

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 la

## DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE 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 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

SNCF Réseau modernisation de la ligne « Serqueux-Gisors »  
Grand Projet Ferroviaire Normand

## **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.

---

## **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 Rhéan.

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, pénalisante 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<sup>er</sup> 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, 15 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 la Commission d'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 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 constitué 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 difficiles 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 dès sa nomination en janvier 2015, 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**

Peu de dépositions inscrivent la DUP dans leurs observations. Pourtant c'est le cœur du sujet. Peu de déposants pensent à s'exprimer sur l'utilité publique, pourtant c'est cette notion qui importe.

Chez les riverains de la ligne, ce sont surtout les inconvénients qui sont désignés et, pour ce public, il y a souvent l'expression d'un avis défavorable. L'utilité publique, dès lors, n'est pas exprimée, n'est peut-être pas perçue tant l'individualisme des comportements peut être présent.

Mais, au contraire, les points positifs sont remarqués par l'immense majorité des entrepreneurs et des élus normands des environs de l'estuaire de la Seine.

C'est ainsi que les entreprises ayant déposé une contribution écrite adressée à la Commission d'enquête par le biais de la Préfecture de la Seine-Maritime se montrent très favorables à la réalisation rapide du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Il en est de même pour des élus, des communes, des groupements de communes du secteur havrais, de tous bords politiques.

Les organismes consulaires (CCI de Paris Ile de France, CCI Normandie... ) applaudissent et demandent une réalisation rapide « le réseau des CCI de Normandie confirme son intérêt pour la réalisation rapide de ce projet qui est une opportunité économique pour la Normandie, pour l'Île de France mais aussi pour le pays ».

Les ports, sous l'étiquette HAROPA (Havre, Rouen , Paris) se montrent très favorables à l'initiative.

Plus concrètement, le projet de modernisation s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire permettant de réduire les impacts environnementaux défavorables et d'accroître les capacités du réseau vers l'Île de France, certes, mais également vers l'Arc Atlantique, ce qui est bien en phase avec l'utilité publique.

La réalisation de ce projet permettra l'amélioration de la ligne historique Le Havre-Rouen-Paris qui a besoin de gros travaux, permettra et favorisera les travaux du projet EOLE (prolongement du RER E à l'ouest de Paris).

Le développement du port du Havre, le développement des entreprises de l'estuaire, les créations ou maintiens d'emplois, la diminution de la part du fret routier ayant une incidence directe sur la qualité de l'air, sur la sécurité, sur la fluidité des trafics entre Le Havre et l'Île de France figurent parmi les thèmes repris par les défenseurs du projet et qui, par là même, défendent la notion de projet à caractère d'utilité publique ce qui renforcera ainsi la compétitivité des régions normandes et Ile de France face aux régions portuaires du nord de l'Europe.

Malgré plus de 120 réunions et rencontres, de nombreuses voix se sont élevées pour dénoncer le manque d'informations et de consultations. Or, depuis 2012, SNCF Réseau n'a pas cessé de procéder à des réunions publiques d'information et d'échanges, tant avec le public qu'avec les élus, les associations et les collectivités concernées par le projet. La quasi exclusivité des réunions a donc été organisée de la seule volonté de SNCF Réseau. La préparation de l'enquête publique et des informations par voie de presse et affichage, notamment, a ensuite été irréprochable.

Le dossier de l'enquête publique, quoique très fourni, redondant, n'était pas incompréhensible. Il a été lu, étudié et compris par la Commission, composée de commissaires enquêteurs néophytes en la matière, comme maints contributeurs, qui ont peiné mais sont parvenus à intégrer les 2600 pages A3.

Le public avait à sa disposition, dans le dossier des documents résumés, voire de vulgarisation, pour comprendre les enjeux et identifier les divers intérêts en cause.

La commission estime en l'occurrence que ce dossier, qui aurait gagné à être encore mieux argumenté, au risque d'être plus volumineux et complexe, permettait au public d'avoir une bonne information.

Si la concertation se poursuit avec les personnes concernées, particuliers, entreprises, collectivités locales, c'est pour parfaire le projet dans les détails et permettre une bonne intégration de celui-ci dans le pays de Bray, notamment.

Le bilan de concertation qui a été fait est complet et irrépréhensible. Le fait de prolonger la concertation, au-delà de l'enquête publique notamment pour l'enquête parcellaire à venir, n'est donc pas susceptible d'entacher ce qui a été fait antérieurement.

