

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°29 Juillet 2010

Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour le Développement de l'Est du Val d'Oise (SIEVO*)



Depuis décembre 2009, toutes les communes membres du SIEVO ont délibéré afin d'affirmer leur opposition à la création de la liaison « Roissy-Picardie » et leur soutien à la mise en œuvre urgente du barreau ferroviaire de Gonesse, moins coûteux, moins discriminant pour les populations de l'est du Val d'Oise et plus respectueux de l'environnement. Les élus du SIEVO s'étonnent qu'un tel projet puisse être élaboré alors même que les habitants ne disposent toujours pas d'un réseau ferré leur permettant de se rendre directement à la plateforme aéroportuaire de Roissy, sans passer par Paris.

Soucieux de proposer des solutions pérennes d'accès à l'emploi pour ses populations mais également pour nos voisins picards qui souhaitent profiter du potentiel de développement de l'aéroport, le SIEVO se mobilise une fois de plus contre Picardie-Roissy, cette liaison ferroviaire traversant nos plaines agricoles et dont l'utilité pour les Valdoisiens et les Picards reste à démontrer.

Patrick RENAUD
Président du SIEVO

* Communauté d'Agglomération Val de France (Arnouville-lès-Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel) ; Communauté de Communes Roissy Porte de France (Bouqueval, Chennevières-lès-Louvres, Ecoen, Epiais-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Fosses, Le Plessis Gassot, Le Mesnil-Aubry, Le Thillay, Louvres, Marly-la-Ville, Puiseux-en-France, Roissy-en-France, Saint-Witz, Surveilliers, Vaud'Herland, Vémars, Villeron) ; Bonneuil-en-France ; Gonesse ; Goussainville.



Arguments

Dans l'intérêt du nord et de l'est du Val d'Oise et de la région Picardie, le SIEVO propose que soient étudiés par RFF les arguments suivants :

Accès au réseau à grande vitesse pour Amiens, et au-delà pour la Picardie :

Cette solution consiste à électrifier le tronçon Amiens-Chaulnes de la ligne Amiens-Saint Quentin et à réaliser à Chaulnes un raccordement permettant au TGV d'assurer une liaison directe Amiens-CDG via Chaulnes et la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Nord.

- Gain de temps par rapport à Picardie-Roissy : 15 mn sur le trajet Amiens-CDG.
- Pas de nouvelle ligne à créer
- Coût estimé :
 - Electrification : 50 M€ ;
 - Raccordement : 30 M€

Accès au pôle d'emploi de Roissy depuis le sud de la Picardie et le nord du Val d'Oise :

Rappelons tout d'abord que le pôle d'emploi de Roissy (150 000 emplois à ce jour, 210 000 emplois en 2030) est très étalé (Goussainville, Roissy-en-France, Tremblay, Villepinte, Gonesse, Mitry-Mory et le Mesnil-Amelot).

La gare de CDG-TGV n'est en aucun cas la gare unique de desserte de ces emplois. Le rabattement depuis la plateforme vers la zone d'emploi finale des salariés, non abordé dans le projet de RFF, est loin d'être performant et fait perdre sa compétitivité au projet Picardie-Roissy.

Pour remédier à ce problème, le SIEVO propose de créer un branchement Nord du barreau de Gonesse, à hauteur de Goussainville, pour acheminer les voyageurs venant du nord (Sud Picardie et Nord Val d'Oise) vers le Triangle de Gonesse et la gare RER B de Villepinte.

La gare du Parc des Expositions de Villepinte (PIEX) est plus efficace que la gare de CDG pour l'accès à l'emploi. Elle est plus proche du secteur de Paris Nord 2, du Parc des Expositions de Villepinte qui va presque doubler sa superficie, de la ZAC sud-CDG à Tremblay. Elle est située à même distance des zones de fret de l'aéroport, et des développements actuels et futurs de Roissy-en-France : Aéroville, World Trade Center, Fedex etc. De plus, cette solution donne un accès direct au triangle de Gonesse, pôle d'emploi futur majeur, **et situé à l'interconnexion avec le métro automatique du Grand Paris** qui donne accès à CDG, au Bourget, et au-delà Pleyel, La Défense et Paris.



