



Verneuil, le 17 février 2020

Objet : avis ROSO-VOE sur la liaison Picardie -Roissy

Document adopté unanimement par le bureau de Val d'Oise Environnement (VOE) le 11 février 2020 et le Conseil d'Administration du Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise le 15 février 2020, transmis le 17 février sur le site de concertation de la liaison Picardie-Roissy <https://www.roissy-picardie.fr/pages/exprimez-vous> et à des élus du département de l'Oise et du Val d'Oise

Du dossier soumis à la concertation (<https://www.roissy-picardie.fr/pages/le-dossier-de-concertation>) et de nos participations à diverses réunions de concertation, nous retenons que le projet permettra notamment :

- la réalisation d'une section de ligne nouvelle sur 6,5 km entre Vémars et Marly-la-Ville (Val d'Oise), reliant l'interconnexion LGV au Nord-Est de Paris à la ligne existante Paris Gare du Nord-Creil-Amiens/Saint-Quentin ;
- des aménagements sur le réseau existant, principalement en gare de Roissy TGV, Survilliers-Fosses et Chantilly-Gouvieux.
- la mise en place de services de trains à grande vitesse entre Amiens, l'aéroport de Paris-CDG puis l'Est et le Sud-Est de la France (Strasbourg, Lyon, Marseille...);
- la mise en place par la Région Hauts-de-France de services TER cadencés à partir d'Amiens, Compiègne et Creil, avec desserte de Survilliers-Fosses dans le Val d'Oise, jusqu'à Roissy TGV.

En l'état, le projet appelle de nombreuses réserves de nos deux associations et doit être complètement revu.

Si aucune réponse n'est apportée à ces réserves, notre position sera négative lors de l'enquête publique.

Nous nous étonnons qu'à ce stade du projet l'étude d'impact, l'étude loi sur l'eau et l'avis de l'autorité environnementale ne soient pas présentés.

1 Notre première réserve concerne le choix de réaliser une liaison à grande vitesse Picardie-Roissy

Le gain de temps entre liaison LGV et TER estimé à 5mn sur un trajet d'une heure est très faible.

La mise en place d'un deuxième service à grande vitesse depuis la Picardie jusqu'à Roissy ne saurait être un objectif d'intérêt public. La liaison existante possède une gare desservant la Picardie. Pour ce

qui concerne Creil, Compiègne et Clermont (et toutes les gares du trajet), la grande vitesse n'a qu'un intérêt très limité. Il faut mieux étudier la commodité et la robustesse du lien avec Roissy et Paris et dans les deux sens. Toutes les constatations concernant la ligne (surtout pour les habitants situés entre Orry la Ville et Survilliers-Fosses) mettent en évidence une desserte mal maîtrisée.

2 Notre deuxième réserve tient à une mobilité ferroviaire pour les transports du quotidien non atteinte à ce jour ; le nouveau tronçon n'apportera qu'une très faible amélioration pour les besoins de déplacement des usagers du nord du Val-d'Oise ; quant aux autres usagers concernés, les aménagements proposés sur des lignes déjà saturées sont insuffisants.

Nous réclamons un véritable objectif de mobilité ferroviaire.

Pour ce faire Il faudra définir les objectifs visés pour la mobilité dans le bassin de vie défini comme sud de l'Oise et le Nord du Val d'Oise pour un rayon de 30 kms autour de Roissy et permettant l'accès en 30 mn maximum au cœur de l'aéroport et vice-versa (encore faudrait-il que les usagers puissent atteindre avec des transports en commun commodes leurs lieux d'activité). Depuis 2010, nous notons cependant que la desserte par transport public, certes par voie routière, a été largement améliorée, même si des progrès sont encore nécessaires pour atteindre l'aéroport. Mais il faut aussi prendre en compte la saturation du réseau viaire routier dans ce bassin de vie. La dégradation du service des liaisons ferroviaires existantes est dénoncée par tous et bien reconnue par la « mission » SNCF Axe Nord : priorisation à la régénération et aux opérations en faveur des transports du quotidien.