Les points positifs aux effets, attendus pour l'économie Régionale, interrégionale et nationale, sont en balance avec les contraintes et les craintes des riverains.

Le dilemme est lié au fait que « l'utilité publique » concerne un projet contribuant au report modal, au développement d'une chaîne logistique le long de l'axe Seine, un marché national, une diminution des gaz à effet de serre alors que les effets négatifs des passages de trains de fret sont supportés par des populations riveraines aux intérêts éloignés des considérations économiques supérieures..

Dans son dossier décrivant le projet, le Maître d'Ouvrage s'engage à appliquer, au minimum, la réglementation en vigueur, renouvelant ses engagements dans son Mémoire en réponse au Procès Verbal des observations.

## CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

S'agissant de l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet, la Commission considère qu'il y a un intérêt certain à la réalisation des travaux de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Comme le soulignent les acteurs économiques du milieu havrais, ces travaux sont indispensables au devenir du port du HAVRE, aux activités qu'il recouvre, aux emplois qu'elles génèrent.

La ligne historique LE HAVRE-ROUEN-MANTES-PARIS est saturée et doit faire l'objet de nombreux travaux de remise en état, entraînant des interruptions de trafic, très préjudiciables voire dramatiques pour la desserte de l'Île de France depuis le port du Havre, mettant en cause des emplois et la pérennité des entreprises portuaires.

La création d'un itinéraire de substitution est donc indispensable pour assurer une continuité du service ferroviaire sur l'axe Seine.

La commission estime qu'en effectuant les travaux de modernisation de la ligne SERQUEUX-GISORS, SNCF Réseau va créer le dernier maillon de la chaîne qui relie LE HAVRE à VALENTON, permettant d'utiliser une ligne fiable toute l'année.

Il faut rappeler que cette ligne, à l'origine une ligne de fret, reliée DIEPPE à la région parisienne en passant par GISORS. La ligne « voyageurs » passait, elle, par ROUEN.

De nombreux trains de fret empruntaient donc cette ligne, venant notamment du port Dieppois (agrumes, bananes).

Avec la conteneurisation, le port de DIEPPE s'est trouvé inadapté et a périclité. La ligne a donc été peu à peu délaissée, sinon abandonnée, puis même démontée pour créer une voie verte entre DIEPPE et SERQUEUX.

La commission ne trouve donc pas aberrant que cette ligne soit à nouveau utilisée pour ce à quoi elle était destinée à l'origine. Il est vrai que les trains étaient probablement moins nombreux, mais plus bruyants et polluants qu'actuellement.

Les connections ferroviaires avec la ligne LE HAVRE-AMIENS, incluant le tronçon MOTTEVILLE-SERQUEUX qui a été rénové récemment, permettront une liaison rapide que la commission estime indispensable au développement commercial de la Normandie, de l'Île de France et du pays, partant du HAVRE, puis rejoignant VALENTON en passant par MOTTEVILLE, SERQUEUX, GISORS, PONTOISE.



Figure 1 : Localisation de la ligne Serqueux-Gisors dans le réseau ferroviaire

Ce projet va effectivement dans le sens de l'Engagement National en faveur du Fret Ferroviaire (ENFF) qui prévoit la création d'un réseau orienté Fret (axe 5 de l'Engagement) et de favoriser la desserte ferroviaire des grands ports maritimes ex- haut-normands.

La mise en place de cette ligne favorisera, d'autre part, le transport massifié en alternative à la route, donc le train à la place des camions. Le gain en GES sera conséquent, un train remplaçant en moyenne une quarantaine de camions. La circulation routière en sera plus fluide, la sécurité accrue bénéficiant à chacun. Ces éléments contribuent à confirmer une réelle utilité publique au projet.

La mise en place de la plateforme multimodale du Havre va contribuer, avec le développement possible du transport des EVP par train, à favoriser également le transport par voies fluviales.



Selon la commission, ce type de transport préconisé par de nombreux contributeurs à l'enquête publique, n'est pas une alternative, mais un complément indispensable qu'il faut également développer. Le transport massifié ne signifie pas la mort du transport routier qui restera irremplaçable pour joindre les entreprises ou plateformes logistiques plus locales.

