

Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°15 Juin 2010

Les Verts d'Ile de France et de Picardie



Les Verts Ile de France

5 rue d'Arcueil
75014 Paris
Tel : 0145 65 33 60 - Fax : 01 45 65 41 50
Courriel : les.verts.idf@wanadoo.fr



Les Verts Picardie

95 rue des Quatre Lemaire
BP 124 - 80093 Amiens Cedex 3
Tel : 03 22 97 44 35 - Fax : 03 22 97 35 70
Courriel : contact@vertspicardie.fr

Deux projets dans le Val d'Oise et une destination commune : Roissy

Le Val d'Oise est aujourd'hui au cœur de deux projets : la ligne Picardie-Roissy et le barreau de Gonesse. Des enjeux différents mais une même destination : Roissy. Ces deux projets indiqués dans le Schéma Directeur d'Ile-de-France, voté le 25 septembre 2008, sont anciens : il est temps de les réaliser.

Deux projets pour deux territoires

Le projet Picardie-Roissy a émergé en 1993 avec la mise en service du TGV Nord. Les études initiales datent du premier contrat de plan interrégional du bassin parisien 1994-1998. Coût estimé : 250 M€. L'un de ses objectifs ayant un caractère national (liaison au réseau TGV), il fait l'objet d'un débat public.

Le barreau de Gonesse, doit relier la gare de Villiers-Bel – Gonesse – Arnouville au Parc des Expositions de Villepinte. Évalué également à 250 M€, il est prévu au contrat de plan Etat Région 2007-2013. Toutefois,

des inquiétudes portent sur sa réalisation, dans la mesure où le STIF, pour anticiper le barreau, a proposé la création d'une ligne de bus en site propre, dont les travaux débuteraient en 2012.

Dépasser la concurrence entre territoires

Il s'agit de deux projets très attendus par la population. En Picardie, un large consensus existe entre forces politiques pour soutenir Picardie-Roissy. Dans le Val d'Oise, cependant, le soutien au barreau de Gonesse conduit de nombreux acteurs à s'opposer à Picardie-Roissy, par crainte que la ligne ne vienne se substituer à lui.

Néanmoins, la convergence entre les conseils régionaux d'Ile-de-France et de Picardie sur le sujet permet d'envisager une solution faisant primer l'intérêt général.



Un seul projet est-il possible ?

Les opposants à Picardie-Roissy se basent le plus souvent sur la nécessité de réaliser le barreau de Gonesse. Il est cependant absurde d'opposer les deux projets car ils sont complémentaires.

Simple réflexe de bon sens, dès l'annonce de la décision de la CNDP de désigner une Commission Particulière pour organiser le débat public sur le projet, les Verts de l'Oise et du Val d'Oise se sont rencontrés (voir encadré). Afin de réduire les impacts environnementaux des projets, ils ont recherché leur fusion en un seul.

« Les Verts de l'Oise et du Val d'Oise, contrairement à d'autres partis nationaux, refusent d'opposer les territoires les uns aux autres. Ils se prononcent unanimement sur la nécessité de financer et de mener à bien les deux projets de façon concomitante et restent vigilants sur leur impact environnemental. Ils demeurent tout aussi attentifs à la large concertation indispensable entre tous les acteurs des deux projets. »

(Communiqué de presse du 26 janvier 2010)

Nous reconnaissons modestement notre incapacité à proposer une solution unique alternative. Alors que des élus de l'Est du Val d'Oise l'auraient trouvée sous forme d'une variante du barreau de Gonesse, nous pouvons constater :

- Que cette solution ne recueille d'avis de faisabilité d'aucun service technique compétent dans le fonctionnement du réseau ferré, ni RFF, ni les services techniques régionaux des transports ou un autre bureau d'études.
- Que les élus du Val d'Oise n'ont pas convaincu un seul élu de Picardie y compris de leur propre formation politique à soutenir cette solution.

