

Cahier d'acteurs

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



N°50 Juillet 2010



Région Île-de-France

La Région est en charge de l'aménagement du territoire francilien. Elle y est aujourd'hui le pilote des transports régionaux (via le STIF, présidé par Jean-Paul Huchon) et leur premier financeur.

Elle attache une importance particulière à l'aménagement de la Plaine de France qui doit bénéficier à l'avenir de nombreux projets de transport, au premier rang desquels la liaison ferrée entre le RER D et le RER B, dite « barreau de Gonesse ».

Présidant depuis 2009 la Conférence des Régions du Bassin parisien, elle souhaite que la liaison Roissy-Picardie et le barreau de Gonesse, attendus impatiemment par les populations, puissent voir le jour le plus rapidement possible.



Jean-Paul HUCHON,
Président du conseil régional d'Île-de-France



Jean-Vincent PLACÉ,
Vice-président chargé des Transports et des Mobilités

Le temps de la concertation est un moment véritablement précieux, car il permet de corriger les projets, de mettre en lumière les attentes de chacun, élus, techniciens, habitants et usagers, riverains.

Après ce débat public riche d'échanges, il nous faut passer au concret. Les projets doivent pouvoir être mis en œuvre, tout particulièrement en Île-de-France, où le temps des transports a été et est toujours particulièrement long.

Le souci de la Région Île-de-France est double : elle souhaite que la liaison Roissy-Picardie, qui fait l'objet d'études depuis une dizaine d'années, se réalise rapidement et dans de bonnes conditions, par ailleurs elle rappelle la priorité qu'elle accorde à la réalisation, dans des délais plus courts encore, du barreau ferroviaire de Gonesse.



I – La Région se mobilise pour le développement de transports collectifs de qualité

1°) Des transports collectifs plus modernes, plus efficaces et plus proches des Franciliens

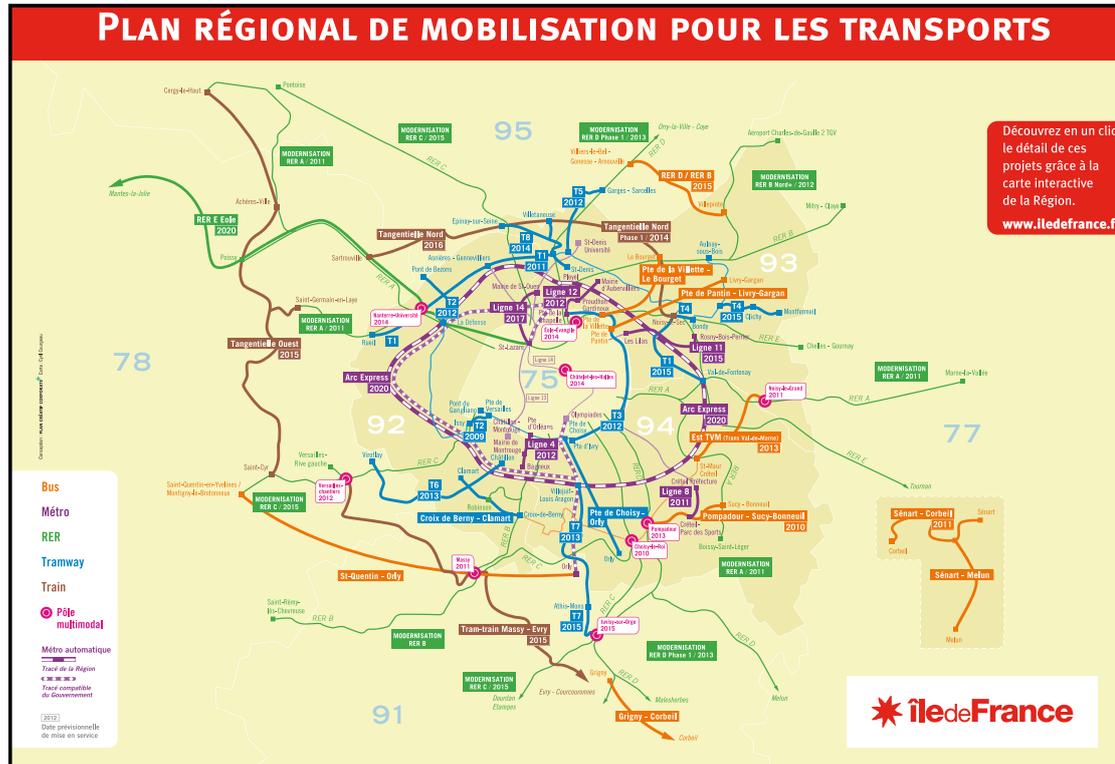
La Région consacre près du tiers de son budget aux transports franciliens qui constituent une priorité.

