



## Le projet en bref

Relier le réseau à grande vitesse et le réseau classique

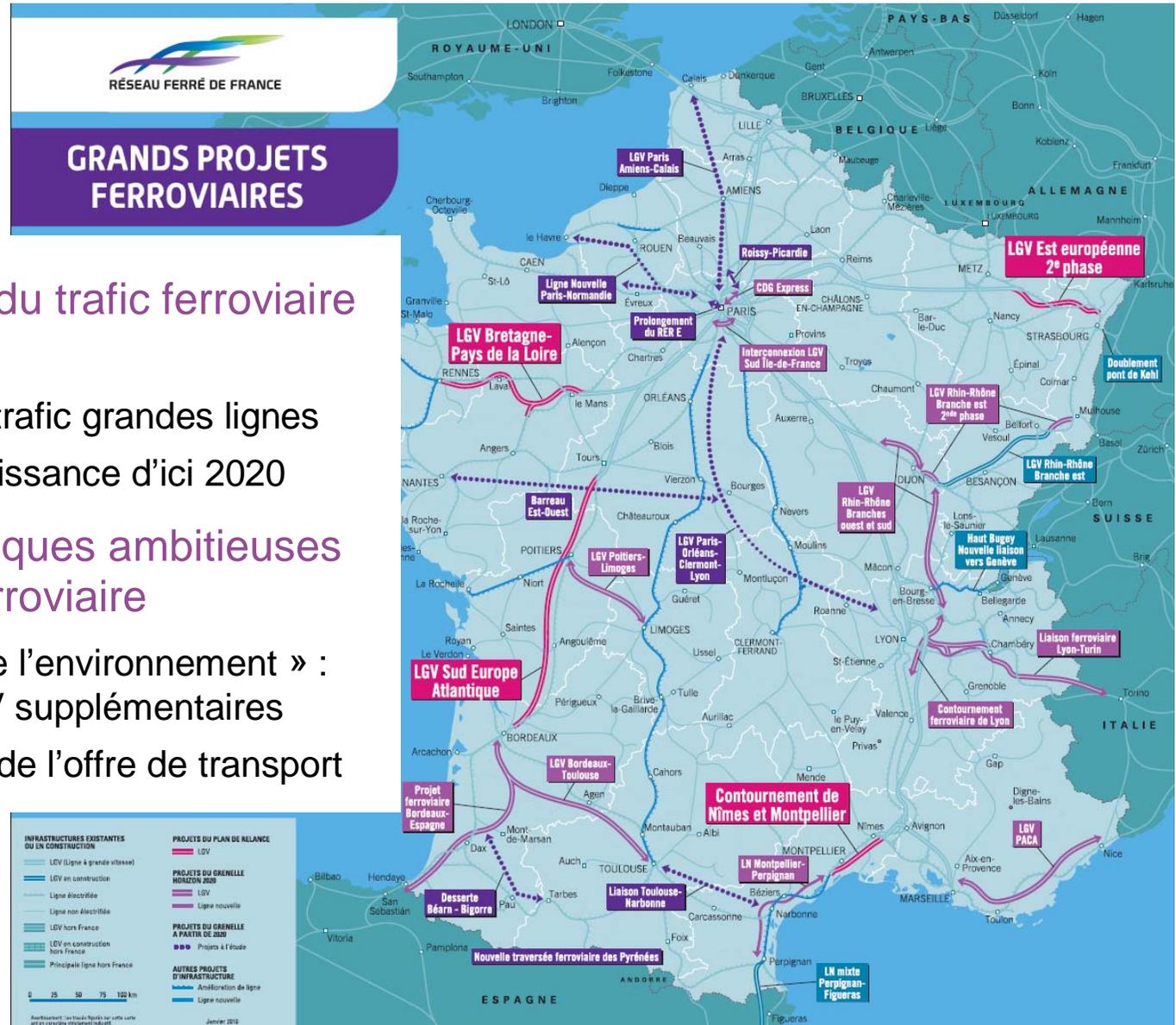
En créant une ligne nouvelle au nord de Roissy entre :

- la LGV d'interconnexion et
- l'axe Paris-Creil-Amiens

➤ un projet de maillage du réseau ferroviaire



# Le contexte du projet Roissy-Picardie



- Le développement du trafic ferroviaire grande vitesse
  - TGV = 90 % du trafic grandes lignes
  - 2,6% / an de croissance d'ici 2020
- Des politiques publiques ambitieuses pour le transport ferroviaire
  - Loi « Grenelle de l'environnement » : 2000 km de LGV supplémentaires
  - Développement de l'offre de transport régionaux

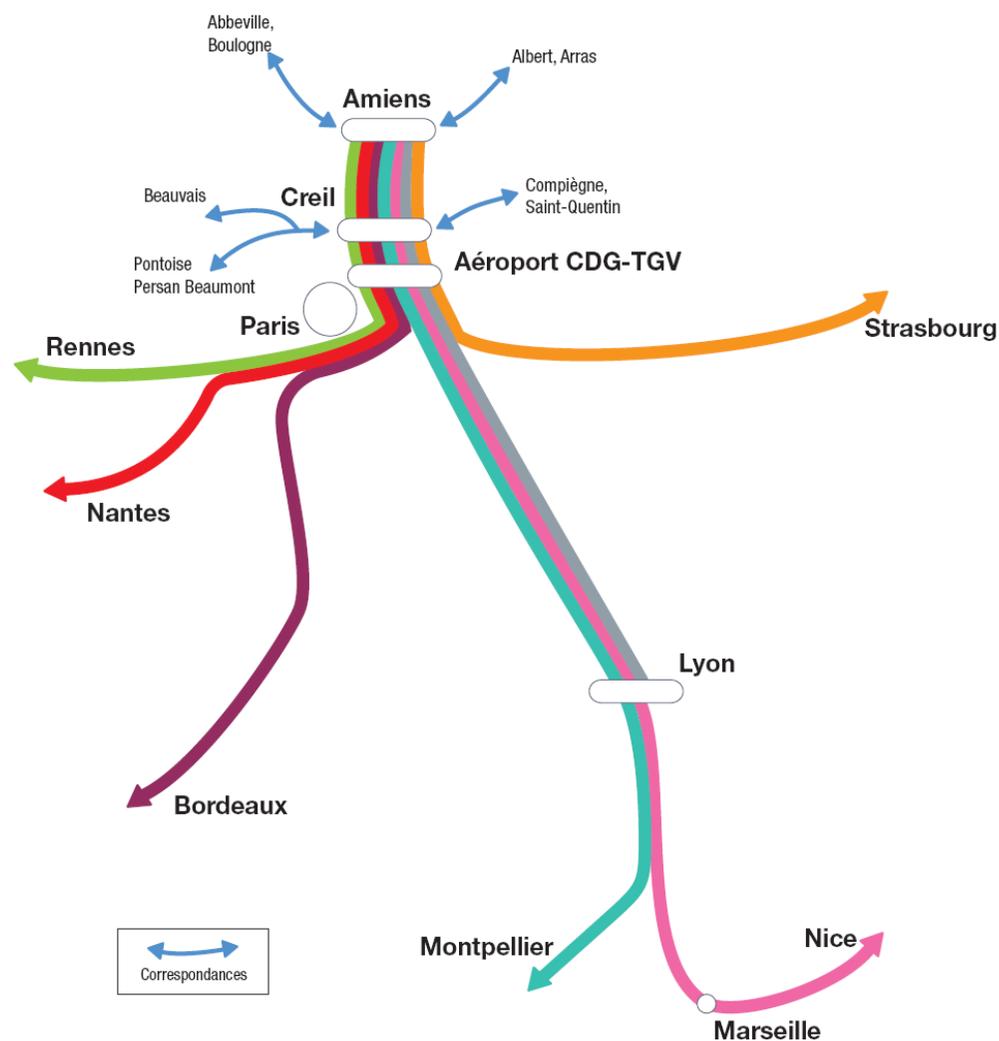
# Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

