

le 24 juillet 2 010

Contribution au débat public 2 010 « Liaison ferroviaire Roissy-Picardie »,

24 Juillet 2018, gare centrale de Creil.

« Le TGV n° en provenance d'Amiens à destination de Roissy-CDG, , Lyon-Saint-Exupéry et Marseille Saint-Charles va entrer en gare dans quelques instants. Correspondance quai n° 2 pour Compiègne par TER n°.... Eloignez vous de la bordure des quais. »

L'agglomération de **Creil** a connu de profonds bouleversements. De nouveaux quartiers HQE ont été construits sur les anciennes emprises ferroviaires inutilisées. A proximité, de grands parkings souterrains ont été réalisés pour les voyageurs prenant les rames TER ou les TGV en gare de Creil. Une gare à double face a été réalisée et une importante gare routière de bus à haut niveau de service rabattant de nombreuses communes de l'Oise vers Creil permet de répondre à la demande des actifs qui travaillent sur la plate-forme de Roissy ou les autres pôles d'emploi de la Région Ile-de-France. L'aire urbaine creilloise a changé totalement d'image de marque et est devenue la grande ville du nord francilien et du sud de la Picardie. Les analystes qui se sont penchés récemment sur ces mutations positives ont bien montré que le TGV n'explique certes pas tout mais que sans sa réalisation, il n'aurait pas été possible de constater autant de changements en si peu d'années.

La construction d'une nouvelle gare au niveau de **Louvres** (dans le Val d'Oise) dont la réalisation a été nécessitée par la réalisation des « nouveaux quartiers » dont les projets ont vu le jour un peu avant 2010 a fait de cette ville un point d'arrêt important. De Louvres et des gares situées le long du RER D(très modernisé), il est désormais possible de rejoindre par la nouvelle liaison ferroviaire dite « RER D-RER B » (l'ancien barreau de Gonesse) la nouvelle station « Triangle-de- Gonesse »,le parc des expositions de Villepinte,les installations de Carex et l'aéroport de Roissy. A Louvres, dans le sud de la commune,la nouvelle infrastructure ferroviaire enjambe le vallon du Rhin. De remarquables travaux de génie civil ont permis de minimiser au maximum les impacts visuels et phoniques mettant ainsi fin à quantités d'inquiétude légitimes de la part de cette commune.

La ligne d'Amiens -Chaulnes a été électrifiée et la gare de Haute-Picardie a vu son trafic progresser régulièrement ...Des travaux sont en cours pour achever la nouvelle liaison ferroviaire permettant à Crépy-en-Valois d'être reliée à la ligne TGV.

Archives départementales de la Somme,de l'Oise et du Val d'Oise : une exposition très intéressante et qui attire un public très large « raconte » dans le détail cette « **bataille du rail** » de 2 010-2 011 et qui s'est achevée en définitive par un large consensus.

Utopie ou réalité probable ?



**La gare du Nord, place centrale de flux internationaux, nationaux et régionaux.
Complexité et fragilité des croisements de courants de mobilité
Les gares métropolitaines, élément clé de l'architecture contemporaine**
(vue prise sur le « secteur banlieue » en direction des lignes de métro) janvier 2 010, JCC

Préambule

Cette simple contribution a tenu compte de la lecture très attentive du dossier du maître d'ouvrage, de toutes les études complémentaires pilotées par celui-ci, des 38 cahiers d'acteurs disponibles à la date de la rédaction, de tous les avis mis sur internet et des verbatim des 11 réunions de débats (sans compter les 8 réunions auxquelles nous avons personnellement assisté).

Le débat public qui s'est déroulé entre le 22 avril 2 010 et le 7 juillet ,qui a commencé par Amiens à Mégacité dans une immense salle comble et qui s'est achevé à Chantilly est donc source de plusieurs enseignements. Précisons enfin que les **verbatim des 11 réunions** ont été toujours mises sur internet avec la plus grande rapidité et que quiconque voulait se tenir au courant du débat l'était très facilement.

D'un côté un **débat passionnément vécu et ressenti** par les picards (monde institutionnel,acteurs économiques,associations,habitants des 3 départements) et dont la presse régionale et locale s'est fait le relais (très nombreux articles de presse et fort argumentés).La réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire- **Picardie Roissy**- a mobilisé l'ensemble des picards,preuve s'il en est de la réalité et de l'identité picarde. De l'autre,un débat vécu beaucoup plus sur la défensive par les Val d'Oisiens (élus,acteurs) ou sur l'interrogation informative (habitants). Dans le Val d'Oise,si la presse locale a fait état des réunions et en a résumé les grandes lignes, fort correctement d'ailleurs,Il est regrettable cependant qu'à l'inverse de la Picardie les journaux locaux franciliens n'aient pas cru bon comme jadis de rédiger une ou deux grandes pages pleines. Celles-ci en effet auraient fait le point sur un sujet en réalité complexe du fait des multiples enjeux. Dans ce dernier département, les élus et les acteurs ont défendu avec d'ailleurs une évolution sensible en fonction des réunions la réalisation de ce qu'il est usuel d'appeler le **Barreau de Gonesse**.

Dans l'Oise et en Picardie, ce fut un véritable **front commun** et une unanimité toutes tendances politiques confondues pour appeler à la réalisation de la liaison Creil-Roissy (le terme de Picardie devrait être utilisé car la jonction permettra de diffuser par TGV bien au-delà de l'agglomération creilloise ! Le terme de « **chance historique** » fut utilisé plusieurs fois par les institutionnels. Néanmoins,le nombre de 7 TGV / par jour est un rythme de fréquence à minimal.Il est probable que si cette liaison rencontre le succès qu'on est en droit d'attendre,il faudra porter la fréquence à un rythme supérieur. Enfin, chaque secteur géographique picard a pu faire part ,à chaque réunion qui le concernait de la spécificité de ses propres problèmes et de sa stratégie. Il en a été de même dans les sites de débat franciliens..

Ce fut un débat bien mené, toujours intéressant et jamais répétitif alors que la dispersion géographique des lieux obligeait obligatoirement à une « redite » des problématiques de base..

Cependant, l'analyse des **options de passage** et des premières hypothèses de tracé a peut-être été abordée par le maître d'ouvrage d'une manière trop rapide quant à la réalité tant technique et environnementale des tracés. Sans doute le sujet était il un peu prématuré quant au niveau précis des tracés, mais il a manqué selon nous des vues photographues de paysages et des milieux géographiques par option de passage. Alors que 3 ou 4 exposés (fort intéressants par ailleurs) ont présenté des problèmes environnementaux mais extra-locaux.(sauf pour le cas des PNR) .

C'est ainsi qu'une très grande majorité a véritablement **plébiscité l'option centrale** sans en avoir probablement la moindre connaissance du terrain ! Il y a là un étonnant paradoxe. .

