

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°2 Mai 2010



Yanick PATERNOTTE
Député du Val d'Oise
Président de l'Union des Maires

Député du Val d'Oise, Maire de Sannois et Président de l'Union des Maires, Yanick Paternotte a fait des transports sa spécialité depuis plus de 20 ans notamment au sein du Syndicat des Transports Parisiens et du Conseil général du Val d'Oise.

« Passionné de Développement Durable et d'intermodalité des transports, je milite, depuis plus de dix ans, contre le projet de liaison « Creil-Roissy » conçu par d'excellents techniciens, mais qui souffre de sérieux handicaps :

- 1) Il méconnaît l'enjeu européen du futur réseau LGV dont le TGV Normand,
- 2) Il n'est plus cohérent avec les nouveaux projets de transport du Territoire, en particulier le métro automatique du « Grand Paris »,
- 3) Ce projet tourne le dos au Territoire du Val d'Oise en le mutilant inutilement.

Plus globalement, on constate à nouveau que chaque projet (Creil-Roissy, CDG Express, Grand Paris, Réseau LGV) est traité séparément, sans vision globale et sans stratégie synergique.

La synthèse du dossier du Maître d'ouvrage de cette étude met l'accent sur 3 opportunités quant à la création d'une liaison Picardie – Roissy :

- accéder à la LGV depuis Amiens,
- se rendre à l'aéroport,
- aller travailler en train à l'aéroport.

Je partage cette vision mais propose une alternative moins coûteuse et plus avantageuse pour les PICARDS et les VAL D'OISIENS.

Pour relier AMIENS à une LGV performante, il faut électrifier la ligne AMIENS – CHAULNES (35 km) et la connecter à la LGV LONDRES – PARIS par LILLE pour un coût de 80 millions d'euros environ. Cette solution permettrait de gagner 15 minutes entre AMIENS et ROISSY CDG par rapport aux propositions de RFF. Elle donne accès aux pôles aéroportuaires (avion et TGV).

Pour amener les PICARDS aux emplois de la plate-forme aéroportuaire, un arrêt à la gare TGV de Roissy n'est pas pertinent. La solution de bon sens consiste à réaliser le barreau de Gonesse avec un débranchement Nord sur la ligne D du RER ou sur la ligne Paris-Creil, de ne pas s'arrêter au « Parc des Expositions (PIEX) » mais de reprendre le tracé du RER B jusqu'à la gare ROISSY-TGV et mettre ainsi les PICARDS sur une ligne performante et desservant, depuis CREIL, toutes les gares où se situent les pôles d'emplois (Roissy Fret, Gare du Triangle de Gonesse, Roissy Pôle, le Parc des Expositions...)

Ces 2 projets permettent

- de réaliser des économies (près de 200 millions d'euros),
- de protéger l'environnement (évite le passage en zone naturelle sensible sur Vémars-Villeron),
- de desservir plus efficacement les zones d'emplois,
- aux habitants d'AMIENS de gagner en temps de parcours et en nombre de TGV,
- aux Val d'Oisiens d'accéder à la plate-forme aéroportuaire sans repasser par PARIS.

En tant que Député de la circonscription de Roissy – Gonesse, je me bats pour que l'Est du Val d'Oise ne soit pas le « parent pauvre » de cette liaison ferroviaire. »

Yanick PATERNOTTE
Député du Val d'Oise
Président de l'Union des Maires du Val d'Oise



Le Val d'Oise en danger



Alors que nous connaissons tous la galère du RER D, un « débat public » s'ouvre pour améliorer l'accès des Picards aux emplois aéroportuaires de Roissy CDG !... On fait miroiter aux Picards de nouvelles dessertes sans régler le scandale du RER D...

ATTENTION : ce débat public préalable au lancement définitif du projet est **dangerueux et lourd de conséquences pour le Val d'Oise et le pôle de Roissy**. En effet :

- On ne peut améliorer l'accessibilité des Picards aux emplois aéroportuaires, sans améliorer ceux des Val d'Oisiens qui souffrent des nuisances aériennes (bruit, pollution de l'air) de Roissy - CDG.
- On ne peut pas ajouter en heures de pointe de nouveaux TGV sur l'interconnexion Est : « En 2020, Marne la Vallée-Chessy sera saturée avec 8 trains par heure ».
- La future Ligne à Grande Vitesse (LGV) Nord Européenne (Londres-Paris) devrait suivre la logique d'itinéraire de l'A16 et relier Calais - Abbeville - Amiens - Beauvais - Cergy puis rejoindre la LGV Atlantique par une interconnexion Ouest.
- Le Développement Durable et la loi Grenelle de l'Environnement imposent de proposer des solutions d'infrastructure, facteurs de croissance verte, respectueuses de l'environnement et des populations riveraines, mais surtout de moindre coût.

