



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Creil Roissy

Question écrite n° 3553

Texte de la question

M. Maxime Gremetz interpelle M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'état réel de réalisation du barreau ferroviaire Creil Roissy qui représente cinq kilomètres. Il rappelle que quatre études ont déjà été réalisées et qu'une cinquième est décidée. Il estime, avec le conseil régional de Picardie, qu'il est grand temps que le Gouvernement et la SNCF prennent leurs responsabilités. En 2003, en attente de cette réalisation, le conseil régional de Picardie lançait une ligne de bus pour relier Creil et Senlis à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, à la fois pour les passagers, mais aussi et surtout, pour le très grand nombre de salariés des entreprises de la zone aéroportuaire originaires du bassin creillois. Comme le stipule le site internet de la ligne, les horaires et la fréquence des bus ont été calculés en partenariat avec les entreprises du site afin de coller au plus près des besoins des usagers. Une première affirmation que semble contredire aujourd'hui le témoignage de Lubna, vendeuse dans la zone internationale de l'aéroport parisien et passagère régulière de la ligne : « Le week-end, lorsque je finis à 23 heures, le dernier bus pour Creil est déjà parti depuis vingt minutes. Je suis alors obligée de prendre le dernier RER vers la gare du Nord, en espérant qu'il y en ait encore un, puis le TER ». Un détour fatigant après une journée de travail. Voilà une des raisons qui expliquent la fréquentation pour le moins légère de la ligne. Il n'est pas rare, en effet, de voir des bus pratiquement vides quitter leur arrêt de la gare de Creil. Autre inconvénient pour Kadija, employée par une entreprise de Roissy, le problème se situe du côté portefeuille. Pour cette jeune fille qui se lance dans la vie active, son salaire de 1 200 euros est délesté de 130 euros chaque mois, un coût conséquent pour se rendre simplement au travail. Pour Lubna, toujours le souci aussi est à l'arrivée à Roissy : « Le bus s'arrête à la gare routière sans desservir les terminaux, c'est alors une sacrée marche qui commence. » Pour ce jeune homme travaillant à l'embarquement des passagers, la ligne de bus était tellement peu pratique qu'il s'est décidé à faire le trajet quotidien en voiture, même s'il sait qu'il n'y gagne pas forcément et qu'il prend des risques : « En travaillant en horaires décalés, le danger, c'est de s'endormir au volant. Pour peu qu'on soit sorti la veille. » Mais tous sont unanimes quant à la solution idéale. Ce qui serait parfait, c'est une liaison ferroviaire. Ils seraient les premiers clients et beaucoup d'autres seraient ravis. Il rappelle que c'est cette urgence qu'avec nombre d'élus, de syndicats, d'associations, de citoyens, il défend depuis plus de quinze ans. Il lui demande quand, enfin, l'État, en partenariat avec la SNCF et les collectivités, va s'engager d'urgence dans cette réalisation de cinq kilomètres de voie ferroviaire, qui serait à la fois favorable aux salariés de la plate-forme de Roissy, plus de 10 000 venant de Picardie, aux voyageurs, à la sécurité routière dans notre région et à la diminution de la population et s'il faudra engager une action multiforme pour que cette nécessité prenne corps.

Texte de la réponse

Le raccordement nord direct Creil-Roissy entre la ligne Paris-Amiens, au sud de Creil, et la ligne d'interconnexion des LGV au nord de Roissy permettrait d'envisager des circulations directes entre Amiens, Creil et Roissy-TGV, avec, par exemple, l'utilisation d'un matériel spécifique du type TERGV. Selon son ampleur, le coût estimatif de l'investissement pourrait atteindre 350 MEUR (CE 2003), dont 110 MEUR pour le matériel roulant, hors travaux en gare de Roissy, et rendre alors nécessaire la saisine de la Commission

nationale de débat public. Ses études préliminaires ont été financées dès 2002 par l'État et la région Picardie à hauteur de 233 820 euros chacun, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006. Le projet figure également au contrat de projets 2007-2013 de Picardie, qui prévoit de manière globale d'attribuer 92,75 MEUR (dont 37,25 MEUR de l'État) à l'amélioration des liaisons ferrées entre la Picardie et l'Île-de-France. Des études sont également inscrites au contrat 2007-2013 d'Île-de-France. L'intérêt de ce projet ne fait pas de doute du point de vue de l'État. Mais, se déroulant principalement sur le territoire de la région Île-de-France, il pourrait entrer en concurrence avec d'autres projets purement franciliens. Par ailleurs, des oppositions locales se sont formées dans le département du Val-d'Oise. Il apparaît donc nécessaire d'engager une concertation préalable entre toutes les parties prenantes, en Picardie comme en Île-de-France, et de vérifier le consensus qui existe entre elles avant d'engager les phases suivantes du projet. Le processus d'étude n'a pas été interrompu pour autant. Des autorisations d'engagement à hauteur de 657 000 euros ont été déléguées à cet effet à RFF par l'État en 2007.

Données clés

Auteur : [M. Maxime Gremetz](#)

Circonscription : Somme (1^{re} circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3553

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 18 mars 2008

Question publiée le : 28 août 2007, page 5360

Réponse publiée le : 25 mars 2008, page 2739