

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.



ARDIES Val d'Oise

Association Régionale pour le Développement des
Infrastructures Economiques et de la Sécurité

N°41 Juillet 2010

Contact : Président M. Claude d'Ornano Délégué général M. Michel Tournamille
34 rue de Rouen Pontoise 95300 - Tél : 01 30 75 35 40/41 - Fax : 01 30 75 35 73 - mitourna@yahoo.com - www.ardies.org

Avertissement : Faute de place l'illustration cartographique du cahier est réduite à un seul document.
Pour d'autres cartes le lecteur est invité à se reporter à quelques pages utiles du dossier du Maître d'ouvrage :

- page 58 du dossier du maître d'ouvrage, éclaté des temps de parcours
- page 56 du dossier du maître d'ouvrage éclaté des temps de parcours internes,
- page 44 du dossier du maître d'ouvrage, schéma de desserte LGV en Ile-de-France.

1- L'accès aux emplois du pôle de Roissy enjeu majeur du débat public

Le nombre des salariés employés quotidiennement sur la plate forme aéroportuaire de Roissy (plus de 100 000 personnes) équilibre à peu de choses près celui des voyageurs. Une personne sur deux ne vient donc pas à Roissy pour prendre l'avion mais pour y travailler.

Les salariés venus de l'Oise et du Val d'Oise forment des contingents comparables avec environ 16 000 Francilo-Valdoisiens et 14 000 Isaro-Picards qui plébiscitent massivement (90%) la voiture individuelle pour rejoindre Roissy et s'épargner chaque jour les fatigues d'un long détour par Paris en RER.

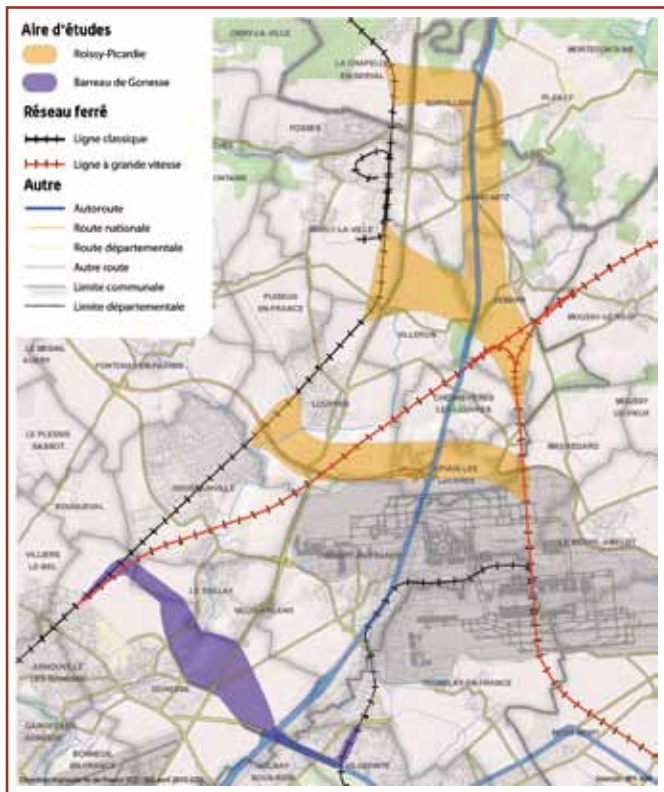
2- Le barreau de Gonesse conforté

Pour éviter cet inconvénient les Picards réclament la création d'une ligne ferroviaire grande vitesse (Creil-Roissy) distincte du barreau de Gonesse attendu par les Valdoisiens depuis une quinzaine d'années pour les mêmes raisons.

Les premiers fondent en partie leurs arguments sur la nécessité de mieux raccorder leur territoire au réseau TGV. Les seconds font valoir l'antériorité de leur solution et surtout sa polyvalence. En effet le barreau de Gonesse améliore l'ensemble des déplacements Picards en direction de Roissy alors que la réciproque n'est que très partiellement assurée au bénéfice des usagers du Val d'Oise oriental.

**Le tracé nord de la liaison picarde ne comporte aucun arrêt dans le Val d'Oise
Le tracé central n'en prévoit qu'un (Survilliers) et le tracé sud deux seulement (Survilliers et Louvres).**

Il en résulte une asymétrie fonctionnelle qui conforte la primauté potentielle du barreau de Gonesse en tant que vecteur ferroviaire unique susceptible d'améliorer les conditions de transport des Picards et des Valdoisiens sans exception.



Un Bus supplétif

La décision du STIF de lancer un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) opérationnel en 2013 de Villiers le Bel à Roissy confirme l'évidence d'un nouvel ajournement du barreau de Gonesse au moins jusqu'à cette date.

Néanmoins l'ARDIES considère positivement la programmation d'un BHNS parce qu'elle est une réhabilitation du mode routier nécessaire au développement des transports en commun et de l'intermodalité en grande couronne.

Ce bus ne peut se substituer aux projets ferroviaires de ligne Creil-Roissy et du débranchement du RER D. Il offre une alternative routière supplétive qui préfigure aussi bien la réalisation différée du barreau de Gonesse que son abandon dans le temps.

