

Cahier d'acteurs du CESR d'Île-de-France pour le débat public sur la liaison Roissy-Picardie

Le projet soumis à débat public jusqu'au 31 juillet 2010 propose deux scénarii :

- Un scénario de base, avec une desserte par TGV seul conçue pour donner aux habitants de la Picardie, à partir de la gare d'Amiens un accès au réseau TGV national et international et par conséquent à l'aéroport de Roissy,
- Un deuxième scénario, avec une desserte par TER entre Creil et la gare de Roissy TGV (Terminus), principalement à l'intention des résidents de la Picardie travaillant dans le pôle de Roissy.

LE SCENARIO DE BASE : UTILISATION DE LA LIAISON NOUVELLE PAR TGV SEULEMENT

S'agissant de la solution « TGV seul », le CESR se félicite de voir l'accessibilité de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle (CDG) améliorée, ce qui est à la fois bénéfique pour la Picardie, l'Île-de-France et le Bassin parisien et participe à la réduction du trafic au départ des gares parisiennes. Qui plus est, le projet voit son intérêt renforcé dans un contexte de passage à Roissy CDG des trains Eurostar et Thalys.

À ce stade du débat :

- le nombre de circulation TGV envisagé semble raisonnable et réaliste,
- la rentabilité socio-économique, telle qu'affichée par le projet apparaît satisfaisante,
- le choix du tracé reste ouvert.

LE DEUXIEME SCENARIO : UTILISATION DE LA LIAISON NOUVELLE PAR TGV ET PAR TER

L'objectif d'amélioration de l'accessibilité de la plateforme par transport collectif principalement pour les salariés ne peut que recueillir une forte adhésion tant la situation actuelle est insatisfaisante pour tous les habitants qui sont situés à l'ouest et au nord de Roissy CDG.

Le projet de desserte de la gare de TGV2 de l'aéroport Charles-de-Gaulle (CDG2) par des navettes TER comporte de nombreuses imprécisions

1. Tout d'abord, le dossier n'apporte pas la démonstration que, pour assurer la desserte TER, **il subsistera bien, à l'horizon 2035, une capacité** (sillons ferroviaires) **effectivement disponible dans la gare TGV** (en tenant compte de l'évolution probable du trafic aérien et du trafic TGV associé, dans un contexte d'ouverture à la concurrence de celui-ci) : la démonstration reste à faire d'autant que les études menées en amont du projet CDG Express ont montré que les capacités résiduelles n'existaient pas.

2. Ensuite, **la fiabilité de l'exploitation des futures navettes TER et la capacité du projet à garantir aux usagers domicile-travail une ponctualité satisfaisante** suscitent des interrogations que le dossier présenté ne permet pas de lever :

Le projet a été conçu sans tiroir de garage/retournement. Dans ces conditions, pour garantir la fiabilité minimale de cette desserte TER, il faudrait qu'il y ait toujours une rame à quai prête à partir, ce qui aurait pour conséquence de consommer de nombreux sillons et nécessiterait un nombre de rames supérieur. Or dans le projet, c'est un principe différent qui a été retenu, celui de « desserte en navette » (c'est le train qui arrive à la gare TGV qui assure le premier départ). Ainsi, tout retard constaté à l'arrivée se répercuterait sur le départ (« effet boule de neige »). Mais le dossier ne précise pas quel niveau moyen de ponctualité sera ainsi assuré et il est donc difficile de se prononcer sur son acceptabilité pour les déplacements domicile-travail.

