



**Vu du quai, le projet Picardie-Roissy est moins prioritaire que la remise à niveau du RER D et un vrai barreau de Gonesse, mais il pourrait faciliter la vie des Franciliens et des Picards**

**Le projet de Barreau Ferroviaire entre Creil et Roissy ayant nécessairement des répercussions sur la zone de desserte de la ligne D du RER, SaDur, association des usagers de cette ligne, apporte sa contribution au débat en reprenant le point de vue des usagers du nord de la ligne**

**Pour les usagers du nord de la ligne D, le barreau Creil-Roissy n'est pas l'aménagement ferroviaire prioritaire :**

**La priorité des priorités est la remise à niveau de la ligne D du RER :**

- **Celle-ci est chiffrée entre 2 et 5 milliards d'euros, et ne peut plus attendre. Pour rappel, le RER D transporte plus de 550 000 voyageurs quotidiens, soit plus que l'ensemble des voyageurs TGV réunis**
- la desserte mise en place à partir de décembre 2008 sur le nord du RER D a généré une **diminution de l'offre en trains vers Paris en heure de pointe**, ainsi qu'une **augmentation des temps de trajet**, les trains ayant tous été rendus omnibus sur cette partie de la ligne. Ceci pénalise encore plus ceux qui prennent le train pour aller vers Roissy, puisqu'ils sont obligés de voyager dans des RER bondés et plus lents jusqu'à Paris pour prendre alors le RER B, qui souffre également de difficultés dans son exploitation. Le retour à terme à 12 trains par heure ne modifiera pas les temps de parcours : tous les trains resteront omnibus.
- Il ne s'agit pas non plus d'ajouter des circulations ferroviaires sur les voies du RER D entre Goussainville et Orry-La-Ville, alors que RFF explique à tous les acteurs de la ligne dans les études du schéma directeur de la ligne que **des voies dédiées pour le RER D sont un prérequis pour en soulager l'exploitation**

**Ensuite, le barreau Creil Roissy ne peut être en aucun cas un palliatif au barreau de Gonesse, nécessaire pour tous les salariés de la plateforme aéroportuaire résidant dans le Val-d'Oise :**

- Avec l'**extension de l'aéroport** Charles de Gaulle, le besoin en **transports en commun, rapides et performants, va continuer à augmenter**, qu'il s'agisse de s'y rendre pour y travailler ou bien pour voyager. Les aménagements routiers n'empêcheront pas les bouchons de l'A1/A3 de perdurer. De surcroît, l'usage de la voiture particulière n'est pas la solution idéale à l'époque du changement climatique et le développement de réseaux de transports publics détient un rôle essentiel. Il est également nécessaire dans l'accès à l'emploi de nombreuses populations.
- Le barreau de Gonesse répond aussi aux **besoins en déplacement vers le Parc des Expositions de Villepinte** : en effet, en cas de manifestation au PIEX, le RER B est saturé, ce qui gêne les voyageurs (habituels ou voyageurs aériens) se rendant à Roissy. Son **développement** va également entraîner une **augmentation de besoin en capacité des trains**, à laquelle **le RER B seul ne pourra plus répondre**. La création du Barreau de Gonesse va ainsi permettre le report de voyageurs sur la ligne D et permettra d'assurer une continuité du service dans des conditions satisfaisantes.
- La mise en **omnibus du RER B Nord** à l'horizon 2012 rendrait le trajet **Paris-Villepinte plus attractif en temps de parcours sur le RER D**, prolongé vers Roissy depuis Villiers-le-Bel

- Le prolongement du barreau de Gonesse vers Roissy est également une **opportunité pour répondre au besoin de desserte du sud de la plateforme aéroportuaire**

**Or, le Barreau de Gonesse, semble non seulement perdre son caractère prioritaire** et nécessaire en vue de désenclaver des territoires aux populations peu favorisées de l'Est du Val-d'Oise, mais de plus **se transforme en une solution de transport dégradée** (Bus + terminus non garanti à Roissy = une correspondance supplémentaire à Villiers-le-Bel et une autre au Parc des expositions pour celui qui vient de Garges-Sarcelles par exemple) qui ne permettra pas de gains de temps significatifs et nécessitera un changement de plus qu'une solution ferroviaire.