Néanmoins, au fur et à mesure des réunions (lesquelles se sont complétées d'ailleurs à ce niveau) des précisions fort utiles ont pu être apportées par le maître d'ouvrage sur les problèmes ayant trait aux thèmes relevant du mode de transport ferroviaire. Un document complémentaire publié par le maître d'ouvrage a pu préciser tout un certain nombre d'éléments techniques sur la géographie des flux de trafic et la faisabilité de la mixité sur une m[^]me ligne des TGV et des TER.(d'où l'utilité des animations de flux présentées lors des différentes séances).La **gare du**

nord est la troisième du monde pour le trafic. La gestion de tels flux en est donc extrêmement complexifiée et les explications qui en ont été données par les spécialistes en conséquence fort précieuses...

Au total, le public intéressé a pu bénéficier d'une masse importante d'informations et de mises au point techniques sur le **système francilien ferroviaire** (complexe et fragile) et sur le système ferroviaire « picard ». Tous les participants (tout au moins picards) ont demandé une **maximalisation des effets TGV-TER** pour la Picardie et les acteurs val d'oisiens ont manifesté une forte sollicitation pour la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire permettant de relier **le RER D au RER B**. Il est nécessaire de signaler aussi les multiples doléances entendues concernant les déficiences fonctionnelles des lignes ferroviaires menant à Paris

La thématique de **l'aéroport de Roissy** a été aussi toujours présente dans les réunions (mise au point sur les actifs travaillant sur l'aéroport, présentation par l'EPA Plaine de France des grands projets d'immobilier d'entreprises en cours ou fortement avancés).Et plusieurs interventions ont montré les problèmes de tout niveau que pose cet aéroport (travail ,accessibilité, sociologie des personnes recrutées, problème de gouvernance etc..) ;

Les **thèses** se sont fortement opposées entre les tenants d'une **liaison TGV** par la ligne D du RER pour gagner le futur barreau de Gonesse et ceux (picards) attachés uniquement à une nouvelle ligne de 7 à 11 km. Peut-être vers la fin des débats les positions ont-elles été moins abruptes ? Ce qui serait la preuve de l'intérêt et de l'utilité de tels débats. .

Au centre des débats, les problèmes de capacités de financement pour les 2 « grands » projets ont été et sont **peut-être encore** source de questionnement encore que le porte-parole du Conseil régional Ile-de-France ait assuré à la séance de Gonesse que le barreau « serait » financé (ou était financé) Il a été dit assez souvent en débat public que le coût de réalisation de la nouvelle liaison est raisonnable voire limité eu égard à la longueur minimale du tracé..

*Ce différentiel de coût peut permettre d'espérer une **intégration environnementale maximale** car ce sera là l'enjeu déterminant.*

C'est aussi l'ensemble des autres **projets à long voire à très long terme dont on entend parler** qui a fait l'objet de multiples questionnements (LGV Londres – Amiens-Paris etc...cf cahier d'acteur de la CCI val d'Oise-Yvelines). C'est aussi l'annonce récente du débat public sur le « **Grand Paris** » qui a pesé sur le débat.

En définitive, ce sont **seulement 7 ou 11 km de lignes nouvelles** qui ont obligé à soulever quantité de points et de réflexions relevant à la fois de **certitudes** mais aussi d' **hypothèses** voire de **prospectives**. Mais, ainsi qu'il a été dit par le maître d'ouvrage,il est très rare qu'un projet de liaison aussi « limité en kilomètres » puisse permettre d'obtenir des effets aussi décisifs. C'est sans doute présentement unique. Les **cahiers d'acteurs** ont enrichi progressivement le dossier et ont contribué à multiplier les questionnements, les problèmes,à faire préciser les choses ou à

apporter de nouveaux enseignements. Ce seront probablement pour l'avenir de bons diagnostics sur la Picardie, l'Oise et le bassin creillois en particulier.

Enfin, certains cahiers d'acteurs ont appelé soit à **beaucoup de vigilance** sur certains points soit à **de véritables interrogations** (ex : fiabilité de l'exploitation des futures navettes TER utilisant le sillon TGV, report du trafic routier vers la gare de Creil etc...) Ainsi, pour ne prendre que 3 exemples, les cahiers d'acteurs de la SNCF, d' Aéroports de Paris et **surtout celui** du Conseil économique et social de la région Ile-de-France ont posé beaucoup de questions **sans doute fort pertinentes**.

C'est un projet qui sera décisif pour tout le Bassin creillois.

D'où la très forte implication dans ce débat de tous les élus de ce secteur, d'où la rédaction largement diffusée dans les médiathèques municipales comme on a pu le constater de présentations du projet et des effets attendus. A beaucoup d'égards, le bassin creillois est comparable avec les communes en difficulté de l'Est du Val d'Oise (Villiers-le-Bel, Sarcelles, Goussainville). Une lutte constante des communes pour résorber leurs problèmes socio-économiques, forte implication des politiques de la ville, « bataille pour l'emploi » et en particulier en faveur des jeunes. etc.. L'aéroport constitue pour ces deux territoires un atout mais dont ils ne bénéficient guère et ce pour différentes raisons qu'il est impossible de développer ici car cela nécessiterait des explications très précises et nuancées.

Selon le RGP INSEE de 2 006 (lequel n'est peut-être pas la meilleure des sources) et pour ne prendre que quelques exemples significatifs, le pourcentage d'actifs par rapport à la population active travaillant sur la plate-forme aéroportuaire s'élevait à :

Villiers-le-Bel, 7,5%, Sarcelles, 4,7%, Garges-les-Gonnesse, 6,7%, Gonnesse, 8,2 %

Creil, 5,5 % Nogent-sur-Oise, 3,7% Villers-Saint-Paul, 4,7%

Les pourcentages sont **donc très faibles** pour les uns et pour les autres. A contrario, le nombre d'actifs senlisiens travaillant sur Roissy est supérieur à 10% (Senlis n'a pas de gare et ce n'est pas la navette de bus qui permet de suppléer le manque de transport collectif !). La sociologie des actifs n'est pas du tout la même. Des TER permettront de rabattre vers Roissy une partie des actifs qui aujourd'hui utilisent un véhicule individuel. Il faudra tenir compte des horaires décalés et il est vain d'espérer que tous les actifs cesseront de prendre leur véhicule car seule la voiture donne cette liberté d'accessibilité qu'aucun transport collectif ne peut donner ! On peut le regretter mais c'est ainsi.

L'Est du Val d'Oise ne doit pas être à l'écart des atouts réels qu'une très bonne liaison ferroviaire avec Roissy lui apporterait.

Il est bien connu par les multiples études qui ont été faites ou tout simplement par la connaissance que les **élus** et les **habitants** ont de ce problème qu'il est impossible de se rendre pratiquement à l'aéroport si on travaille en horaire décalé. Le **barreau de Gonnesse est donc indispensable** mais là aussi ce n'est pas cette liaison qui

permettra de régler tous les problèmes ! On sait que telle grande entreprise implantée près de la plate-forme et qu'on ne citera pas dissuade ses employés de pratiquer le covoiturage. Sans commentaire ! Il serait donc tout à fait paradoxal et profondément ressenti comme une réelle injustice que le barreau de Roissy soit réalisé sans que celui de Gonesse le soit ! On aurait cette situation assez cocasse qu'il serait beaucoup plus facile de joindre Roissy en habitant assez loin qu'en résidant à grande proximité géographique ! .. .

