

cndp
Commission nationale
du débat public

Bilan

du débat public

projet de liaison ferroviaire
« Roissy-Picardie »

15 avril 2010 - 31 juillet 2010

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

23 septembre 2010

Saisie par le Président de Réseau Ferré de France (RFF) le 6 juillet 2009, la Commission nationale du débat public (CNDP) a, le 2 septembre suivant, décidé d'organiser elle-même un débat public sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » consistant en la création d'un barreau de 7 à 10 kilomètres, au nord-est du département du Val d'Oise, entre le réseau TGV de Roissy et la ligne classique Paris-Creil-Amiens.

Elle a en effet considéré que ce projet revêt un caractère d'intérêt national, car il tend à développer le transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France et à garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy. Elle a jugé par ailleurs que ses impacts sur l'environnement seront significatifs du fait que la zone concernée comprend plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux et que les conséquences socio-économiques seront vraisemblablement importantes pour le développement du pôle de Roissy.

Le 7 octobre 2009, elle a nommé Monsieur Claude Bernet président de la commission particulière du débat public (CPDP) et le 2 décembre suivant Mesdames Lamia Abdelnaby et Danièle Rousseau ainsi que Messieurs Didier Corot et Emmanuel Droz membres de cette commission.

Lors de sa séance du 3 mars 2010, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public (le septième qu'a eu à connaître RFF), a arrêté le calendrier de ce dernier (du 15 avril au 31 juillet 2010) et en a approuvé les modalités d'organisation.

QUATRE OBJECTIFS, DEUX SCÉNARIOS ET TROIS OPTIONS DE PASSAGE

Dans le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, une priorité forte est accordée au développement du ferroviaire en Picardie. L'Etat va y consacrer 60 millions et 15 millions sont réservés au projet Picardie-Roissy, présenté comme un projet structurant dont les premières études remontent en fait aux années 90.

■ Les objectifs poursuivis

Selon RFF, ce projet poursuit quatre objectifs principaux.

- Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse grâce à des correspondances d'autres pôles régionaux, comme Beauvais, Compiègne, Saint-Quentin, Abbeville... mais également la vallée de l'Oise par la ligne Creil-Persan Beaumont-Pontoise. En effet, le réseau ferroviaire qui dessert la Picardie – de l'ordre de 1 500 kilomètres de lignes – n'est pas connecté au réseau à grande vitesse qui, pourtant, traverse cette région. Il s'agit donc d'un projet de maillage du réseau ferroviaire.

- Permettre des voyages plus courts et plus confortables entre la Picardie et les grandes métropoles régionales avec des temps de trajet réduits d'une demi-heure en moyenne.

- Améliorer l'accès à Roissy grâce à une liaison directe à l'ensemble des dessertes en trains à grande vitesse offertes à partir de la gare Aéroport CDG-TGV, en facilitant l'accès à l'aéroport et de relier le pôle d'emplois de Roissy en 55 minutes à partir d'Amiens et en 20 minutes à partir de Creil.

- Accroître la capacité du réseau

■ Les deux scénarios proposés

- Un scénario TGV, avec 7 trains à grande vitesse aller/retour par jour entre Amiens et les grandes métropoles régionales, avec desserte de Creil et de la gare Aéroport CDG-TGV.

- Un scénario TGV + TER, avec 7 trains à grande vitesse aller/retour par jour, 2 trains régionaux par heure en heure de pointe et 1 train en heure creuse, avec desserte de Chantilly.

■ Les trois options de passages envisagées

Un passage « Nord », impliquant la construction d'environ 11 km de linéaire, avec des enjeux importants en termes de paysage, de milieux naturels et d'occupation urbaine. Cette option, d'un coût prévisionnel de 275 M€, ne prévoyant aucun arrêt en Ile-de-France, assurerait le trajet Creil-Roissy en environ 18 minutes.

Un passage « Central », se traduisant par la construction d'environ 6 km de linéaire, avec des enjeux modérés en termes de paysage et de milieux naturels. Cette hypothèse, dont le coût est évalué à 155 M€, permettrait un éventuel arrêt en Ile-de-France pour les TER à Survilliers-Fosses et une liaison Creil-Roissy en environ 20 minutes.

