

Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°13 Juin 2010

Concertation, partenariat et développement durable



L'Oise regarde avec intérêt le projet de liaison Roissy-Picardie présenté par Réseau Ferré de France. Nous abordons cette étude dans un esprit de concertation. C'est pourquoi le Conseil général de l'Oise appelle à une réflexion globale, associant tous les territoires concernés. Travailler en partenariat avec nos voisins relève du bon sens ; car l'Oise constitue une porte naturelle entre la Picardie et l'Ile-de-France. Grâce aux réunions publiques en cours, le dialogue est vivant, augurant d'une solution d'intérêt général.

Pour notre département, une liaison directe entre la plate-forme de Roissy et la Picardie s'annonce comme une chance supplémentaire d'ouverture et donc de dynamisme pour l'économie, l'emploi et le tourisme.

Pour ces raisons, notre collectivité défend un scénario jugé bon pour ses habitants, mais également complémentaire d'autres projets, comme celui du barreau RER de Gonesse, cher à nos amis Val d'Oisiens.

Une liaison combinant TGV et TER me semble porteuse de promesses. Ce scénario offre trois avantages : des contraintes techniques et environnementales limitées ; un coût raisonnable ; des délais d'entrée en service de moins de dix ans. En outre, il s'intégrera à la plate-forme multimodale prévue autour de la gare de Creil. Enfin, ce projet répond aux objectifs en terme de développement de l'intermodalité mis en œuvre au nom du développement durable par le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise.

Yves Rome
Président du Conseil général de l'Oise





Ligne Roissy-Picardie : le scénario de service TGV+TER à privilégier



L'Oise occupe une position géographique particulière. Tête de pont de la Picardie vers la région parisienne et voisine de la Normandie, elle constitue un carrefour nord-sud et est-ouest renforcé par ses deux axes historiques : la nationale 31 liant Reims à Rouen et l'ex nationale 32, arrivant du nord et filant vers Paris.

Aujourd'hui, le réseau autoroutier, le plan routier départemental à quinze ans et le développement maîtrisé de l'aéroport de Beauvais-Tillé, élargissent les horizons commerciaux, économiques et touristiques de l'Oise. Et au-delà d'elle, de la Picardie tout entière. Au demeurant, l'Oise souffre de l'absence de connexion avec les lignes ferroviaires à grande vitesse. Parallèlement, la croissance des flux domicile-travail entre l'Oise et la région parisienne, dont la plate-forme de Roissy où se rendent chaque jour près de 12 000 salariés isariens, implique d'affiner les systèmes de desserte par le rail et de réduire les temps de parcours.

Dans ce contexte, le projet de liaison Roissy-Picardie, porté par Réseau Ferré de France (RFF), offre des perspectives gagnantes tant pour l'Oise, que pour la Picardie, et plus largement pour les départements et régions limitrophes.

RFF propose deux scénarios de service : le premier

centré uniquement sur le TGV, le second scénario ajouterait deux trains régionaux (TER) aux TGV par heure en période de pointe avec arrêt à Survillers Fosses et à Chantilly. La fréquentation pourrait alors atteindre les 2,8 millions de passagers par an (contre 1,6 millions pour une offre de service uniquement TGV). Par conséquent l'Oise privilégie ce scénario combiné TGV + TER.

Un grand pas pour l'Oise et la Picardie

Ce projet consiste à créer une ligne nouvelle d'une dizaine de kilomètres au nord de Roissy, reliant l'axe Paris – Creil – Amiens à la ligne à grande vitesse qui dessert la gare Aéroport-Charles de Gaulle-TGV. Ceci placerait Creil à vingt minutes de la plate-forme de Roissy. Résultat : une qualité de service aux voyageurs accrue et un nouveau confort de vie pour les salariés effectuant la navette quotidienne au départ de l'Oise. Surtout, cette gare jouerait à plein son rôle de nœud de liaison entre la Picardie et l'Île-de-France. Autres bénéficiaires : en accédant directement au réseau grande vitesse, l'Oise serait connectée aux principales capitales régionales du pays, avec des temps de trajet réduits d'une demi-heure en moyenne. Soit la promesse d'une vitalité nouvelle des échanges commerciaux et des flux touristiques.

En résumé, ce projet ouvre à l'Oise des perspectives économiques, d'emploi, de tourisme (faiblement développé mais à fort potentiel) et de qualité de vie pour les usagers.

Pourquoi le scénario combiné de services « TGV+TER » répond mieux aux attentes et pourquoi l'option de passage centrale est la plus pertinente

- **Un double objectif.** Le scénario combiné dit « TGV + TER » vise un double objectif. D'une part, il raccorde la Picardie au réseau grande vitesse. D'autre part, il offre une liaison inter régionale entre Roissy, l'Oise et la Picardie.

- **Un projet cohérent.** Le scénario « TGV+TER » renforce l'accès de l'Oise et de la Picardie au réseau grande vitesse national. C'est une évidence, au vu de la situation actuelle : ce réseau est proche, mais inaccessible depuis une gare isarienne. Un tel renforcement du maillage ferroviaire est d'autant plus cohérent qu'il pourrait à plus long terme, entrer en complémentarité avec des projets du type Paris - Amiens - Calais - Londres. Cette

liaison pourrait, au surplus, s'articuler avec la ligne nouvelle Paris-Normandie.