3 Mais notre réserve la plus importante tient au choix du tracé retenu

Lors des réunions, les usagers potentiels de la nouvelle liaison du Val d'Oise, ont marqué une opposition unanime et partagée par les élus. Par contre, on ne constate pratiquement pas cette position pour les habitants et élus de l'Oise, mais il faut noter que le tracé n'impacte pas ce département

Nous ferons en fin de paragraphe des propositions précises concernant le tracé

Mais rappelons d'abord certains faits :

Aujourd'hui, il faut tenir compte de l'abandon du barreau ferroviaire de Gonesse et du projet Europacity ; il faudra aussi prendre en considération les résultats de la mission confiée par le Gouvernement à M. ROL-TANGUY.

Les principales objections au tracé centre-sud tiennent :

- au bruit pour les habitants de Villeron et Vémars,
- à une desserte insuffisante pour le Val d'Oise,
- à une perte de terres agricoles (40 ha),
- à la destruction d'un bois,
- à la destruction d'une zone humide,
- à une influence mal connue sur l'hydromorphologie
- à la perte de fonctionnalité d'un corridor écologique et de la biodiversité.

Une desserte ferroviaire vers Roissy depuis la ligne Creil-Paris correspond à un besoin que personne ne contesterait si son impact environnemental est plus réduit qu'avec le projet actuel.

Si le tracé actuel devait être retenu il doit s'accompagner de mesures pour éviter la destruction irrémédiable de terres agricoles, de bois et de la biodiversité existante et respecter les corridors écologiques... Nous proposons que l'étude prenne en compte de placer le tracé dans un environnement clos au moins entre Villeron et Vémars. Pour ce faire le trajet au moins partiel en tunnel serait préférable, mais des solutions alternatives sont possibles : tranchée couverte, voie dans un tube...

Le choix définitif doit tenir compte du maintien des accès de part et d'autre du barreau pour l'exploitation agricole et le maintien du corridor écologique.

Mais la solution a priori la meilleure consisterait en la reprise de la liaison sud en veillant à son rapprochement maximum avec le tracé de la Francilienne.

D'autres éléments sont aussi à mieux prendre en considération.

Un examen de la planification du développement de logements et de l'activité économique sur ce secteur de vie est une absolue nécessité et doit impliquer conjointement les structures politiques représentant ce bassin de vie.

Divers autres objectifs en lien avec la mobilité doivent être mieux appréhendés :

- robustesse de l'ensemble des liaisons ferroviaires du bassin de vie (à l'exception du nouveau tronçon), car on utilise des voies existantes avec des aménagements très ponctuels),
- commodité du transport, en tenant compte de la saturation des liaisons routières du secteur de Roissy et de la construction du terminal 4,
- intermodalité, en s'intéressant aux interconnexions possibles avec les réseaux ferrés existants du secteur et aux circulations douces (utilisation du vélo pour accéder et circuler sur le pôle de Roissy),
- tarification en cohérence avec la tarification de chacune des régions.

Les régions IDF et HDF doivent inscrire un plan d'aménagement de la mobilité long terme (et du développement des activités, des logements et services) autour de l'axe Pontoise-Roissy et au-delà en retenant un moindre poids de la circulation routière et au moins avec des véhicules n'utilisant pas l'énergie fossile.

Pour ce qui concerne des biocorridors, pour la voie Creil-Roissy, nous renvoyons aux contributions de l'AP3 F du 3 février 2020 et de l'AGGVO le 23 janvier 2020. Les biocorridors répertoriés sont consultables sur le site http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references_bibliographiques/etude_venerie_tv_b_sudpicardie.pdf

Le suivi de cet avis est assuré par :

Jean-Philippe Pineau (pineau.jean-philippe@neuf.fr) pour le ROSO,

Bernard LOUP (bernardloup@wanadoo.fr)pour VOE.