La Région et ses partenaires que sont les départements ont lancé un Plan de mobilisation historique de plus de 18 milliards d'euros qui concerne l'ensemble du réseau francilien.

Son objectif : réaliser d'ici 2020 tous les projets indispensables au développement des transports en Île-de-France et répondre ainsi aux besoins des Franciliens à court, moyen et long terme. Parallèlement à cet effort sans précédent en matière d'infrastructures, la Région a prévu un effort du même

ordre sur la qualité de service, en lien avec le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Ainsi, à l'horizon 2020, tous les matériels roulants franciliens seront neufs ou rénovés et l'ensemble du réseau sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Trains de banlieue, RER, métros, information voyageurs, rénovations des gares : la Région accélère le changement.



Découvrez en un clic le détail de ces projets grâce à la carte interactive de la Région.
www.iledefrance.fr

2°) Le Val d'Oise, un territoire stratégique de la région Île-de-France

Le Val d'Oise est la principale porte d'entrée internationale de l'Île-de-France, grâce à la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle et à l'aéroport d'affaires du Bourget, au réseau à grande vitesse vers l'Europe du nord-ouest et au système autoroutier. Ce territoire au potentiel économique exceptionnel, avec le siège du Parc des Expositions, doit être valorisé.

Aujourd'hui structuré par les pôles de Cergy-Pontoise, du Bourget et de Roissy, le développement du Val d'Oise s'appuiera à l'avenir sur de nouveaux territoires comme Val de France. Ce secteur présente un potentiel de création d'emplois significatif, mais il concentre aussi des populations fragiles et nécessite un effort prioritaire d'aménagement.

Cette stratégie pourra s'appuyer sur les nombreux projets prévus sur ce territoire :

Projet	Mise en service	Coût
Desserte BHNS du territoire dit du triangle de Gonesse	2013 et 2015	100M€
Liaison RER B-RER D « barreau de Gonesse »	Horizon 2018	300M€
RER B nord +	2012	250M€ pour l'infrastructure 250M€ pour la rénovation du matériel roulant*
Tangentielle nord	2014 pour la première phase Epinay-Le Bourget	500M€
RER D	2013	200 M€ avec la rénovation des gares

* Pour mémoire, la ligne H est aussi la première à voir le déploiement du Francilien, ce nouveau matériel qui remplacera l'existant dans les années à venir, avec deux échéances, 2012 et 2015.



3°) La réalisation rapide du Barreau de Gonesse est une priorité pour la Région et le STIF.

Les engagements de la Région sont clairs et sans cesse réaffirmés.

a) À court terme deux bus en site propre pour accéder rapidement à Roissy

Dès à présent, en accord avec l'ensemble des élus locaux, du Conseil Général du Val d'Oise, de l'Etat, afin d'améliorer les conditions d'accès aux emplois de Roissy pour les habitants de l'Est du Val d'Oise, l'engagement de la Région en faveur du barreau de Gonesse sera préfiguré par deux projets de bus en site propre avec une haute fréquence à destination du Parc des Expositions de Villepinte. Ils desserviront au plus près les quartiers d'habitat et d'emploi et amélioreront les conditions de déplacement y compris en horaires décalés. L'un partira de Garges-Sarcelles, l'autre de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville. Leur financement est chiffré à 100M€.