Ces deux considérations suffisent pour que nous répondions par la négative à la question : un seul projet est-il possible ?

Ni possible, ni souhaitable : nous constatons que le projet « alternatif » comporte des inconvénients majeurs :

- Remise aux calendes grecques de la liaison d'Amiens et de la Picardie au réseau LGV.
- Un coût considérable : la connexion de la Picardie au réseau TGV via Chaulnes coûterait au minimum 130 M€ selon RFF, au lieu des 80 M€ parfois mentionnés.
- Oubli des communes du Sud de l'Oise non reliées au RER D.
- Saturation probable du RER D et de la ligne Paris-Londres.

En réalité, il s'agit de tout sauf d'une vision globale : le risque est plutôt de dresser les Val d'Oisiens contre les Picards.



Nous revendiquons le besoin de porter un regard global sur les projets d'infrastructures autour de Roissy, d'où notre coopération au-delà des limites départementales. La réalisation des deux projets permettra un aménagement du territoire plus cohérent. Grâce à la construction d'un barreau de quelques kilomètres, les Picards auront accès à Roissy par TER et par TGV. Paris sera désengorgée, et le barreau de Gonesse pourra se réaliser plus facilement pour faciliter la mobilité des Val d'Oisiens vers Roissy et le RER B.



Picardie-Roissy, un projet nécessaire

Bien que Roissy ne constitue pas un pôle d'avenir, le projet Picardie-Roissy permettra des avancées diverses pour les habitants des deux territoires. C'est dans cette optique que nous le soutenons et que nous demandons des garanties.

Une solution écologique pour la qualité de vie

Picardie-Roissy, c'est le choix de la qualité de vie. Chaque jour, c'est un fait, des milliers de travailleurs se rendent sur le pôle de Roissy, pour 90% en voiture. Il est de leur intérêt que le pôle soit mieux desservi, notamment en ce qui concerne les 15 000 Picards qui font l'aller-retour tous les jours. Avec des trains à horaires réguliers, ce sera plus de sécurité et de convivialité pour les voyageurs, et moins de dépenses en énergie et en temps passé.

Notre soutien au projet s'inscrit dans un souci d'aménagement durable du territoire autour d'infrastructures ferroviaires denses. Une meilleure desserte de Roissy, c'est une facilité accrue des déplacements en train non seulement vers ce pôle, mais de surcroît vers de nombreuses villes de province desservies par le TGV. Aussi est-il fondamental de compter sur un réseau dense de TER pour proposer des

transports publics à l'ensemble des habitants de nos régions. Le développement du TER pourrait permettre également un meilleur accès aux villes de l'Oise et favoriser la création d'emplois à Creil, véritable étoile ferroviaire.

Enfin, le projet constitue une avancée pour diminuer les émissions de CO₂. Avec l'option TGV + TER, c'est 1,2 million de trajets en voiture par an qui pourraient être remplacés par des trajets en train... autant de fumées de pots d'échappement épargnées aux habitants des deux régions et aux générations suivantes. Le gain écologique sera plus important si le barreau Picardie-Roissy permet le développement du fret ferré dans la région. Cependant, ces avancées en matière écologique pourraient être annulées si, comme le prévoit le maître d'ouvrage, le trafic vers Roissy venait à augmenter de 75% d'ici 2030.

Malgré le caractère non durable du pôle de Roissy

Ainsi, notre soutien à l'amélioration des conditions de transport des actifs de Roissy s'accompagne d'une **remise en cause du développement de ce pôle d'activités non durable.** Les perspectives d'une croissance de 70% contenues dans le rapport nous paraissent très surestimées et peu souhaitables. Nous ne pensons pas que la crise qui frappe le transport aérien depuis 2008 soit conjoncturelle. Nous émettons notamment de grandes réserves sur l'avenir du fret aérien, basé sur la non taxation du kérosène (exception incompatible avec les objectifs du Grenelle de l'environnement) et sur son faible coût. Il faut aussi pour les riverains diminuer les nuisances de l'aéroport et notamment faire cesser les vols de nuit, interdits à Orly depuis 1968.