LIAISON FERROVIAIRE  RoissyPicardie

Une absence de connexion entre le réseau LGV et le réseau classique picard

Avec Roissy-Picardie : des dessertes TGV directes entre Amiens, Creil, Roissy et les grandes métropoles régionales

Une diffusion de l'effet TGV sur une large partie de la Picardie



# Augmenter la capacité du réseau à grande vitesse

Roissy-Picardie, un nouveau débouché pour les TGV au nord de Roissy

Une capacité préservée sur la LGV Nord pour faire face à la croissance attendue du trafic



# Contribuer à renforcer l'attractivité du pôle multimodal de Roissy

Gare Aéroport CDG-TGV : des fréquences et des destinations augmentées

Une alternative aux gares parisiennes

Une accessibilité renforcée de Roissy favorable au développement économique

LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie

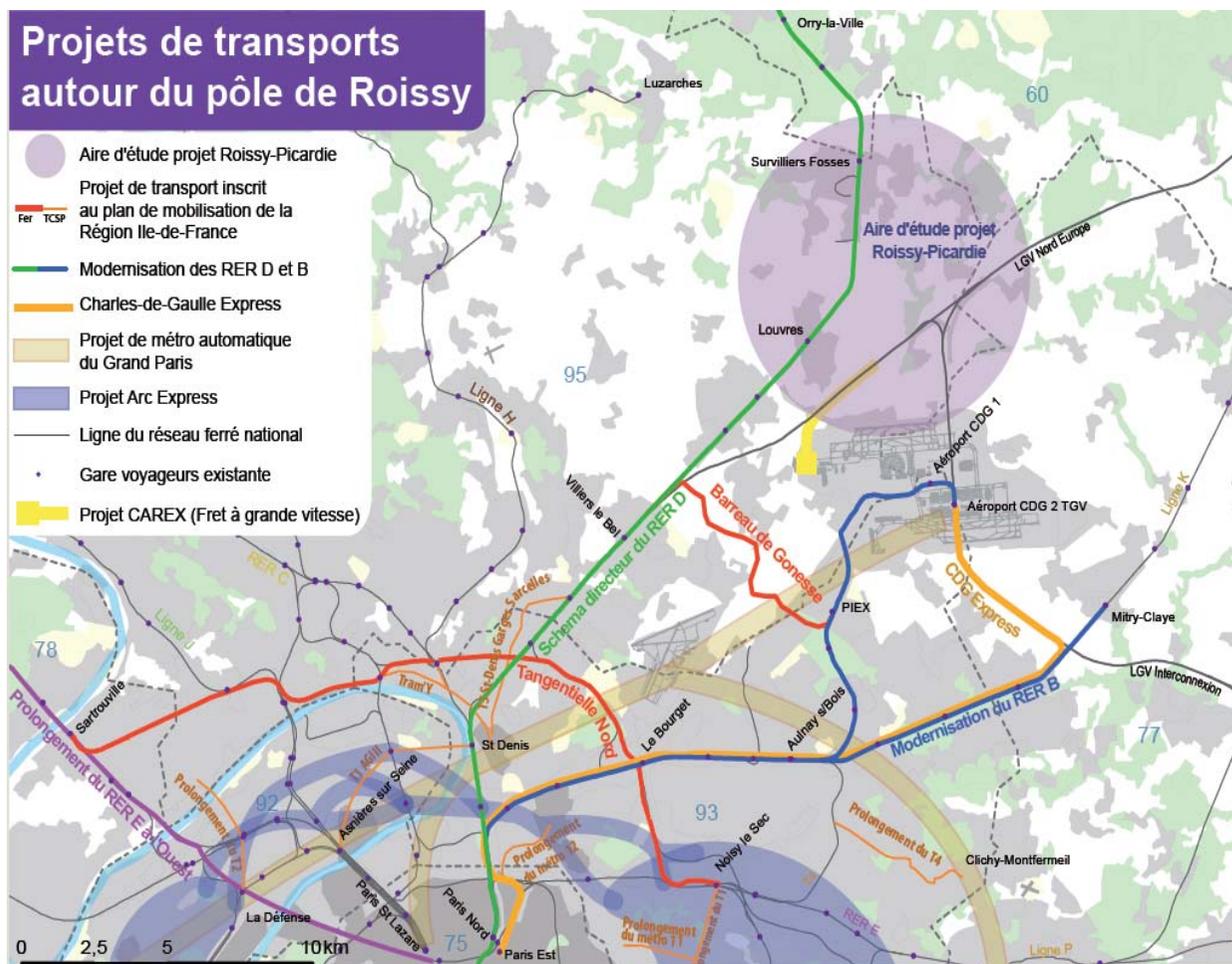


# Améliorer l'accès à Roissy

Roissy, un pôle très attractif mais peu accessible en transport en commun depuis les territoires riverains