- **Le quotidien amélioré.** La complémentarité TGV-TER améliorera le quotidien des nombreux salariés faisant l'aller-retour quotidien Oise – Île-de-France, en offrant un temps de trajet Creil-Roissy de 20 minutes. Il simplifiera aussi les déplacements grâce à des trains directs, pour les voyageurs empruntant le TGV vers d'autres régions, ou pour ceux devant prendre l'avion à Roissy – Charles de Gaulle.

- **Trois piliers.** La liaison Roissy-Picardie selon le scénario « TGV+TER » repose sur trois piliers constituant autant d'arguments. D'abord, ce projet



est techniquement simple. Il s'agit de construire une dizaine de kilomètres de ligne nouvelle classique. Ensuite, le coût global de cette opération estimée dans une fourchette entre 225 et 375 millions d'euros reste très modéré au regard de ses enjeux. Enfin, il s'agirait d'un chantier aux délais de réalisation modestes. La mise en service serait effective en 2020.

- **Le projet de liaison Roissy-Picardie est spécifique à notre région.** Il permet de raccorder l'Oise au réseau LGV. Il présente dans sa version « TGV+TER » une complémentarité possible avec le projet de barreau de Gonesse dans le Val d'Oise, prévoyant de relier le RER D au RER B. Le projet de liaison Roissy Picardie permet également de garantir la qualité de service et les performances de circulation sur l'ensemble du réseau.

- **L'option de passage centrale la plus pertinente :** trois options de passage sont envisagées. Les options Nord et Sud se situent pour partie dans des zones naturelles sensibles. Le fuseau Sud se situe dans une zone beaucoup plus dense et d'avantage urbanisée. Les études ont mis en évidence que sur l'option centrale aucun enjeu n'apparaît rédhibitoire pour la construction d'une ligne ferroviaire. Elle a donc notre préférence d'autant qu'elle est plus courte, moins chère et permet une desserte du Val d'Oise.

Les bénéfices directs pour l'Oise

- Accessibilité et attractivité pour le territoire
- Mobilité des personnes et des salariés
- Développement d'activités pour les entreprises et le tourisme
- Effet de levier pour l'implantation de sièges sociaux

Le développement durable comme fil rouge

Depuis 2004, le développement durable guide l'action du Conseil général de l'Oise. Cette démarche éthique a été formalisée par l'adoption d'un Agenda 21. Ainsi, tout ouvrage structurant pour le territoire est-il mené avec la volonté de respecter l'environnement.

Le projet de liaison Roissy-Picardie se révèle le moins impactant dans son option de passage centrale. En s'appuyant sur le réseau déjà en place, il ne nécessite qu'une courte création de ligne (6 kilomètres). Par ailleurs, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, garantit qu'il mettra tout en œuvre pour limiter les incidences du projet sur l'environnement.

En outre, cette liaison constitue une offre alternative

à la voiture pour se rendre en région parisienne, que ce soit dans le cadre professionnel ou afin de prendre l'avion par exemple. Ce projet répond donc au besoin de désengorgement routier et autoroutier du sud de l'Oise et contribue ainsi à la réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports par la route.

Le principe de développement durable implique également un volet social. Grâce à ce projet, les Isariens ne possédant pas de moyens de déplacement personnels, auront plus facilement accès à un territoire, à un bassin d'emploi et à des modes de transport ouvrant au voyage.



L'Oise pionnière de l'intermodalité

L'un des objectifs visé par le SMTCO (Syndicat mixte des transports en commun de l'Oise), que le Conseil général de l'Oise a porté sur les fonts baptismaux, est de développer les modes de déplacement autres que la voiture individuelle. Une des façons d'y parvenir : maximiser la connexion des transports en commun sur tout le département et assurer leur coordination. Ce principe d'inter modalité renforce le choix du Conseil général pour le scénario « TGV+TER ».

D'autre part, la gare de Creil-Nogent, qui constitue l'étoile ferroviaire du sud de l'Oise et qui irrigue toute la Picardie, a vocation à devenir une plate-forme intermodale de premier plan. Une connexion TGV-TER à cet endroit serait donc pleinement justifiée. Creil deviendrait ainsi un pivot de l'intermodalité air-fer, en ouvrant un accès direct à la plate-forme de Roissy mais aussi à Beauvais et son aéroport de Tillé.

Les chiffres clés

- **7 TGV aller/retour** circuleraient chaque jour entre Amiens et les grandes métropoles régionales (Rennes, Nantes, Bordeaux, Lyon, Strasbourg, Montpellier, Marseille, Nice), grâce à la liaison Roissy-Picardie.

- **2 TER** par heure circuleraient en heure de pointe, avec un arrêt à Chantilly et un autre en Ile-de-France.

- **15 000** : c'est le nombre de Picards faisant la navette pour aller travailler sur le pôle de Roissy. 90% de ces actifs vont travailler en voiture.

- **30 %** des salariés Isariens (soit 87 000) travaillent hors du département de l'Oise, dont une grande majorité en région parisienne.

- **27 kilomètres** : c'est la distance domicile-travail moyenne pour un Isarien. Ce chiffre est supérieur à la moyenne nationale.

- **20 minutes** : c'est le temps de parcours entre Creil et la plate-forme de Roissy avec le projet Roissy-Picardie (contre 50 minutes actuellement en car et 35 minutes en voiture).

- **30 minutes** : c'est la réduction du temps de parcours en TGV entre la Picardie et les grandes métropoles régionales (suppression des correspondances pénalisantes avec les autres gares parisiennes).

