

# 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°5 Mai 2010



## Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, réseau Homme&Nature, et l'Association de Lutte pour l'Environnement en Picardie

Le MNLE 93 est membre de la Commission Consultative pour l'Environnement de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle et du Comité Permanent de cette commission. L'ALEP est organisée dans les trois départements picards



ALEP : Association de Lutte pour l'Environnement en Picardie, 34 av. d'Edimbourg, AMIENS  
ALEP 02 : 2 rue Hirson, TRAVECY  
ALEP 80 : 18 bd de Saint Quentin, AMIENS  
ALEP 60 : 101 rue de l'Ecole Maternelle, BEAUVAIS  
MNLE réseau Homme&Nature : 6 rue Jules, AUFFRET PANTIN  
MNLE 93 : 6 rue Jules, AUFFRET PANTIN

***La légitimité de la liaison Picardie - Roissy fait l'objet d'un consensus mais des habitants du Val d'Oise souhaitent faire converger son tracé avec celui du barreau de Gonesse devant relier les RER B et D.***

Dans cette hypothèse les TGV n'atteindraient pas la gare de Roissy. Si bien que la proposition complémentaire est de créer une nouvelle gare TGV à Chaulnes à l'intersection de la ligne Amiens Tergnier qui devrait être électrifiée dans le prolongement d'Amiens Boulogne. Ainsi Creil et le sud picard ne seraient plus clairement branchés sur le réseau TGV.

En outre les données financières sont complètement chamboulées : l'investissement serait multiplié par environ 4 avec un potentiel d'utilisateurs réduit.



## *Cette proposition dénature le projet*

Le projet de liaison Picardie Roissy a le triple avantage

- d'être un projet fédérateur de l'ensemble de la Picardie pour le branchement sur le réseau TGV et l'aéroport de Roissy
- d'être un projet partagé entre TGV et déplacements domicile - travail vers la zone d'activités de Roissy
- d'être un vecteur d'amélioration de la multimodalité de Roissy

La nouvelle ligne, si le tracé moyen est retenu, a l'inconvénient de créer un nouveau sillon d'environ 7 kilomètres dans le Val d'Oise mais dans une zone de servitude réservée dans le SCOT du territoire. Le dossier de RFF comme les interventions des élus locaux de proximité ne décrivent pas des impacts de proximité très contraints. La question est donc d'apprécier en quoi la nouvelle ligne répond à l'intérêt général comme à celui de la proximité. ■

## *Vers un ensemble aéro-ferroviaire à Roissy*

Les contraintes environnementales et énergétiques amèneront dans un avenir plus ou moins proche, mais les tendances se font déjà sentir, à un renchérissement des coûts des déplacements aériens. L'utilisation de carburants d'origine végétale n'est pas susceptible de modifier la donne pour les prochaines décennies. Si le transport aérien veut rester accessible à un large public, il doit mettre en œuvre des réponses qui lui permettent d'être intégré dans une économie de la sobriété et du bien être. Il faut pour cela augmenter l'emport moyen en utilisant de gros porteurs. Mais cette condition impose des contraintes de remplissage et justifie

la concentration des vols sur un nombre restreint de sites dont fait partie Roissy. Il faut donc développer l'intermodalité avec le réseau TGV et diminuer voire supprimer à terme, le nombre de vols de moins de 1000 km et les faire prendre en charge par le réseau TGV européen. Ces deux conditions réunies imposent un nombre restreint d'aéroports européens maillés sur un réseau TGV pour assurer les correspondances.

Le site de Roissy a donc des atouts très particuliers et rares. C'est un bien commun précieux, donc à utiliser de manière efficace et efficiente. En tant que bien commun il n'appartient à personne en propre mais il appartient à tous. Les élus du Val d'Oise opposés au projet ne nient plus ce fait mais ils n'en tirent pas toutes les conséquences. ■



## ***Des relations à apaiser avec sa proximité***

Roissy est une gêne pour l'environnement de proximité (Val d'Oise et Seine et Marne en particulier) mais constitue un gisement d'emplois considérable. Les communes riveraines ont voté contre le Plan d'Exposition au Bruit en avril 2007. La réduction de l'impact de proximité fait l'objet d'un certain nombre de mesures que le décret du 9 juin 2009 encourageant les opérations groupées d'isolation acoustiques et thermiques doit amplifier. Mais l'intercommunalité Roissy Porte de France a pris des dispositions ambitieuses pour tirer parti de sa proximité avec l'aéroport. Rien n'interdit donc à ce que les positions convergent s'il y a la volonté d'aboutir et de tenir les engagements pris.

Le projet Picardie - Roissy n'ajoute pas des contraintes de proximité insurmontables. Par contre il améliore le fonctionnement de l'ensemble aéro-ferroviaire. Il permet en effet une meilleure utilisation de la LGV nord et donc favorise la multimodalité en permettant une augmentation substantielle du nombre de TGV pouvant s'arrêter à Roissy en heure de pointe. Il n'est donc pas de nature à alimenter le contentieux. Bien au contraire l'intermodalité avion - TGV contribue à maintenir voire augmenter le nombre de passagers et d'emplois tout en ouvrant la voie à une réduction du nombre de mouvements d'avions en concurrence avec les TGV sur les distances de vol inférieures ou égales à 1000 km. ■

## ***La liaison Picardie Roissy est un atout du potentiel d'emplois***

L'emploi total direct devrait probablement augmenter de 30 000 à moyen terme. C'est une hypothèse qui n'apparaît pas irréaliste dans le contexte de coopération intermodale avion - TGV.

Sur les 90 000 emplois actuels, 13,5% viennent de l'Oise, à peine moins que le Val d'Oise et la Seine et Marne. L'est du Val d'Oise et le sud de l'Oise donnent environ un tiers des emplois alors que les salariés sont obligés de passer par Paris s'ils veulent prendre le RER pour se rendre à Roissy. L'expression des potentialités d'emplois doit continuer à s'appuyer sur les quatre points cardinaux de la proximité géographique. C'est un gage de succès sous la condition de développer les transports alternatifs à la route dans l'accès aux installations.

Les passagers doivent pouvoir également avoir recours aux transports collectifs de manière plus évidente. Donc il est absolument nécessaire de construire le barreau de Gonesse et la liaison Creil Roissy ouverte aux TER picards. C'est une des conditions du développement de Roissy Charles de Gaulle et de la solidité des retombées économiques. ■

---



Le projet Picardie Roissy prend bien place dans une organisation d'un site multimodal autour des relations aériennes internationales à grande distance et un point intermodal fort du réseau TGV européen, en coordination avec les modes d'accès non routiers à l'aéroport et aux activités économiques induites. En outre l'heure n'est pas à la compétition entre compagnies aériennes et entre modes de transport mais elle est à la coordination pour éviter des consommations superflues d'espace dans une logique de développement durable efficiente dans l'utilisation des moyens et le respect de l'environnement tout en répondant au mieux aux besoins de mobilité.

## **RFF doit faire un effort supplémentaire de transparence**

Le dossier proposé par le maître d'ouvrage est clair mais devrait être complété sur les études économiques. Le recours au taux de rendement interne est trop ésotérique. RFF devrait donner une évaluation des recettes attendues par l'utilisation de la voie nouvelle sans omettre de compter l'utilisation supplémentaire de l'interconnexion qu'elle permet. Bref RFF ne devrait pas croire que la curiosité citoyenne s'arrête aux portes de l'économie. Cette revendication du MNLE n'est pas secondaire.

Le dossier devrait également évaluer le service apporté au personnel de l'aéroport et les externalités évitées par la possibilité d'un report modal de la voiture vers les TER et RER.