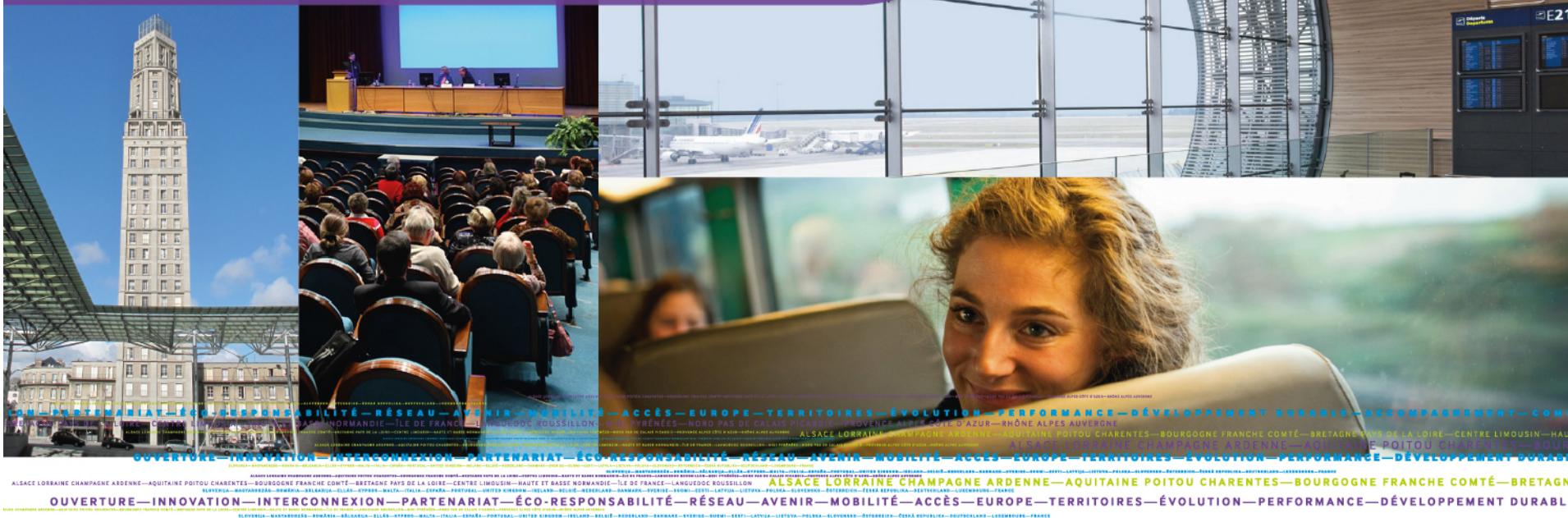


Réunion de débat public Fosses – 20 mai 2010



Les acteurs du transport ferroviaire en Ile-de-France

LIAISON
FERROVIAIRE  Roissy Picardie



Présentation du projet Roissy-Picardie

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNECTION—PARTENARIAT—ÉCO-ACCÉLÉRATION—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

ARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—CO
LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRanche COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I
AL CAPE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRanche COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I

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



Les objectifs de Roissy-Picardie

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNECTION—PARTENARIAT—ÉCO-ACCÉSSIBILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