Plusieurs projets qui visent à améliorer l'accès à Roissy

LIAISON FERROVIAIRE  RoissyPicardie



---

# Roissy-Picardie et Barreau de Gonesse des fonctions distinctes

## Les besoins de déplacement

LIAISON  
FERROVIAIRE  RoissyPicardie

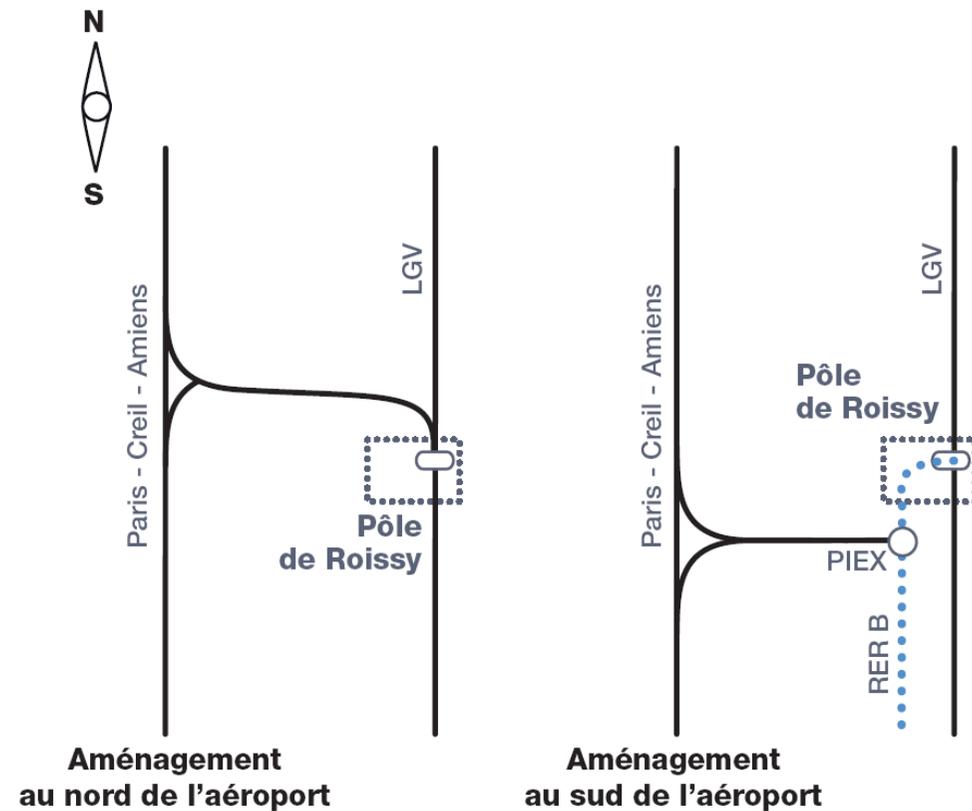
- L'accès au réseau à grande vitesse depuis la Picardie
- L'accès à l'aéroport et l'accès au pôle d'emploi depuis la Picardie
- L'accès à l'aéroport et l'accès au pôle d'emploi depuis l'Est du Val-d'Oise

# Une recherche pour répondre par un seul projet à l'ensemble des besoins de déplacement

## Recherche de mutualisation

### Une recherche de mutualisation :

- par le nord de la plateforme (Roissy-Picardie)
- par le sud de la plateforme (Barreau de Gonesse)

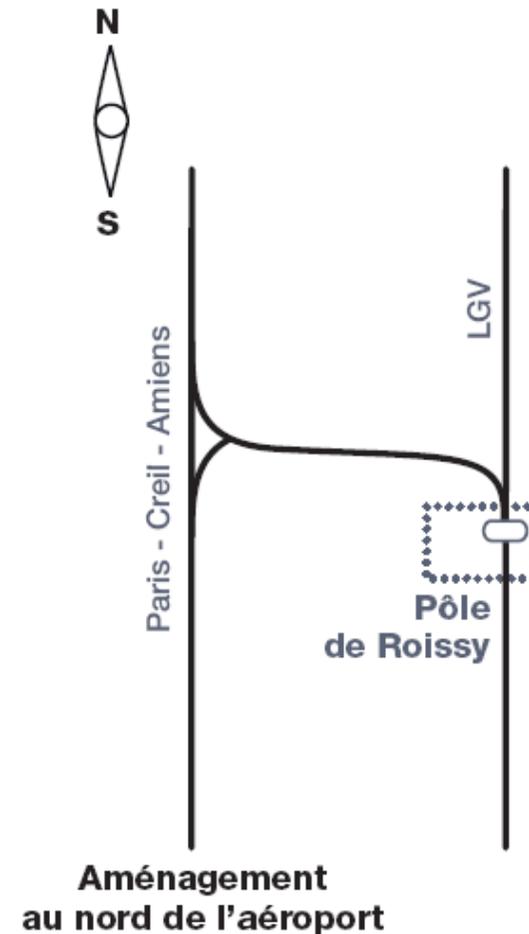


# Une recherche de mutualisation qui s'est heurtée aux enjeux spécifiques de chacun des projets

## Recherche par le nord de l'aéroport

- Nécessité de la réalisation de 4 voies (2 pour TGV et TER et 2 pour RER) et d'une nouvelle gare au sein de l'aéroport
- Un projet d'une complexité et d'un coût important
- Pas de desserte de l'espace économique du triangle de Gonesse