b) Le barreau ferroviaire desservira le triangle de Gonesse à l'horizon 2017

Le Président de la Région Île-de-France s'est à plusieurs reprises engagé sur la réalisation du barreau de Gonesse, infrastructure structurante pour le développement du territoire. Le dossier permettant la concertation du barreau ferroviaire sera présenté aux élus à l'automne 2010. L'objectif est que les études soient achevées avant 2013 pour que les travaux puissent être réalisés au prochain contrat de projets Etat-Région.

c) Une étude plus fine sur l'amélioration globale de l'accès à la plateforme de Roissy est engagée par le STIF à la demande de la Région.

Cette étude comprendra un volet très important sur l'offre de bus actuelle, les fréquences, les amplitudes, les trafics, l'information dynamique... Elle permettra de décider de l'intérêt, la possibilité et le coût d'améliorer la qualité de service et de renforcer l'offre, en gare et en ligne, sur le modèle de ce que la Région, le STIF et l'Etat font dans le cadre du Plan Banlieues. C'est le moyen d'améliorer la situation des usagers à très court terme, depuis les trois départements riverains.

Les conditions d'accès et de circulation internes à la plateforme, y compris par les circulations douces, devraient également être analysées. Aéroports de Paris y est favorable. La Région est prête à y prendre toute sa place.

Bien évidemment, la Région mobilisera en priorité ses financements en faveur de ces projets franciliens de transport, tout particulièrement du barreau de Gonesse.



Scénarios d'étude du barreau ferroviaire au sein du triangle de Gonesse. Le tracé rouge est aujourd'hui privilégié

II – L'Île-de-France est solidaire de la Picardie et des autres régions du Bassin parisien pour qu'elles accèdent au réseau européen à grande vitesse et à la plateforme de Roissy

1°) Le réseau à grande vitesse : un facteur majeur de développement des territoires

La Picardie est la région la plus proche de l'agglomération parisienne. Les importantes migrations quotidiennes imposent de coordonner les stratégies de développement et de transport.

En connectant la ligne ferroviaire la plus structurante de Picardie (Paris-Creil-Amiens) sur le réseau à grande vitesse national, le projet Roissy-Picardie permettra des liaisons directes par TGV depuis Amiens et Creil et au-delà vers l'ensemble des grandes villes françaises et européennes en contournant Paris. Couplé à une offre de service TER pour les déplacements domicile-travail et à une ou deux gares dans le nord du Val d'Oise, il améliorera l'accès à la plateforme et au bassin d'emploi de Roissy.

Etudié depuis 1993, le projet soumis au débat public a pour intérêt de répondre à cet enjeu avec un aménagement limité et pour un montant « raisonnable » et réaliste.

Les projets de lignes à grande vitesse en Île-de-France sont particulièrement importants pour l'attractivité nationale et





internationale de la région capitale. Ils doivent pouvoir également fortement contribuer à l'amélioration des circulations franciliennes par la séparation des trafics rapides (TGV, mais aussi TER et Corail) des trafics régionaux, caractérisés par de fréquents arrêts, notamment des RER B, C, D ou E.

L'amélioration des conditions d'accès des Franciliennes et des Franciliens au réseau LGV (nouvelles gares à Cergy, Orly, Sénart...) et de report modal de l'avion et de la voiture vers le train font partie des leviers pour bâtir une Île-de-France plus durable.

2°) La Région sera particulièrement attentive à trois aspects du projet de liaison Roissy-Picardie : les capacités d'accueil des trains dans la plateforme de Roissy, les dessertes nouvelles pour le Val d'Oise, et le soin donné à une insertion exemplaire dans l'environnement

a) Les capacités d'accueil de trains en gare de CDG devront être préservées et renforcées à l'avenir

La préservation de la capacité de la gare TGV de Paris-Charles de Gaulle et de la ligne d'interconnexion demeure un point de vigilance que les études ultérieures devront lever.

