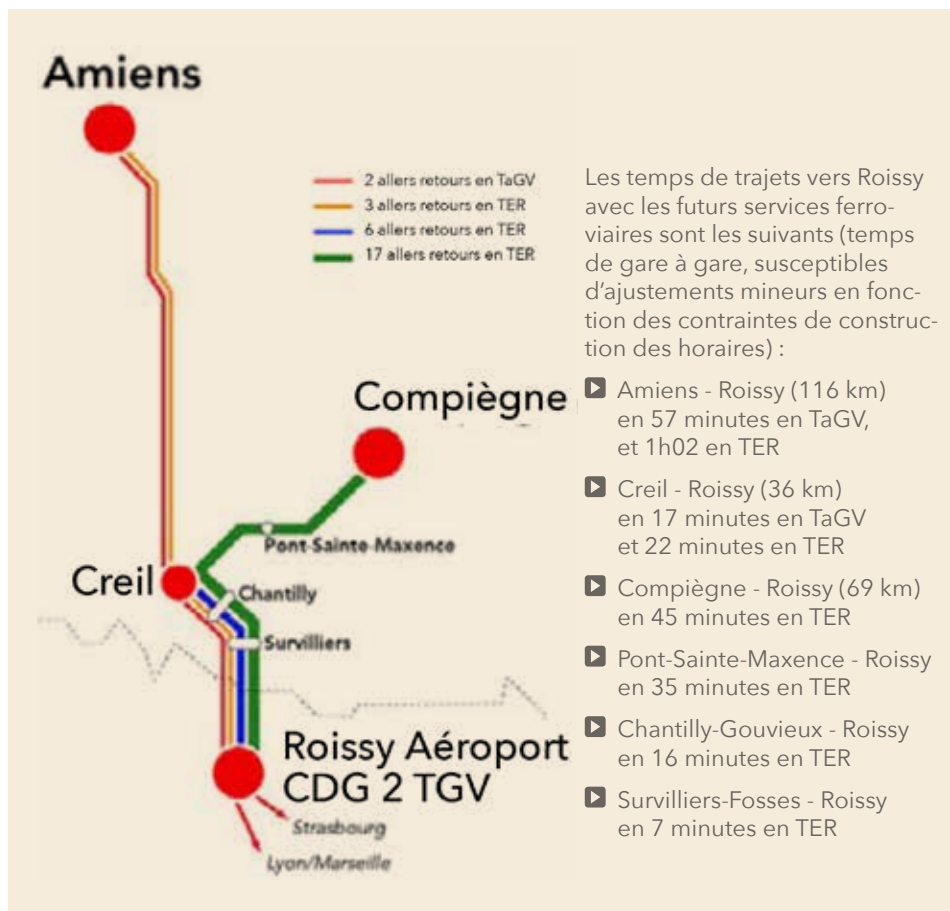


LIAISON ROISSY-PICARDIE

PAS DE CONSENSUS ENTRE LES ÉLUS

Il y a dix ans, les élus picards avec la SNCF ont imaginé une liaison Roissy-Picardie utilisant les voies existantes Amiens-Paris et la création, au niveau de la gare de Surveilliers-Fosses, dans le Val-d'Oise, d'une ligne nouvelle de 6,5 km de raccordement avec la gare TGV de l'aéroport de Roissy.



Ce projet devait être complété par la mise en place par la région des Hauts-de-France de TER (train express régional) à partir d'Amiens (trois aller-retour/jour), de Compiègne par Creil (dix-sept aller-retour/jour) et de Creil (six aller-retour/jour). Car la gare de TGV « Haute-Picardie », placée en plein champ, entre Amiens et Saint-Quentin, ne répond qu'imparfaitement aux besoins.

La ligne à grande vitesse avance à petite vitesse

Le projet a fait l'objet d'un débat public au printemps 2010. Ce débat a exacerbé la concurrence avec l'autre projet de liaison avec Roissy : le barreau de Gonesse (branche du RER D reliant la gare de Villiers-le-Bel, Arnouville, Gonesse à la gare Parc des expositions du RER B).

Les élus picards voulaient la liaison Roissy-Picardie au nord de Roissy et les élus

du Val-d'Oise voulaient une seule liaison, le barreau de Gonesse, par le sud de Roissy.

Les associations du Val-d'Oise et de l'Oise, d'Ile-de-France et de Picardie ont exprimé une vision commune de l'aménagement du territoire indépendamment des limites administratives existantes.

Une interdépendance sud de l'Oise-Ile-de-France

Les déplacements se réalisent dans les deux sens : Val-d'Oise vers l'Oise et sud de l'Oise vers l'Ile-de-France. Mais l'influence de l'Ile-de-France est très forte avec l'attraction de la plate-forme de Roissy, mais aussi vers Cergy et bien sûr Paris.

Les associations franciliennes et picardes, prenant en considération les intérêts d'aménagement de l'ensemble du territoire, ont opté pour des proposi-

tions de tracé alternatif, afin d'éviter au maximum le bruit pour les habitants, la consommation de 40 ha de terre agricole et de 8 ha boisés et de maintenir les continuités écologiques.

Les limites techniques

SNCF-Réseau a expliqué l'impossibilité de faire circuler sur une branche du RER D à la fois des RER, des TER et des TGV.

Entre-temps, le barreau ferré de Gonesse avait été abandonné, puis, en 2019, c'est le projet EuropaCity, principale justification de la gare du triangle de Gonesse.

Le gouvernement décide de relancer le projet. Le délai maximal depuis le débat public étant dépassé, la CNDP a demandé à SNCF-Réseau d'organiser une nouvelle concertation et a nommé trois garants. La concertation s'est terminée le 18 février.

Mieux desservir le Val-d'Oise

Les élus du Val-d'Oise restent opposés à la liaison Roissy-Picardie. Ce qui empêche toujours la discussion sur le tracé et permet à la SNCF de choisir le tracé le plus court et le moins cher. Les associations renouvellent leur demande de changement du tracé passant au plus près le long de la Francilienne et sous l'aéroport, desservant mieux le Val-d'Oise en incluant la desserte de Louvres en très forte augmentation de sa population.

Suivant le même raisonnement de la nécessité de l'aménagement de l'ensemble des territoires franciliens et picards, les associations considérant que le gain de temps TGV sur un parcours d'une heure est seulement de 5 minutes, demandent que la totalité des trains soit des TER et considèrent que les prévisions de trafic surestiment le report de la route vers le train.

Bernard LOUP
Val-d'Oise Environnement
valdoise-environnement.fr

Didier MALÉ
ROSO
(Regroupement des organismes de sauvegarde de l'Oise)
asso-roso.org