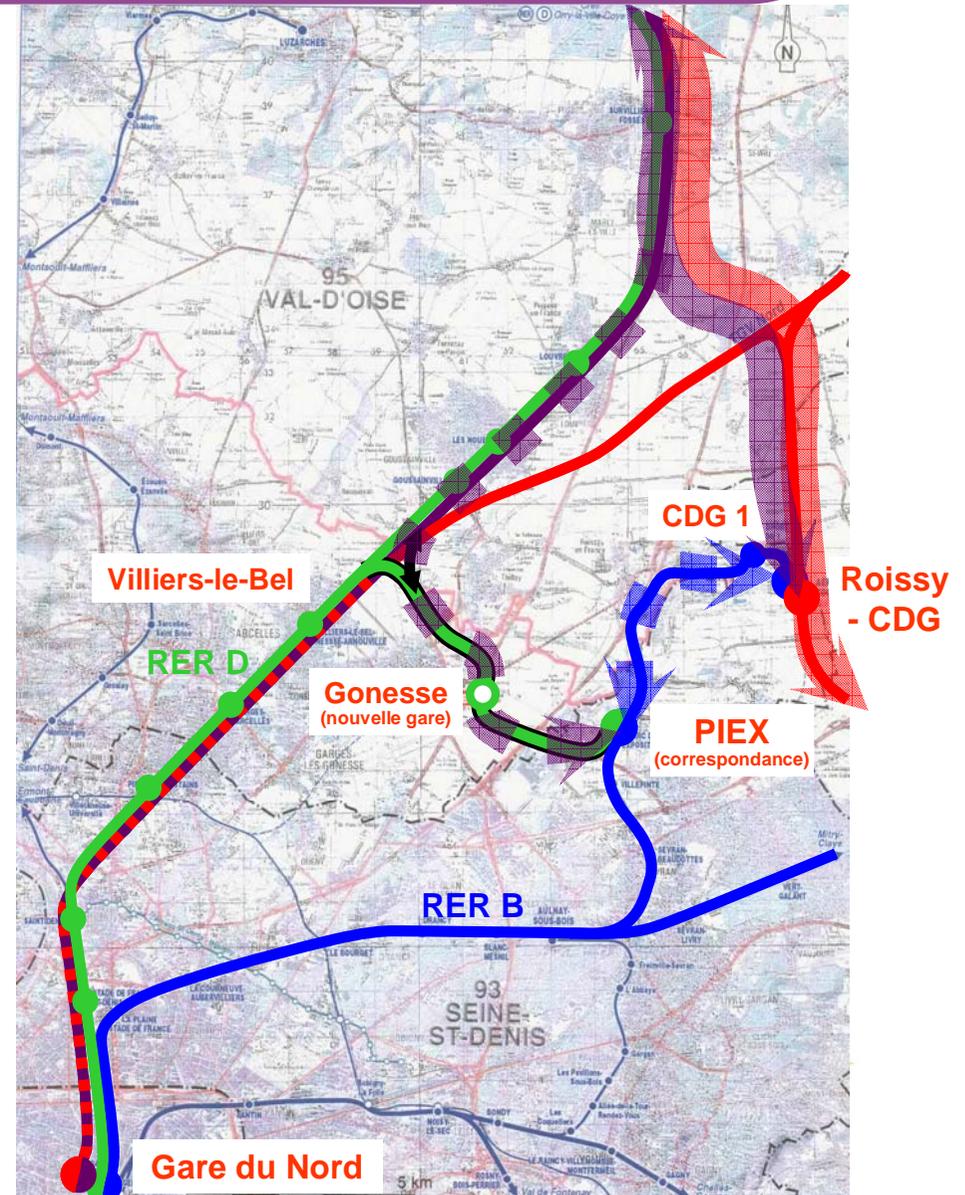
LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie



# Une recherche de mutualisation qui s'est heurtée aux enjeux spécifiques de chacun des projets

Recherche par le sud de l'aéroport (Utilisation du Barreau de Gonesse par un raccordement nord sur la ligne Paris-Creil)

- Pas de connexion à la LGV
- Un temps de parcours compris entre 40 et 50 min depuis la Picardie vers Roissy
- Une mixité RER D / TER Picardie facteur de difficultés d'exploitation



# Une recherche de mutualisation qui s'est heurtée aux enjeux spécifiques de chacun des projets

LIAISON  
FERROVIAIRE  RoissyPicardie

En Ile-de-France, la recherche de voies dédiées pour les services RER

- RER B Nord+
- RER C : projet Massy-Valenton / Interconnexion sud
- RER D au Nord : des voies dédiées

# Une recherche de mutualisation qui s'est heurtée aux enjeux spécifiques de chacun des projets

## Le Barreau de Gonesse a vocation à être dédié aux trains du RER D

- Principe de séparation RER D / autres services souhaité par les acteurs du transport en Ile-de-France
- Une séparation qui va dans le sens de l'intérêt des voyageurs franciliens (régularité)

# Roissy-Picardie et Barreau de Gonesse : Deux projets complémentaires pour répondre à des besoins spécifiques

LIAISON  
FERROVIAIRE  RoissyPicardie

## Roissy-Picardie :

- Liaison TGV entre la Picardie - Roissy et les métropoles régionales
- Liaison interrégionale entre la Picardie et Roissy

## Barreau de Gonesse :

- Nouvelle branche du RER D pour l'accès au pôle de Roissy depuis l'est du Val-d'Oise
- Desserte de l'espace économique du triangle de Gonesse

