

# 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°36 Juillet 2010



## Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines

*La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines assure des missions de service public envers les 65 000 entreprises ressortissantes de ces deux départements. Elle assure un rôle de représentation, conseil, information des entreprises, et contribue à aménager ce territoire. Elle intervient à ce titre dans le présent débat public, afin de promouvoir la réalisation d'un ouvrage au service du plus grand nombre et du développement économique de nos territoires.*

### **1- Le pôle du Grand Roissy doit, pour assurer son développement s'appuyer sur une aire d'influence large qui intègre le sud-Oise**

Ce projet de liaison ferroviaire s'intègre dans un nouveau contexte, celui du Grand Paris qui identifie le territoire du Grand Roissy comme l'un des pôles d'excellence de la métropole. Avec plus de 90 000 salariés le territoire a connu ses dernières années un taux de croissance exceptionnel et une grande diversification de ses activités. Les salariés chaque année plus nombreux qui y travaillent résident dans un grand rayon autour de la plateforme, dont une partie significative sur l'Est Val-d'Oise et le Sud de l'Oise. Avec environ 14 % des emplois de la plateforme, des espaces d'habitat privilégié et d'importantes disponibilités foncières à vocation économique, la Picardie bénéficie de la plateforme, mais la renforce également de manière indubitable. Penser le développement de Roissy sans la Picardie constitue donc un non sens économique. Une vision qui se limiterait à des périmètres administratifs sera d'une manière ou d'une autre appelée au « principe de réalité ».



## 2 - De nombreux Picards et Val d'Oisiens connaissent toutefois des difficultés d'accès au pôle économique roisséen et aux réseaux TGV nationaux

Malgré le développement d'infrastructures lourdes de transport, principalement orientées sur un axe Nord-Sud entre Paris et l'aéroport Roissy-CDG, de nombreux picards, Val-d'oisiens ne disposent pas d'une offre de transports en commun suffisante, tant en quantité qu'en qualité pour accéder à la plateforme de Paris-CDG. Ce constat est également valable pour les seine-et-marnais et les séquanodionisiens.

Les projets annoncés en matière de transports en commun par le STIF (plan de modernisation, RER B+ et du RER D), ou l'Etat (le métro automatique, CDG Express) apportent des réponses à la desserte de ce pôle. Toutefois, l'accès Est-Ouest et Nord-Sud au pôle aéroportuaire n'est pas assez pris en compte.

Nonobstant des efforts d'organisation de

rabattement par bus sur les modes lourds, le moyen d'accès privilégié au pôle d'emplois des habitants de l'Est Val d'Oise et du Sud picard demeure la voiture. Cela constitue ainsi un frein majeur pour l'accès à l'emploi et contribue à engorger toujours plus une infrastructure routière proche de la saturation (A1).

Ce constat est d'autant plus préoccupant pour l'avenir du pôle économique que les projets d'aménagement sur **le secteur de Roissy sont considérables**. Ces projets portent sur la réalisation d'équipements structurants (extension du PIEX, Aeroville, Aeropolis), et la création de nouveaux espaces urbanisés (triangle de Gonesse, Tremblay, Louvres) **qui ne manqueront pas d'appeler une demande de mobilité en très forte augmentation dans les années à venir**.

En matière de desserte TGV, si la Picardie et sa capitale régionale Amiens ne bénéficie pas d'une interconnexion avec le réseau national TGV suffisante, le même constat peut être opéré pour le Val-d'Oise et sa préfecture Cergy-Pontoise qui, pourtant de taille comparable, est totalement laissée à l'écart du réseau grande vitesse et des itinéraires TGV sur voies classiques.

Dans cette perspective, comment s'analysent les propositions d'itinéraire et de service qui ont été présentées dans le débat et dans le dossier du maître d'ouvrage ?

## 3 - La proposition visant à faire passer la liaison ferroviaire Roissy-Picardie par le « barreau de Gonesse » est rejetée par le maître d'ouvrage comme réponse adaptée à la situation.