Un passage « Sud », d'environ 7 km de linéaire, avec des enjeux localement forts (liés au relief et à l'urbanisation), de nombreux ouvrages d'art et deux arrêts envisageables en Ile-de-France pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses et Louvres. D'un coût estimé à 240 M€, cette option permettrait de relier Creil à Roissy en environ 27 minutes.

RFF estime en outre qu'il conviendra de procéder à divers aménagements sur le réseau existant (comme l'augmentation de la capacité de la gare Charles-de-Gaulle-TGV), l'investissement prévisible se situant entre 70 et 100 millions € selon les scénarios.

DE FORTES DIVERGENCES ENTRE ÉLUS PICARDS ET ÉLUS DU VAL D'OISE

A en juger par l'assistance aux réunions, la mobilisation des élus ou le nombre d'articles de presse, ce débat a fortement mobilisé et suscité un intérêt profond aussi bien auprès des Picards que des Valdoisiens mais pour des raisons différentes.

■ Le projet : les uns s'en félicitent ...

Pour les Picards quasiment sans exception, ce projet représente la réponse à un souhait exprimé de très longue date. La première réunion publique à Amiens a sans conteste mis en évidence l'unanimité des responsables politiques de tous horizons en faveur de la construction de cette nouvelle voie. Le Président du Conseil général de la Somme l'a bien dit : « nous sommes, élus picards, sur la même longueur d'onde », position identique à celle exprimée par le Président du Conseil économique et social de Picardie. En outre, la grande majorité des avis reçus par courrier ou par Internet appellent à la réalisation du projet, même si les élus du Saint-Quentinois demandent aussi qu'il ne soit pas porté atteinte aux services actuels de la gare de Haute Picardie.

De même que l'on a entendu lors du débat public sur le projet d'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse qu'il était incompréhensible que l'agglomération de Castres-Mazamet soit la seule agglomération de 100 000 habitants à ne disposer ni d'autoroute, ni de gare TGV, on a souvent relevé lors de ce débat que si plus de 200 villes françaises sont reliées par le réseau TGV, une capitale régionale, Amiens, en l'occurrence, ne l'est pas. Demande d'équité, donc, comme ceci s'exprime dans de nombreux autres débats publics, objectif d'ailleurs ici poursuivi par le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) approuvé en 2009, qui présente la connexion de la Picardie au réseau à grande vitesse national comme un enjeu majeur de développement.

■ ...mais les autres le regrettent vivement

Les élus regroupés au sein du syndicat intercommunal d'études de l'Est du Val d'Oise (SIEVO) regrettent que l'Est de leur département soit oublié alors que fleurissent divers projets de voies ferrées desservant la plate-forme de Roissy. Déjà, dès les années 1990, le SIEVO s'était prononcé contre le même projet nommé à l'époque Creil-Roissy. Aujourd'hui, le projet « Roissy-Picardie » provoque une même levée de boucliers dans le département du Val d'Oise, des élus considérant que le projet de liaison entre les actuelles lignes B et D du RER – dit « barreau de Gonesse », porté par le STIF et évoqué depuis de longues années – devrait être considéré comme prioritaire ; il éviterait en effet bien des inconvénients aux habitants de l'Est du Val d'Oise (on les a assimilés à des « galériens », on a entendu fréquemment le mot de « souffrance ») obligés de se rendre à Paris avant de remonter à Roissy. A ce sujet, comme le note la CPDP, une véritable exaspération s'est exprimée notamment à Fosses et à Dammartin en Goële, sur le fonctionnement des RER D et B. Demande d'équité donc aussi de la part des Valdoisiens. Mais l'on peut se demander si ce « barreau » ne prendrait pas toute sa signification grâce à un branchement au futur métro automatique du Grand Paris.