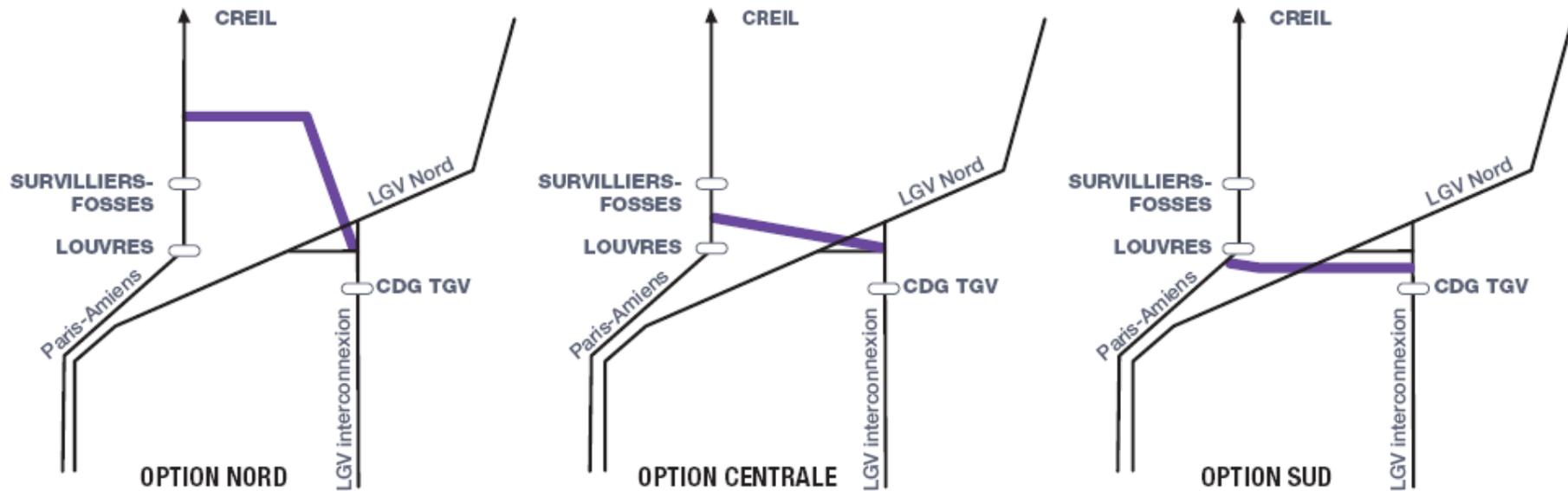
---

# Les solutions étudiées

- les options de passage

# Les options de passage

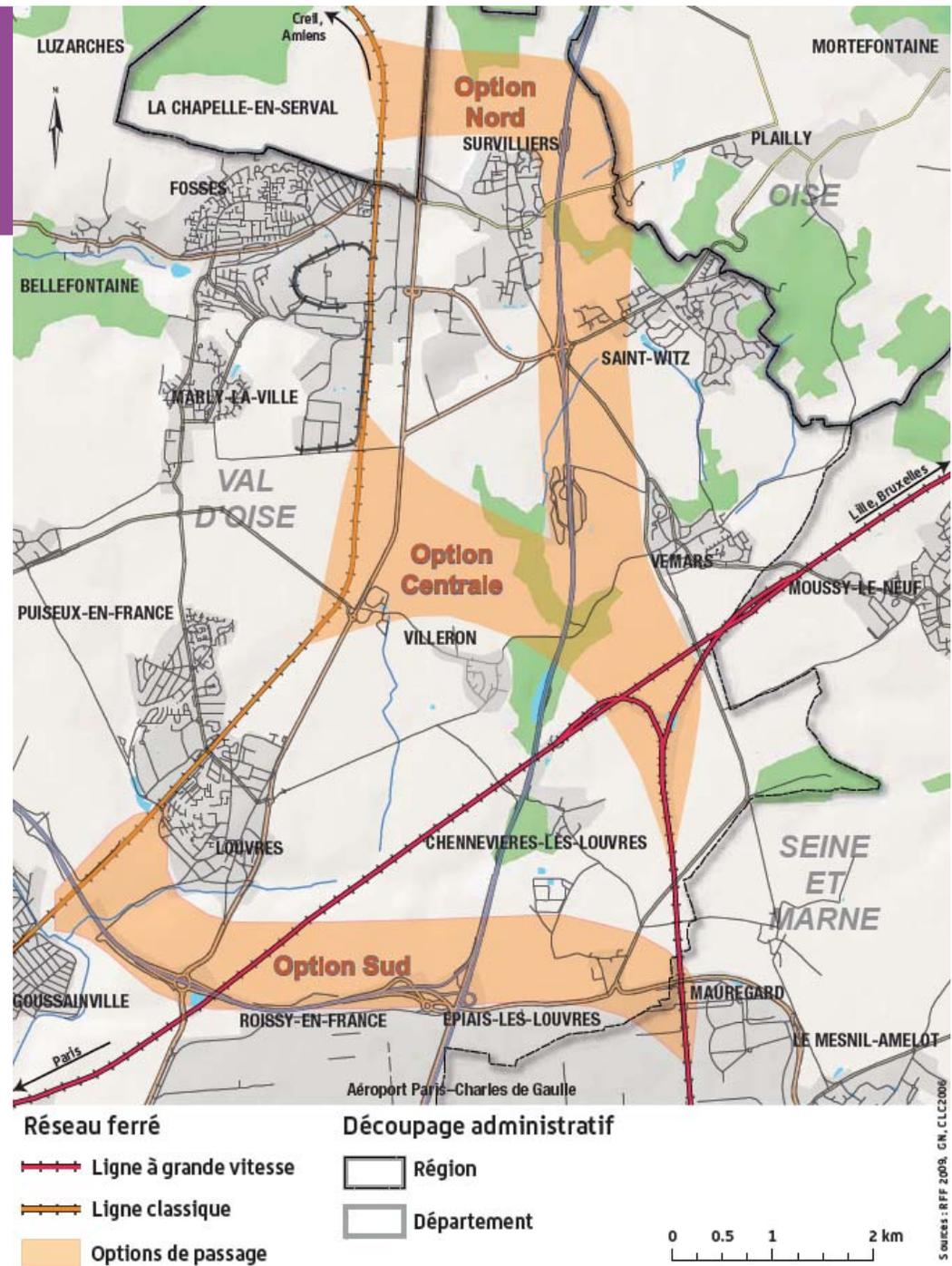
## Les options de passage



# Les options de passage

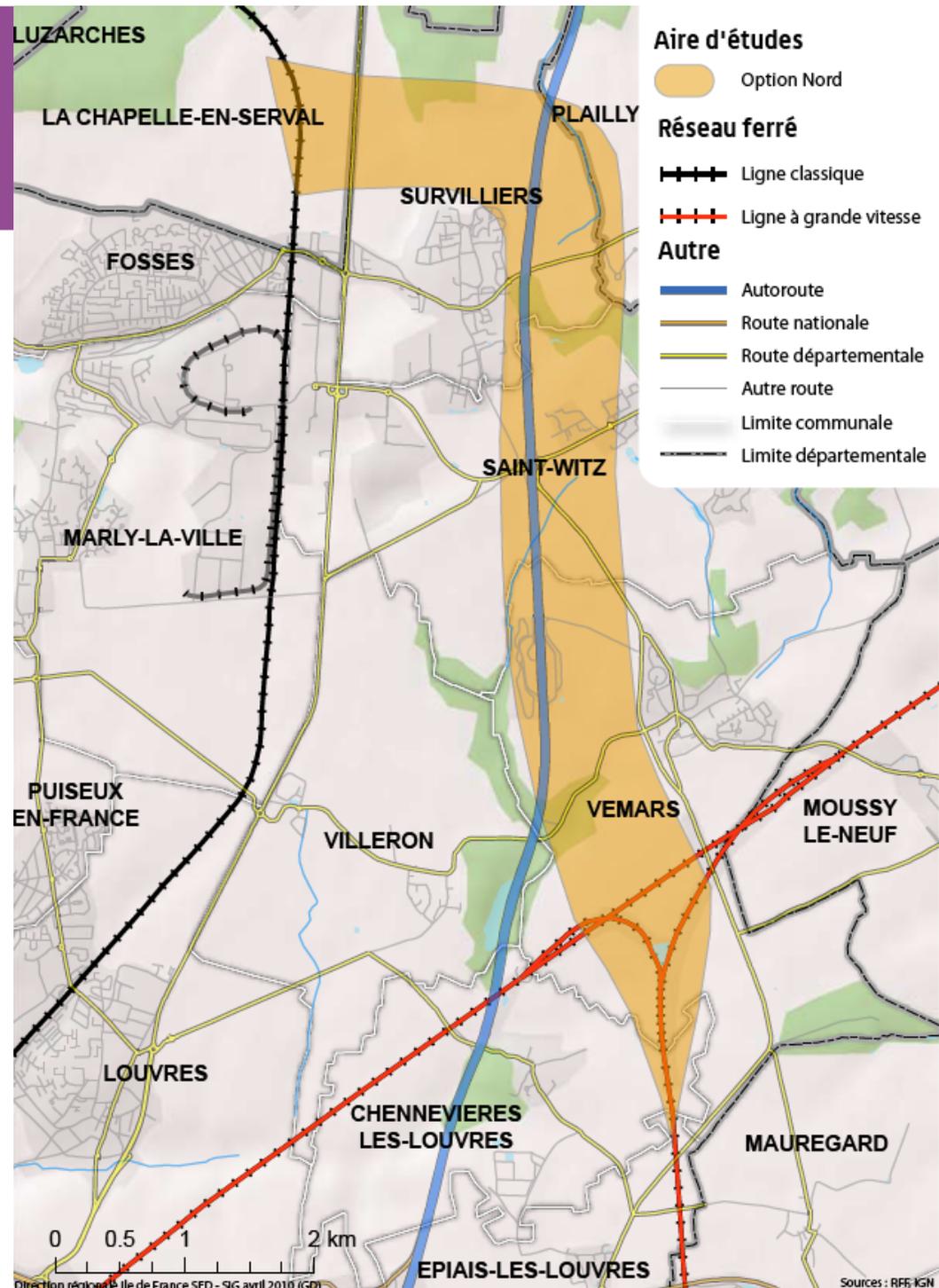
## Les critères d'évaluation des options de passage

- Le linéaire à construire et les coûts estimatifs de réalisation