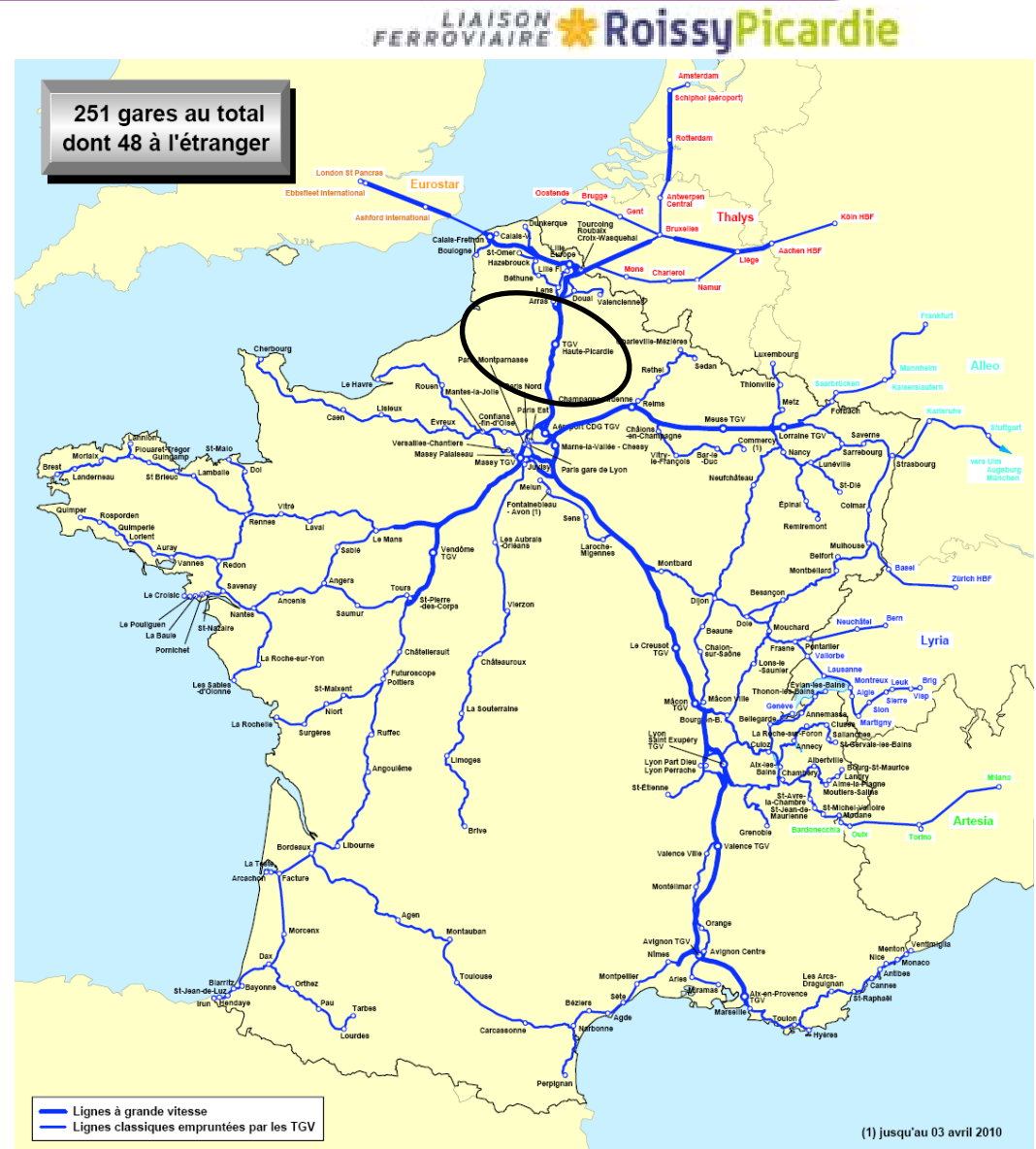
ARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—CO
LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I
ALPES LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I

Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

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

Une gare desservie sur les 203 gares TGV en France

Une mobilité en train inférieure de 20 % à la moyenne nationale

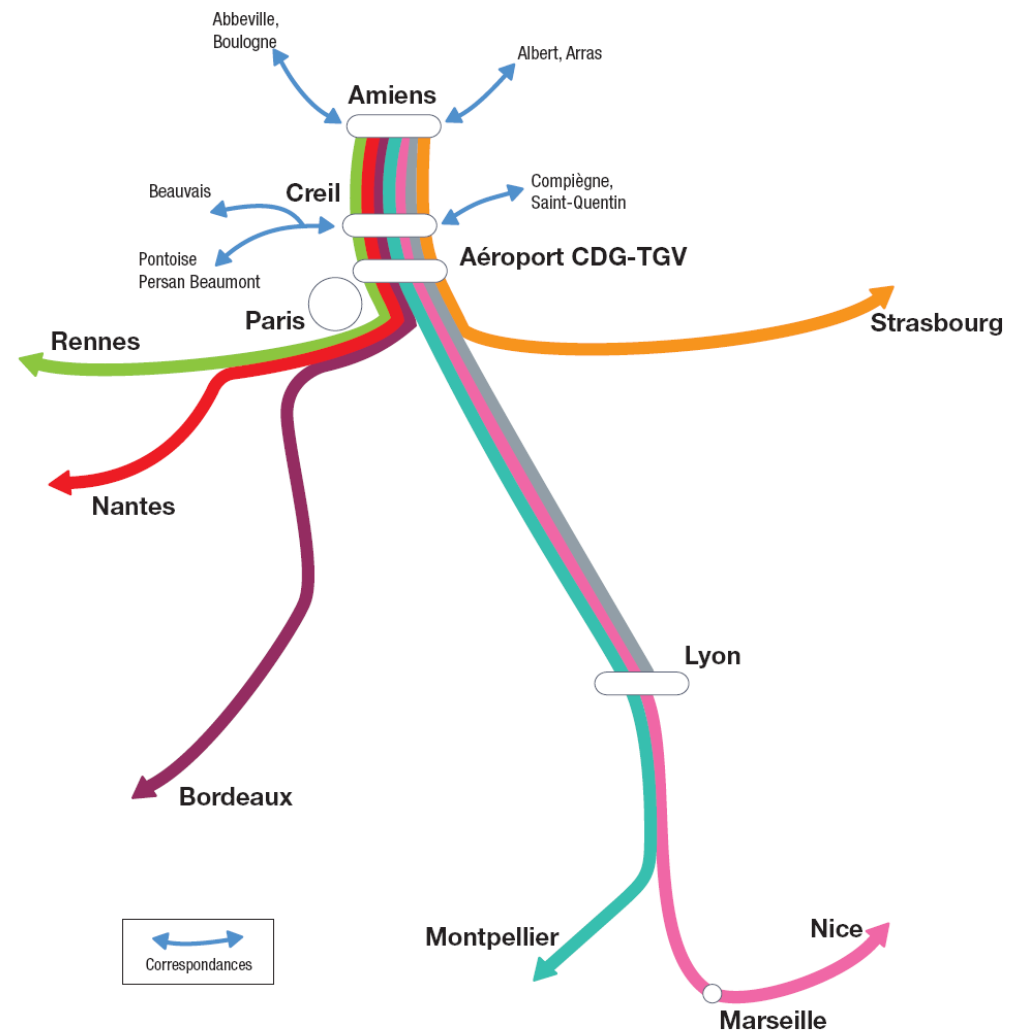


Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie

Avec Roissy-Picardie :