UNE DIVERSITÉ DE QUESTIONS, UN PROJET QUE L'ON SITUE AU REGARD DE PLUS LARGES PRÉOCCUPATIONS

A l'image des autres débats publics, le projet a été situé dans le cadre de préoccupations élargies. Si on l'a évalué au regard de soucis quotidiens (les difficultés de déplacements, la qualité du service, l'accès à l'emploi, l'aménagement urbain... c'est-à-dire en fonction d'une insertion fine du projet), on l'a aussi jugé en fonction de projets ou de perspectives proches ou plus lointains dans l'espace (le barreau de Gonesse) et dans le temps (la saturation de la ligne LGV Nord actuelle, la liaison Paris-Londres par Amiens). On a aussi, selon les lieux de réunions posé nombre de questions et exprimé nombre d'attentes dépassant les responsabilités propres de RFF (comme par exemple les horaires, l'intermodalité autour des gares, l'avenir de l'aéroport de Beauvais, le « remisage » des trains...) ou entrant dans leur cadre comme les aménagements sur le réseau existant. Toutes ces discussions ont mis en évidence une profonde connaissance par tous les intervenants du réseau ferroviaire et de son fonctionnement à travers des prises de paroles précises et fort argumentées. Sans oublier les interrogations sur les capacités de financement du maître d'ouvrage et la possibilité de mutualiser les dessertes entre les deux projets évoqués, donc les coûts. Ceci a conduit RFF à demander à la commission de diffuser, début juin, un dossier d'information complémentaire apportant des réponses aux questions les plus fréquemment posées dans les premières semaines du débat, document critiqué par le député de la IX^{ème} circonscription du Val d'Oise qui s'est ému que ses propositions alternatives n'aient pas été davantage discutées lors du débat.

La diversité des thèmes abordés et cette montée en généralité enrichissent profondément les enseignements que l'on peut tirer du débat. Ceci s'adresse directement au maître d'ouvrage qui devra l'avoir à l'esprit dans l'hypothèse où il donnerait suite à son projet.

UNE DEMANDE DE COHÉRENCE

■ Cohérence des projets ferroviaires en premier lieu

Elle s'exprime tout au long du débat, par la voix surtout des Valdoisiens. Le Conseil général de ce département souligne en effet : « A l'heure où se discute au Parlement le projet de loi sur le Grand Paris, on ne peut que regretter que l'État qui affichait en avril 2009 la volonté de promouvoir un développement ambitieux et cohérent de la région capitale, laisse finalement se débattre dans des instances différentes sans lien entre elles l'avenir de projets étroitement interconnectés ».

Il semble en effet qu'il serait utile d'expliquer plus avant l'articulation des nombreux projets ferrés déjà lancés ou voyant actuellement le jour : métro automatique du Grand Paris, projet Arc Express de la Région Ile-de-France, TGV normand Le Havre-Rouen-Mantes-Achères/Cergy-La Défense, Tangentielles Nord, Sud et Ouest, Eole, interconnexion des réseaux TGV au sud de l'Ile-de-France, programmes d'investissement pour l'amélioration des RER B et D... Nul doute que cette préoccupation de cohérence sera à l'ordre du jour des deux débats conjoints (métro automatique du Grand Paris et Arc Express) qui seront lancés en octobre prochain.

Même si le maître d'ouvrage assure que l'ensemble des acteurs du transport veille à la cohérence et à la complémentarité de ces projets, ce foisonnement semble difficilement compréhensible pour les Franciliens et ouvre la voie à d'éventuelles oppositions de nature politique. A constater lors du débat la mobilisation par RFF de nombreux chefs de projets responsables de programmes autres que celui de Roissy-Picardie, nul doute que le maître d'ouvrage ressent la nécessité d'une présentation globale du système de transport ferroviaire autour de la capitale.

■ Mais aussi cohérence territoriale

Cohérence entre projets ferroviaires, mais aussi cohérence territoriale mise en avant par les Picards. Un élu de la commune de Creil l'a noté : il convient d'envisager cette nouvelle infrastructure dans le cadre d'un développement non seulement national mais aussi régional et local. Cohérence avec la politique de recherche et d'enseignement fort active en Picardie et avec la volonté d'ouvrir à 360 degrés la Région sur l'ensemble de l'Europe. Cohérence aussi avec les projets d'aménagements urbains envisagés notamment par diverses villes picardes ou entre cette infrastructure ferroviaire et le territoire le plus fertile de la région parisienne comme le relève un paysagiste. Ce même souci est partagé et exprimé par les Valdoisiens lorsqu'ils évoquent les difficultés rencontrées par leur département comme le souhait souvent exprimé d'un développement du « triangle de Gonesse ».

L'EMPLOI AU CENTRE DE TOUTES LES PRÉOCCUPATIONS

Pour les Picards, c'est avant tout pour des raisons économiques que l'on attend avec impatience la réalisation d'un projet qui rectifierait les erreurs du passé expliquant pour beaucoup que leur région « a été oubliée ».