- Les enjeux humains et environnementaux
- Les performances de l'infrastructure
- Les services envisageables



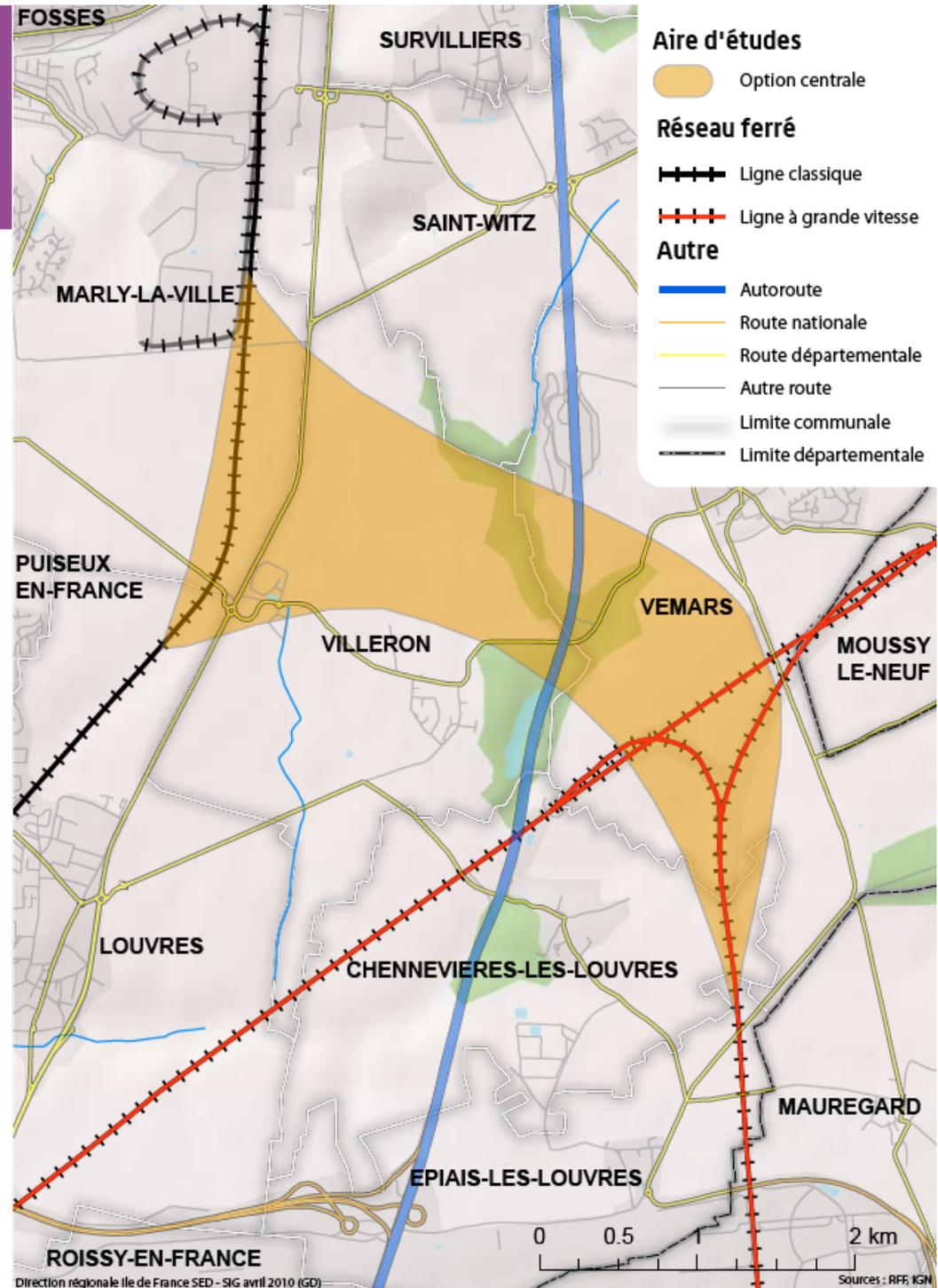
# L'option de passage Nord

- Environ 11 km de linéaire  
Estimation de 275 M€HT
- Des enjeux importants en termes de paysage, de milieux naturels et d'occupation urbaine
- 18' entre Creil et Roissy
- Aucun arrêt possible en Ile-de-France