Durant le débat public une solution alternative intéressante a été proposée. Elle vise à faire circuler les TGV et les TER en provenance de Creil par la future liaison entre le RER B et D (appelée « barreau de Gonesse ») pour desservir la gare de Roissy-TGV en répondant ainsi également aux besoins de transports domicile travail de l'Est Val d'Oise vers la plateforme.

Pour le maître d'ouvrage cette option de compromis n'est pas envisageable pour deux raisons principales :

- La mixité des trafics menace la qualité du service de transport.

Une infrastructure n'a de réel intérêt que si elle offre une bonne qualité de service en termes de fiabilité, fréquence et temps de parcours.

Actuellement, le RER D, qui n'est pas partagé avec d'autres circulations, fait face à de nombreuses difficultés d'exploitation. Selon RFF, il est donc impossible d'espérer une amélioration du service dans un schéma mixant les circulations des RER, TGV et TER sur une partie du tronçon du RER D et du RER B si tant est



©fotolia.com – Mickael Damkier



que cette préconisation technique soit possible.

- Le temps de parcours Roissy-Creil est rallongé de 20 minutes environ soit 45 minutes au total

(par rapport à un temps de parcours en voiture estimé en moyenne entre 30 et 60 minutes).



Le projet du barreau de Gonesse ne constituerait donc pas une solution viable pour l'accès des picards à la plateforme Paris-CDG. Toutefois, cette impossibilité technique affirmée par RFF a été mise en cause au cours du débat. La difficulté à trancher ce débat d'experts ne peut du point de vue des entreprises et des salariés trouver sa solution qu'en une réponse, en termes d'avantage net de temps et de service, apportée dans une alternative crédible à la voiture. Quoiqu'il en soit, **le projet Roissy-Picardie ne doit pas remettre en question la réalisation du barreau de Gonesse qui constitue un impératif, non substituable. Aussi, nous appelons à un débat qui devra être engagé rapidement sur l'accès des habitants de l'Est Val d'Oise à CDG en intégrant la nécessaire mise en cohérence avec l'existant des différents projets de transports en commun : barreau de Gonesse, CDG Express, Métro automatique du grand Paris.**

***La liaison directe Creil - Roissy constitue une vraie solution pour la desserte du pôle de Roissy si certaines conditions de tracé, de redéploiement et de service sont respectées.***

**L'option de passage dite « centrale » doit être retenue**  
Parmi les trois options proposées par le maître d'ouvrage pour le raccordement entre la voie Creil-Paris et la voie TGV Nord, le tracé par l'option « centrale » (c'est à dire passant au niveau du quadrilatère formé par Marly-la ville, Puisseux en France, Chennevière les Louvres et Moussy le Neuf) est la plus intéressante pour les Picards et les Val d'Oisiens.  
Elle offre le meilleur compromis entre l'optimisation du temps de parcours au départ de Creil (20') et la possibilité d'arrêt dans une gare Val d'Oisienne (1 arrêt à Fosses- Surveilliers), tout en étant la moins chère (155 M ). Cette option s'impose à nous, dans la mesure où l'option par le barreau de Gonesse se confirmerait comme techniquement impossible.

**La mise en service doit s'accompagner d'une amélioration de la qualité de service sur la ligne D du RER particulièrement insatisfaisante aujourd'hui pour les usagers.**

En liaison avec le choix précédent, **le terminus du RER D devra être ramené à Fosses Surveilliers et non pas à Orry la ville-Coye comme actuellement.** En effet, cette réduction de ligne sera l'opportunité d'améliorer la

qualité d'exploitation du service et donc la qualité de service tant décriée du RER D pour les Val d'Oisiens tout en offrant aux picards une offre renouvelée.