Le pôle de Roissy représente plus de 140 000 emplois dont 90 000 pour la plate-forme aéroportuaire et selon le Conseil régional de Picardie un actif picard sur cinq travaillant en Ile-de-France occupe un emploi sur cette plate-forme. Ce bassin d'emploi génère par ailleurs des besoins de déplacements importants, susceptibles de croître. On a parfaitement senti toute l'importance du pôle de Roissy dans la vie quotidienne des habitants de la région Ile-de-France et des départements contigus. On a aussi entendu qu'Aéroports de Paris voit le développement de cet aspect TGV de manière favorable. Aujourd'hui, pour accéder de la Picardie à l'aéroport et au bassin d'emploi, l'usage de la voiture particulière est le plus fréquent, faute d'une meilleure accessibilité en transports en commun. Cette situation entraîne des congestions de plus en plus importantes sur les accès routiers. Roissy-Picardie participerait ainsi à la politique de développement durable grâce au transfert modal.

Pour leur part, les représentants du département du Val d'Oise affirment que le barreau de Gonesse contribuerait à améliorer nettement l'accès des Valdoisiens aux emplois de la plate-forme aéroportuaire et accompagnerait efficacement le développement du « triangle de Gonesse ». On refuse que ses habitants, et singulièrement ceux de la partie Est du département, continuent à être privés d'un accès rapide et aisé aux emplois du pôle de Roissy et condamnés à passer par Paris. Et l'on évoque aussi l'une des questions centrales de l'aménagement des territoires : celle de l'équilibre logements-emplois, loin en effet d'être assuré pour les villes du Val d'Oise pourtant situées à proximité de l'aéroport (par exemple, rappelle-t-on, la ville de Villiers-le-Bel est à 8 km à vol d'oiseau de Roissy). Et au sein même de la plate-forme de Roissy, comment desservir les milliers d'emplois très dispersés ? Cette question a fortement et fréquemment été soulevée.

Je note également que les contributions émanant des « employeurs » se déclarent en faveur de la réalisation des deux projets afin d'offrir à tous les salariés la possibilité de se rendre à Roissy en transports en commun.

Souci donc, de part et d'autre, de voir mis en œuvre des projets au service de l'emploi. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles la Picardie souhaite que ce projet soit réalisé rapidement, à savoir au plus tard vers 2017/2018, et non en 2020 comme le prévoit RFF.

AMÉNAGEMENT ET AGRICULTURE

Ce projet pose évidemment les questions de l'aménagement des territoires concernés, de la maîtrise du foncier et du développement de l'habitat, autant de sujets largement abordés.

De son côté, le monde agricole du territoire concerné, le nord est du Val d'Oise, reste opposé au projet, comme à tous ceux qui sont susceptibles de réduire ses superficies : la Chambre d'agriculture d'Ile-de-France se prononce sans ambiguïté contre le projet en regrettant que le maître d'ouvrage « déconsidère » l'agriculture régionale et méconnaisse son importance en matière économique et d'équilibre paysager.

S'exprime comme souvent lors des débats publics une profonde lassitude devant la multiplication des projets consommateurs d'espace agricole ; même si le projet ne nécessite que 70 à 100 ha, les Valdoisiens – surtout les maires des communes concernées par les couloirs de passage – ne se satisfont pas que RFF précise que la réalisation d'une ligne nouvelle s'efforcera de limiter les emprises et qu'il sera procédé à la reconstitution du potentiel économique de chaque exploitation. C'est pourquoi ils rejettent les trois couloirs proposés par RFF, tout en soulignant les atteintes au patrimoine.

UNE PRÉFÉRENCE MARQUÉE POUR LE PASSAGE CENTRAL, AVEC LA DOUBLE FONCTIONNALITÉ (TGV, TER)

Comme nous l'avons déjà signalé, les institutions et les habitants de Picardie se sont exprimés majoritairement en faveur de l'option « centrale » qui, mariant TGV et TER, leur semble la plus respectueuse de l'environnement, la plus courte et la moins chère. Ceci permettrait en outre de desservir Survilliers note une représentante de la Fédération Nationale des Usagers des Transports. Mais ce qu'il est intéressant de noter, c'est la profonde connaissance des intervenants sur les problèmes posés par le système ferroviaire actuel comme sur les questions que pourrait soulever le projet. C'est ainsi que nombre de questions sont posées tout au long du débat sur les conséquences – à l'occasion locales, mais aussi plus largement – en matière de service ferroviaire, incitant RFF à faire le point sur l'enrichissement de l'offre (et par exemple à tranquilliser les inquiétudes souvent soulevées – notamment par les habitants de l'Aisne – quant à l'avenir de la gare Haute Picardie) et aux questions problématiques de capacité des gares TGV.