Donc, tout mode de **transport collectif performant** qui permettra pour tous les actifs désireux de travailler ou espérer travailler sur la plate-forme aéroportuaire et donc d'y accéder rapidement est **capital**. En ce domaine, il n'y a pas des val d'oisiens ou des picards mais simplement des français ! Le marché de l'emploi terriblement difficile en période de crise n'est la propriété d'aucun territoire.

Le problème des migrations de travail : migrants alternants et navetteurs ¹

Ce n'est pas le lieu d'effectuer une synthèse sur ce sujet lequel a fait d'ailleurs l'objet de récentes mises au point tant en Picardie (insee) qu'en Ile-de-France (site de l'IAU, institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France). Mais, c'est un sujet qui a entretenu des avis souvent divisés du fait d'ailleurs d'avoir des statistiques sûres et précises. .

Cf en particulier l'excellente mise au point d'Insee Picardie, n° 36, 2009 et surtout la carte du lieu de résidence des salariés du pôle de Roissy (2 005 mais d'après les sources DADS)

1 **la carte** de ce document montre que les effectifs salariés sur la plate-forme forment une très large bande partant de Paris, remontant vers le Valois et Villers-Cotteret. Il y a un déport vers le NNE. Les études récentes sur ce sujet et effectuée dans d'autres services ont montré le déplacement du centre de gravité de l'attraction roisséenne vers la Seine-et-Marne et le sud-est de l'Oise. Sur cette carte, le secteur creillois au sens large est très marginalisé voire sous représenté. (une recherche explicative fine en serait sans doute intéressante).

2 les statistiques doivent être utilisées à bon escient et ne pas servir comme il a pu être entendu dans les réunions d'alibi à telle ou telle thèse ! Les chiffres n'ont toujours qu'une valeur relative. En 2006, ce sont environ 85 000 picards (des trois départements) qui avaient leur emploi en Ile-de-France. Il est probable que ce nombre est aujourd'hui un peu plus élevé. Ce doit être environ 15 000 picards qui travaillaient à la même date sur la plate-forme. En 2006, les emplois existants sur la plate-forme étaient de 84 800 et de 91 500 en 2 008. (source Aéroports de Paris).

Le pôle de Roissy est aujourd'hui le **pôle d'emploi le plus important** de tout le nord francilien. On estime car toute prudence à ce niveau est nécessaire que 1 500 emplois directs sont créés par million de passagers supplémentaires. La crise actuelle a bien évidemment ralenti la croissance du nombre d'emplois. Bien que les thèses s'opposent à ce niveau aussi sur le moyen et long terme (augmentation du coût des carburants, tendance à la raréfaction des carburants traditionnels), il nous semble probable d'après la lecture de nombreux articles que ce ralentissement **n'est que conjoncturel** et que la crise passée, la croissance du trafic repartira. Peut-être selon un trend moins marqué du fait des restructurations des compagnies et d'un effort sur l'export (ce qui serait positif en terme de nuisances phoniques et chimiques) ?

Lors des débats, des « allusions » certes fugitives mais réelles ont reposé la question d'un **3° aéroport** ou tout au moins d'une plate-forme complémentaire à celle de Roissy (cf un cahier d'acteur) dans le bassin parisien septentrional.

¹ Usuellement, le terme de navetteur est employé pour désigner tout migrant alternant venant travailler en Ile-de-France et habitant dans une autre région administrative.

Selon les statistiques insee (mais toujours déclaratives et sujettes à controverse du fait du changement de procédure utilisée), le nombre de salariés employés sur la plate-forme par département était de :

**Tableau du pourcentage d'actifs travaillant sur la plate-forme par origine
Départementale d'après les source insee**

Seine-Saint-denis	16 850	20 %	du total des actifs de la plate-forme
Val d'Oise,	13 600	16 %	
Seine-et-Marne,	12 700	16 %	
Oise,	10 500	12 %	

Source insee

En 2 006, **85 000 picards** travaillaient en Ile-de-France soit 14% du total de la population active (10 000 personnes de plus depuis 1999). 50% des salariés étaient employés dans 14 pôle d'emplois dont 9 en Picardie, 1 dans la Marne (Reims) et 4 Ile-de-France ,à savoir Paris, Roissy, La Défense et Cergy-Pontoise.(source citée, 2 009,n° 36 insee Picardie)

D'après le même document, mais selon une source plus élaborée (note 2) ce sont 15 000 picards qui étaient salariés du pôle d'emploi de Roissy fin 2004 soit 11% des emplois de ce pôle.

Il faut préciser que **le pôle** était entendu ici au sens plus large, c'est-à-dire en comptant les communes de Roissy,Tremblay-en-France,Villepinte,Gonesse,Mitry-Mory et Mauregard. Les 6 communes totalisaient alors **132 000 salariés**.²

En simplifiant et en extrapolant empiriquement, il est probable qu'en 2 010, un peu plus d'un actif picard sur 10 travaille dans ce pôle. **C'est donc loin d'être considérable**. Le pôle de Roissy recrute donc toujours massivement dans sa proche périphérie mais la diffusion géographique sur des petites unités statistiques est très forte.

Dans l'**Oise** le nombre des **navetteurs** s'est aussi considérablement amplifié mais d'une manière plus radiale vers Paris et Roissy (encore qu'il y ait des modifications depuis le RGP de 1999). Les communes du « vrai » Valois(secteur de Crépy) pourtant mal reliées à l'aéroport présentent des flux conséquents d'actifs sur Roissy et d'année en année le pourcentage augmente régulièrement. Ainsi, en **avril 1999**, une note Insee de Picardie Relais titrait « **Un salarié résidant dans le canton de Nanteuil-le-Haudoin sur quatre travaille à Roissy** » ! On sait aussi que certaines communes du sud de l'Oise sont considérées comme étant un « **cinquième terminal** » (car le nombre d'actifs travaillant sur la plate-forme est élevé ;cf article récent de Picardie-la Gazette) !

Par contre, **16,4 % des cadres et professions supérieures** employés sur le pôle résidaient en Picardie (ce peut-être des pilotes de ligne, des cadres d'Air France,des

² Les sources utilisées par l'insee ont été les fiches de déclaration annuelle de données sociales pour le secteur privé (situation prise en compte au 31 décembre 2 004)

chefs d'escale etc...). Il est bien connu que la surreprésentation de certaines communes de l'Oise est très nette (secteur de Senlis-Chantilly au sens large).

A ce niveau le rôle de Roissy sur le **département de l'Oise** est tout à fait importante dans le cadre de l'économie résidentielle et des effets monétaires générés localement. On sait que la résidentialisation de beaucoup de communes de l'Oise s'est faite par arrivée progressive depuis le début des années 70 de personnes habitant dans des départements franciliens voisins (Paris, Seine-Saint-Denis et surtout Val d'Oise). Le transfert d'Air France sur la plate-forme de Roissy a amplifié le courant migratoire résidentiel vers ces mêmes communes de l'Oise. D'où en conséquence une certaine gentrification de quelques communes que tout un chacun peut aisément identifier.