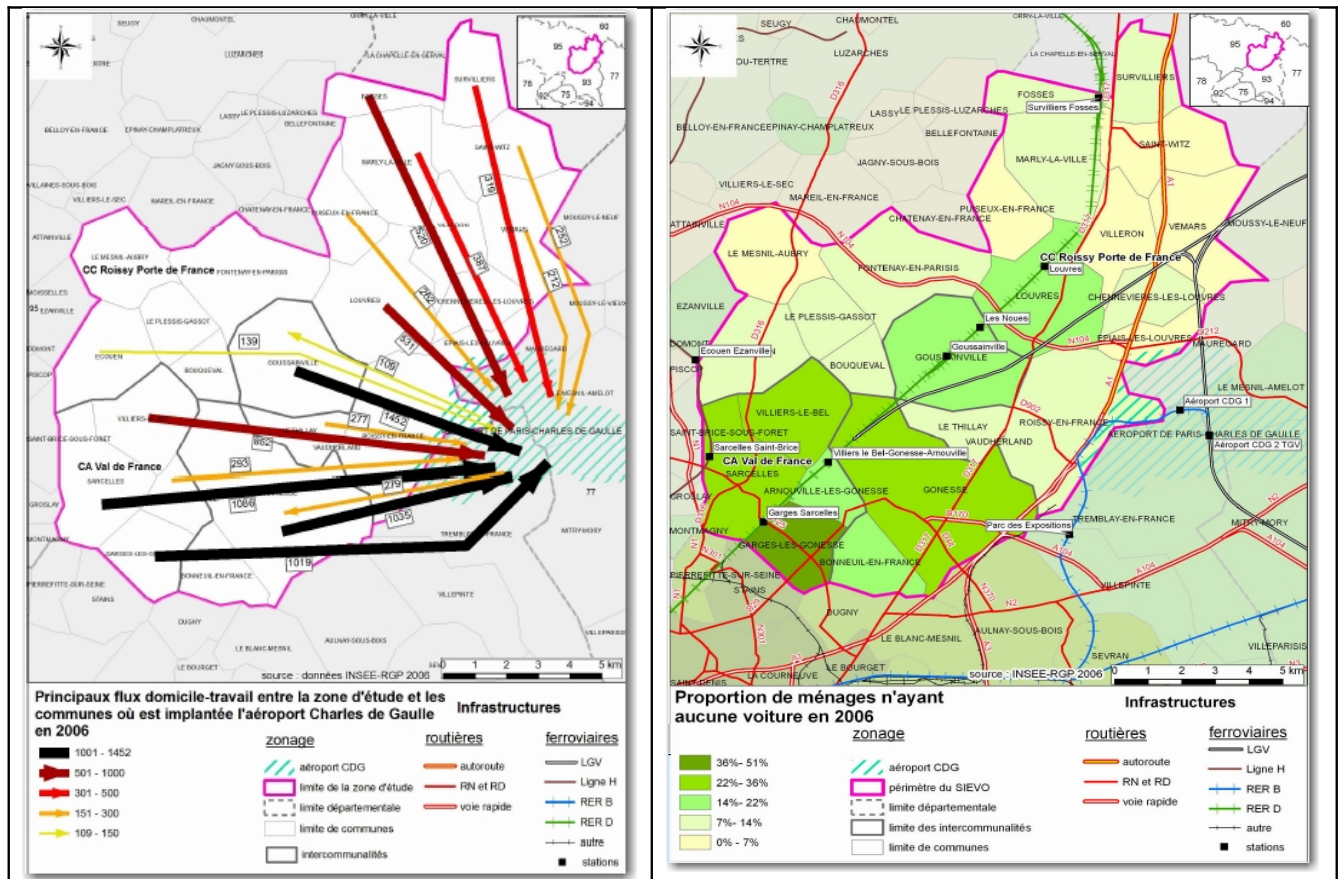
**Nous rappelons donc le besoin urgent de remise à niveau globale de la ligne D du RER, et demandons par ailleurs que les études du barreau de Gonesse soient réalisées au plus vite, et que celui-ci, dans sa configuration ferroviaire, ne s'arrête pas au Parc des Expositions mais aille bien jusqu'à l'aéroport, quitte à y envisager une nouvelle gare pour mieux répartir les voyageurs sur ce site.**

