

Contribution d'Hubert HENNO
au Débat Public sur la liaison ferroviaire
ROISSY – PICARDIE

Amiens, le 22 avril 2010

Monsieur le Préfet,
Monsieur le Président de RFF,
Monsieur le Président,

J'interviens en tant que Conseiller général d'Amiens, ancien Adjoint de Gilles de Robien pendant 19 ans, chargé à la ville au District et à Amiens Métropole successivement des infrastructures, des grands travaux, des transports et de l'urbanisme.

Je me félicite de l'action du Ministre de l'Équipement de l'époque sur ce dossier sans lequel nous ne serions pas là aujourd'hui.

Et puisqu'on parle de Roissy, je me permets de rappeler qu'en 1974, avec le bureau de l'EPR de Picardie présidé par Jean Legendre, Maire de Compiègne, j'arpentais la plaine de Roissy où on ne voyait que des labours, des lièvres et des perdreaux à perte de vue.

Ce dossier, je ne l'ai pas perdu de vue non plus.

Je me dois aussi comme Rapporteur au Conseil général de la Somme du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, adopté à l'unanimité le 15 décembre 1998, de vous faire part de quelques observations pour éclairer ma position, mon choix.

1^{ère} Remarque : Politico Historique

Indépendamment du TGV par Amiens dont on vient de parler, sur les demandes formulées au Contrat de Plan 2000-2006,

- le débouché de A16 sur Paris et A24,
- l'électrification de la ligne Amiens/Rang du Fliers/Boulogne,
- le corridor fret ferroviaire le Havre-Metz et la plateforme multimodale de Longueau,
- les rames TGV Le Havre-Bruxelles par Amiens,

nous n'avons eu aucune réponse satisfaisante de l'Etat.

Aujourd'hui, les deux seules capitales régionales qui n'ont pas encore vu un TGV en gare, ce sont Clermont Ferrand et Amiens, si j'en crois votre dossier (page 35).

Par conséquent, comme vous le constatez, **en matière d'infrastructures ferroviaires, nous sommes restés les parents pauvres.** Pour le reste, rocares et autoroutes A16 et A29, on s'est débrouillé. Mais, c'est insuffisant pour le développement économique d'Amiens et de sa région.

Ce débat public 2010 est donc le bienvenu, soyez en remercié.

Roissy-Picardie succède donc à Creil-Roissy, liaison capitale pour notre agglomération, la Picardie toute entière et les picards du sud de l'Oise.

Certes, c'est un très ancien projet de la région, puisque déjà en 1996, le cabinet SATO et associés avaient remis des conclusions pas très éloignées des vôtres lors de la première réunion à Amiens, en Préfecture, le 06 mai 1997. (suite à la commande du SGAR en vertu de l'article 24 du Contrat de Plan Interrégional du Bassin Parisien)

Déjà, au cours des réunions successives, apparaissait une divergence profonde notamment avec l'Île de France.

Depuis, nous n'avons pas progressé malgré la réservation au POS de la commune de Villeron dans le Val d'Oise en mai 1981 mise à jour le 20 mai 1994. Le passage central de votre projet est sensiblement conforme à cette réservation prise il y a 30 ans déjà.

Que de temps perdu ! que d'emplois perdus !

2^{ème} Remarque : sur la nécessaire solidarité exemplaire des picards face à ce projet structurant pour la France et la Picardie.

Aujourd'hui, la dimension nationale de ce projet s'est affirmée. La dissociation avec les projets franciliens et la mutualisation permettent que ce projet de prolongement des trains à grande vitesse en Picardie soit faisable techniquement et économiquement.

L'inscription de la liaison Roissy-Picardie au SDRIF en juin 2008 et la saisine de la CNDP par RFF permet ce débat aujourd'hui.

Celui-ci s'engage sous de meilleurs hospices qu'en 1997.

La position des Maires de l'agglomération de Creil et leur dire à Mr le Préfet du 08 mars dernier sur leur volonté de conforter l'étoile ferroviaire de Creil avec un projet urbain est un atout supplémentaire, je cite « cette nouvelle infrastructure ferroviaire pour nos départements, nos villes et notre région ne concurrence pas le projet francilien ».