Parcours utilisé	Propositions SIEVO	Propositions RFF
Creil > Villepinte (PIEX)	29 mns	33 mns
Creil > Triangle de Gonesse	25 mns	42 mns
Creil > Aéroport TGV/CDG	41 mns	20 mns

Coût : - Raccordement Nord du Barreau de Gonesse : 85 M€ ;
 - Adaptation du terminus au PIEX : 50 M€

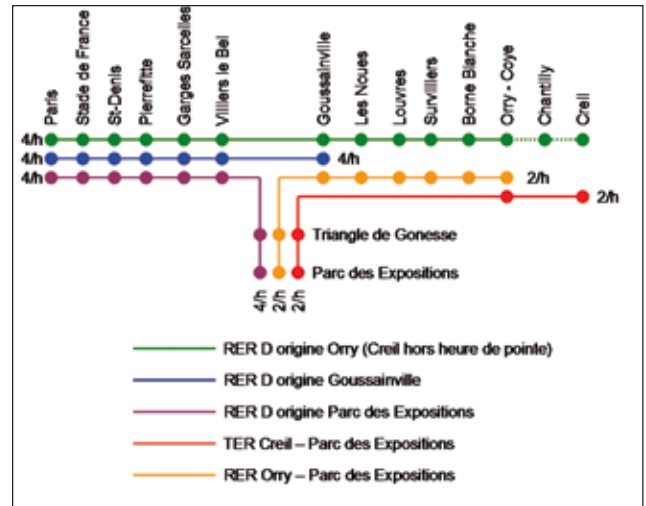


Utiliser des TER Creil-Villepinte 2 fois par heure.

Dans le tronçon Creil-Goussainville, les TER ne sont pas sur le réseau RER (comme l'a démontré RFF). La mixité des circulations ne concerne donc que la partie située sur le barreau de Gonesse. Sur ce tronçon, il n'y a que deux arrêts : le Triangle de Gonesse et le terminus du PIEX de Villepinte. Du fait de la correspondance avec le métro automatique se rendant à CDG, il n'est pas nécessaire, pour le moment, que les TER remontent vers l'aéroport. Par conséquent, arrêter des TER en provenance de Creil au Triangle de Gonesse et à Villepinte ne pose pas de problème d'insertion que RFF et la SNCF ne sauraient gérer.

Néanmoins, à terme, il sera nécessaire d'étudier en détail l'impact du prolongement du barreau en gare de Roissy.

De plus, le STIF et RFF ont programmé 4 trains par heure depuis le sud. Le SIEVO complète donc ce dispositif de la façon suivante (voir schéma ci-contre) :



- 2 trains TER / heure venant directement de Creil avec arrêt à Orry-la-Ville puis au Triangle de Gonesse puis Villepinte ;

- 2 trains de la ligne D du RER / heure au départ d'Orry avec arrêts à Borne Blanche, Survilliers, Louvres, Les Noues, Goussainville, Triangle de Gonesse et Villepinte.

AINSI, PAR RAPPORT AU PROJET DE RFF, LE SIEVO PROPOSE 2 TRAINS SUPPLEMENTAIRES DEPUIS LE SUD DE LA PICARDIE VERS LA ZONE D'EMPLOI DE ROISSY ET ASSURE UN ACCES EN RER DEPUIS FOSSES, LOUVRES ET GOUSSAINVILLE A LADITE ZONE D'EMPLOI.

LE NIVEAU DE SERVICE EST DONC BIEN MEILLEUR, TANT POUR LE SUD DE LA PICARDIE QUE POUR L'EST DU VAL D'OISE.

Enfin, il est préférable d'éviter que des TER n'utilisent la gare TGV de Roissy-CDG, cette gare ayant vocation à être une gare du territoire à part entière destinée à des voyageurs ne prenant pas forcément l'avion mais qui ont besoin d'accéder au réseau TGV. De ce point de vue, il est essentiel de préserver les capacités de la gare, pas indéfiniment

extensibles, pour les lignes à grande vitesse. Pour les accès à CDG depuis le territoire du SIEVO, il y a le RER B, le métro automatique du Grand Paris, le CDG-VAL et les Bus à Haut Niveau de Service (à l'étude par ADP) pour mieux lier la plateforme à son environnement.