QUELS PASSAGES ?

■ Nord, centre ou sud ?

L'option centrale est rejetée par les riverains. En Picardie, le débat sur les couloirs de passage a évidemment été dépassionné : le public se prononce en fonction du coût des options, et des résultats qu'elles présentent en matière de temps de trajet et de moindre consommation d'espace naturel et agricole. De plus, elle permet un arrêt des trains régionaux à Survilliers-Fosses, utile pour les habitants du nord-est du Val d'Oise travaillant à Roissy. Mais elle est fermement rejetée par beaucoup de Valdoisiens élus et habitants de Villeron et Vemars notamment, qui y voient des risques significatifs pour leur environnement. Elle est également très critiquée par les associations d'environnement franciliennes.

L'option nord a été critiquée par nombre d'élus Valdoisiens comme irréaliste dans la mesure où des activités économiques se sont récemment installées dans le couloir de passage. De plus elle ne permet aucun arrêt au sein de leur département.

Au fur et à mesure du débat l'option sud a en fait été soutenue par un nombre croissant d'intervenants. Dans son cahier d'acteurs, Ile-de-France Environnement écarte les options nord et centrale, en raison de leur sensibilité environnementale, et se prononce pour la poursuite des études sur l'option sud. Par ailleurs, le Vice président du Conseil régional d'Ile-de-France chargé des transports a demandé que RFF ne néglige pas cette option.

■ Mais il ne s'agit pas pour autant d'omettre des questions jugées primordiales

C'est en premier lieu celle de l'avenir de la gare de Haute Picardie soutenu notamment par le Président du Conseil général de la Somme et de très nombreux messages du public ; c'est également celle de la qualité des services quotidiens comme nous l'avons à l'occasion évoquée, sans omettre les liaisons entre Roissy, le Valois et l'Aisne, projets actuellement à l'étude dans le cadre du contrat de projets.

A cela, RFF répond : « que l'effet des lignes TGV est toujours de relancer l'activité des lignes régionales qui leur apportent des usagers et que l'une des clés du projet Roissy-Picardie consiste à s'appuyer sur le réseau ferré qui dessert la Picardie pour diffuser « l'effet grande vitesse » en valorisant les situations d'étoile ferroviaire d'Amiens et de Creil à partir desquelles un large territoire régional peut être desservi grâce à un système de correspondances efficaces ».

LES ÉCHANGES ONT PERMIS NÉANMOINS D'ALLER PROGRESSIVEMENT AU-DELÀ DE L'OPPOSITION FRONTALE

Si des tensions se sont fait jour (les réunions de Nogent-sur-Oise et Villiers-le-Bel par exemple ont été marquées par quelques tensions verbales), il n'en demeure pas moins que le débat a permis que l'on se parle, et le plus fréquemment de manière fort argumentée.

Les positions relativement fermes évoquées ci-dessus – renforcées par une intervention du député-maire de Sarcelles pour qui ce débat, excluant le barreau de Gonesse, est une « véritable provocation » – ont néanmoins été largement atténuées : « D'accord avec vous, dit un maire du Val d'Oise, mais pensez à nous, faisons-le ensemble ! » ; le Président de la communauté Roissy Porte de France propose quant à lui un groupe de travail conjoint destiné à dégager des solutions communes.

Un état d'esprit identique a animé les Picards, soucieux eux aussi, à l'instar du Président du Conseil régional, de ne pas chercher à opposer Roissy-Picardie à d'autres projets, position partagée par le maire de Creil lorsqu'il souligne que s'il y a « dualité des projets », ceci ne doit en aucune manière se traduire par un « duel des projets ». Tel est également le sentiment des Verts de Picardie et du Val d'Oise : il faut réaliser les deux infrastructures, au nom du développement durable et des droits des usagers à des transports publics de qualité.

Pour le maître d'ouvrage, aussi, « ce sont bien deux projets qui sont légitimes et qui sont complémentaires, un projet qui a vocation à répondre aux besoins de la Picardie et un projet qui a davantage l'objet de répondre à des besoins franciliens ». Et de préciser qu'il n'y a pas de projet unique qui puisse répondre à l'ensemble des besoins franciliens et des besoins picards, le projet de barreau de Gonesse ne permettant pas selon RFF de satisfaire la fonction de raccordement du TGV pour la Picardie.