Une étude effectuée en 1984, il y a **26 ans** par l'IAURIF, sur un large corridor axé sur le secteur de Creil-Clermont-Senlis-Chantilly et portant sur 194 000 habitants et avec enquête par sondage avait montré qu'**un actif sur 7** travaillait dans la région capitale.

Ancienneté des projets et opportunité de les réaliser... rapidement et conjointement

Deux projets fondamentaux, l'un pour une banlieue constituée, l'autre pour une aire métropolitaine en émergence

La réalisation conjointe des deux projets nous semble absolument nécessaire et ce dans des conditions les plus rapides d'exécution. Beaucoup d'intervenants ont regretté que 10 ans soient nécessaires mais à contrario, des élus picards ont soutenu que c'est un laps de temps très court pour mener à bien de lourds projets d'aménagement urbain.

Quoi qu'il en soit, toutes les clés de financement doivent être recherchées pour faire aboutir dans les meilleurs délais **les deux opérations**.

Le barreau Creil-Roissy sera en effet, un élément crucial et déterminant pour une réelle diffusion de l'effet TGV sur toute la Picardie voire le NO du territoire français. C'est un projet dont l'**historique** a été effectué de nombreuses fois dans les différents dossiers mis sur internet et dans la littérature administrative picarde. On y reviendra pas Le suivi des séances publiques du **SRADDT** de la Picardie montre ainsi que ce projet figure en tant qu'opération prioritaire. La ligne future est en effet inscrite officiellement « **en grand projet régional** » (pages 110/111) Le projet fut acté au **contrat de Plan Etat région** de 2 007-2 013.

Si le projet du barreau de Creil-Roissy remonte au milieu des années 1990, l'émergence de l'idée de bien relier le sud de l'Oise et en particulier le bassin creillois à Roissy en est beaucoup plus ancienne. En 1983-1984, les rapports de l'OREAP (Préfecture de la région Picardie) avaient bien montré la nécessité de relier le bassin creillois à Roissy. En, 1991, le rapport « Hervio » diligenté par la datar était allé plus loin dans les préconisations en précisant que si la liaison Creil-Roissy ne lui apparaissait pas la plus urgente, il était cependant nécessaire d'y penser pour la prochaine décennie (soit les années 2000 -2010) ! Si on remonte beaucoup plus loin dans le temps, en 1969, une excellente étude de l'état (Oise) avait imaginé des

scénario d'aménagement entre le bassin creillois et le secteur du futur aéroport ! Les grands travaux de réflexion du **Rapport Paris-Nord** (1969-1970) allaient dans le même sens. Des projets d'aménagement **interrégionaux** à long terme avaient été envisagés. Ils n'ont guère abouti.

Le barreau de Gonesse et le barreau de Picardie-Roissy :deux projets totalement différents mais à rendre qui viennent interdépendants pour certaines fonctions

L'histoire des débats publics retiendra que le dossier complexe du barreau de Gonesse non prévu à l'examen et à la discussion a **dès la première heure** été au centre du sujet !

Dans l' **Est du Val d'Oise**, toutes les grandes options d'aménagement ont commencé en 1988-1989 lors de l'installation par le Président du Conseil général du Val d'Oise d'une structure intercommunale de projet (le SIEVO). Si l'idée de relier le RER D au RER B remonte à un peu plus d'une dizaine d'années, les réflexions sur une meilleure accessibilité des lieux d'emploi (donc ici de Roissy) est là aussi beaucoup plus ancienne. En ce sens, la genèse des deux projets est identique !

La lecture des considérants et des délibérations du **Conseil général du Val d'Oise** et le suivi des séances publiques depuis 1967 montre que l'insuffisance des relations faciles entre l'ouest et l'est du département **a été et est toujours un problème récurrent**. Si la réalisation de la **francilienne** a résolu, en partie seulement, l'accessibilité à la plate-forme par l'ouest, la saturation de l'axe à certaines heures de pointe est très problématique. Les difficultés se sont accentuées dans la mesure où l'essaimage des zones d'emploi en périphérie val d'oisienne et surtout dans le secteur de Roissy a considérablement augmenté le chassé croisé des migrations de travail.(les flux de type browniens y sont intenses).

Pour les élus du **Val d'Oise**, pour les associations d'usagers et pour les acteurs économiques, le barreau de Gonesse est **donc** considéré comme un élément clé pour les 20 prochaines années (cf gare et opération d'immobilier d'entreprise du Triangle de Gonesse acté dans le SDRIF régional de 2008)

Peut-être eût il fallu **débattre officiellement des deux projets** ? Peut-être cela eût il dépassionné le débat et limité les effets de polémique ? C'est tout au moins ce qui a été souvent entendu lors des réunions du débat public.

Mais,deux projets dont les finalités et les missions sont par essence profondément différentes..

Cela a été dit très souvent d'ailleurs par le maître d'ouvrage ;ce sont deux projets de **nature** et de **fonctionnalité** tout à fait différentes en terme technique de mission (cf. Dossier d'information complémentaire de RFF,juin 2010) Une partie

d'ailleurs de ce dossier concerne les problèmes d'environnement et donne des exemples de réponses pour limiter les impacts visuels,phoniques ou écologiques. .

Le **barreau Picardie-Roissy** sera par nature une liaison dédiée à une ligne TGV (même à vitesse plus réduite) tandis que le **barreau de Gonesse** est vouée du fait de sa finalité à être une **ligne transversale de » banlieue »** .Osons le terme de banlieue que l'on emploie plus guère car le terme sauf erreur de notre part n'a pas été utilisé,semble t'il !. Les ingénieurs et techniciens de Réseau Ferré de France ont bien démontré **qu'on ne mélange pas sans impunité** des missions de grande vitesse avec des missions relevant de desserte entre gare plus rapprochée et plus cadencée. Sans qu'il nois soit possible d'en jger car nous n'avons pas de compétence technique bien évidemment, la mixité des TER et des RER n'ira sans doute pas sans poser des problèmes.C'est le sens de l'intervention du cahier d'acteur du CESR d'Ile-de-France dont on sait que les avis en saisine ou autosaisine sont toujours réalisés avec la plus grande réflexion.

Mais à **contrario**, le cahier d'acteur et les contributions d'un élu du **Val d'Oise** ont montré toute la « fertilisation croisée » si l'on peut s'exprimer personnellement ainsi que la desserte du barreau de Gonesse pourrait apporter à condition qu'elle soit **maillée** très correctement avec la ligne D du RER (cf les propositions de débranchement préconisées par l'auteur du cahier d'acteur).La mise en connexion avec la gare TGV de Roissy comme cela est proposée par l'auteur serait du plus grand intérêt.³ Mais, **ce prolongement est il budgété ?**

Donc dans les deux cas, **des projets d'une extrême nécessité** et dont tout un chacun espère que les lignes financières seront actées. Le premier cahier d'acteur officiel, celui du ,Président du Conseil général du Val d'Oise a fait part de ses plus grandes inquiétudes à ce niveau. L'intervention à Gonesse du Conseiller régional d'Ile-de-France chargé des transports a donné une réponse à une partie des interrogations. Néanmoins, il semblerait que présentement (sauf erreur de notre apt) ce soient les lignes financières à destination des études pour la mise en circulation de bus à haut niveau de service qui aient été priorisées. au moins pour une mise en service temporaire avant que d'être remplacée par u n transport collectif par rail.