- des dessertes TGV directes entre Amiens, Creil, Roissy et les grandes métropoles régionales,
- des gains de temps de l'ordre de 30 minutes
- 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

LIAISON FERROVIAIRE ✨ Roissy Picardie

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

Une alternative aux gares parisiennes

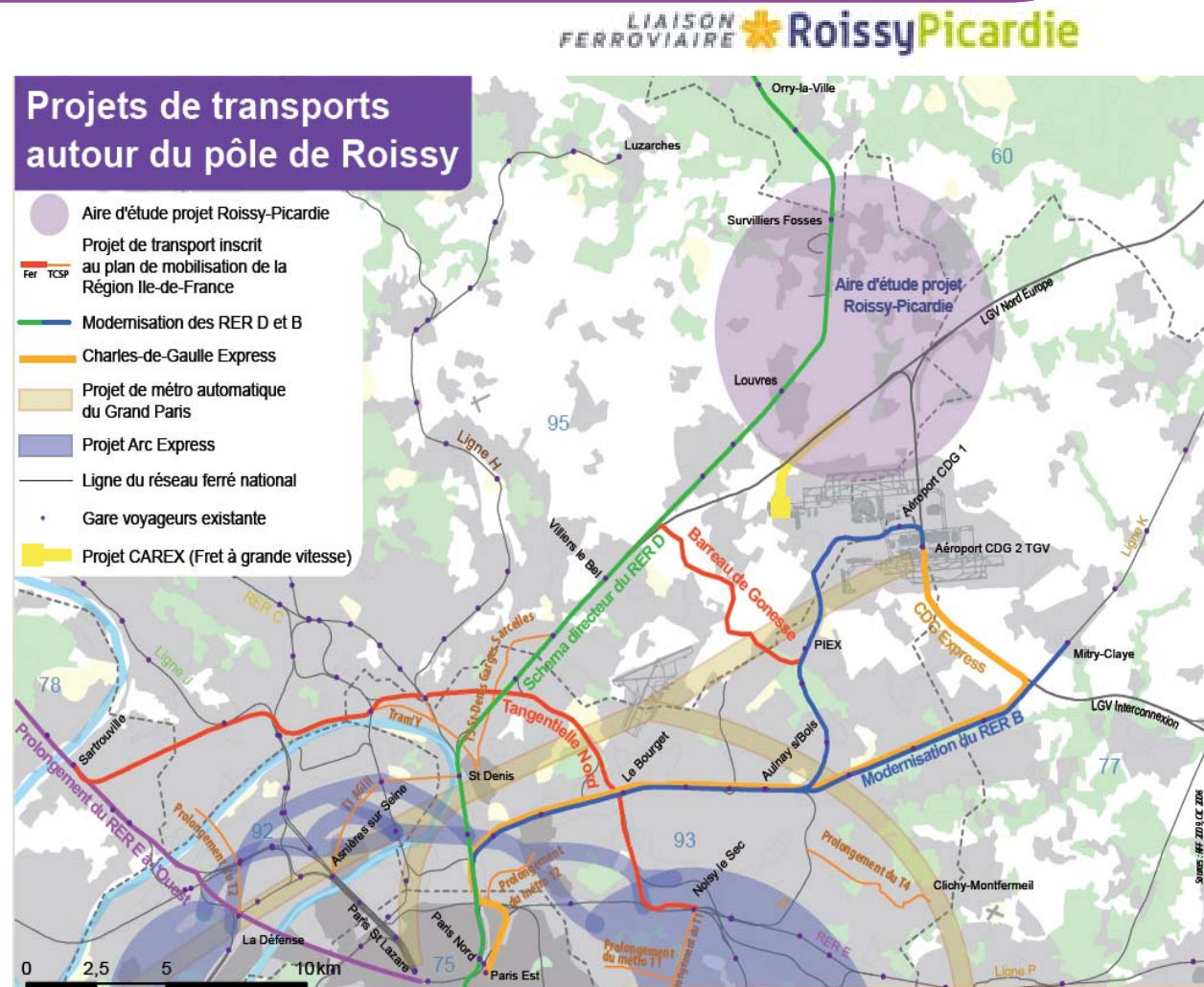
Une accessibilité renforcée de Roissy favorable au développement économique



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



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 services

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNECTION—PARTENARIAT—ÉCO-ACCES—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