**Le barreau Creil Roissy, dans sa configuration envisagée, laisse de côté ceux qui ont un réel besoin en transport en commun :**

**Les habitants du Val d'Oise, pour lesquels la demande est réelle :**

Comme le montrent les deux cartes ci-dessous, **les usagers du nord de la ligne D ont un réel besoin en transports en commun** vers la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG :

- D'une part car il s'agit d'un des **principaux flux domicile-travail de cette population**
- D'autre part car le **taux de motorisation est faible** pour les ménages habitant sur la ligne D, ce qui veut dire que ces populations ont majoritairement recours aux transports en commun.



(Source SIEVO)

### Les Picards, pour lesquels le barreau Creil-Roissy ne répond que très partiellement aux besoins en déplacements

En effet, pour les voyageurs prenant le TGV, il est proposé de faire arriver **SEPT** allers-retours quotidiens en TGV en gare d'Amiens. Or :

- On ne sait pas à quelles horaires ces TGV y arriveraient ou en partiraient. Ces horaires répondront-ils à un besoin réel en déplacements ?
- Amiens reste à une heure de train de Paris, où certes des correspondances métro sont nécessaires, mais elles donnent accès à des offres TGV vers tout le territoire et cadencées avec des temps de parcours performants pour la plupart,
- On peut avoir des doutes sur les destinations envisagées : par exemple, un aller-retour pour Rennes est envisagé, alors qu'il ne faut qu'une heure de plus à une personne en voiture pour s'y rendre. Existe-t-il vraiment un marché ?

Pour les Picards travaillant sur la plateforme aéroportuaire, la desserte TER proposée ne peut être considérée comme attractive :

- D'une part du fait de l'amplitude horaire du service, qui est en inadéquation avec le caractère décalé des horaires de travail
- En cas de suppression d'un train, le temps d'attente devient très important

### Les propositions de Sadur pour permettre au barreau Creil Roissy de répondre aux besoins en transports du plus grand nombre, Picards comme Franciliens

Au vu des éléments énoncés, on peut légitimement se demander si la mise en place d'une offre **TER** (pourtant « facultative » selon les études) depuis Creil/Amiens vers l'aéroport CDG ne serait pas plus pertinente que de vouloir faire arriver le TGV à tout prix vers Amiens : en effet un des principaux atouts du barreau semble tout simplement avoir été oublié : **l'attractivité qu'aurait alors la gare de Roissy CDG TGV pour les Picards**, qui répond dans les grandes lignes à leurs besoins en déplacements TGV:

- A ce jour, il y a **28 allers-retours quotidiens** (vers toute la France) à partir de cette gare (à comparer au 7 A/R d'Amiens), et, au terme de l'ouverture du barreau, il est envisagé que ce nombre soit **porté à plus de 40**, la SNCF privilégiant à terme les liaisons TGV province-province, se prolongeant vers le Nord-Ouest de l'Europe
- Arriver en TER à la gare de Roissy TGV signifie pour les Picards que les changements se feront de quai à quai, autrement dit un **trajet quasi-direct, et sans transit par Paris intra-muros**
- On peut très bien envisager un report du budget des aménagements des gares d'Amiens et de Longueau vers des études pour porter la vitesse la ligne Amiens Creil à 200km/h et y faire circuler des TER aptes à rouler à cette vitesse comme il en existe dans d'autres régions. Ceci contribuera à **désenclaver Amiens** et au rapprochement de cette ville vers Paris.