Une **ligne de bus** même de ce type serait tout à fait insuffisante à moyen terme (voire à court terme) pour régler le problème actuellement non résolu de l'accessibilité par l'ouest à Roissy en transport collectif. Par ailleurs, un élu (député) a posé très tôt aussi la question sans doute tout à fait pertinente de la date de mise en service prévue du barreau ferroviaire. Eu égard aux travaux et aux procédures obligatoires, **2 017 est elle une date réaliste ?** On peut en douter.Enfin, en cette période de rigueur budgétaire, est il possible d'imaginer une suppression de ligne de bus (dont le matériel a un coût élevé tant en investissement qu'en fonctionnement) à peine mise en service ? Beaucoup de points d'interrogation. en définitive qu'un **couplage officiel** en commission particulière de débat public des deux projets eût obligé à approfondir ce que le débat public actuel ne pouvait pas faire par définition.

³ On renvoie aux cahiers d'acteurs de l'auteur pour l'exposé de la thèse . Cette position a bien évidemment l'avantage de ne pas obliger à créer une ligne nouvelle et donc à ne pas impacter l'environnement. Mais,cela interdit de facto la mise sur réseau TGV de toute la Picardie !

Dans le cadre des réflexions et des débats publics qui vont commencer à l'automne prochain, le **maillage ferroviaire** de tout le nord francilien fera l'objet sans doute de débats importants (projets de localisation de gares nouvelles dans l'est du val d'Oise et dans le secteur du Bourget).

Rappelons aussi que c'est tout au début de la révision du SDAURIF de 1976, c'est-à-dire en 1989 que les élus val d'oisiens se sont « **battus** » pour obtenir une tangentielle ferrée au sud et que les travaux de réalisation commencent à peine dans la partie centrale. Il y a donc exactement 20 ans ! **Les liaisons de « banlieue à banlieue » sont une donnée récurrente et incontournable ce que le barreau peut permettre et ce dans un calendrier qui devra être le plus serré possible.**

L'effet TGV : d'indéniables impacts positifs mais une nécessaire prudence à respecter sur beaucoup de points d'aménagement et d'urbanisme.

Pour la **gare de Creil**, on a parlé pendant longtemps du **Y ferroviaire** (cf tous les ouvrages classiques sur la Picardie parus dans les années 1970 et 1980 ainsi que dans les travaux administratifs de cette époque sur l'aménagement du sud-picard) On parle plutôt et à juste raison aujourd'hui de **l'étoile ferroviaire creilloise**. Tout a été dit sur cet avantage de situation remontant au XIX^e siècle et que la géographie moderne n'a peut-être pas su valoriser autant que nécessaire. La nouvelle gare TGV de Creil sera un peu selon nous un **laboratoire expérimental** (si l'on excepte Chessy) pour tout le nord de l'Île-de-France (y compris le Val d'Oise) et tout le Sud-picard.⁴

Dans la théorie des graphes, la **connexité** offerte par Creil est presque maximale car elle **presqu'en position centrale** et seule les liaisons fer avec le Valois ne sont pas réalisées (et certains élus du Valois demandent précisément sa réalisation). Bien mené, ce projet ferroviaire peut aboutir à réaliser dans le sud de l'Oise mais en réalité dans la troisième couronne parisienne une **nouvelle centralité métropolitaine**. La nouvelle gare TGV de Creil sera un peu selon nous un **laboratoire expérimental** (si l'on excepte Chessy) pour tout le nord de l'Île-de-France (y compris le Val d'Oise) et tout le Sud-picard. Néanmoins, une ligne TGV et une gare ne peuvent faire des miracles à elle seules ! Ainsi, beaucoup d'interventions ou cahiers d'acteurs ont abordé le problème du report prévisible des isariens vers l'aéroport. Il peut y avoir des reports plus ou moins importants que les études complémentaires ont d'ailleurs abordées.

Il s'agit donc d'un projet tout à fait **nécessaire** pour la Picardie lequel est d'ailleurs susceptible à long terme de modifier considérablement les problèmes d'aménagement du territoire du sud-picard et du nord francilien. La **maximalisation** des « effets » TGV devra être conduite de manière à éviter les effets négatifs de pression foncière, d'accentuation du trafic automobile se rabattant vers la gare TGV de Creil et de déstabilisation de tout le territoire **sud-Oise** par une sorte de

⁴ Dans les années 1960, un document retrouvé à la bibliothèque historique de la ville de Paris et réalisé par des architectes pour un appel à concours avait imaginé la création d'une capitale fédérale européenne (pour la CCE naissante) dans un triangle compris entre Creil-Chantilly et Senlis et une grande rocade autoroutière tournant dans les actuelles forêts domaniales de l'Oise ! .

« banlieurisation » de fait. Les acteurs picards ont bien montré lors de leurs interventions leur volonté d'accompagner l'effet TGV(politique urbaine, aménagement de quartiers de gares,réflexions de développement économique etc...)

Chaulnes que tous les picards mais surtout ceux de l'est de la Picardie souhaitent ne pas souffrir de la mise en service de la nouvelle liaison ne peut en aucun cas avoir le même effet de diffusion que la future gare de Creil. (il en est de même des liaisons intercités- train Corail ; elles ne devront pas voir leurs fréquences être pénalisées par le TGV comme cela s'est passé pour l'ancienne ligne Paris-Lille)

En effet,Il est probable que l'effet TGV aura des répercussions importantes au niveau spatial du fait du **marketing territorial** qui en résultera. Ce ne sera plus dans les agences immobilières l'affichage de l'annonce « à 10 minutes du RER » mais à « 10 minutes du TGV » Ce n'est pas du tout pareil en terme d'effet d'annonce ! Le territoire du parc naturel régional créé en 2004 sera mis en révision en 2014 soit quelques années seulement avant l'inauguration de la nouvelle ligne. Le Parc devra « gérer » et traiter les conséquences délicates qui pourraient en résulter. Certaines communes auront peut-être des réticences à adhérer à un parc qui par définition est avec sagesse soucieux d'un développement véritablement durable. Or, le territoire du Parc relève de la procédure PNR dont nous estimons qu'elle est **d'excellence pour un territoire d'exception**. Le Parc birégional et bidépartemental est fréquenté le week-end en grande majorité par des franciliens ! Les SCOT en cours d'élaboration devront intégrer dans leurs réflexions les mutations attendues ou tout au moins pressenties (etc..). Donc, au total, toute une multiplication d'effets probables de plus ou moins grande intensité qui obligeront les collectivités territoriales à de nécessaires hypothèses de prospective et ce à **court terme** .

