proprement parler « à proximité ».

En ce qui concerne la suppression du PN 52, toujours à HAUSSEZ, elle entraîne la création d'une nouvelle voie pour rejoindre le village par la D41. Les véhicules devront passer sous un pont (h 4,10 m), ce qui va pénaliser les engins agricoles obligés, d'une part de faire un grand détour pour regagner leur ferme dans le village et, d'autre part à passer par la nouvelle voie, à pente limitée à 8%. Mais la dangerosité du PN 52 qui n'a pas de visibilité sera supprimée ce qu'approuve la commission.

La suppression du Pont Molettes, également sur la commune d'HAUSSEZ, va entraîner des déviations pour les quelques riverains et exploitants agricoles. Son maintien n'est pas compatible avec l'installation des caténaires pour l'électrification de la voie, et son peu d'utilité ne justifie pas sa reconstruction.

Le PN 60 à FORGES LES EAUX sera supprimé et, sur place, sera créé un passage souterrain pour piétons et modes de déplacements doux. Les véhicules seront dirigés vers une nouvelle voie, soit par le RD 915 (rue de la libération) avec un giratoire, soit par la rue Leroux / chemin du fossé, pour franchir la voie ferrée par un passage souterrain pour tous véhicules et rejoindre le RD 919 par la voie communale n° 7/ place de la gare (rue des laitiers). Les riverains de la cité de Fos, et de la place de la gare, sont mécontents de cette coupure de la commune, et de l'arrivée d'une nouvelle voie ramenant la circulation au point même de la coupure, ajoutant les désagréments des trains de fret à celui d'une route fréquentée.

La demande de contournement de quartier de Fos, qui aurait une grande emprise sur les terres agricoles, ne semble pas utopique mais le maître d'ouvrage se retranche derrière le refus de la mairie de s'impliquer, même dans le choix d'une variante, pour le contournement du PN 60 supprimé. Le choix de la variante est donc en fin de compte celui du maître d'ouvrage qui s'appuie sur la décision du maire à ne se décider sur les variantes possibles.

La commission estime que le choix de la variante proposée n'est peut-être pas le meilleur. La variante 2, avec création d'un souterrain sous le PN 60, entraîne cependant l'expropriation d'une maison qui se retrouvera entre la voie ferrée et la nouvelle voie routière. Toutefois, ce choix permet d'éviter des détours pour la population et les travaux d'aménagement du rétablissement. Enfin, en raison de la position de la mairie, la commission ne préconisera pas d'un scénario plutôt qu'un autre.

La commission d'enquête s'est trouvée confrontée à un grand nombre de thèmes dans la partie « commodo et incommodo » de l'enquête publique.

L'ensemble n'est pas figé, nous l'avons constaté à maintes reprises. Le projet dans sa globalité, et nous l'avons vu PN par PN, est fondé à supprimer des passages à niveau pour une meilleure sécurité de la population.

De nombreuses conséquences, préjudiciables aux commerces ou à la population, ne sont toujours pas résolues et devront être traitées par le maître d'ouvrage.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Au vu de :

- de l'exposé des analyses et commentaires qui précèdent en partie 3 des conclusions ;
- de l'ensemble des éléments développés supra ;
- de l'ensemble du dossier soumis à l'enquête publique ;

Prenant en considération :

- l'avis de l'Autorité environnementale (CGEDD) et du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) ;
- les observations recueillies au cours de l'enquête publique ;
- les réponses du Maître d'ouvrage apportées au Procès-verbal de la Commission d'enquête.

La Commission d'enquête émet, à l'unanimité, un

AVIS FAVORABLE
à l'enquête «COMMODO et INCOMMODO »

du projet de modernisation de la ligne « *Serqueux-Gisors* »
porté par SNCF Réseau

ROUEN, le 04/07/2016

Les membres de la Commission d'enquête

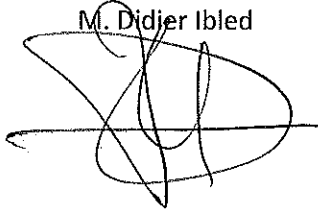
Le Président

M. Serge Cramoisan



membre titulaire

M. Didier Ibled



membre titulaire

M. Bernard Poquet