Le transport combiné rail-route pourra également se développer, notamment avec les autoroutes ferroviaires.

Par la création de l'itinéraire du projet principalement dédié au transport de marchandises, la circulation des trains de voyageurs en sera facilitée sur l'axe historique. Des travaux sont prévus pour continuer à rénover la ligne de GISORS à CONFLANS-SAINTE-HONORINE, cette ligne J tant décriée, dont les passagers sont inquiets du devenir.

La ligne J n'aura pas à souffrir de l'arrivée du fret, les trains de marchandises circulant en dehors des heures de pointes du matin et du soir. La régularité du trafic ne sera pas affectée et les voyageurs bénéficieront de l'ensemble des travaux d'aménagement garantissant un meilleur confort et une meilleure qualité de service, donc une utilité publique.

L'intérêt de la ligne, localement pour les territoires traversés notamment le pays de Bray, est logiquement mis en doute par les populations riveraines. Seules les ITE (installations terminales embranchées) permettraient une utilisation de la ligne par les entreprises locales. Toutefois, le coût très important d'un raccordement à la ligne ne pourrait pas être supporté par elles-mêmes seules.

En conséquence, seules certaines entreprises importantes pourraient le demander, mais la commission n'a pas eu connaissance sur la moindre candidature. Les ITE seraient d'ailleurs utilisées, non pas par les trains transportant des conteneurs venant du HAVRE, mais par d'autres trains de fret, ne dépendant pas directement des EVP, ni forcément du HAVRE.

Il est en effet illusoire de penser que des trains de 750m de long, chargés de conteneurs, venant du port du HAVRE ou de VALENTON et dont le temps est compté, vont s'arrêter sur les sites d'usines pour effectuer des chargements ou des déchargements.

Comme l'a précisé le maître d'ouvrage, la ligne ne sera pas exclusivement utilisée pour les conteneurs venant des cargos sur le port du HAVRE.

Il est également important de signaler que les trains ne vont pas dans un seul sens et que, financièrement, il n'est pas concevable de les faire revenir à vide de la région parisienne. Ils contribueront donc également à l'exportation de produits français ou européens et, donc, à une amélioration de la vente à l'export, donc au développement des entreprises françaises sur le marché mondial. L'utilité publique est manifeste.

L'utilité publique ne concerne pas une somme d'intérêts particuliers, mais une appréciation globale d'un projet qui les dépasse, d'où les difficultés du maître d'ouvrage à faire accepter le projet à une population riveraine très circonscrite, qui en subit tous les inconvénients et n'en tire aucun bénéfice.

Nous sommes alors confrontés au syndrome NIMBY (*not in my back yard*), compréhensible et hermétique à la persuasion. Beaucoup de contributeurs à l'enquête publique préconisent d'ailleurs un passage par AMIENS.

Pour tout équipement collectif, créant des nuisances pour les riverains, la réaction naturelle de ces derniers est de s'y opposer et d'exiger qu'il se construise ailleurs. De façon contradictoire, le caractère d'utilité publique du projet est souvent admis et bon nombre de forts opposants en conviennent, mais conteste sa localisation.

La commission ne veut pas réduire les contestations locales à des revendications visant la défense d'intérêts privés et particuliers. Il s'avère que la multiplicité de ceux-ci, leur accumulation, tend à établir qu'il s'agit d'intérêts devenus généraux. Nous nous trouverions donc contraints d'opposer l'utilité publique d'un projet à l'intérêt général des populations riveraines.

L'intérêt général, terme non défini par la loi, dépasse la simple somme des intérêts particuliers, telle qu'elle est conçue dans les pays anglo-saxons. Dans la conception française, l'intérêt général ne résulte pas de la somme des intérêts particuliers. Au contraire, l'existence et la manifestation des intérêts particuliers ne peuvent que nuire à l'intérêt général qui, dépassant chaque individu, est en quelque sorte l'émanation de la volonté de la collectivité des citoyens en tant que telle.

Cependant, l'évolution récente liée à la montée des réflexes communautaristes des lobbies, ou des associations, tend à infléchir cette conception. Curieusement, et principalement aujourd'hui, il faut signaler que l'Europe communautaire met plus volontiers en œuvre la conception anglo-saxonne que la conception française. Il y a donc une émergence de l'acceptation du principe de prise en compte de la somme des intérêts particuliers pour en faire un intérêt général.

