

Orry-la-Ville, le 24 juin 2010

Monsieur le Président de la Commission Particulière
du Débat Public Roissy-Picardie
Régus le Dôme
1 rue de la Haye
BP 12910
95 731 ROISSY CDG Cedex

N. Réf.: VB/VA 2010-N°

000721

Objet : Contribution au débat public « Roissy-Picardie »

Apremont
Asnières-sur-Oise
Aumont-en-Halatte
Avilly-Saint-Léonard
Barbery
Baron
Beaurepaire
Bellefontaine
Boran-sur-Oise
Borest
Brasseuse
Chamant
Chantilly
Châtenay-en-France
Chaumontel
Courteuil
Coye-la-Forêt
Creil
Épinay-Champlâtreux
Ermenonville
Fleurines
Fontaine-Chaalis
Fosses
Gouvieux
Jagny-sous-Bois
La Chapelle-en-Serval
Lamorlaye
Lassy
Le Plessis-Luzarches
Luzarches
Mareil-en-France
Mont-l'Évêque
Montagny-Sainte-Félicité
Montépilloy
Montlognon
Mortefontaine
Ognon
Orry-la-Ville
Plailly
Pont-Sainte-Maxence
Pontarmé
Pontpoint
Précy-sur-Oise
Raray
Rhuis
Roberval
Rully
Saint-Maximin
Senlis
Seugy
Survilliers
Thiers-sur-Thève
Verneuil-en-Halatte
Ver-sur-Launette
Viarmes
Villeneuve-sur-Verberie
Villers-Saint-Frambourg
Villiers-le-Sec
Vineuil-Saint-Firmin

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité le Parc naturel régional Oise – Pays de France dans le cadre du débat public lancé sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » porté par Réseau Ferré de France et je vous en remercie. Je vous prie de trouver en retour la contribution du Parc naturel régional à ce débat.

LE PARC NATUREL REGIONAL OISE – PAYS DE FRANCE :

Le Parc naturel régional Oise - Pays de France a été officiellement créé par décret signé du Premier Ministre le 13 janvier 2004. Le Syndicat mixte de gestion et d'aménagement du Parc regroupe les Conseils régionaux de Picardie et d'Ile-de-France, les Conseils généraux de l'Oise et du Val d'Oise et les 59 communes du territoire.

Le classement en Parc naturel régional implique notamment que :

- "L'Etat et les collectivités territoriales adhérant à la charte appliquent les orientations et les mesures de la charte dans l'exercice de leur compétence sur le territoire du Parc. Ils assurent, en conséquence, la cohérence de leurs actions et des moyens qu'ils y consacrent. Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les orientations et mesures de la charte" (loi n° 93-24 du 8 janvier 1993).

- "L'organisme chargé de la gestion du parc naturel régional met en œuvre la charte. Dans le cadre fixé par celle-ci, il assure sur le territoire du parc la cohérence et la coordination des actions de protection, de mise en valeur, de gestion, d'animation et de développement menées par ses partenaires.

- « Le syndicat mixte de gestion du parc naturel régional est saisi de l'étude ou de la notice d'impact lorsque des aménagements, ouvrages ou travaux soumis à cette procédure en vertu des articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-16 sont envisagés sur le territoire du parc. » (art. R. 333-14 du Code de l'Environnement).

Le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » concerne le Parc naturel régional à plusieurs titres :

- une des options de tracé, en l'occurrence l'option nord, se situe pour partie sur le territoire du Parc ;
- plusieurs gares qui bénéficieraient des nouveaux services proposés sont sur le territoire du Parc ou à proximité : Creil, Chantilly, Orry-Coye, Fosses-Survilliers.

SUR LE PRINCIPE DU DEVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORTS COLLECTIFS :

Le territoire du Parc naturel régional Oise – Pays de France constitue, de par sa situation et son réseau d'infrastructures, la principale porte d'accès "nord" à l'agglomération parisienne sur l'axe Paris/Lille (Londres et Bruxelles), ainsi qu'un espace de communication interrégional entre le sud de la Picardie et le bassin d'emploi francilien. A ce titre il supporte un réseau d'infrastructures dense : RD 1017, RD 1016, autoroute A1, voie ferrée Paris-Creil, LGV Nord... Ce réseau accueille un important trafic de transit mais également de déplacements domicile-travail, une part importante de la population active du territoire du Parc se rendant sur l'agglomération parisienne et le pôle de Roissy.