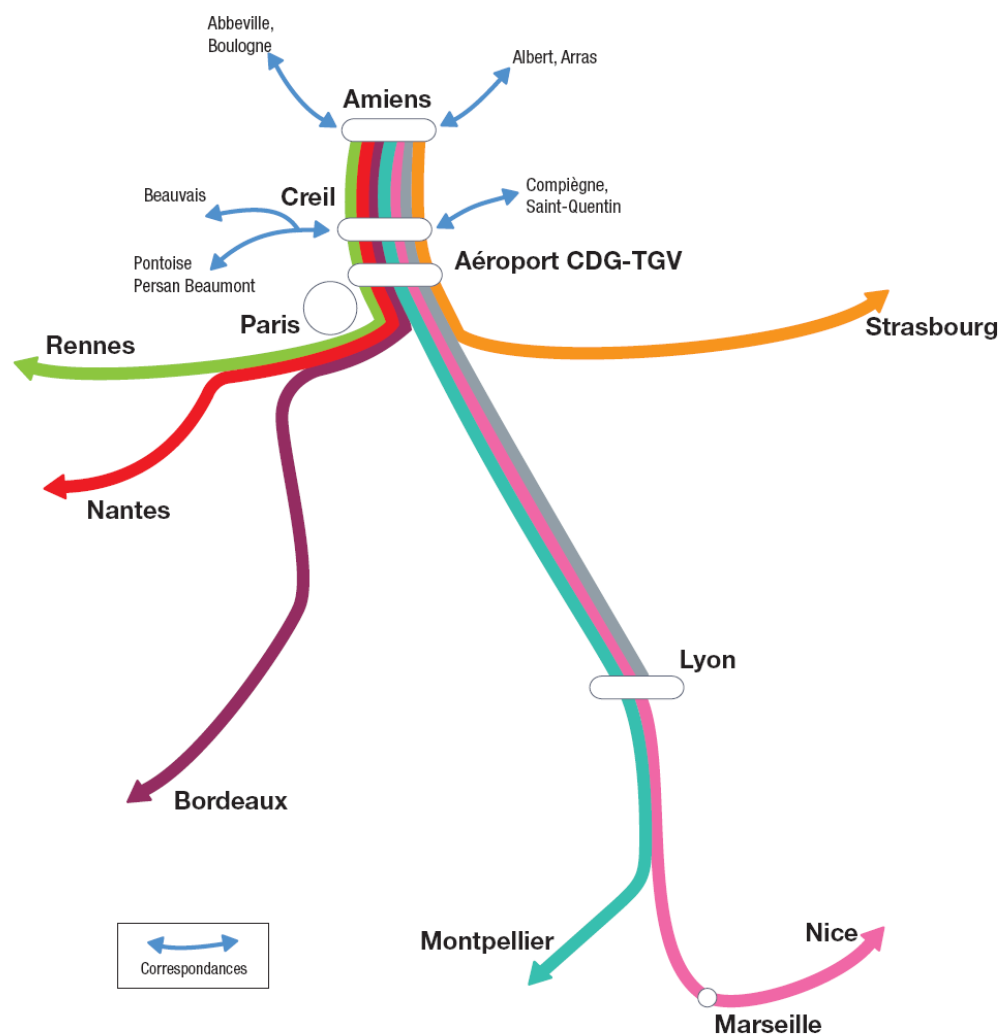
ARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—CO
LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I

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

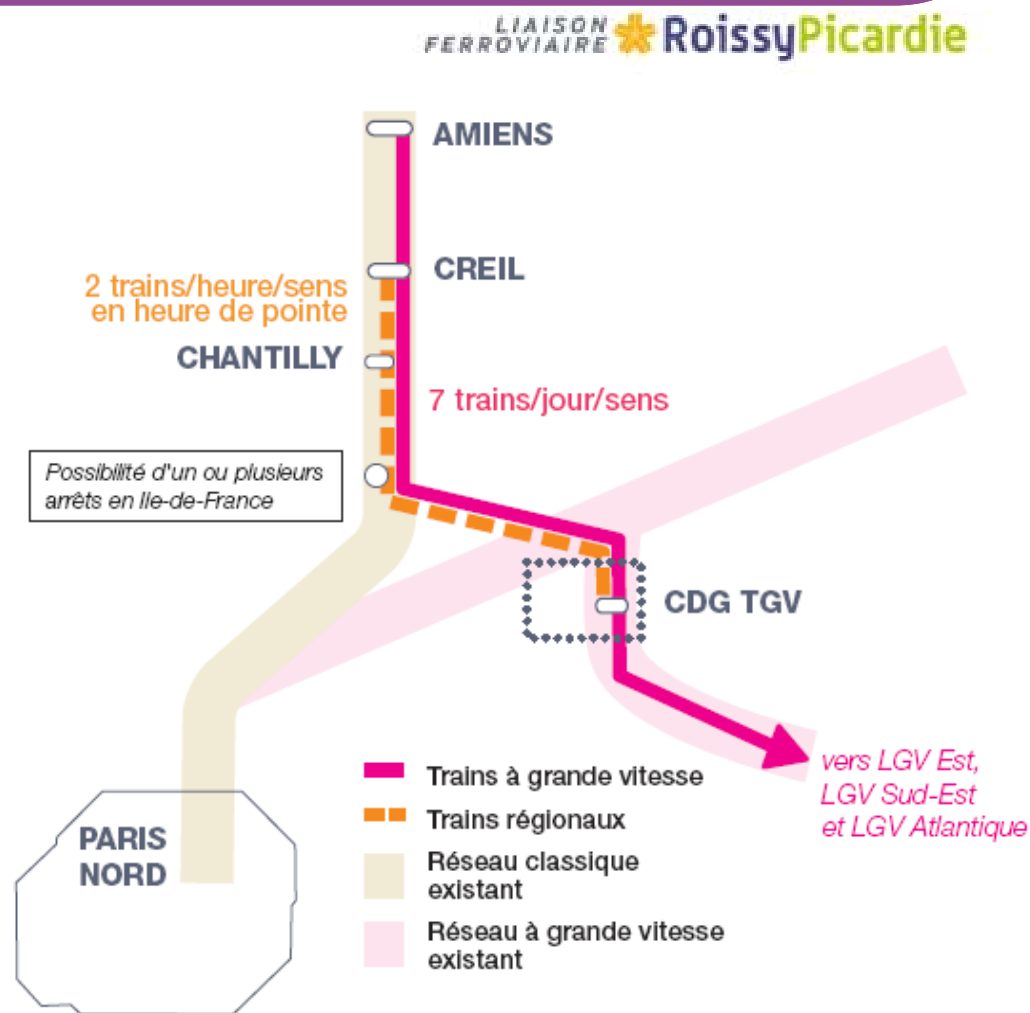
LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie



Les scénarios de services

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 : 2 trains / heure / sens
- Arrêts intermédiaires en fonction de l'option de passage de la ligne nouvelle



Les solutions étudiées

- Réaliser la ligne ferroviaire dans le respect des territoires
- les options de passage

Le développement durable : une préoccupation continue

La concertation : le levier d'une bonne insertion des projets

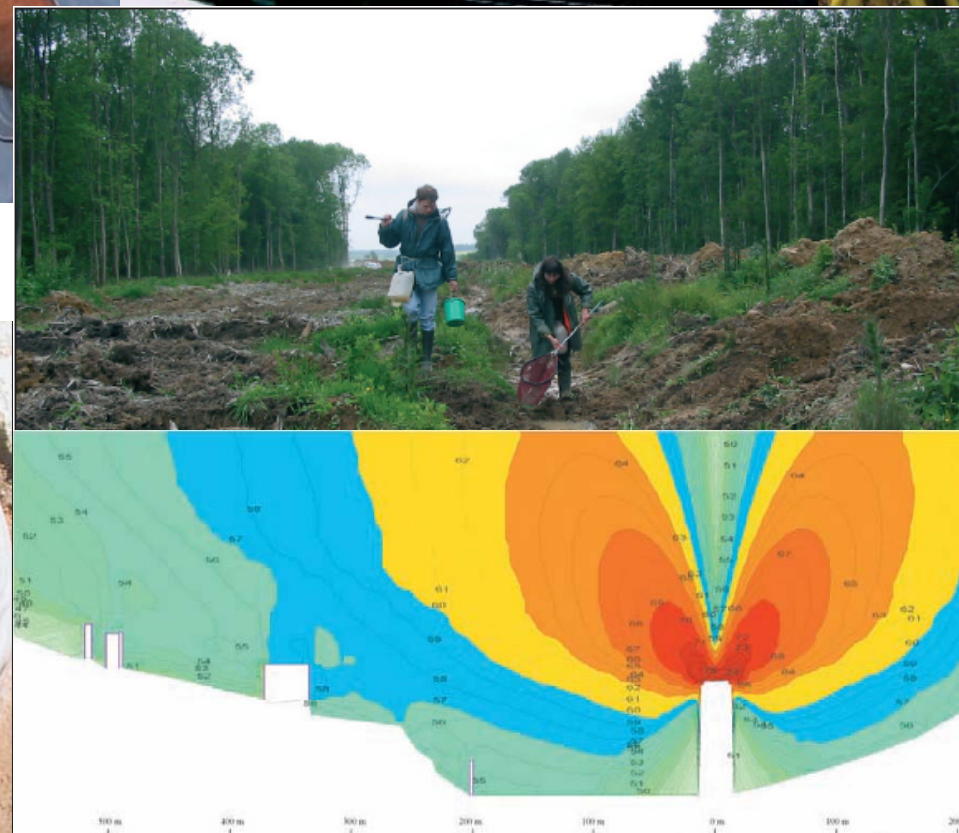


- Prise en compte des exigences du développement durable à chaque étape de la conception et de la réalisation d'une ligne nouvelle ;
- Un engagement qui couvre l'ensemble des aspects du développement durable et notamment :
 - L'accessibilité des territoires et les services aux usagers ;
 - La dimension sociale / sociétale ;
 - La qualité des infrastructures et la performance des équipements ;
 - L'environnement et les ressources naturelles.
- Du débat public à la mise en service, un projet de ligne nouvelle fait l'objet de nombreuses phases de consultation et de concertation :
 - Des phases réglementaires de consultation sur les projets ;
 - Des phases supplémentaires de concertation souhaitées par RFF.

De multiples thématiques environnementales mobilisant
l'intervention de spécialistes (géomètres, géologues,
naturalistes, archéologues, acousticiens...)