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) permet à l'Etat d'établir le caractère d'intérêt général d'un projet. Nous en arriverions donc à un problème sémantique.

La DUP est indispensable pour mettre en œuvre les procédures de mise en servitudes légales ou d'expropriation si les propriétaires concernés refusent de signer une convention amiable ou de vendre leur terrain. En effet le Code civil prévoit, en son article 545, que « *nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité* ».

Si la commission établit des tableaux de relevés d'observations, des statistiques et des décomptes, elle n'a pas pour rôle de comptabiliser le nombre de contributions pour le projet ou contre celui-ci et transformer l'enquête publique en référendum.

L'utilité publique se détermine par l'ampleur des avantages que la population, le public en général va tirer du projet, et non le désaccord de telle ou telle entreprise, ou tels ou tels citoyens, aussi nombreux soient-ils.

Toutefois, les fondements de la déclaration ne doivent pas exonérer le maître d'ouvrage de la prise en compte des effets négatifs induits qu'il doit résoudre, notamment avec le principe d'ERC. La commission a constaté que ce principe ERC avait été largement pris en compte par SNCF réseau.

Le caractère excessif éventuel des inconvénients, par rapport aux avantages du projet, relèverait d'une appréciation subjective et non comptable.

Pour la commission, la masse indéniable d'inconvénients n'est pas de nature à faire perdre au projet son caractère d'utilité publique. SNCF réseau s'attache à les minimiser dans toute la mesure du possible. Nous pourrions prendre des exemples multiples comme celui-ci : si un giratoire de 16.50 m ne suffit pas, notamment pour des poids lourds ou des transports exceptionnels, le maître d'ouvrage devra en tenir compte et, avec les personnes concernées, chercher la solution adaptée pour que le projet se fasse avec le moins de gênes possibles. SNCF Réseau n'a de cesse de répéter que les discussions sont toujours ouvertes et des compromis recherchés dans la mesure où ils ne remettent pas en cause le projet.

Un autre exemple, relatif aux inconvénients de circulation sur la Z.I. de GOURNAY-EN-BRAY : ceux-ci seraient sensiblement réduits par une implication de la mairie dans la recherche de solutions adaptées avec SNCF Réseau.

De ce fait, l'impact négatif sur les activités économiques de cette zone pourrait disparaître. Il en est de même pour les plans de circulation pour empêcher les poids lourds d'emprunter certaines voies et les diriger vers les voies qui leur sont destinées. Un simple panneau d'interdiction peut suffire. L'implication de la municipalité est également indispensable pour compenser ou remplacer la zone réservée aux gens du voyage à FORGES-LES-EAUX.

Il est également indispensable que des voies de dessertes cohérentes soient aménagées pour l'ensemble des entreprises et des particuliers concernés par la construction de voies de contournement des PN.

La commission ne peut donc prendre en considération, pour les intégrer à sa réflexion sur l'opportunité de la DUP, des inconvénients du projet présentés par certaines parties qui ne sont que la conséquence du refus de celles-ci de s'impliquer dans leur résolution.

D'autre part, la déclaration d'utilité publique relative au projet de modernisation de la ligne SERQUEUX-GISORS n'est pas une somme de « petites DUP », attachées individuellement à certaines parties du projet, comme par exemple le barreau de FERRIERES-EN-BRAY ou le rebroussement de SERQUEUX.

La DUP porte sur le projet dans sa globalité, comme un tout indissociable, et applicable par la suite à chaque partie du projet.

La conclusion de la commission relative au fait que le projet dans son ensemble est valable et l'utilité publique avérée n'est pas incompatible avec l'existence et la prise en compte de très fortes oppositions.

Celles-ci sont basées sur divers points :

- **le bruit**

Plus précisément le bruit diurne, mais surtout nocturne, résultant du passage des trains de fret. Sur ce thème, la Commission considère que le maître d'ouvrage, même s'il n'a pas apporté dans l'immédiat toutes les réponses attendues par le public, s'est engagé fermement à faire procéder à toutes les vérifications, les mesures et relevés acoustiques au droit des immeubles d'habitations, construits à ce jour, de manière à impacter le moins possible la qualité de vie des riverains et, en tout état de cause, à veiller à la bonne application des mesures de protections acoustiques, en termes de seuils et les moyens de protection adaptés, ceci dans le respect de la réglementation.