Sur la base de ce constat, le Parc naturel régional s'est donné dans sa charte un objectif général de « Maîtrise des déplacements » avec la volonté notamment de « Favoriser les modes de déplacements propres et économes » (article 5.3) : « (...) le Parc sensibilise, soutient et aide, si besoin, toutes les démarches visant à la promotion des transports collectifs, à l'intermodalité et aux nouvelles technologies de l'information et de la communication. »

Le Parc naturel régional est donc sur le principe favorable à toute solution qui permettrait d'offrir des solutions alternatives à l'usage de la voiture. Il reste néanmoins vigilant à ce que cette démarche reste cohérente avec les autres grands objectifs et missions du Parc que sont « Maîtriser l'évolution du territoire » et « Préserver et mettre en valeur le patrimoine du territoire ».

Ainsi, dans ce même objectif de « Maîtrise des déplacements », la charte du Parc souligne la nécessité que tout nouveau projet d'infrastructure :

- s'inscrive dans une réflexion d'aménagement du territoire et relève d'un schéma intermodal cohérent (article 5.1 : « *Intégrer en amont les problématiques de déplacements* »). Ceci afin d'éviter tout développement urbain non maîtrisé et toute multiplication d'infrastructures participant encore au morcellement des espaces naturels du territoire ;
- soit compatible avec les enjeux du territoire notamment écologiques et paysagers (article 5.2 : « *Garantir des aménagements d'infrastructure de qualité, compatibles avec les enjeux du territoire* »).

SUR LA PLACE DE CE PROJET DANS UN SCHEMA NATIONAL OU INTERREGIONAL :

Le dossier de Réseau Ferré de France donne à ce projet une vocation nationale (relier Amiens au réseau LGV) et une vocation plus locale et interrégionale (relier Creil et une partie du sud de l'Oise au pôle de Roissy).

En présentant le projet, RFF fait référence à de nombreuses études préalables, donne de nombreux éléments de contexte et tente de resituer le présent projet au regard des nombreux autres projets existants à plus ou moins long terme. Force est de constater que c'est en fait le lien, la place de ce projet au regard d'un schéma d'aménagement et de déplacements plus global qui apparaît aujourd'hui peu lisible qui fait débat

Ainsi, au regard des enjeux de son territoire et des projets connus, le Parc naturel régional pose les questions suivantes.

Au niveau national :

- En quoi le projet Paris-Amiens-Londres (dont le tracé pourrait concerner le territoire du Parc), même s'il relève du plus long terme, offrirait-il un service différent ? En quoi ces deux projets seraient complémentaires ? Y a-t-il une possibilité que la ligne Paris-CDG/Creil/Amiens soit un jour prolongée vers Londres et se substitue à un projet en site propre ?
- La ligne LGV Nord offrira t-elle toujours le même service aux voyageurs picards ? Comment va évoluer le trafic sur la ligne LGV Nord notamment au regard du développement du fret ?

Au niveau interrégional :

- Existe-t-il aujourd'hui une réflexion, un schéma global qui traite de l'accessibilité du pôle de développement de Roissy en mode collectif pour l'ensemble des populations voisines qu'elles soient issues du Val d'Oise, de l'Oise, de Seine-et-Marne, etc. ?
- Il existe encore aujourd'hui de nombreux projets de développement des infrastructures routières : y a-t-il une réflexion sur les déplacements, un schéma intermodal à l'échelle du sud de l'Oise et du nord du Val d'Oise qui croise les projets routiers et les politiques de développement des modes de transports collectifs ?

SUR LES SERVICES PROPOSES :

Le dossier propose deux scénarii de services : l'un avec une offre uniquement TGV depuis Creil, une autre avec une offre complémentaire de TER depuis Creil avec arrêt à Chantilly et dans certaines gares Val d'oisienne selon les options de tracé.

Si le présent projet devait se concrétiser, le Parc serait favorable au deuxième scénario avec arrêt à Chantilly mais également à Fosses-Surville afin d'offrir un accès à la plate-forme de Roissy à un maximum de ses habitants, à la condition toutefois que ce projet s'inscrive dans une réflexion et un projet de territoire cohérent.

Ce projet pourrait en effet s'accompagner d'effets induits non voulus : pression foncière plus forte, accentuation de la banlieurisation et de la dépendance économique du territoire...

Il pourrait également ne pas atteindre pleinement ses objectifs en matière d'offre de déplacements alternatifs à la route si les questions d'inter modalité, de rabattement vers les différentes gares, d'offre de transport ou de mode doux au sein même du pôle de Roissy ne sont pas développées en parallèle.

- Comment a été estimée la part d'Isariens qui prennent actuellement leur voiture et qui pourraient utiliser à terme la nouvelle ligne pour se rendre à leur travail ? La question des horaires décalés a-t-elle été prise en compte et comment le service proposé pourra y répondre ?