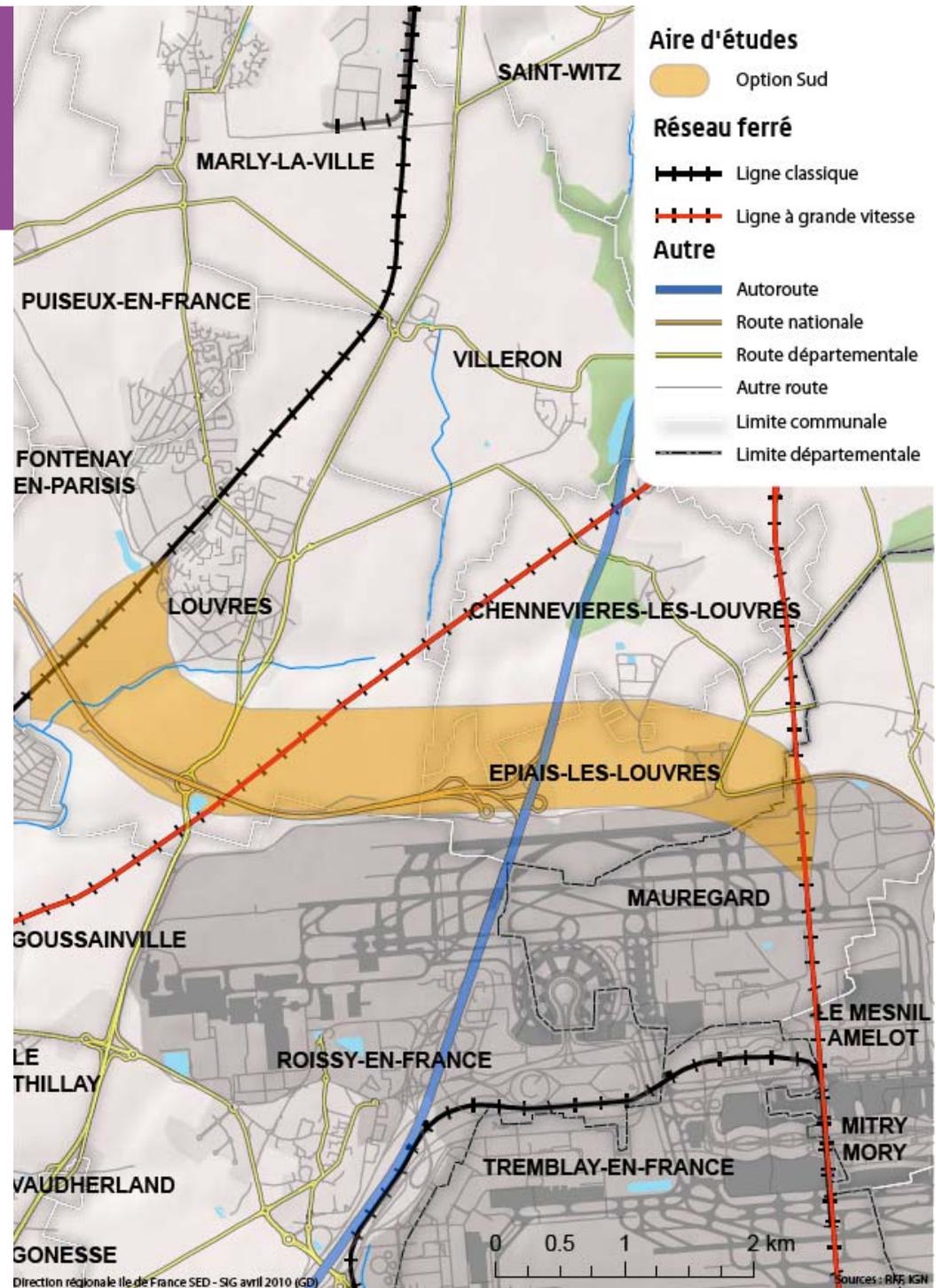
# L'option de passage Centrale

- Environ 6 km de linéaire  
Estimation de 155 M€HT
- Des enjeux modérés en termes de paysage et de milieux naturels
- 20' entre Creil et Roissy
- Un arrêt envisageable en Ile-de-France pour les trains régionaux :  
Survilliers-Fosses



# L'option de passage Sud

- Environ 7 km de linéaire  
Estimation de 240 M€HT
- Des enjeux localement forts en termes de relief et d'urbanisation, nombreux ouvrages d'art à construire
- 27' entre Creil et Roissy
- Deux arrêts envisageables en Ile-de-France pour les trains régionaux : Survilliers-Fosses et Louvres



# L'analyse comparée des solutions étudiées :

## Les options de passage

	Option de passage Nord	Option de passage Centrale	Option de passage Sud
Enjeux humains et environnementaux	Enjeux très forts sur le paysage, les milieux naturels et sur l'occupation urbaine	Enjeux modérés sur le paysage et les milieux naturels grâce à des ouvrages adaptés	Enjeux pouvant être localement forts, notamment du fait du relief et de la proximité de l'urbanisation
Coûts estimatifs de réalisation (ligne nouvelle)	Linéaire à construire : environ 11 km 275 ME <sub>2008</sub> HT	Linéaire à construire : environ 6 km 155 ME <sub>2008</sub> HT	Linéaire à construire : environ 7 km nombreux ouvrages d'art 240 ME <sub>2008</sub> HT
Performance de l'infrastructure	Creil-Roissy 18 minutes environ	Creil-Roissy 20 minutes environ	Creil-Roissy 27 minutes environ
Services envisageables	Aucun arrêt en Ile-de-France possible	Un arrêt envisageable pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses	Deux arrêts envisageables pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses et Louvres