Concernant le remisage des rames TGV :

Cet objectif est essentiel pour RFF, bien que n'apparaissant pas clairement dans le projet et n'étant pas lié directement à un service aux voyageurs. Il est proposé d'utiliser le Triangle de Vémars ou le secteur réservé au projet CAREX à Goussainville. La surface requise (environ 12 ha) permet d'insérer ce garage de rames dans l'un ou l'autre de ces sites.

- Coût, selon le nombre de voies :
 - 30 à 80 M€ pour l'option CAREX ;
 - 50 à 100 M€ pour le triangle de Vémars.





Conclusion

La solution proposée par le SIEVO présente de multiples avantages par rapport à Picardie-Roissy porté par RFF :

- PAS DE CREATION DE NOUVELLE VOIE FERREE.

Il n'y a donc pas de coupure supplémentaire sur le secteur Nord de Roissy par une grande infrastructure. Cet aspect est primordial, après le lourd tribut payé par le territoire au RER D, l'autoroute A1, la ligne à grande vitesse et la Francilienne. Les grandes cultures céréalières de la Plaine de France, pour être rentables, nécessitent des emprises importantes d'un seul tenant.

Conscients de ce problème, les élus du SIEVO veillent depuis longtemps à réaliser des aménagements urbains compacts pour ne pas pénaliser l'agriculture sur le territoire. C'est le cas notamment de l'éco-quartier Louvres-Puiseux qui répond aux besoins en logements du territoire avec un impact agricole limité.

Cette solution combinée ne provoquant pas de

coupure au Nord de la francilienne répond donc à cet objectif de préservation des terres agricoles.

- AMELIORATION DU SERVICE POUR LA PICARDIE :

gain de 15 mn sur le trajet à grande vitesse Amiens-CDG, augmentation de la fréquence des trains depuis Creil et Orry vers la zone d'emploi de Roissy ;

- DESSERTE EN TGV POSSIBLE D'AMIENS A PARIS ;

- **CREATION** d'une liaison RER vers les emplois de Roissy pour les populations de Goussainville, Louvres, Fosses, Survilliers, et celle des bourgs et villages situés au Nord de la Francilienne. Elle complète donc le service rendu par le barreau de Gonesse, réservé à ce jour aux missions venant du Sud ;

- **RESERVE** les quais de la gare CDG pour les liaisons à grande vitesse, préservant ainsi l'avenir ;

Son coût est à comparer à la solution de base proposée par RFF :

Pour l'aménagement du réseau existant, dans le cas de la solution combinée proposée par le SIEVO, on ne prendra que la section Creil-Orry et l'aménagement de la gare d'Amiens :

	Coût de la solution combinée SIEVO		Coût solution de base RFF
Aménagement du réseau existant	40 M€	Moindre coût	70 M€
Création d'une ligne nouvelle	Pas de création de ligne nouvelle		155 M€
LGV par Chaulnes	80 M€	Utilisation d'une ligne existante	
Aménagement des voies centrales de la gare TGV	Réserve les quais aux grandes lignes		30 M€
Utilisation du barreau de Gonesse	135 M€	Augmentation du TRI	
Site de retournement (option Carex)	30 à 80 M€	Mutualisation des investissements avec CAREX	
TOTAL	285 à 335 M€		255 M€

Il est à noter que l'utilisation du barreau de Gonesse pourrait être mutualisée avec le projet de métro automatique du Grand Paris, permettant ainsi d'augmenter son taux de rentabilité interne (TRI). De même, le raccordement avec le site de CAREX peut également être mutualisé avec ce projet.

LOIN D'OPPOSER LES INTERETS LEGITIMES DE LA PICARDIE ET DE L'EST DU VAL D'OISE, LA SOLUTION PROPOSEE PAR LE SIEVO OFFRE A L'ENSEMBLE DES HABITANTS DES DEUX REGIONS UN SERVICE SUPERIEUR POUR UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL SUR LE TERRITOIRE LIMITE.