- Y a-t-il des projets de renforcement de l'offre en déplacements alternatifs à la voiture au sein du pôle de Roissy ?
- Comment RFF compte travailler par la suite avec les collectivités locales des territoires desservis ?

SUR LES TRACES PROPOSEES :

RFF doit créer une ligne nouvelle sur une dizaine de kilomètres. Trois options sont proposées. Seule l'option nord concerne pour partie le territoire du Parc naturel régional Oise – Pays de France.

L'analyse comparative des trois options de passage tend à montrer que l'option nord serait la plus impactante en terme d'enjeux humains et environnementaux et de coûts, n'offrant par ailleurs aucun arrêt en Ile-de-France.

Nous partageons cette analyse et nous souhaitons la compléter avec les précisions suivantes.

En matière écologique :

Le tracé nord couperait le « Bois de la Grande Mare » et les « Petits Bois » reconnus comme site d'intérêt écologique majeur dans la charte du Parc (les sites d'intérêt écologique sont les sites qui concentrent les habitats et les espèces remarquables du territoire du Parc). Par ailleurs, il s'avère que la plaine agricole entre La Chapelle-en-Serval et Fosses est empruntée par la grande faune et constitue un corridor écologique entre le massif de Chantilly à l'ouest et le massif d'Ermenonville à l'est. Ce corridor avait été coupé suite à la pose d'une clôture par la SNCF (mandatée par RFF et à la demande du STIF) le long de la voie du RER D (cf. également ci-après concernant les aménagements sur le tracé existant). Un travail commun entre RFF, la SNCF et le Parc a permis la réouverture du corridor grâce au rabattement de la clôture sur une partie du linéaire.

En matière paysagère :

Concernant le fuseau du tracé nord, le dossier souligne, à juste titre, la présence ou la proximité de nombreux sites inscrits et classés: site inscrit de la Vallée de la Nonette, site classé du massif d'Ermenonville...

Ce tracé nord serait par ailleurs tout particulièrement impactant pour le territoire du Parc car il couperait d'est en ouest la plaine agricole entre Fosses et La Chapelle-en-Serval, espace ouvert qui constitue aujourd'hui la principale « entrée du Parc ». Cet espace représente en effet une coupure entre les espaces urbains et logistiques de Marly, Vémars, Surveilliers et les espaces plus ruraux du territoire. Cet espace ouvert met par ailleurs « en scène » l'entrée du Parc en offrant des vues sur les premiers contreforts du massif des Trois Forêts. Cet espace est ainsi reconnu comme « Zone d'intérêt et de sensibilité paysagère » dans la charte du Parc : « *espaces du territoire, le plus souvent à vocation agricole, jouant un rôle primordial dans l'identité, la lecture et la qualité paysagère du territoire et présentant, de ce fait, une forte sensibilité paysagère.* » Il est par ailleurs probable que ces espaces soient inclus dans le futur périmètre du site classé du massif de Chantilly aujourd'hui en cours de révision.

A noter enfin que les propositions faites dans le dossier « Approfondissement du volet environnemental » : « *d'accompagner l'infrastructure de massifs boisés forts et denses* » ne ferait qu'accentuer encore l'impact de coupure et de fermeture de la plaine par l'infrastructure.

SUR LES AMENAGEMENTS INDUITS :

Réseau Ferré de France aborde dans son dossier les aménagements à réaliser sur le réseau déjà existant. S'il parle beaucoup des gares, il parle peu, dans le dossier de synthèse, des aménagements éventuellement nécessaires sur la ligne existante Paris/Creil et renvoie cette question à des études ultérieures.

Il indique néanmoins page 74 du dossier : *« En ce qui concerne la ligne Paris-Creil-Amiens, des aménagements de capacité entre Orry-la-Ville et Creil, à préciser dans la suite des études, pourraient améliorer la robustesse de l'exploitation. Le projet ne prévoit pas d'effectuer des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne existante (...). A long terme, une telle hypothèse n'est toutefois pas à écarter, à condition que l'important investissement qui en découle soit justifié par les avantages obtenus. »*

Par ailleurs, page 5 de la « Synthèse de l'étude technique générale », il est dit que : *« Contrairement aux apparences, le prolongement de la 3^{ème} voie entre Creil et Chantilly présente un faible gain de capacité pour un investissement important. En revanche, la mise à 4 voies de la section Orry-Chantilly permettrait de dégager de la capacité.*

L'étude d'exploitation a d'abord examiné la circulation des TER et TGV sur les voies les moins chargées, en l'occurrence celles du RER D, ce qui nécessite par ailleurs des aménagements à Orry pour permettre le dépassement de TER à l'arrêt par les missions sans arrêt : déplacement du terminus RER D vers le sud, jeux de communications pour favoriser la perméabilité des voies. »

Au sein du territoire du Parc, la ligne Paris-Creil-Amiens traverse le massif de Chantilly et rejoint Creil via les coteaux de l'Oise. Le Parc souhaite vivement attirer l'attention de RFF sur les impacts en matière écologique et paysagère qu'aurait tout aménagement même limité de cette ligne.