Au-delà de 60km/h, le bruit des trains augmente (en deçà également, semblerait-il). La vitesse optimale pour un moindre bruit serait donc de 60 km/h.

En ramenant la vitesse limite de 100 à 80 km/h, la perception du bruit serait donc sensible, sur une distance de 22 km entre CONFLANS-STE-HONORINE et ARGENTEUIL, soit une perte de 3 minutes pour le train (6 minutes pour une vitesse limitée à 60 km/h). Il ne semble donc pas que le fait de mettre en place cette limitation mette en péril la situation économique des entreprises ferroviaires.

La commission d'enquête invite donc le maître d'ouvrage à revoir les implications réelles des limitations de vitesse sur le coût du transport par rapport au gain appréciable de niveau sonore pour les riverains.

Il a été reproché à SNCF Réseau d'avoir commencé des travaux sur la ligne bien avant le projet, indubitablement liés au projet lui-même mais, cependant, dans des tronçons séparés donnant sur d'autres directions (MOTTEVILLE-SERQUEUX vers AMIENS).

La commission ne valide pas ce point de vue qui prétend que ce qui est utile pour les lignes 354 000 et 321000, mises en service depuis des années, ne devrait pas avoir été fait en dehors du projet actuel qui en bénéficie. Des protections acoustiques ont été assurées à l'occasion de ces travaux.

Il n'est pas possible de revenir sur ce qui a été fait, mais il est possible de prendre l'avenir en considération.

En effet Il est notable, qu'en raison des nécessités de rénovation des voies et, selon la commission, ceci constituant un lien indissociable avec l'arrivée éventuelle du fret, le maître d'ouvrage précise : «...pour la partie Gisors / Pontoise, plusieurs renouvellement de voie et ballast (RVB) sont programmés entre 2018 et 2020 ».

Le fait que le programme de renouvellement d'infrastructures ne soit pas lié au GRAND PROJET FERROVIAIRE NORMAND peut paraître bien plus étonnant que de n'avoir pas intégré les travaux, déjà anciens de MOTTEVILLE à SERQUEUX.

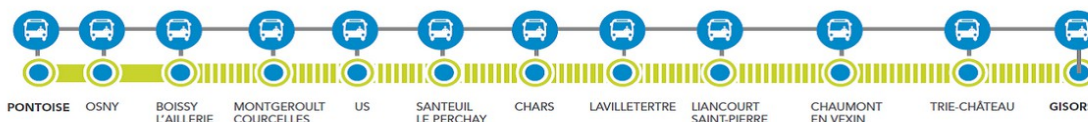
Des travaux, en dehors de la section SERQUEUX GISORS, sont donc bien prévus et, pour la commission, auraient dû être intégrés dans les impacts directs du projet.

Sur le site SNCF dédié aux travaux de la ligne J (<http://malignej.transilien.com/category/les-travaux-de-la-ligne-j/>), il est stipulé en juin 2016 que : «... les travaux de renouvellement des voies auront lieu entre Pontoise et Gisors (du 18 juillet au 26 août, du lundi au vendredi entre 9h30 et 16h30)... ».

Il s'agit bien là d'une contribution à la modernisation de la ligne qui bénéficiera aux voyageurs qui l'ont réclamée, mais aussi au fret.

Les travaux concernent cette section, où des omnibus ou des bus seront mis en remplacement :

- une desserte omnibus, pour toutes les gares de Pontoise à Gisors (bus bleu),



- une desserte de bus semi-direct, pour les gares de Pontoise, Boissy L'Aillierie, Chars, Chaumont en Vexin et Gisors (bus vert).



Une circulaire du 28 février 2002 indique que les dispositions de l'arrêté du 8 novembre 1999, fixant le cadre légal des indicateurs de gêne due au bruit d'une infrastructure ferroviaire, n'ont pas vocation à s'appliquer hors du périmètre des travaux et préconise l'identification des points noirs de bruit (PNB) où l'augmentation sonore est de plus de 2 dbA.

Pour l'Autorité environnementale, la lecture de la réglementation proposée par cette circulaire est erronée.

Pour la Commission, l'existence même de travaux sur l'ensemble de la ligne, même en dehors de la présente enquête, fait tomber cette restriction.