3- La ligne Creil-Roissy condition nécessaire et suffisante du report modal

Deux contraintes décisives contrarient néanmoins le principe d'une réduction du projet Creil-Roissy à la solution du barreau de Gonesse.

La première tient aux limites techniques de la « mutualisation ferroviaire » qui excluent formellement la circulation des TER, et à fortiori des TGV, sur le barreau de Gonesse. Ce projet doit être dédié aux seuls RER en tant qu'appendice des RER B et D affectés en permanence par de nombreux dysfonctionnements.

La deuxième contrainte procède d'une démarche grenello-environnementale. A l'inverse de la précédente elle requiert ces mêmes TER de Creil à Roissy afin d'inspirer aux Picards l'attrait d'un report modal qu'un éventuel transit par le barreau RER de Gonesse ne garantit pas.

Les calculs établissent à 20 mn la durée du trajet en TER de Creil à l'aéroport (par la variante centrale) au lieu de 35 minutes en voiture (en horaires décalés). Ce gain de 15 minutes, somme toute modeste, est sensé convaincre une majorité de Picards de renoncer à l'automobile.

C'est sans doute possible pour ceux qui travaillent sur des lieux desservis par CDGVAL mais l'avantage comparatif tombe pour ceux qui doivent rejoindre les zones de fret ou d'entretien une fois arrivés à la gare de Roissy CDG. Leur trajet s'allonge de 20mn supplémentaires par la navette de l'aéroport soit 40 mn en tout depuis Creil (5mn de plus qu'en voiture).

De ce point de vue la condition nécessaire et suffisante du report modal escompté n'est pas tant la vitesse des TER que la création même du nouvel axe Creil-Roissy qui réduit dans tous les cas la durée moyenne du trajet par Paris nord en RER (actuellement 1h 10 environ depuis Creil).

Deux tracés en lice entre Creil et Roissy

Le tracé nord est disqualifié par sa longueur, son impact environnemental et son coût.

Le tracé central plus court et moins cher bénéficie d'un préjugé favorable mais c'est un compromis. Il n'est pas certain qu'il soit le plus indiqué.

Le tracé sud a pour inconvénient de traverser une zone de plus forte densité démographique d'où son coût plus élevé. Mais il a ses avantages. Il empiète moins sur le domaine agricole et se trouve à proximité d'importants gisements d'actifs en augmentation prévisible (densification préconisée par le Sdrif et le Grand Paris).

Il est plus proche des débouchés de la Francilienne et de l'ex Bip mais également du tracé (préssumé) du barreau de



Goneste ce qui ne peut nuire à ce projet francilien voué à la circulation exclusive des RER. S'agissant seulement de relier Creil à Roissy-CDG l'écart /temps (7 minutes) entre les variantes centrale et sud n'est pas assez convaincant pour trancher en faveur du tracé central. Cet écart ne paraît pas plus significatif dans le cas de parcours LGV entre les cités de la constellation picarde (Abbeville, Amiens, Beauvais, Compiègne, Laon, St Quentin) et Roissy par Creil. Un parcours Beauvais-Creil-Roissy par le tracé sud serait réalisé en 64mn au lieu de 57mn par le tracé central ce qui laisserait encore un gain appréciable par rapport à la durée (1h52mn) du trajet actuel avec détour par Paris en RER. 7mn de plus ou de moins ne prennent tout leur sens que dans l'optique d'un comput temps à respecter sur de très longues distances.

4- Le TGV réactive un autre débat

Dans le contexte de l'accès au pôle d'activités de Roissy la mise en service additionnelle de rames TGV n'ajoute rien puisque la vitesse des TGV ne peut mécaniquement dépasser celle des TER sur le parcours envisagé. La fonction spécifique du TGV entre Creil et Roissy n'est pas d'accélérer l'accès des salariés picards à leurs emplois mais de raccorder « l'étoile ferroviaire de Creil » au firmament de l'interconnexion TGV à l'Est de Roissy. Cet objectif déborde la question de l'amélioration des déplacements « pendulaires » des « frontaliers » picards. Il vise une implication plus forte de la Picardie dans le développement de la grande vitesse ferroviaire.

Ce thème de la grande vitesse réactive finalement le vaste débat sur l'Aménagement du Territoire que le dossier du Maître d'Ouvrage commente indirectement (rapprochement des métropoles d'équilibre) mais sans en donner la mesure exacte.

5- Cergy-Pontoise et Amiens solidaires de la LGV Normandie

Anticiper la mise en grande vitesse de la ligne classique Creil-Amiens-Calais et sa connexion à la gare CDG-TGV impliquait en effet un aperçu complet du projet de LGV Normandie en cours d'élaboration.

La LGV Normandie intéresse directement la Picardie et le Val d'Oise où la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise représente un foyer de développement au moins égal à celui de la capitale picarde.