« Pour ces raisons, je propose une solution alternative au projet de liaison ferroviaire « Picardie Roissy » actuellement soumis au débat public. Cette proposition alternative est présentée dans cette contribution au débat public ».

Yanick PATERNOTTE

Les propositions

En préambule, il est bon de rappeler quelques principes qui fondent les transports et l'attractivité d'un mode par rapport à un autre.

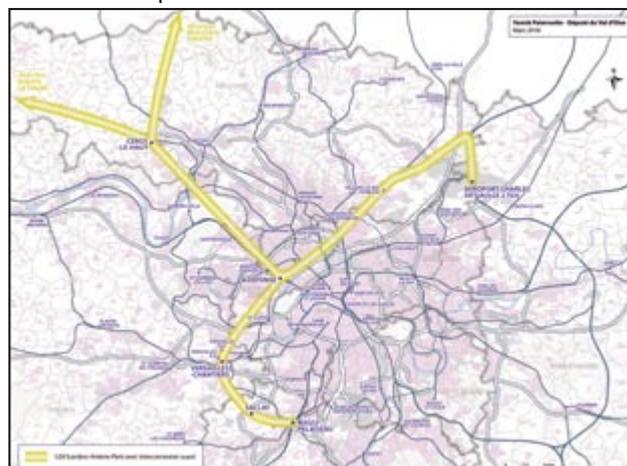
1 - Ce n'est pas l'infrastructure qui fonde l'attractivité, mais la qualité de service de la desserte et sa fiabilité (fréquence, temps de parcours, qualité, sécurité et confort des rames, annulations et retards...) qui créent l'intérêt des clients.

2 - Une ligne nouvelle n'a d'intérêt que si elle s'intègre efficacement à l'existant par des gares d'échanges attractives, commodes et pertinentes : c'est le principe d'un réseau !...

3 - La mutualisation des projets permet d'assurer la rentabilité de l'exploitation future : il est impératif de ne pas générer de nouvelles lignes déficitaires !... fussent-elles pour des TGV...

Le contexte actuel

• Le projet de Métro Automatique du Grand Paris rend obsolète « CDG Express ». La simple utilisation de « wagons réservés » par la sélection informatisée des portes palières permettra de relier Roissy - Le Bourget - Paris-La Défense - Orly et de capter la clientèle d'affaires. L'approche sud de la gare de Roissy TGV est donc libérée pour d'autres missions.



• Une alternative « quasi-immédiate » à CDG Express existe d'ores et déjà. Au départ de Paris - Nord, sur les sillons Eurostar et Thalys, en se débranchant au triangle de Vémars, on peut desservir Roissy - CDG via la LGV et même poursuivre une mission jusqu'à « Eurodisney - Marne - Chessy ».



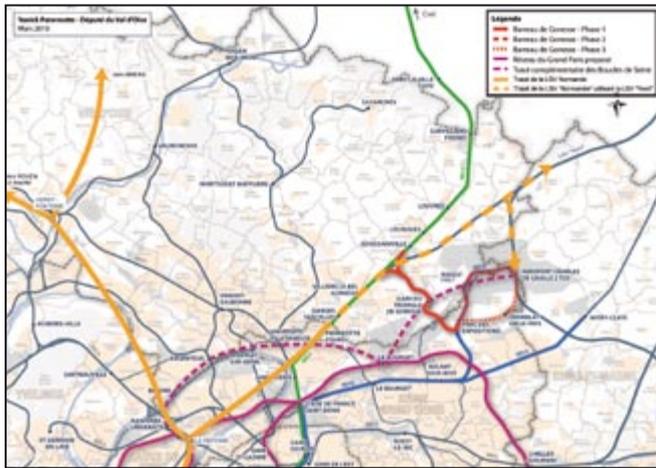
- **La réalisation annoncée du TGV Normand « Le Havre - Rouen - Mantes - Achères/Cergy - La Défense » impose une réflexion nouvelle sur la desserte future d'Amiens.**