Pour cette raison, mais également dans la ligne des conclusions de l'Autorité environnementale, afin d'obtenir une équité de traitement des personnes concernées, la Commission considère que les protections acoustiques doivent bénéficier, au même titre, à tous les riverains de la ligne entre SERQUEUX et CONFLANS-STE-HONORINE.

Les travaux sur la ligne PONTOISE-GISORS ne peuvent être dissociés du « *Grand projet ferroviaire Normand* » même s'ils ne sont pas inclus et financés dans l'enquête publique. Quant au secteur suivant, le Parisis, un projet d'études est amorcé avec les acteurs locaux.

Dans le cadre de la présente enquête publique, la Commission d'enquête demande donc à SNCF Réseau de prendre en considération la globalité des impacts qu'occasionnera la mise en service de la ligne fret, sur toute la longueur des voies de MOTTEVILLE à CONFLANS-STE-HONORINE.

Il n'est pas équitable, qu'en raison même de l'intitulé de l'enquête publique, que des personnes, en fonction de leur domicile, soient moins bien protégées à CONFLANS-STE-HONORINE ou PONTOISE qu'à GISORS ou FERRIERES-EN-BRAY.

Pour la Commission, l'ensemble de la ligne accueillant, à la suite des travaux de modernisation et de renouvellement des voies, une augmentation sensible des trains de fret et donc une augmentation sonore significative, doit être traité au titre des effets directs. L'utilité publique du projet implique, comme nous l'avons déjà dit, une globalisation de la prise en compte de l'ensemble, véritablement indissociable des éléments constitutifs du projet.

Pour être irréprochable, la DUP doit donc porter sur la totalité des voies ferrées du « GRAND PROJET FERROVIAIRE NORMAND », à savoir sur l'ensemble des communes concernées par un nouvel apport significatif de 25 trains de fret par 24 heures, en liaison directe avec la modernisation du tronçon SERQUEUX- GISORS.

La réglementation en matière de bruit des infrastructures de transport impose une obligation de résultat.

- les **aspects environnementaux**

Ils seront traités à l'occasion des constructions de voies de contournement, afin de ne pas porter atteinte à la faune et la flore. Toutes les mesures ont été faites mais, pour autant, certaines sont incomplètes. Pour le Triton crêté et la Grenouille agile, une procédure de demande de dérogation à la protection des espèces sera engagée prochainement.

La Commission recommande donc au maître d'ouvrage de procéder rapidement à la finalisation de l'ensemble des études pour la sauvegarde de la faune et de la flore.

L'impact de la circulation des trains sur la faune et la flore, par rapport à ce que serait celle des camions correspondant, peut constituer un gain appréciable pour l'environnement.

- la **problématique liée aux déviations routières induites**

Outre le bruit, ce sont les déviations routières qui, avec les suppressions des passages à niveau, posent le plus de problèmes.

Le projet, présenté à l'origine pour les trains de voyageurs, avait poussé les élus à envisager des solutions liées aux contournements ou rétablissements, et d'éventuels plans de circulation.

Les 25 trains journaliers du fret ont cassé l'élan initial. Les choix des variantes, les décisions concernant les divers scénarios ont été remis en cause. SNCF Réseau s'en est tenu aux prévisions initiales, qui correspondent à un meilleur compromis entre le coût, le respect des surfaces agricoles, et les plans de circulation.

D'aucuns ont laissé la décision du choix de certains scénarios à la commission. En l'état actuel de l'avancée du projet, et consciente que de nombreux échanges seront indispensables à le faire évoluer, il semble peu judicieux que la Commission d'enquête puisse servir d'arbitre sur des orientations qui sont loin d'être figées.

• la **dimension économique**

Selon un document SNCF (dossier de presse pour la 8<sup>ème</sup> Journée Nationale de Sécurité routière aux passages à niveau, de juin 2015), «...la politique de sécurisation prévoit d'améliorer ou supprimer les passages à niveau en partenariat avec les collectivités territoriales et l'État. La suppression d'un passage à niveau peut prendre plusieurs années, selon la complexité de la solution de rechange mise en place. Elle implique l'engagement des collectivités territoriales concernées, de l'Etat et de SNCF Réseau qui cofinancent les travaux (SNCF Réseau a investi près de 35 millions d'euros en 2014). Le coût pour la suppression d'un passage à niveau est de 3 à 10 millions d'euros et ce coût est en constante augmentation, les passages à niveau les plus simples ayant déjà été supprimés. Cette politique prévoit de mener des études et des expérimentations pour trouver de nouvelles solutions d'amélioration de la sécurité... ».