Les développements à venir du réseau TGV et plus généralement des services ferroviaires vers et depuis Roissy doivent conduire l'Etat, ADP et leurs partenaires à réfléchir dès à présent à la réalisation de nouvelles capacités d'accueil dans les gares de la plateforme. La Région est prête à s'associer à ces réflexions essentielles pour l'attractivité internationale de Roissy.

b) La Région sera particulièrement attentive aux aspects suivants :

Le projet doit avoir une dimension TER, et pas uniquement TGV, afin que le projet profite aussi aux Val d'Oisiens. Le projet porté par la ville de Louvres de 3500 logements dans un secteur fortement déficitaire mérite de bénéficier d'une nouvelle desserte TER vers Roissy.

c) Une insertion exemplaire dans l'environnement

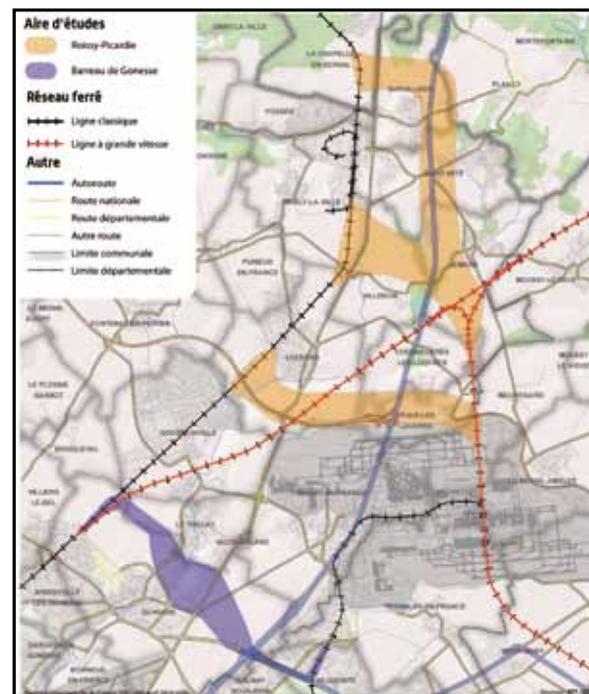
Les problématiques du bruit, de la protection des paysages, de la biodiversité, les aspects hydrauliques, la préservation des exploitations agricoles devront être examinés avec le plus grand soin par Réseau Ferré de France.

Le tracé nord ne permet pas d'arrêt en Val d'Oise, ce qui est rédhibitoire. Il pourrait de plus impacter le Parc naturel régional Oise Pays de France et la limite d'une zone Natura 2000.

Le tracé sud, bien que plus onéreux semble intéressant : deux arrêts en Île-de-France, un impact moindre sur les terres agricoles... mais des temps de trajet allongés pour les Picards.

Le tracé central permet de minimiser la consommation d'espace et serait moins onéreux grâce à un linéaire plus restreint.

C'est entre ces deux derniers tracés que, selon la Région Île-de-France, les études devront faire l'objet d'un approfondissement et d'un soin particulier.



Conclusion

La Région s'engage résolument et restera vigilante sur la réalisation rapide de ces deux projets non concurrents, barreau de Gonesse et liaison Picardie-Roissy.

La Région réaffirme son soutien au barreau de Gonesse et se prononce en faveur de la réalisation de la liaison Roissy-Picardie, qui préfigure une partie du visage des transports de demain dans le grand Bassin parisien.

Cette liaison doit comprendre un service mixte TGV et TER, avec un (ou deux) arrêts en Val d'Oise.

Le raccordement sur le réseau existant ne doit en aucun cas pénaliser les circulations franciliennes (RER et Transilien), et le maître d'ouvrage devra apporter les garanties nécessaires sur la capacité de la gare de CDG et de la ligne d'interconnexion à accueillir trains et voyageurs dans de bonnes conditions. Pour autant, l'intérêt de la solution présentée par RFF est également d'être modeste en linéaire et en coût.

Enfin, les études sur l'insertion du projet doivent être poursuivies, et une concertation réengagée sur la base des options de passage médiane et sud.