A l'instar du réseau routier et autoroutier, le réseau LGV doit mailler le territoire national de manière intelligente et pertinente et épouser les tracés autoroutiers. Ainsi, la liaison Londres - Amiens - Paris doit suivre la logique de l'autoroute A16 et desservir Calais - Abbeville - Amiens - Beauvais - Cergy pour s'interconnecter au TGV Normand et rejoindre La Défense, ou se poursuivre

pour rejoindre St Quentin-en-Yvelines, Massy/Saclay et s'interconnecter à la LGV Atlantique. Ainsi, le TGV « Londres - Bordeaux » connecté au TGV Normand « Le Havre - La Défense » en gare de Cergy permettrait un meilleur aménagement du territoire, une réduction significative du temps de parcours, une fiabilité de l'interconnexion du réseau LGV, un accès performant aux pôles économiques, universitaires, d'affaires et de recherches, grâce à la double boucle du métro du Grand Paris. ■

Une proposition alternative cohérente et gagnante

« Creil-Roissy » doit utiliser le « barreau de Gonesse » depuis le Nord



- **Picardie – Roissy** doit emprunter le barreau de Gonesse, grâce à un projet alternatif défendu depuis plus de 10 ans par Yanick Paternotte (en 1997, Yanick Paternotte était Vice-Président du Conseil Général en charge des transports et de l'économie et également administrateur du Syndicat des Transports Parisiens, ancêtre du STIF)

- **Le débranchement du « Barreau de Gonesse »** doit comporter un débranchement Sud et Nord de la ligne D du RER et de la ligne « Paris - Creil »
- **Le barreau ne doit pas s'arrêter au « PIEX »** (Parc International des Expositions de Villepinte) mais se poursuivre jusqu'à la gare Roissy - TGV selon 2 tracés possibles :
 - réutiliser l'actuel tracé du RER B
 - desservir au-delà du PIEX, Tremblay-en-France puis Roissy - TGV par le sud, pour se reboucler sur les voies du RER B. ■

En conclusion

Grâce à cette infrastructure, la Picardie pourra bénéficier d'une exploitation et de missions potentiellement diversifiées entre la Picardie, Roissy et Paris grâce à un réseau modernisé pouvant accueillir des TER, TER-GV, TGV et/ou des missions RER. Par ailleurs, les différentes gares desservies permettront un meilleur accès à l'emploi et au réseau « double boucle » du métro automatique du Grand Paris.

Un tracé alternatif plus respectueux de l'environnement

Les tracés 1 et 2 soumis au débat public saccagent l'environnement et mutilent un espace naturel humide entre Villeron et Vémars !...

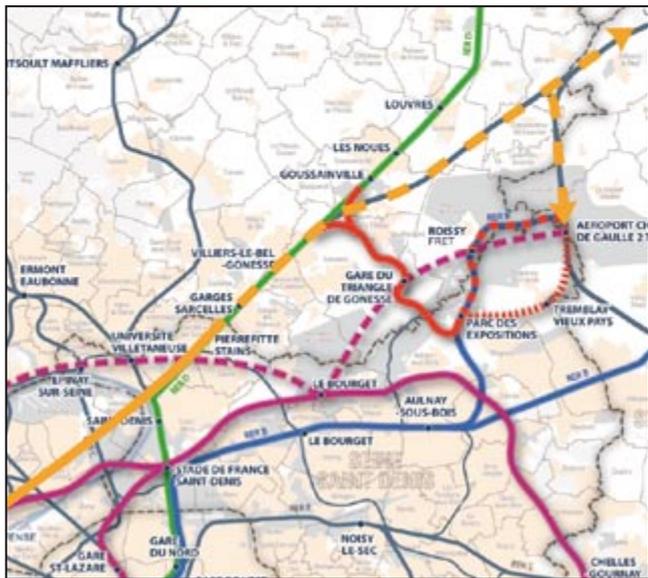
Le tracé 3, qui se débranche au sud de Louvres et longe la Francilienne au nord de l'aéroport rend caduc l'intérêt du barreau de Gonesse qui assure les mêmes fonctionnalités. Le déplacement de la ligne à Très Haute Tension RTE sur les mêmes emprises, ainsi que la présence de la LGV Nord rendent utopique cette option.