En matière paysagère :

La ligne traverse le massif de Chantilly qui est classé au titre de la loi du 2 mai 1930, emprunte des viaducs qui côtoient des sites majeurs tels que Chantilly ou les étangs de Comelles, etc.

En matière écologique :

La ligne traverse la ZNIEFF de type II « Massif de Chantilly-Ermenonville », la Zone de Protection Spéciale Natura 2000 « Massif des Trois Forêts et Bois du Roi », le SIC Natura 2000 « Massifs forestiers d'Halatte, Chantilly, Ermenonville » et se situe en limite du SIC Natura 2000 « Coteaux de l'Oise autour de Creil ». Ces milieux pourraient être impactés par tout élargissement de l'emprise ferrée, tout aménagement connexe, nouvel éclairage, etc. Par ailleurs, au cœur du massif de Chantilly, la ligne traverse actuellement le dernier espace qui permet encore à la grande faune de circuler du nord au sud du massif mais qui, au-delà, assure le maintien de la circulation des grands animaux entre les massifs franciliens, au sud, et les massifs picards, au nord. Cet espace situé entre la gare d'Orry-Coye et l'arrêt RER de la Borne Blanche constitue ainsi un point stratégique pour le maintien de la fonctionnalité du grand ensemble forestier nord-parisien qui s'étend du nord de Paris jusqu'aux Ardennes sur plus de 550 km². La préservation, la reconquête et la gestion des continuités écologiques, corridors et liaisons est un des objectifs prioritaires du Parc naturel régional Oise - Pays de France. Tout aménagement sur ce secteur déjà très fragilisé serait susceptible de remettre en cause sa fonctionnalité. Rappelons que cela a été le cas lors de la pose de la clôture le long du RER D qui a ainsi totalement coupé la possibilité de franchissement pour la grande faune. Le travail mené pendant 3 ans entre le PNR, RFF et la SNCF a permis d'aboutir à la pose d'une clôture franchissable.

Rappelons que la charte indique à ce sujet que : « Avec les gestionnaires d'infrastructures, le Parc participe à la recherche de solutions de rattrapage dans le cas de coupures induites par des infrastructures existantes. Par ailleurs, ils collaborent pour améliorer l'efficacité des franchissements existants, spécifiques ou non, empruntés par la faune : suivi de l'efficacité, optimisation des passages (au niveau de l'autoroute A1 notamment), tant au niveau des équipements que de la gestion des espaces connexes.

Par ailleurs, les projets de nouvelle infrastructure linéaire ou d'aménagement d'infrastructures existantes veillent à ne pas remettre en cause le rôle et la fonctionnalité des corridors écologiques et des liaisons biologiques. Dans le cas contraire, des mesures d'accompagnement assurent le rétablissement des axes de déplacement dans les meilleures conditions et développent toute action pour renforcer le continuum écologique. »

Au regard de ces enjeux :

- Quels seront précisément les aménagements nécessaires sur la ligne existante Paris/Creil dans le cadre du présent projet à court terme ? Clôture ? Garage ? Eclairage ? Etc.
- Quels sont les aménagements qui risquent d'être nécessaires sur la ligne existante Paris/Creil à plus long terme ?

CONCERTATION FUTURE :

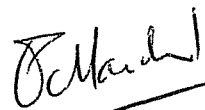
Le Parc a fourni à Réseau Ferré de France un certain nombre de données ou études qui pourrait être utile à sa réflexion.

Le Parc naturel régional Oise – Pays de France demande à être associé aux études et démarches futures non seulement sur les questions écologiques ou paysagères mais aussi en tant que collectivité porteuse d'un projet de territoire, sur les questions d'aménagement du territoire (urbanisme, politique de déplacement, développement économique...).

Vous remerciant de verser la présente contribution du Parc naturel régional Oise – Pays de France au débat public du projet « Roissy-Picardie »,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président,



Patrice MARCHAND
Conseiller Général de l'Oise
Maire de Gouvieux