La vallée de l'Oise de Cergy-Pontoise à Creil et à Compiègne est sans doute appelée au niveau ferroviaire à une nouvelle fonctionnalité. On en a peu parlé dans les débats mais un élu régional picard a pu rappeler plusieurs fois que l'attractivité de Creil peut se faire dans ce sens là aussi. Le « vieux » projet des années 1989-1990 sur la création d'une vallée technopolitaine (rappel du rapport Abetty de 1989) pourrait peut-être retrouver une réactualisation mais en relation avec les pôles de compétitivité.Un axe technopolitain Cergy- Creil- Compiègne ne serait il pas envisageable ?

Il est donc probable que c'est tout **l'aménagement du sud de la Picardie et du nord francilien** qui devra être réexaminé à l'aune de cette nouvelle donnée.

Dans les années 1970, voire même un peu avant, au moment de la réalisation de l'aéroport Paris-Nord (futur Roissy) beaucoup d'études et cartes intéressantes avaient été menées et conjointement sur les deux régions administratives. Une réflexion interrégionale en avait été impulsée. Tout cela a été, hélas, beaucoup oublié.

Mais beaucoup plus brièvement,rappelons seulement ce qui a été dit d'ailleurs dans un excellent chapitre d'une étude commandée par la maître d'ouvrage,que **l'arrivée du TGV à Amiens**, capitale régionale excentrée parce que les romains l'avaient créée là et pas ailleurs sous le nom de *samarobriva*, favorisera **le développement**

des fonctions tertiaires supérieures à haut niveau de services Ce sont elles seules comme l'ont dit plusieurs cahiers d'acteurs qui font les grandes capitales régionales. Amiens est désormais un carrefour autoroutier ; mais elle est encore en 2010 exclue du système ferroviaire à grande vitesse ! Et qui plus est, la ligne reliant Amiens à Chaulnes n'est toujours pas électrifiée ! Si une **seule raison** obligeait à réaliser ces 7 ou 11 km de nouvelle voie, c'est bien celle-ci ! Beaucoup d'avis ou de contributions ont insisté sur le rôle que l'arrivée du TGV pouvait jouer pour les laboratoires, nombreux dans le sud de l'Oise, pour les grandes entreprises et pour les universités et antennes universitaires (Amiens, Creil, Beauvais, UTC de Compiègne). De son côté, les milieux économiques, politiques et institutionnels du Grand Amiénois, de la communauté d'agglomération et d'« Amiens-Ville » ont édité récemment de solides diagnostics et argumentaires. Un seul exemple : **le pôle de cancérologie** dans lequel se spécialise Amiens génèrera en dehors des centres de recherche, des colloques de niveau international. Une ville dotée d'un tel centre et mal reliée aux autres capitales européennes et mondiales serait en fait pénalisée gravement. Cette situation ne serait pas pensable aux Etats-Unis.

Le sud de l'Oise que l'on a pu appeler la « **Picardie circumparisienne** » a vu 5 de ses cantons dont celui de Creil être rattachés au district créé en 1959 par Michel Debré tant on savait les liens forts entre ce sud picard et la région parisienne.⁵ Néanmoins les 5 cantons n'ont jamais été distraits de la Picardie. La création des régions administratives a mis fin à cet état de fait mais le sud de l'Oise bien que picard est en réalité partie prenante de la région géoéconomique métropolitaine. Beaucoup d'isariens sont d'anciens habitants de la région Ile-de-France et en particulier du Val d'Oise (application de la loi de la « fidélité directionnelle »).

Avis sur les options de passage.

C'est un projet qui posera malheureusement au maître d'ouvrage des problèmes très délicats d'insertion dans l'environnement géographique Val d'Oisien

Une fois la décision prise par les pouvoirs publics d'entamer toutes les procédures longues et complexes permettant la réalisation de la liaison dont il faut espérer qu'elle sera réalisée **avant 2020**, se poseront les très délicats choix ou hypothèses de tracés.

A l'heure où ce texte a été rédigé, **seuls 2 cahiers d'acteurs** ont manifesté soit leur crainte, soit leur opposition à l'un ou l'autre des tracés soit aux 3 !. C'est ainsi le cas du cahier d'acteur de la Chambre interrégionale d'agriculture d'Ile-de-France a fait connaître sa forte opposition et ce pour des raisons tenant à l'économie agricole et à la structure foncière. Les Verts d'Ile-de-France et de Picardie ont attiré l'attention du maître d'ouvrage sur les problèmes d'insertion environnementale des options 2 et 3. Il

⁵ d'innombrables expressions ont été employées pour désigner ces relations atypiques entre le sud de l'Oise et la région Ile-de-France

est possible I que d'autre(s) cahier d'acteur(s) aillent dans le même sens ou /et soient plus précis dans leurs préconisations ?

Il serait vain de ne pas dire que les options de passage ne poseront pas, hélas, quantité de problèmes. La dernière réunion de **Chantilly** a abordé tout à fait in fine d'ailleurs la réalité des difficultés probables qui allait attendre le maître d'ouvrage au moment de la réalisation des études de faisabilité.

De même que la Picardie a souffert et souffre jusqu'à ce jour d'être très insuffisamment reliée par TGV aux autres grandes villes françaises et européennes (*c'est l'effet tunnel de la ligne Paris-Lille avec un seul arrêt à Chaulnes*), **de même** ,une infrastructure ferroviaire nouvelle pose le problème et la difficulté de son « entrée » en Ile-de-France et de son inscription environnementale (*c'est l'effet entonnoir*). D'autant qu'aucune emprise n'a été prévue par mesure de préventivement à l'inverse de ce qui se fait dans un département qui prévoit l'opportunité à long terme d'un tracé.

Le Président de la SNCF s'en est d'ailleurs exprimé récemment dans une conférence de presse mais sur **d'autres dossiers** futurs, à savoir la réalisation certes à beaucoup plus long terme des LGV mettant en jeu des enjeux financiers sans commune mesure avec les coûts d'investissements de la liaison Creil-Roissy!. Comment faire « arriver » les LGV vers Cergy et La Défense et ensuite comment créer la jonction vers Roissy ?

L'option nord ?

Elle **semble** avoir été quasiment abandonnée.(cf ;intervention lors de la réunion de Chantilly) Le coût plus élevé, la réalité paysagère et écologique du secteur géographique situé au nord de Survilliers et son passage dans un couloir faunistique sont des arguments qui en interdisent de facto l'étude. Les arguments exposés par le Parc naturel régional Oise-Pays-de-France ont démontré l'inanité de cette hypothèse de passage.(saufà passer en tunnel sur plusieurs kilomètres !!)

L'option centrale ?