La contre proposition de double débranchement par le sud en utilisant le tracé du RER B cumule les atouts :

- Ce tracé permet des missions Amiens - Roissy et une poursuite par interconnexion Sud et Est.



L'emprise foncière du projet alternatif défendu par Yanick Paternotte n'oppose aucune restriction d'ordre environnemental. Les terrains (essentiellement agricoles) sont situés à l'écart des zones urbanisées et présentent une absence de reliefs favorable à la réalisation d'infrastructures ferroviaires.



Carte détaillée du Barreau de Gonesse (en rouge) et des interconnexions avec le RER D (en vert), le RER B (en bleu), la Ligne à Grande Vitesse (en jaune) et les futures lignes de métro automatique (en violet).

- Une gare d'échange dans le triangle de Gonesse au croisement du métro automatique du Grand Paris, permettrait toutes les connexions aux territoires desservis par le métro automatique : Le Bourget, Orly, Roissy, La Défense, Paris-Centre, Saclay...
- L'accès des Picards et des Franciliens du Nord aux emplois de la plate-forme serait équitable.
- L'impact sur l'environnement serait moindre, car les 2 projets d'origine seraient mutualisés sur une seule emprise.

Le coût de réalisation permettrait une économie financière de 250 à 300 millions d'euros.

- L'aménagement du triangle de Gonesse serait transfiguré par la création d'une gare d'échange entre le barreau de « Gonesse - Picardie » et la ligne du métro automatique desservant la Plaine de France. ■

Voir plus loin

Le débat public sur une liaison « Picardie-Roissy » est un « faux » et un « mauvais débat ».

Faux débat, car le vrai débat est ailleurs :

- Le vrai débat, c'est la desserte globale et équitable pour tous les territoires du pôle de Roissy-CDG.
- Le vrai débat, c'est la cohérence des vieux projets (Picardie - Roissy a été imaginé il y a 15-20 ans, CDG express date de 10-15 ans) avec ceux d'aujourd'hui : TGV Normand, futur tracé Londres - Paris par Amiens, Métro Automatique du Grand Paris reliant Roissy - Le Bourget – Orly - La Défense et Paris Centre entre eux.
- Le vrai débat, c'est comment éviter l'asphyxie de la gare d'interconnexion de Roissy-CDG à l'horizon 2020-2025, faute d'interconnexion « ouest ».

Mauvais débat, car on dissimule les réalités du projet :

- La principale vocation de l'antenne en cul-de-sac « Picardie - Roissy » en LGV est de créer, pour les TGV Nord et les Thalys, un « remisage des rames » entre Paris Nord et Lille qui sont saturés. Le « garage » sera payé par la région Picarde, à qui on fait miroiter quelques liaisons par jour !... Avec le projet CAREX (TGV Fret), le garage des

TGV et des Thalys pourra être réalisé sur le site de Goussainville, à moindre coût !

- La desserte « Picardie - Roissy » doit en fait permettre un accès TER « direct et express » aux salariés picards souhaitant bénéficier des emplois directs de la plate-forme aéroportuaire « Roissy-CDG ». Aujourd'hui 14 % de ces emplois sont occupés par des habitants de Picardie (Oise essentiellement) contre à peine 16 % de Val d'Oisiens. En résumé : « Aux Val d'Oisiens : les nuisances aériennes, aux Picards : les emplois de Roissy !... »

La réalité :

- Le vrai sujet, c'est la capacité réelle de l'État (SNCF, RFF) de financer deux projets largement en concurrence :
 - Creil – Roissy - CDG.
 - Barreau de Gonesse ligne D – Roissy-CDG via le « PIEX » (Parc International des Expositions de Villepinte).
- Le vrai sujet, c'est d'intégrer à terme Amiens dans le réseau LGV européen sans saturer la LGV Nord (Lille - Paris Nord).
- Le vrai sujet, c'est d'imaginer le futur réseau européen de LGV en évitant le goulet d'étranglement de la gare Roissy TGV, maillon faible de tout le futur réseau européen.