**C'est pourquoi l'association SADUR demande que soit étudiée, à partir de l'option de passage centrale (avec arrêt en gare de Surveilliers-Fosses) une 3ème option de desserte dite « TER renforcé ». Il s'agirait de proposer au moins :**

- **un TER par quart d'heure et par sens entre Creil et Roissy en heure de pointe,**
- **un TER par demi-heure et par sens en heure creuse.**

Cette solution présente les **avantages suivants** :

- **Pour les picards**, un accès **rapide, direct, cadencé -donc lisible- et fréquent vers l'aéroport CDG**. Ceci rendrait la gare TGV attractive, mais favoriserait également le report du véhicule particulier vers le train pour se rendre à l'aéroport, que ce soit pour y travailler ou bien pour un voyage aérien (économie par rapport au coût des parkings à CDG notamment)
- **Pour les usagers du nord du RER D**, un moyen efficace de rejoindre Roissy sans passer par Paris, en prenant la ligne en contre-pointe (donc avec de la capacité dans les trains) jusqu'à Survilliers-Fosses puis en prenant le TER jusqu'à Roissy, avec une **fréquence** et une **correspondance attractives** (même cadencement pour les TER que pour les RER). Ceci entraînerait une forte diminution des temps de trajets depuis les gares situées entre Garges-Sarcelles et Survilliers-Fosses, d'où il faut à ce jour, pour se rendre à CDG, aller vers Paris... pour y reprendre le RER B en direction de Roissy ! Un progrès donc, comme le montre le tableau ci-dessous :

**Comparatif des temps de parcours pour se rendre à l'aéroport CDG**  
(existant : VP / RER D+ RERB / Bus – prévisionnels : RER D + TER à Survilliers-Fosses)

Gare	Temps de parcours vers l'aéroport CDG (Minutes)			
	VP	RER D + RER B	Bus	RER D + TER
Survilliers Fosses	13-17	>75	35-40	5
Louvres	12	~75	25	20
Goussainville	20	65-70	20	26
Villiers le Bel – Gonesse(*)	18-22	60-65	40-50	31
Garges - Sarcelles	22-24	~60	50-55	33

(Source SIEVO. Les temps de calculs RER D + TER prennent en compte un temps de correspondance de 10 minutes en gare de Survilliers-Fosses et un temps de parcours de 5min entre Survilliers Fosses et Roissy CDG TGV, Cf. études RFF)  
Pour Villiers le Bel – Gonesse, les temps de parcours avec l'utilisation du Barreau ferroviaire de Gonesse ne sont à ce jour pas connus.

- **Cette solution ne nécessite aucun investissement supplémentaire en infrastructures** : il est d'ores et déjà prévu de passer la gare CDG TGV de 4 à 6 voies à quai, et le matériel supplémentaire nécessaire peut également être financé par plusieurs collectivités territoriales.

**Une fois les rubans coupés, il ne faut pas oublier que ce sont les usagers qui utiliseront les infrastructures inaugurées. Il s'agit donc de faire en sorte que ce qui est construit profite à tous, et réponde au plus de besoins possibles, certes pour les Picards mais également pour les habitants de l'Est du Val-d'Oise qui ont tout autant besoin de transports efficaces pour se rendre à Roissy.**

L'association SaDur L'association SADUR a pour but de représenter et de défendre les usagers de la ligne D du RER. Son objectif est de contribuer à l'amélioration de la régularité de la ligne par des actions et des propositions concrètes soumis aux acteurs décisionnaires (STIF, SNCF, RFF).