L'examen systématique des cahiers d'acteurs publiés à cette date et la lecture d'un grand nombre d'avis montre que dans l'enthousiasme bien compréhensible d'obtenir cette liaison, très peu d'allusions sont faites aux réalités géographiques des problèmes posés par les tracés ou tout au moins par les options. Pour qui connaît un peu le terrain, les hypothèses de tracés ne semblent pas être bien nombreuses (**3 sans doute pour l'option centrale et une seule pour l'option sud**). L'étude complémentaire qui a été demandée par le maître d'ouvrage sur l'**environnement minimise** beaucoup de trop tout au moins selon nous les qualités paysagères de ce secteur du val d'Oise. Les photographies prises en hiver ne permettent pas un jugement serein des qualités paysagères de ce secteur. Le cahier d'acteur de la chambre d'agriculture interrégionale a été très vif dans ses critiques sur la très faible prise en compte par le maître d'ouvrage de l'agriculture et des implications qu'un tel barreau génèrera (coupure dans le parcellaire, problèmes du réaménagement des chemins agricoles nécessaire sen tant qu'outil de travail).

C'est bien évidemment toute la difficulté de l'insertion d'une infrastructure absolument nécessaire pour qui accepte que des concessions soient faites dans l'intérêt régional et national mais jusqu'à quel point l'acceptabilité peut elle jouer ?

Ainsi qu'il nous avait été dit, il y a une quinzaine d'années, certes un peu trivialement mais l'observation était fort juste : »La plaine de France est pleine comme un œuf ! ». Très récemment un maire de commune (Marly-la Ville) a dans un journal Val d'Oisien affirmé son opposition à cette nouvelle ligne de TGV. (source Echo le régionale du 23 juillet 2010) .

L'immense majorité des **picards** qui se sont exprimés en est restée à la phrase la plus simple et la plus réductrice, à savoir « c'est le plus court, le moins cher ,le plus facile à réaliser » ! Il est probable aussi que le dossier du maître d'ouvrage, synthèse très largement diffusée et bien faite d'ailleurs quant à la forme et au fond a servi de « guide » à beaucoup d'avis personnels. Ce qui est tout à fait normal.

Or nous ne sommes plus à l'époque durant laquelle on a construit l'autoroute A 1 par la forêt d'Ermenonville ! Beaucoup plus récemment, « Grenelle 1 et 2 » ont largement abordé les problèmes de la **trame verte et bleue** ! Il suffit d'aller voir sur « google » les paysages que traversera (peut-être) la nouvelle liaison. Cela explique le nombre élevé d'élus et d'habitants de **Villeron** (commune concernée par l'option centrale) qui ont manifesté leur désaccord ou leur opposition très forte (en particulier aux réunions d' Amiens, Fosses et de Gonesse mais aussi ...de Chantilly). Peut-être cependant, y eut il dans les dernières réunions davantage de discussion entre les partisans du « tout » et du « rien » ?

Le maître d'ouvrage a montré des **croquis simples de fuseaux ou d'options** et il est donc difficile de pouvoir juger exactement de la ligne de passage (c'est ce qui différencie par exemple ce débat de celui qui en 2007 avait été consacré à A 16). Dans le document de synthèse **10 pages** sont consacrées aux problèmes de l'environnement dont des cartes de synthèse et un tableau (utile) d'analyse comparative. Trois photographies dont une grande photographie de la ferme de Vollerand font deviner l'existence des enjeux. La carte des *enjeux liés à l'urbanisme ,au patrimoine et aux servitudes* est particulièrement intéressante. C'est celle-ci qui, nous semble t'il aurait dû faire l'objet d'analyses et de commentaires lors d'une des 11 réunions. Les habitants de la Picardie ignorent dans leur immense majorité ce territoire local val d'oisien. Tout comme les val d'oisiens méconnaissent la qualité paysagère de sites picards très localisés. Il fallait se référer à l'étude complémentaire relative à l'environnement pour avoir plus de précisions .

Sans être retenue « officiellement » **car rien n'est décidé** par définition, elle semble néanmoins retenir l'attention du maître d'ouvrage et ce pour des raisons évidentes : moins coûteuses, plus facile à construire.

C'est cependant selon nous cette option qui posera assurément le plus de difficultés d'insertion environnementale et ce pour les 3 « hypothèses de tracés » que nous estimons probables (à tort ou à raison).

Au sud, le tracé couperait une « belle » plaine agricole en pente et en contrebas de la grange cistercienne classée de Vollerand.(patrimoine exceptionnel) Nous n'avons pas de compétence technique et seules les études effectuées scientifiquement par le maître d'ouvrage nous permettraient de juger. Mais, même analysé superficiellement comme nous le faisons ci-dessous, le passage paraît bien complexe et dommageable et pour le **paysage** et pour l'**agriculture**.

Hypothèse du « tracé central » de l'option centrale ?

Sans qu'il soit possible de l'affirmer, il est **probable** que c'est celui qui a été envisagé à priori quitte ensuite bien évidemment à en lancer toutes les études nécessaires. C'est celui qui passerait par la « **grande plaine de Villeron** » (toponyme) laquelle est fermée visuellement par la corne boisée du Bois classé d'Argenteuil. Il existe (ou existait ?) une saignée dans le bois visible tout au moins sur les photographies aériennes. La nouvelle voie ferrée aboutirait sans doute à l'endroit où se resserre le bois (lieu de passage de A 1 et RD 9). Très objectivement (si tant qu'on puisse l'être d'ailleurs quand on « juge » d'un paysage), ce **paysage d'openfield** est de grande qualité bien que le site ne soit pas inscrit d'ailleurs selon la loi de 1930. Un chemin agricole que l'on peut utiliser pour la « promenade » a été arboré par un agriculteur et conduit jusqu'à la partie sommitale du plateau. En contrebas, la vision minérale et sobre du vieux village de Villeron et de la ferme forteresse donne cette impression de grandeur austère si originale à si peu de distance de Paris. Les **enjeux paysagers sont donc élevés**. La commune de Villeron a prévu dans son PLU une extension du



**Le bois d'Argenteuil situé sur la commune de Villeron (Val d'Oise) et grande agriculture
printemps 2 010,JCC**

village vers le nord sous forme d'un lotissement ou d'une opération groupée (autorisée au SDRIF de 1994). Le SDRIF de 2008 du fait du flou ou de son insuffisance (selon nous) concernant le développement modéré des bourgs et des villages n'identifie pas sur Villeron de pastille d'urbanisation. .

Les entretiens que nous avons pu avoir avec un agriculteur nous ont renseignés sur la **valeur agronomique élevée des terres** au niveau local (les terres appartiennent d'ailleurs à des propriétaires de Villers-Cotterets !) et sur les réserves de gibier du bois en question. Malgré tous les soins qui pourront être apportés à la réalisation de la ligne, on voit mal comment une infrastructure ferroviaire de ce type ne pourrait pas abîmer irrémédiablement un paysage de grande qualité.

Dans la **partie nord de l'option centrale**, (en montant vers Marly-la-Ville et saint-Witz) un débranchement depuis le RER D ne pourrait sans doute être fait qu'au sud de la RD 10. Le classement récent en juin 2010 par le conseil général du Val d Oise en ENS (espace naturel sensible) de la **carrière de Guépelle** (site géologique tout à fait remarquable) sur Saint-Witz interdit désormais le décrochement au sud de la zone d'activités de Fosses. La ligne couperait en diagonale la plaine agricole dont il est vrai que le paysage présente, selon nous, moins d'enjeux (mais la terre est d'aussi bonne qualité !) , rejoindrait le secteur de l'aire de repos de Vémars ,longerait A 1 au niveau des nouveaux entrepôts de Vémars (l'espace semble suffisant ?) et recouperait le rû de la Michelette (coupure d'une partie de l'espace boisé) . L'existence des équipements sportifs de Vémars ne faciliterait pas non plus les choses !