# Les aménagements sur le réseau existant

Aménagements en gares d'Amiens et de Creil

Aménagements de capacité sur la ligne Paris-Creil

Proposition d'augmentation de capacité de la gare CDG-TGV

Investissements compris entre 70 et 100 M€HT

Schéma de la configuration actuelle de la gare Aéroport CDG-TGV

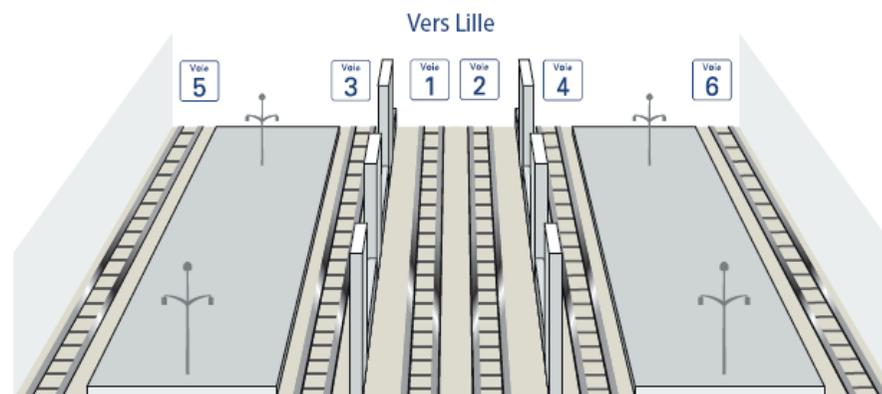
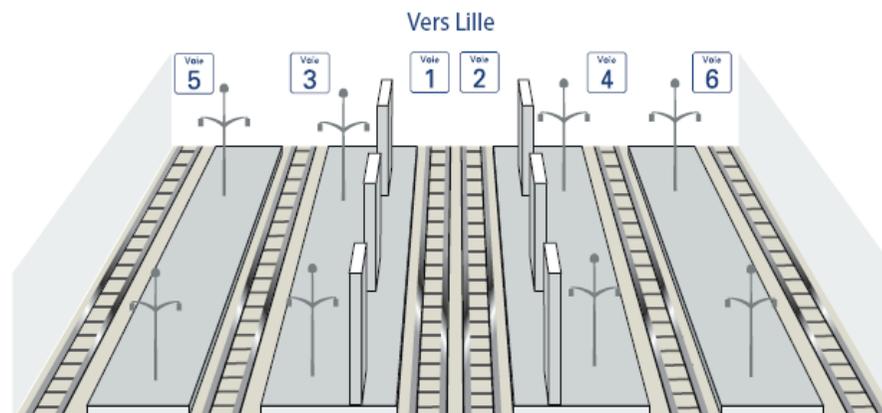


Schéma de la configuration proposée



---

# Les solutions étudiées

## - les services

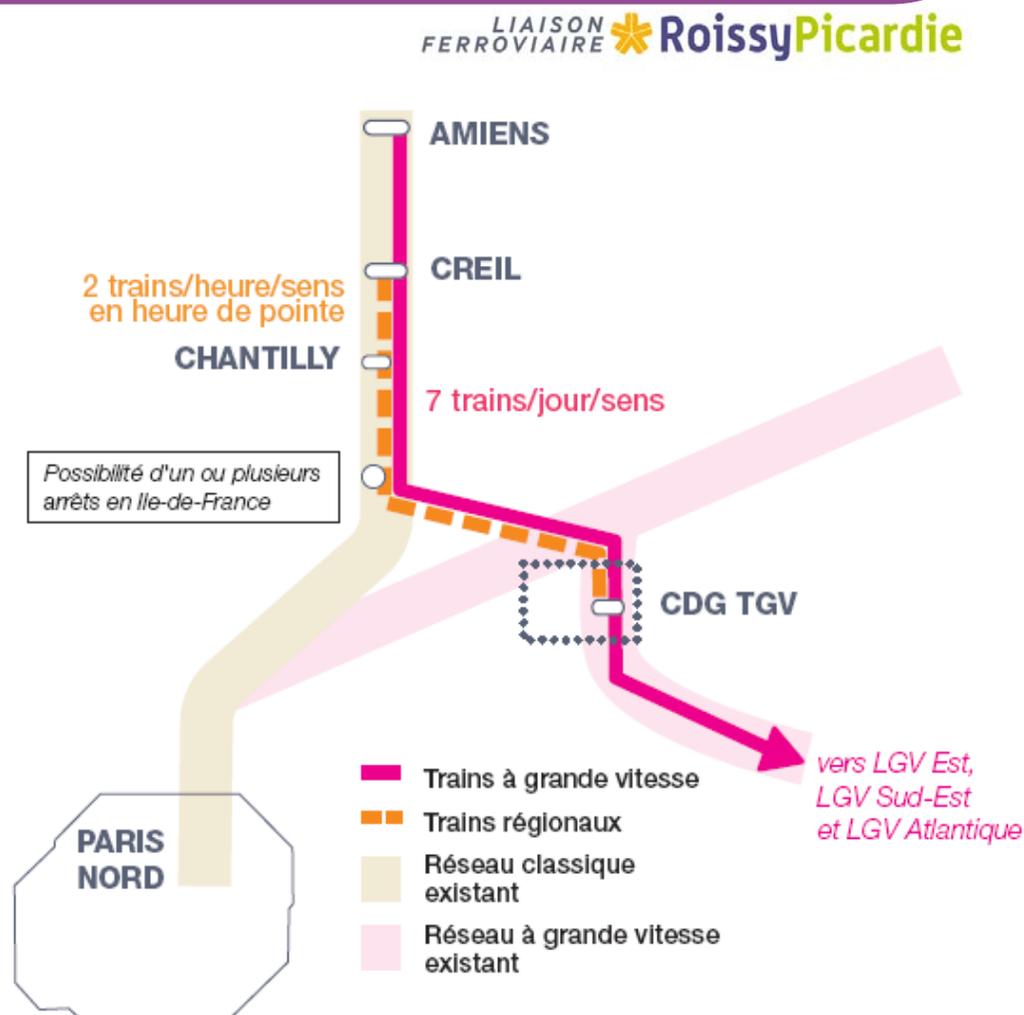
# Les scénarios de services

Un scénario entièrement basé sur un service de trains à grande vitesse

- Une fréquence de 7 A/R par jour depuis Amiens avec arrêt à Creil

Un scénario avec un service de trains à grande vitesse + un service régional

- En complément des 7 TGV A/R par jour
- Service TER entre Creil et Roissy avec arrêts intermédiaires



# L'analyse comparée des solutions étudiées :

## Les scénarios de services

Prévisions en 2020	Scénario TGV	Scénario TGV + TER
Prévisions de trafics	1,6 million de déplacements	2,8 millions de déplacements
Prévisions de report modal	590 000 déplacements (86 % reportés de la route)	1 430 000 déplacements (94 % reportés de la route)

# Le débat public dans le processus d'élaboration du projet