Amiens et Cergy Pontoise partagent le sort des villes moyennes à fort potentiel économique mais pénalisées par une insuffisance d'infrastructures de transport. Les doléances des élus picards dans ce domaine traduiraient aussi bien celles du Val d'Oise et de son Chef-lieu :

Les rocade ferroviaires sont encore balbutiantes. Les TGV traversent l'ouest francilien mais ne le desservent pas faute de lignes et de gares dédiées ; ils ne s'arrêtent pas à Cergy par ailleurs trop excentrée pour être éligible à l'implantation d'une station du futur métro automatique. Cette situation ne correspond certainement pas aux ambitions d'une ex « Ville Nouvelle » pionnière avant l'heure du Grand Paris polycentrique.

6- La LGV Normandie solution de rattrapage pour le Val d'Oise des transports

La LGV Normandie offre une occasion inespérée de compenser le handicap géographique du Val d'Oise base avancée de la dynamique francilienne en direction des OIN de l'avenir (Seine Aval, Saclay) mais aussi de la confluence fluviale (Canal Seine Nord) et du grand ouest maritime.

Dans ce but l'Ardis préconise le débranchement de la LGV Normandie à Mantes en direction d'Amiens via Cergy et Beauvais. Cette option permettrait de raccorder l'aéroport de Beauvais au maillage ferroviaire francilien en vue d'équilibrer à terme l'interconnexion TGV située à l'Est de Roissy-CDG par une nouvelle interconnexion à l'Ouest.

Le lancement d'une deuxième liaison LGV de Cergy à Roissy formerait ensuite la section nord du super périphérique ferroviaire nécessaire au rattrapage du Val d'Oise et à l'attractivité d'une métropole francilienne candidate au titre de « Ville Monde ».



La protection des terres agricoles.

Les grandes infrastructures périurbaines ne se réalisent pas sans quelque prélèvement sur le foncier agricole. La construction d'un barreau ferroviaire comme la ligne Creil Roissy n'échappe pas à la règle. Les terres arables sont une richesse durable du Val d'Oise et l'Ardies a le souci de leur protection comme de celle du capital naturel et forestier. Mais cette préoccupation ne peut entraver la logique de maillage ferroviaire et routier utile à l'attractivité de la première région économique du pays. La sauvegarde durable de la ruralité francilienne requiert les limites rigoureuses d'un front urbain métropolitain mais aussi le déploiement de servitudes de passage ferroviaires et autoroutières indispensables à la fluidité et à la sécurité des déplacements de masse.

7- Les accès ferroviaires à Roissy suspendus aux incertitudes du Grand Paris et du Sdrif

Un programme de cette envergure n'est évidemment pas concevable en dehors des autres grands projets de transport (Arc Express, CDG express, Canal Seine Nord, CAREX etc) à l'étude ou en débat dans le cadre du Grand Paris, du plan régional de mobilisation pour les transports et du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) de l'Etat. **L'articulation des textes directeurs du transport francilien ne se décide malheureusement pas sans de longs ajustements qui tardent à aboutir.**

Le lieu des futures gares du projet de métro circulaire automatique n'est pas encore connu pas plus que son tracé exact qui pourrait compromettre CDG Express pourtant déclarée d'utilité publique (2008). Des incertitudes pèsent en outre sur le financement de bon nombre d'opérations inscrites au SDRIF lui-même en question sur plusieurs orientations de fond. Enfin l'implantation d'une Gare mega parisienne dans le secteur de Gonesse et l'arrivée programmée plus au sud de la Tangentielle Nord peuvent infléchir le positionnement de la future ligne Creil Roissy dans un secteur stratégique (triangle de Gonesse) en pleine mutation.

Conclusion

Les personnels de l'aéroport de Roissy en provenance du sud de l'Oise et de l'est du Val d'Oise ont un égal besoin de transports de qualité pour leurs migrations journalières. C'est aussi l'intérêt des entreprises qui les emploient. Cet objectif implique qu'aucune priorité d'accès à Roissy CDG ne soit créée au profit de l'un des deux groupes par le déficit d'infrastructure entretenu aux dépens de l'autre.

Les contraintes de sillons et de report modal exposées dans le dossier du débat interdisent a priori toute mixité ferroviaire entre la LGV Creil-Roissy et le débranchement RER D-RER B (dit barreau de Gonesse).

En conséquence l'Ardies Val d'Oise recommande la réalisation conjointe de ces deux infrastructures complémentaires et d'égale importance économique.

L'association est néanmoins d'avis d'attendre l'issue du débat à venir sur le Grand Paris des transports pour finaliser en connaissance de cause la configuration des tracés en question.

Cette perspective laisse un délai raisonnable pour

- 1) Départager les deux solutions de tracés envisageables (central et sud) du projet Picardie-Roissy (après complément d'étude).
- 2) Définir le tracé du débranchement de RER D ou barreau de Gonesse avec terminus à Roissy-CDG et non au Parc des Expositions.

Enfin l'Ardies estime indispensable d'équilibrer le système de transport ferroviaire francilien à l'ouest. Cet objectif requiert le débranchement approprié de la future LGV Normandie (débat public prévu), l'insertion programmée de Cergy Pontoise dans le réseau LGV **mais aussi l'achèvement du maillage routier structurant à l'ouest (Francilienne, A16) gage d'une intermodalité durablement productive des transports en commun franciliens.**