Vue prise vers le nord et vue en direction de l'aire de repos de Vémars (autoroute A 1)

L'option sud ?

A la différence des autres fuseaux, il semble que techniquement elle ne puisse faire l'objet que d'**un seul tracé** c'est-à-dire en coupant le vallon du Rhin (maigre ruisseau mais à la topographie encaissée et à la diversité des enjeux particulièrement nombreux).

Son coût est plus élevé et les contraintes sont nombreuses (géotechnique, présence en sous sol d'anciennes carrières et risques de fontis, contrainte topographique non négligeable, existence surtout dans le vallon du Rhin d'un **site archéologique** et d'une aire de prospection, site de captage d'eau, vallon boisé dont l'intérêt paysagère biotique n'est pas contestable)

Il n'y a pas de paysage neutre et sans intérêt .Si le vallon n' a pas eu tout le soin paysager qu'il méritait (car il y aussi un centre de tir, un centre de dépôt de matériaux et des cabanons, il est clair aussi que c'est un lieu de promenade. La commune de Louvres prévoit d'en faire une coulée verte et de l'aménager. Sa



Vue prise dans le vallon du Rhin en direction du site archéologique (cône de couleur bleue) .La voie ferrée passerait à l'ouest c'est-à-dire à gauche de la photographie et donc en n'empiétant pas sur le site lui-même. Le remblai du RER D n'est pas visible ici. Juin 2 010, JCC

réhabilitation et en particulier le passage sous la francilienne mériteraient d'être menées à bien Le PLU de Louvres a classé au PLU le vallon en zone naturelle.....

La question est de savoir **si techniquement un débranchement** ferré depuis le RER D passant au dessus du vallon (sans doute au dessus des bassins de rétention) serait admissible au niveau du rayon de courbure. Une étude complémentaire en parle d'ailleurs. A l'ouest du vallon, le coteau cultivé est en pente marquée à partir du remblai actuel de la ligne du RER D. Il descend vers le talweg du rhin et remonte ensuite sous forme d'un glacis (là aussi, le paysage n'est pas neutre non plus !) Des ouvrages d'art très bien étudiés (ce que RFF sait faire d'ailleurs avec talent) devront dans ce cas racheter le »passage « si le tracé est choisi par le maître d'ouvrage. Des ouvrages d'art sont donc nécessaires pour passer le vallon et rejoindre ensuite (par-dessus les giratoires) la francilienne.

C'est par contre un tracé qui peut ensuite être **mis en parallèle** et sans doute (?) sans très grande difficulté avec la francilienne et donc sans grande perturbation par rapport au paysage. La morsure sur l'espace cultivé serait réduite dans la mesure où l'emprise future de la francilienne longeant l'aéroport est retenus (ponts de passage déjà effectués). Des études devront étudier (si elles n'ont pas déjà été faites ?) l'insertion et les mesures de environnementale et les problèmes de réduction du bruit.

Le passage au niveau **d'Epiais-les-Louvres** est bien évidemment **le point très sensible** et complexe et nous ne sommes nullement compétents pour juger correctement des conditions techniques possibles (passage en tranchée couverte, présence des dépôts de stockage de carburants, déport de la ligne à haute tension de Louvres, proximité de la plate-forme aéroportuaire et des servitudes draconiennes obligatoires à respecter.

Le **différentiel des coûts** entre le fuseau central et l'option sud est assez élevé certes mais ainsi qu'il **a été dit plusieurs fois lors des débats**, le coût de cette section de 7 à 11 km est très « modeste » par rapport aux très grands lignes !

Comme la nouvelle voie ferrée nous semble être une nécessité en terme d'aménagement du territoire au niveau national et non seulement d'ailleurs au niveau picard, le tracé central nous paraît être le plus contraignant pour l'environnement, les paysages et la commune de Villeron.

Malgré de nombreuses difficultés, **le tracé de l'option sud** bien que contraignante aussi pour la commune de Louvres dans sa partie sud **nous semble préférable** tout au moins sous réserve des résolutions techniquement faisables rappelées superficiellement certes ci-dessus.. . _

Mais dans tous les cas de figure et y compris pour la construction du barreau de Gonesse, tout devra être fait pour **minimiser les impacts** au niveau environnemental dans un secteur géographique à forte image identitaire : « **La Plaine de France** ».

Conclusion

La mise en révision probable du SDRIF dans les semaines ou les mois qui viennent, les débats sur le Grand Paris et les nouvelles réflexions afférentes, autant d'éléments qui selon nous plaident pour une nouvelle approche territoriale beaucoup plus large que celle un peu obsolète des limites administratives de la région Ile-de-France.

Certes, les limites sont intangibles actuellement mais les réflexions au niveau de l'aménagement et surtout de la prospective doivent s'en affranchir totalement. Le Padog de 1960 erroné sur beaucoup de points était sorti des « **frontières** ». Des ouvrages très récents et quantité d'articles et travaux (François Ascher etc..) ont montré la nécessité de voir la métropole française dans ses relations avec les cantons frontaliers (**les franges**) et avec les régions voisines. L'isolat n'est plus de mise !. Cette « frange » francilienne comme on l'appelle faute de mieux est appelée à bouger beaucoup plus sans doute que ce qui a été en définitive constatée depuis 40 ans. Les années 1960 ont été effet le début de l'urbanisation dans les espaces de faible densité. Mais l'Oise est riche d'une armature urbaine conséquente. Des scénarios sont possibles : **accentuation des grands corridors** liée aux axes majeurs du rail en particulier avec le risque d'augmenter la saturation des lignes existantes menant à Paris, infléchissement des villes vers des unités beaucoup plus fortes et susceptibles de devenir de véritables relais (**villes avant-poste**) ou scénario « plus calme » tels que les SCOT en cours envisagent ? La création d'une nouvelle gare TGV peut générer tout type de scénario. Le Sud de l'Oise voire l'Oise en son entier ou voire la Somme en partie d'ailleurs s'apparentera t'elle à un « **bassin de type londonien** » ? (villes très bien reliées au centre, villes universitaires éloignées du centre de Londres, ceinture verte protégée malgré les incessants coups de canifs).

En 1940, dans une excellente thèse universitaire consacrée à la **gare du Nord**, le géographe René Clozier concluait en disant que le transport ferroviaire de la banlieue nord parisienne posait tous les problèmes du futur « **Grand Paris** » !

*Jean-Claude Cavard, **

** ancien enseignant de géographie à la Faculté d'Amiens(1993-2004) et ancien coresponsable et enseignant du DESS Aménagement du Territoire, agro-alimentaire et agriculture de la Faculté de Pharmacie d'Amiens (1999-2004 à la retraite présentement) Cette contribution n'engage bien évidemment que l'auteur de ces lignes*