Une grand nombre de domaines investigués
Une grande diversité de compétences et d'outils



La prise en compte des enjeux agricoles et sylvicoles

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNECTION—PARTENARIAT—ÉCO-ACCÈS/ACCÈS—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

ARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—CO
LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I
ALPES LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I

Les enjeux agricoles et sylvicoles

- Deux principaux enjeux :

- la limitation des emprises
- la reconstitution du potentiel économique de chaque exploitation

- Dans les stades d'études postérieurs au débat public, une démarche d'étude et de concertation avec la profession agricole

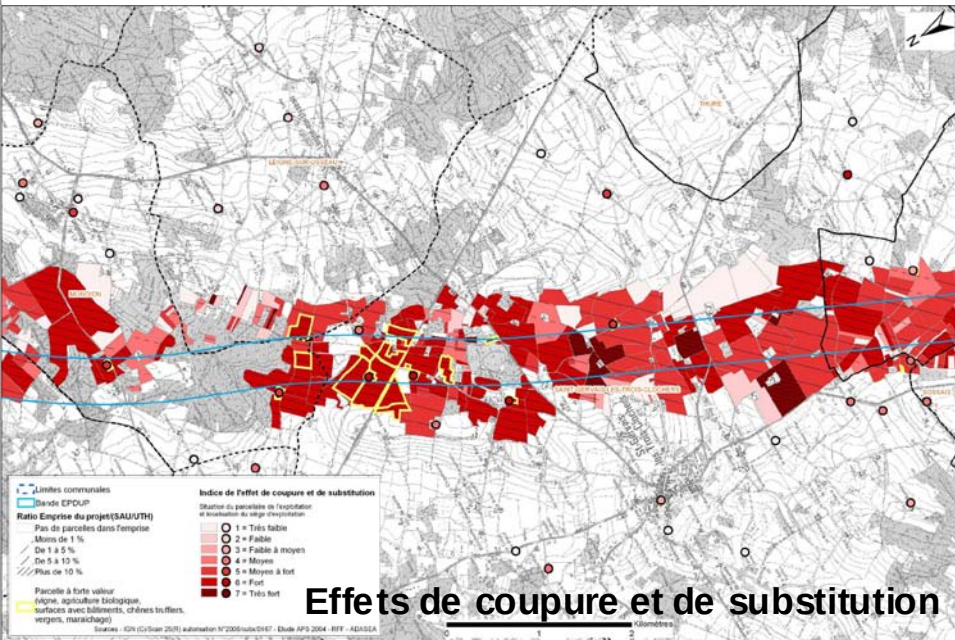
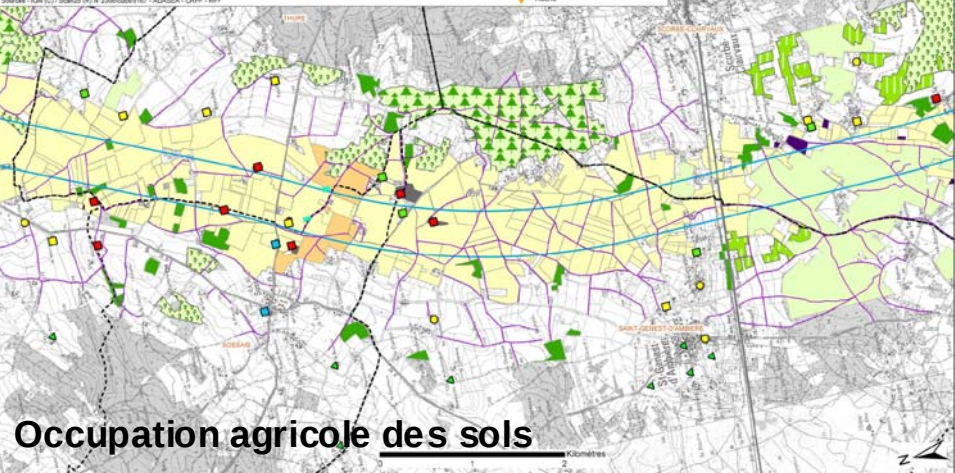
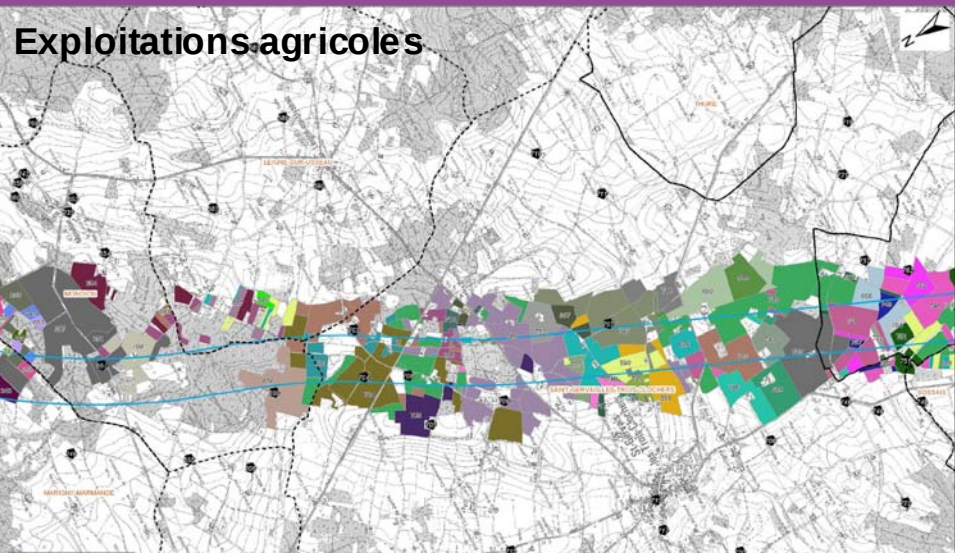
- Réalisation de collectes de données et d'enquêtes individuelles pour connaître, au stade avant projet, l'impact potentiel sur les exploitations
- Des résultats qui alimente la consultation des organismes agricoles et sylvicoles
- Des résultats qui ont vocation à être partagés avec les Conseils Généraux pour préparer les procédures d'aménagement foncier.