3. **La rédaction adoptée pour la présentation du trafic TER projeté** (tantôt globalisé avec le TGV, tantôt isolé) soulève de nombreuses interrogations que rien, dans le dossier, ne permet de lever. Ainsi par exemple, aux horizons 2020 et 2035 aucune précision n'est apportée sur les hypothèses retenues en matière d'emploi total sur la plate-forme. De même, le chiffre de 120 voyageurs – soit 2 cars seulement – en 2020 par train en période de pointe (et 150 en 2035) ne paraît cohérent ni avec le trafic annuel attendu (voir p. 95 : + 900 000 déplacements domicile travail) ni avec les hypothèses générales d'évolution du trafic (voir p. 54). Enfin, le chiffrage paraît avoir fait l'impasse non seulement sur les reports de trafic en provenance du nord du Val-d'Oise (salariés qui vont aujourd'hui « tourner » à Paris et qui demain iraient « tourner » à Creil) mais aussi sur le phénomène constaté dans tous les secteurs urbanisés (ou urbanisables) où de nouvelles dessertes sont mises en place à savoir que l'offre de transport stimule la demande ce qui, dans le cas précis, impose d'envisager une saturation de la desserte à la demi heure à horizon de 10 à 20 ans.

4. Enfin, le projet ne semble avoir prévu aucun **investissement pour permettre aux installations actuelles de la gare CDG2 d'assurer la diffusion des employés** sur l'ensemble de la plateforme aéroportuaire partiellement desservie par le VAL (le réseau routier présentant une capacité pour le moins limitée).

Les interrogations portent notamment sur :

- Les besoins d'aménagements internes de la gare mais aussi sur ceux relatifs au CDG Val que le projet sous-estime (escalators, ascenseurs, station routière à étoffer...);

- Les moyens mis en œuvre pour permettre aux 100 000 salariés de rejoindre leur lieu de travail au sein de la plate-forme aéroportuaire qui s'étend sur 3 500 hectares (35 km²), soit 1/3 de la surface de Paris intra-muros. Par comparaison, l'OIN de la Défense occupe 160 hectares (dalle comprise) et accueille 147 000 salariés dont le trajet terminal entre les transports collectifs et le lieu de travail est assez réduit.

En conclusion, en l'état actuel du dossier et en comparaison de projets similaires, il semble que tous les investissements nécessaires n'ont pas été bien pris en compte pour répondre à la demande exprimée et aux développements qu'elle va susciter. C'est la raison pour laquelle des éclaircissements ou études complémentaires s'avèrent indispensables.

Une alternative à étudier en ce qui concerne le projet de navettes TER

Enfin, au-delà de ces demandes d'approfondissement du dossier soumis au débat, il apparaît que le **scénario de « passage par le barreau de Gonesse » a été incomplètement étudié par RFF.**

Si le passage des TGV par ce barreau futur apparaît à l'évidence comme peu satisfaisant (temps de parcours et coûts) et présente une rentabilité socio économique moindre, il n'est pas démontré que ce qui vaut pour le TGV vaudrait aussi pour le TER.

Il est donc indispensable que soit étudié un scénario dans lequel les TGV passeraient par le barreau de Vémars (projet soumis au débat) et les TER par le futur barreau de Gonesse (prolongé du PIEX jusqu'à la gare RER B dite de CDG1 – seul pôle multimodal de la plate-forme – voire celle de CDG2). Certes, il en résulterait un allongement du temps de parcours pour certains salariés picards. Mais il serait vraisemblablement compensé par une réduction du temps de parcours global (porte à porte) pour beaucoup d'autres salariés grâce à la desserte directe de Roissy pôle, de sa gare routière ainsi que du PIEX de Villepinte.

Qui plus est, la réalisation du barreau de Gonesse constituerait une amélioration significative pour les habitants du Val d'Oise.

Et l'argument selon lequel il serait inopportun de mélanger des trafics RER et des trafics TER sur un tel tronçon est de peu de valeur comparativement au mélange proposé entre TER et trafic TGV (aux abords et en gare de Roissy CDG2) pour lequel il n'existe en France aucun exemple comparable.

Il nous semble donc nécessaire d'étudier la faisabilité et le bilan socio-économique de ce scénario alternatif.

Renseignements complémentaires :

Conseil économique et social régional d'Ile-de-France

Jean Tilloy, responsable des relations presse : 01 53 85 66 18 - 06 63 12 85 10

Courriel : jean.tilloy@iledefrance.fr

Naïma Ait-Addioine, secrétariat du Service de presse - Tél. : 01 53 85 66 25

Courriel : naima.ait-addioine@iledefrance.fr