Après le District du Grand Amiens, présidé par Gilles de Robien, le 20 juin 1997, Amiens Métropole a voté à l'unanimité un vœu le 01 avril dernier favorable au projet.

Le Conseil général a toujours été favorable à une liaison ferrée rapide avec Roissy. Dans cette attente, il a financé le Bus Jaune pendant plus de 10 ans. Le Président Manable l'a rappelé à l'instant.

La Région, par son action déterminante dans le domaine ferroviaire et sa volonté clairement exprimée dans le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 au chapitre « ACCESSIBILITE EXTERNE ET INTERNE DE LA PICARDIE » précise, je cite « **c'est une réponse pertinente aux besoins de déplacement domicile/travail et une bonne desserte interrégionale d'Amiens par TGV, indépendamment du projet LGV Paris-Amiens-Calais-Londres qui aura une fonction différente** ». *(décidé par le CIADT de 2003 et conforté par la loi du 03 août 2009 du Grenelle de l'environnement)*

Je me permets d'ajouter que la LGV est une réponse à long terme, alors que Roissy-Picardie est une réponse pragmatique, adaptée, urgente et plurielle, à court terme pour un coût sans commune mesure avec la LGV.

La CCI d'Amiens appelle aussi à la mobilisation générale.

Par conséquent aujourd'hui, il y a unanimité des instances et des élus picards pour ce projet fédérateur.

Il faut maintenant penser à l'avenir.

Il faut saisir cette dernière chance pour la Picardie et Amiens sa capitale en s'accrochant à la gare Aéroport CDG-Roissy, véritable site stratégique français possédant un fort potentiel de développement dont bénéficieront les agglomérations de Creil, Saint-Quentin, Beauvais et Amiens.

A côté de la fonction nationale, TGV – Avion – Travail, base du projet, les fonctions interrégionales et régionales constituent une opportunité pour améliorer l'accès au pôle de Roissy pour les territoires situés au Nord de l'aéroport **grâce aux TER.**

La performance des options de passage, **les enjeux des territoires traversés** et le coût de l'infrastructure ne doivent pas pour autant, minimiser les impacts environnementaux.

Les tableaux des analyses comparatives des 3 options de passages sur les 10 critères examinés, démontrent que l'option centrale est celle qui semble la meilleure, non seulement financièrement mais aussi pour son insertion dans le site. (pages 85, 86, 87 et 88 du dossier)

3^{ème} Remarque : sur les dommages collatéraux supposés pour d'autres collectivités

Bien entendu, nous ne nous opposons en rien aux projets franciliens qui sont de la responsabilité de la REGION ILE DE FRANCE, du STIF, de RFF, de la SNCF ou RATP que ce soit pour les RER B et D à moderniser, le barreau de Gonesse, la tangentielle Nord, le tram T5 ou les projets du Grand Paris.

La Picardie n'a pas vocation à être une antenne en cul de sac car la Côte Picarde attend le TGV avec impatience et donc, l'électrification Amiens/Boulogne.

Enfin, il ne faut pas confondre Roissy-Picardie et la future LGV-Paris-Londres. Par le fer, l'une a une **vocation nationale**, l'autre une **vocation internationale**.

Il n'est que tant de passer à l'acte sans tergiverser et sans attendre une nouvelle solution miracle.

Nous avons déjà trop attendus !

...

En conclusion, il s'agit maintenant de prendre position rapidement : Roissy-Picardie est une **vrai réponse** aux problématiques de l'heure pour Roissy et la Picardie.

Elle est cohérente. Elle est gagnante, gagnante, gagnante pour toute la Picardie, ses habitants et le réseau national des TGV.

Le passage central est, me semble t'il, **l'option qu'il faut retenir**.

Le scénario, le meilleur, le moins cher, le moins perturbateur pour l'environnement et surtout le plus solidaire est le scénario TGV + TER.

Voilà mon avis.

Une question :

Quels aménagements seront nécessaires pour accueillir en gare d'Amiens ces *TGV têtes de ligne* et les *TGV de passage demain à destination de la Côte Picarde* après l'électrification de la ligne Rang du Flier/Amiens.

Je vous remercie de votre attention.