Exemple de productions d'études

LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie

Des productions confiées à des bureaux d'études spécialisés :

- Bureaux d'études privés ;
- ou bureaux d'études émanant des SAFER ou des chambres d'agriculture ;
- + association de l'ONF et des CRPF.



Infrastructures neuves et action foncière

Des actions foncières peuvent être engagées dès la phase d'Avant-projet Sommaire avec la mise sur pied d'une convention avec la SAFER et le Conseil Général pour :

- l'acquisition de propriétés foncières agricoles ou forestières directement concernées par le projet ;
- la mise en réserve d'autres biens en dehors des emprises (en vue des échanges, compensation et transfert d'exploitation) ;

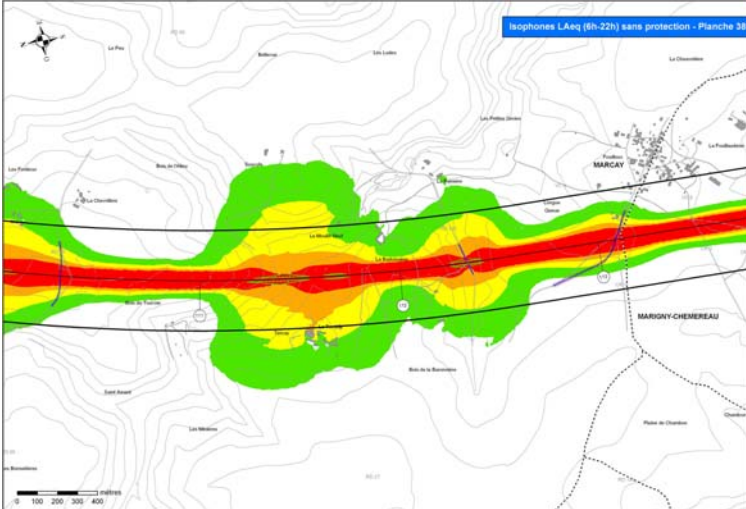
Après l'enquête publique, la négociation de protocoles avec la profession : occupation temporaire, dommages travaux publics, acquisition – éviction

La protection des populations vis-à-vis du bruit

Le bruit : une prise en compte continue tout au long du projet

- En stade amont du processus d'études :
 - Identification des zones bâties, dénombrement, etc.
 - Principe général d'éloignement des zones d'habitat ;
- Dès lors que la définition technique du tracé s'avère suffisamment précise, réalisation d'une étude acoustique prévisionnelle :
 - Caractérisation de l'ambiance sonore préexistante ;
 - identification des seuils de contribution sonore réglementaire à respecter ;
 - utilisation d'un modèle informatique (topographie, usage des sols, météorologie) ;
 - Si dépassement des seuils, définition des protections adaptées (écrans, merlons).
- Campagnes de mesures après mise en service du projet.