Le maître d'ouvrage a assuré, à plusieurs reprises, que la totalité du projet SERQUEUX-GISORS serait financé globalement par l'Europe (71 millions d'euros), l'Etat et la Région. En l'occurrence, en ce qui concerne les fermetures de passages à niveau, la totalité des contournements, barreaux, rebroussement, rétablissements, et contournements sera financée dans le projet.

Les communes n'auront donc pas d'augmentation d'impôt pour le financer, en aucune façon.

En ce qui concerne les voiries créées, elles devront être entretenues par la commune ou le Département, en fonction de leur classification.

Il est notable de relever que le CGI souhaite que le projet débute le plus rapidement possible.

Le projet, estimé à 295 M€, est réparti sur 9 postes de 10 à 60 M€. La Commission aurait souhaité voir ces postes détaillés, le maître d'ouvrage arguant que les études ne sont pas encore achevées. L'estimation reste donc encore globalisée, mais la prise en charge de la totalité des travaux comprenant, notamment, les voies de contournement, les aménagements routiers, les ponts et les souterrains sera assurée au sein du projet, sans apport demandé aux collectivités locales.

Les financements européens importants (71 millions d'euros affectés aux phases Projet et Réalisation) sont sous-tendus par des justifications et arguments d'intérêt général communautaire, ce qui conforte la dimension non seulement nationale du projet mais également européenne, confirmant l'utilité publique du projet.

Le maître d'ouvrage a toutefois précisé la répartition des financements : les études d'Avant-Projet ont été financées à parts égales (1/3 chacun) par l'Etat, la Région Normandie et SNCF Réseau. Les études de Projet ont été financées par l'Etat (47.5%), la Région Normandie (47.5%), et SNCF Réseau (5%).

Pour la phase Réalisation des travaux, le Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions (CPIER) « Vallée de Seine » 2015-2020 a prévu, dans son règlement d'application particulier de l'axe maîtrise des flux et des déplacements, la participation de l'Etat à hauteur de 90 M€ au titre de l'AFITF, de la Région Normandie à hauteur de 90 M€, et de la Région Ile-de-France.

SNCF Réseau ne participe donc pas au financement des travaux.

Le coût financier reste modéré par rapport à ce qu'aurait coûté la construction, hors zone urbaine, d'une nouvelle ligne, et l'utilité publique n'est pas affectée par un budget démesuré.

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Au vu de :

- études et commentaires qui précèdent,
- 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 la **DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

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

**Avec deux réserves :**

- 1/ prendre en considération, dans l'Etude acoustique, l'ensemble de la ligne SERQUEUX-CONFLANS-STE-HONORINE au titre des effets directs ;
- 2/ procéder à la réalisation nécessaires de travaux d'aménagement de la route et de protection acoustique des habitations de riverains, à la suite des reports de circulation sur la RD 21a (route d'Harnoncourt), tant pour les travaux que pour les conséquences du projet.

et avec **cinq recommandations :**

- 1/ solutionner le devenir des diverses entreprises, ou associations, dont la pérennité est affectée par le projet (Golf DE CHAUMONT-EN-VEXIN, Le MANOIR DES BRUMES, HAPPY HORSE DAY, La GRANGE, ou AUTOVISION, notamment) ;
- 2/ poursuivre les rencontres avec les riverains pour résoudre les problèmes liées à la circulation des véhicules sur l'Espace de la Zone de l'Europe, et l'incidence des travaux sur les entreprises traversées par la déviation contournant FERRIERES-EN-BRAY ;
- 3/ étudier la construction de voies de dessertes cohérentes pour l'ensemble des entreprises et des particuliers concernés par la construction ou l'aménagement de voies pour le contournement des PN.
- 4/ Limiter, autant que possible et notamment la nuit, la vitesse des trains de fret dans les zones urbanisées.
- 5/ procéder rapidement à la finalisation de l'ensemble des études pour la sauvegarde de la faune et de la flore.

A ROUEN, le 04/07/2015

Les membres de la Commission d'enquête

*Le Président*

M. Serge Cramoisan

*membre titulaire*

M. Didier Joléd

*membre titulaire*

M. Bernard Poquet