L'analyse de l'évolution de l'aire d'attraction de Roissy depuis 1975 démontre que **le pôle n'a jamais trouvé la main-d'œuvre nécessaire dans un rayon de proximité,**

mais a généré dès sa création une zone d'influence qui couvrait toute la région Ile-de-France. Aussi, le taux d'efficacité du pôle de Roissy est-il le plus médiocre de la région : pour qu'un emploi profite au territoire local val d'oisien, il faut en implanter sept. Cette situation ne peut être améliorée, compte tenu de la spécialisation du pôle. Les emplois occupés par les Picards ne sont donc pas « volés » aux Val d'Oisiens.

À cette fuite en avant qui consacre le mitage des sols de la plaine de France rurale sans générer beaucoup d'emplois, nous opposons **une stratégie de relocalisation de l'économie.** Les circuits courts sont plus à même de répondre aux besoins des populations locales, de diminuer à la source les déplacements domicile-travail et de tendre ainsi vers un développement plus durable.



Des garanties à apporter

En plus de nos réserves sur le pôle de Roissy, nous demandons des garanties de la part de la SNCF autour des zones d'ombre suivantes :

- Le financement des aménagements nécessaires dans les gares prévues,
- Le trafic à horaires cadencés, adapté aux besoins des travailleurs, pour les gares concernées par le TER (Chantilly, Orry-la-ville...),
- Le statut de gare-TGV pour Creil,
- L'accroissement de la desserte interne de la plateforme de Roissy, longue de 7km : la réalisation du barreau doit s'accompagner de moyens de déplacement collectifs (bus) et doux (vélo) sur place.

Une concertation pour choisir entre les options « centrale » et « sud »

Le raccordement de la ligne classique Amiens-Creil-Paris à la LGV de Roissy peut s'effectuer selon trois scénarios : l'option de passage « nord », « centrale » et « sud ».



Le Parisien, 01/04/10

Après avoir effectué des visites et des entretiens sur place, nous pouvons tirer plusieurs conclusions :

- **L'option « nord » ne doit pas être retenue.** Cette option est non seulement coûteuse sur les plans financier et environnemental, mais elle présente également l'inconvénient majeur de ne proposer aucun arrêt dans le Val d'Oise.
- **Le choix entre les tracés médian et sud nécessite des informations techniques** dont nous ne disposons pas. Nous proposons de conserver ces deux options et de prévoir des conditions de concertation avant la prise de décision du tracé, ce qui permettra de faire émerger des préoccupations, telles que l'impact sonore, trop souvent négligées.

Les options centrale et sud présentent en effet des avantages différents. L'option centrale propose un temps de parcours intéressant (20mn) pour un coût réduit (155 M€). Cependant, des inquiétudes

perdurent sur l'impact qu'elle aurait sur l'activité agricole - coupure d'un vaste plateau - et sur l'environnement - coupure du Bois d'Argenteuil et du vallon de la Michelette.



Plateau agricole sur le passage central

Malgré son temps de parcours (27mn) et son coût très supérieur (240M€), l'option « sud » permettrait de limiter ces effets de coupure par sa proximité avec la Francilienne. Pour se prononcer, des précisions sont nécessaires : tracé de franchissement du ru du Rhin, proximité d'un site archéologique, compatibilité avec le déplacement nécessaire de la ligne THT qui traverse les zones habitées de Louvres, possibilités de passage au niveau d'Epiais-lès-Louvres pour le raccordement au réseau TGV...

Conclusion

Les Verts de Picardie et d'Ile-de-France se prononcent en faveur de la réalisation du projet de liaison Picardie-Roissy et demandent la poursuite de la concertation après étude sommaire du ou des tracés potentiels relatifs aux options de passage central et sud.