**Le trafic doit être réservé à des liaisons TER**

Le dossier du maître d'ouvrage propose deux scénarios de service : une liaison TGV seule ou une liaison mixte TGV et TER. La CCIV souhaiterait qu'une autre alternative soit prise en compte : la liaison TER seule. Le projet présenté justifie en effet, une liaison LGV par le remisage des rames pour les TGV Paris Nord et les Thalys, et 3 à 7 TGV maximum par jour et par sens entre Roissy et Amiens.

Ces éléments peuvent être traités d'une autre manière. Le remisage des trains peut probablement s'opérer facilement en liaison avec la réalisation du projet CAREX. La desserte LGV d'Amiens et son raccordement au réseau TGV national doit bien sûr être envisagée mais en prenant mieux en compte la problématique TGV nationale et le projet de rocade TGV nord passant par Cergy-Pontoise. **En aucun, cas la CCIV ne valide le principe de préfiguration de doublement de la LGV Nord qui se profile dans ce projet de liaison Picardie Roissy.**



## 4 -La circulation de TGV ne doit pas s'opérer sur la liaison Picardie-Roissy, mais s'envisager dans une perspective plus globale de rocade Nord et Ouest en préservant les capacités de la gare de Roissy.



La mise en circulation de TGV sur la liaison Creil-Paris n'apporte qu'une desserte limitée d'Amiens. Elle génère en contrepartie une occupation supplémentaire de la gare de Paris Charles de Gaulle (40 TGV quotidiens) qui ajoutée au trafic actuel (60 TGV quotidiens) portera l'infrastructure au seuil de la saturation. Elle générera également une saturation de l'interconnexion Est des réseaux TGV qui constitue un goulot d'étranglement majeur du trafic.

Cette future saturation est d'autant plus pénalisante que si on prend du recul sur le réseau, on s'aperçoit qu'avec le lancement du projet de TGV normand (Le Havre-Paris) dans le cadre du projet « Grand Paris », une opportunité se présente : la mise en place de la rocade TGV Nord (prévue au SDRIF et soutenue par les CCI de Paris Ile-de-France) entre Mantes la Jolie et Roissy via Cergy-Pontoise.

Dans cette perspective de rocade, le projet de nouvelle liaison Paris-Amiens- Londres pourrait tout à fait devenir une liaison grande vitesse passant par Cergy-Pontoise- Beauvais (et son aéroport aux 6 millions de voyageurs) Amiens Londres

C'est pourquoi, la CCIV demande que des études complémentaires soient apportées sur la connexion des TER Picards à la gare de Roissy du RER B et sur le développement des capacités de la gare Roissy-TGV.

## Conclusion

La CCI de Versailles Val d'Oise-Yvelines :

- se prononce en faveur de la réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie par le tracé central, si l'option par le barreau de Gonesse se confirme comme une solution de compromis non viable,
- se prononce en faveur d'un service exclusivement de type TER de bonne qualité au regard du bassin d'emploi desservi et non TGV (non justifié pour 3 ou 7 trains/jours). En outre, une desserte TGV préfigurerait de manière insidieuse un doublement de la LGV nord non acceptable.
- souhaiterait que soient confirmées les possibilités :
  1. d'un terminus du RER D à Fosses Surveilliers pour améliorer la qualité de service du RER D et des liaisons TER,
  2. d'intégrer la fonction de remisage des rames au projet carex à Goussainville,
  3. de raccorder les TER picards à la gare du RER B de Roissy,
  4. de développer la capacité de la gare Roissy-TGV,
  5. de réaliser une rocade TGV nord reliant Mantes-la-Jolie, Cergy-Pontoise et Roissy et interconnectée à la LGV Normandie complétée d'un barreau Beauvais, Amiens, Londres,
- appelle à un débat sur l'articulation des grands projets (Metro automatique, barreau de Gonesse, CDG express...) avec le territoire du grand Roissy et la manière dont ils contribuent à favoriser l'accès pour les populations riveraines aux emplois de la plateforme.