Pour sa part, le Conseil régional d'Ile-de-France ne s'oppose pas à Roissy-Picardie et juge prioritaire le barreau de Gonesse dont les études seraient achevées avant 2013, pour que les travaux puissent être réalisés au prochain contrat de projet, soit vers 2017 maximum. Le débat a largement contribué à ce rapprochement des positions, renforcé par les dernières interventions des élus picards. Mais je note aussi que les élus du Val d'Oise n'ont pas réagi à cette déclaration. Reste donc à savoir quel sera l'avenir d'une telle prise de position.

Un débat public est fait pour que l'on échange, que l'on argumente, que l'on fasse part clairement de ses suggestions. En l'occurrence, celui-ci a joué parfaitement son rôle en permettant que s'ouvre une discussion entre les divers intervenants. On ne peut que s'en féliciter et remercier la CPDP d'avoir permis ce foisonnement d'expressions ainsi que le rapprochement d'un certain nombre de positions que l'on pouvait *a priori* considérer comme difficilement conciliables.

QUEL BILAN TIRER DU DÉBAT ?

■ Après une préparation complète, le débat a eu lieu

Les réunions de préparation avec le maître d'ouvrage et les divers acteurs ont débouché sur l'organisation de onze réunions publiques dans un périmètre n'ayant suscité aucune critique, comportant la presque totalité de la Région de Picardie (l'ensemble de l'Oise et de la Somme, le couloir ouest de l'Aisne) ainsi que l'est du Val d'Oise, dont les communes sont associées en un syndicat d'organisation territoriale, le SIEVO. Se sont ajoutés aux réunions un site Internet, une sensibilisation du public par la presse, la diffusion de 800 000 dossiers (la synthèse élaborée par le maître d'ouvrage et le premier numéro du « Journal du débat ») et le recours à l'affichage commercial urbain, ceci pour un budget de 885 000€.

■ Il a été fort suivi

Le débat a été très suivi. Les réunions ont rassemblé 2300 personnes et chacune d'elle a permis à 15 à 25 personnes de prendre la parole (hors maître d'ouvrage et CPDP). La commission particulière a reçu plus de 800 avis, 367 questions, 53 cahiers d'acteurs dont 21 émanant de collectivités locales et enregistré 46 contributions ainsi que 12 délibérations de collectivités locales. Par ailleurs, la presse a consacré près de deux cents articles au sujet. Ces chiffres illustrent indéniablement l'intérêt suscité à la fois par le projet et le débat. Notons enfin une très forte présence des élus, régionaux, départementaux, et municipaux, ce qui est en général loin d'être le cas dans la majorité des débats publics.

■ Ses enseignements semblent clairs

Je ne peux faire mieux que de reprendre la conclusion du président de la CPDP : « La demande sociale est très forte en Picardie, pour la grande vitesse comme pour la desserte régionale. D'autre part, la desserte de Roissy par un transport durable, depuis le nord (Picardie) comme depuis le sud (Val d'Oise) est apparue de plus en plus souhaitée. Cependant, le projet reste controversé dans l'est du Val d'Oise, malgré les progrès très récents du projet de barreau de Gonesse ». Il n'est pas interdit de penser que ce dernier projet semble avoir en quelque sorte retrouvé vie à l'occasion du débat et de l'ouverture manifestée par nombre d'élus.

En tout état de cause, des études complémentaires devront être conduites en concertation entre tous les acteurs afin de définir le tracé éventuel et pour répondre aux très nombreuses inquiétudes des élus, de leurs administrés et des associations ressenties sur leur environnement. C'est dire la persistance des problèmes ressentis au sein de ces régions et la nécessité d'y apporter des réponses efficaces, non seulement pour la Picardie mais aussi pour le Val d'Oise. Il semble que le débat a fourni les éléments essentiels à cette fin. Gageons que ces questions surgiront à l'occasion des deux prochains débats Arc Express et métro du Grand Paris.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe DESLANDES

A handwritten signature in blue ink that reads "Deslandes". The signature is written in a cursive style and is centered within a light gray rectangular box.

cndp
Commission nationale
du débat public

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS
Tél. : 01.42.19.20.26 - Fax : 01.42.19.17.90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr