

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DATE DE CONVOCATION	18 mars 2021
DATE D'AFFICHAGE	18 mars 2021
NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE	14
PRESENTS	11
VOTANTS	11
Objet :	Opposition au projet de la Ligne Roissy Picardie
Certifiée exécutoire compte tenu de la transmission en Sous Préfecture le	29 MARS 2021
et de la publication le	29 MARS 2021

L'an deux mille vingt et un, le 22 mars à 18h00, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en mairie en séance publique sous la présidence de Monsieur KUDLA Dominique, Maire de la Commune.

Etaient présents : Mrs KUDLA, PLASMANS, MAUCLER, DUPUIS, TORDJMANN, SILVA, VANSON et Mmes MORAT, CAUCHIE, TRETARRE, DEDIER, lesquels forment la majorité des membres en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution de l'article 2121-14 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Absents excusés: Mmes JOEL et LEMERY et M BAZIER

M VANSON a été désigné pour assurer les fonctions de secrétaire.

OPPOSITION AU PROJET DE LA LIGNE ROISSY PICARDIE

Solidaires de la délibération de la CARPF N°21.044 du 11 mars 2021 relative à l'enquête d'utilité publique de la Ligne Roissy-Picardie, nous, élus de Villeron réaffirmons notre opposition à ce projet en remettant en cause les points suivants :

Sur les fondements même de l'utilité publique :

Si nous comprenons les enjeux d'interconnexion que cela représente pour la Picardie, nous contestons l'argument selon lequel cette région des Hauts de France n'est pas connectée au reste du réseau TGV vers le sud ou l'ouest de la France et à Roissy CDG.

En effet, **la Haute Picardie** – via la gare TGV du même nom - **est déjà actuellement reliée à Paris et à Roissy**. Ainsi, Amiens Métropole dispose de 3 A/R Amiens-Roissy quotidiens parcourus en environ 1h30 et de 23 A/R quotidiens Amiens-Paris (parcourus en 1h20). Pour leur part les habitants proches de Creil bénéficient d'une quarantaine d'A/R Creil-Paris parcourus en 34 minutes sur l'amplitude horaire 5h20 – 22h30.

Nous remettons en cause les estimations quotidiennes exposées dans le dossier (8000 voyageurs/jour) qui ne devraient pas prendre en compte les populations en provenance d'Amiens tout comme celles de Persan/Beaumont car nous doutons fort que ces derniers seront prêts à perdre 20 mn pour reculer jusqu'à Creil et accéder à cette LGV.

➤ Nous demandons que les estimations de trafic – qui servent de base pour le calcul de la VAN – soient réévaluées, mettant ainsi en exergue le peu de voyageurs réellement concernés au regard des **30 000 habitants impactés par ce tracé** (estimation de population de 2017).

- Nous demandons à ce que les données mises en avant pour estimer le flux de voyageurs journaliers en provenance de l'Oise ou de la Picardie (13 %) à destination de Roissy CDG soient davantage détaillées de façon à évaluer réellement les reports possibles vers cette LGV (localisation des emplois sur la plateforme, horaires décalés, raisons qui leur font privilégier leur VP).
- Si cette LGV va assurément réduire les temps de parcours vers Roissy pour la population de Chantilly et Creil (de 1h06 à 16 mn/20 mn), **elle ne sera en revanche d'aucune utilité pour la population de Villeron** dont la gare de rabattement est Louvres. Les villeronnais continueront à mettre **40 mn pour rejoindre Paris** (RER D omnibus), et **entre 20 mn et 50 mn pour rejoindre Roissy en bus** (et selon le trafic routier déjà saturé dans le secteur).
- Nous n'oublions pas non plus l'impact négatif de ce projet sur la faune et la flore de notre environnement rural ainsi que la baisse de productivité que les mouvements de matériaux prévus vont entraîner sur des terres riches et reconnues pour leur fort potentiel agricole. L'intérêt public n'est-il pas de préserver ces terres pour garantir les ressources alimentaires de notre pays ?

Sur la rentabilité du projet :

En ces temps perturbés par la Covid19 pour lesquels tout le monde s'accorde à dire que les usages vont changer, nous remettons en cause les bases de calcul de la Valeur Actuelle Nette.

- Nous demandons une réactualisation de celle-ci avec une estimation de voyageurs qui intègre les nouveaux usages : pérennité du télétravail dans les entreprises, phénomène montant de flight shaming, de même que l'impact de la décision gouvernementale sur les vols intérieurs courte distance.
- Nous demandons l'intégration dans ce calcul de rentabilité des temps réellement consacrés au report modal des travailleurs qui auront en effet le choix entre arriver directement sur leur lieu de travail grâce à leur véhicule personnel ou emprunter un autre transport en commun pour le dernier kilomètre (non pris en compte dans les temps de transport comparatifs).
- Nous demandons une étude auprès des personnels de la plateforme aéroportuaire pour comptabiliser ceux susceptibles d'emprunter cette nouvelle ligne, évitant ainsi de ne plus baser cette VAN sur des quantitatifs émis par une agence de développement dépendant de la métropole Amiénoise (ADUGA) et s'appuyant sur l'attractivité du pôle de Roissy et son terminal 4 pour justifier la rentabilité du projet.
- Nous demandons que soient intégrés dans cette VAN les coûts supplémentaires occasionnés aux différentes communes dans le cadre des modifications de PLU (10k€/commune)
- De même, la VAN devrait intégrer la dévaluation immobilière que ne manqueront pas de subir les biens récemment construits à seulement 600m de cette LGV.

Est-il nécessaire de rappeler qu'en 1986 la décision de choisir Lille et non Amiens pour le tracé de la LGV Nord a conduit quelques élus opportunistes à réclamer la construction d'une gare Haute Picardie non adaptée aux réels besoins des Picards ,

Plus près de nous, en 2002, les élus et les riverains d'Amiens ont largement œuvré contre le projet d'un troisième aéroport qui leur aurait permis de développer des emplois de proximité. Aujourd'hui ils sont prêts à financer cette LGV en piétinant notre environnement et nos ressources en terres agricoles.

.A propos des incohérences gouvernementales :

Sur une période de temps réduite, le gouvernement a pris plusieurs décisions relatives à des projets touchant de très près l'attractivité de l'aéroport de Roissy et de son secteur proche et ce sans cohérence d'idées, à savoir :

- Annulation du projet de terminal 4 au motif que la crise de la Covid19 impacte les estimations de croissance du trafic et rend non rentable cet agrandissement.

➤ Mais maintien du projet de la ligne Roissy-Picardie avec accélération en pleine période de pandémie sans remettre en cause ces conditions économiques sur les mêmes bases que la prise de décision du terminal 4.

Ce projet de LGV abandonné il y a quelques années et aujourd'hui relancé et soutenu par un Président et une Ministre de l'Ecologie issus de cette même région des Hauts de France, nous interpelle sur sa réelle utilité publique et les motivations profondes de certains élus locaux qui brandissent cette LGV avec autant d'insistance à chaque approche de période électorale locale.

En conclusion, nous revenons sur la spécificité de nos territoires, situés le plus à l'Est du Val d'Oise et dont les populations se sentent délaissées. A proximité des bassins d'emplois de Roissy et de Paris, elles ont le plus grand mal à rejoindre ceux-ci via des transports en commun non adaptés et sous dimensionnés pour ces zones mixtes qui oscillent entre urbanité et ruralité. Comment dès lors justifier qu'un tel projet soit déclaré d'utilité publique alors qu'il va bouleverser leur quotidien sans en tirer un quelconque bénéfice !

VOTE A L'UNANIMITE

Fait à Villeron, le 29 MARS 2021

Le Maire,



Dominique KUDLA

Accusé de réception en préfecture
095-219506755-20210329-DE-8-2-2021-DE
Date de télétransmission : 29/03/2021
Date de réception préfecture : 29/03/2021