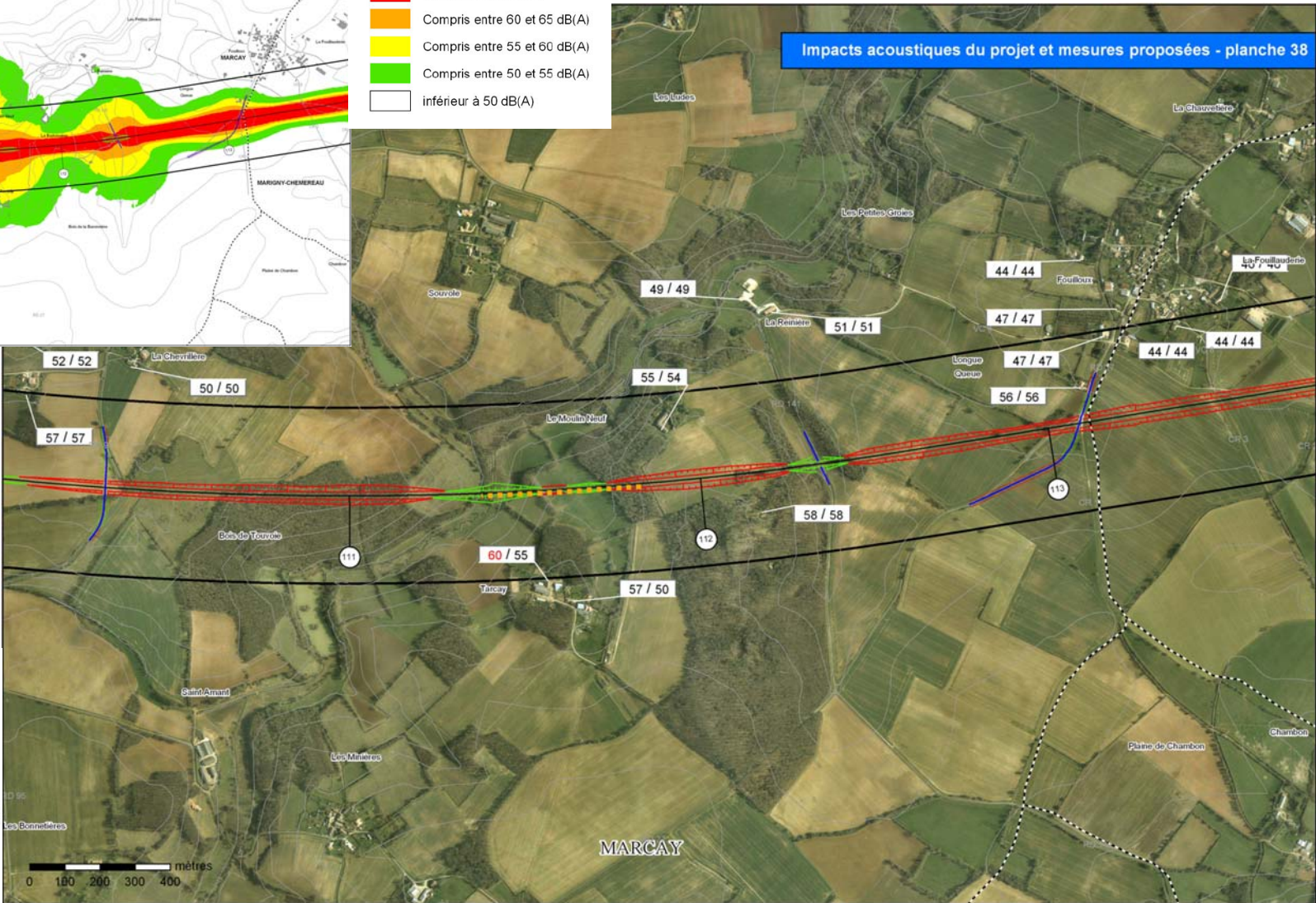
L'étude acoustique prévisionnelle



Courbes isophoniques LAeq (6h-22h) - h=5m

-  Supérieur à 65 dB(A)
 Compris entre 60 et 65 dB(A)
 Compris entre 55 et 60 dB(A)
 Compris entre 50 et 55 dB(A)
 inférieur à 50 dB(A)

**LIAISON
FERROVIAIRE**  **RoissyPicardie**



Principe de tracé du projet

- Axe LGV
— Déblai
— Remblai
— Principe de rétablissement
des voies de communication

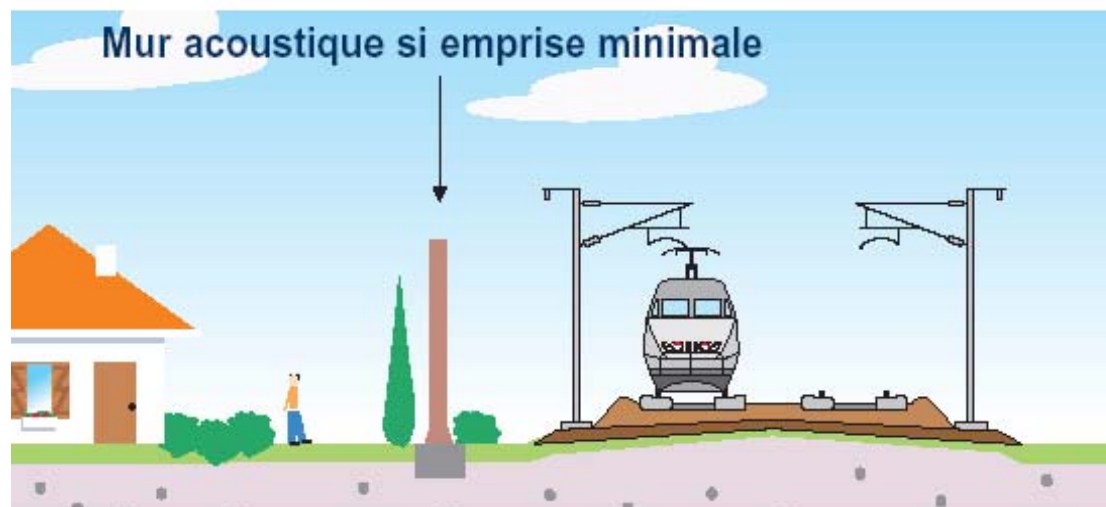
Contribution sonore du projet
LAeq (6h-22h)

64.5	/	59.5
LAeq (6h-22h) sans protection		LAeq (6h-22h) avec protection

Principe de protection acoustique envisagé

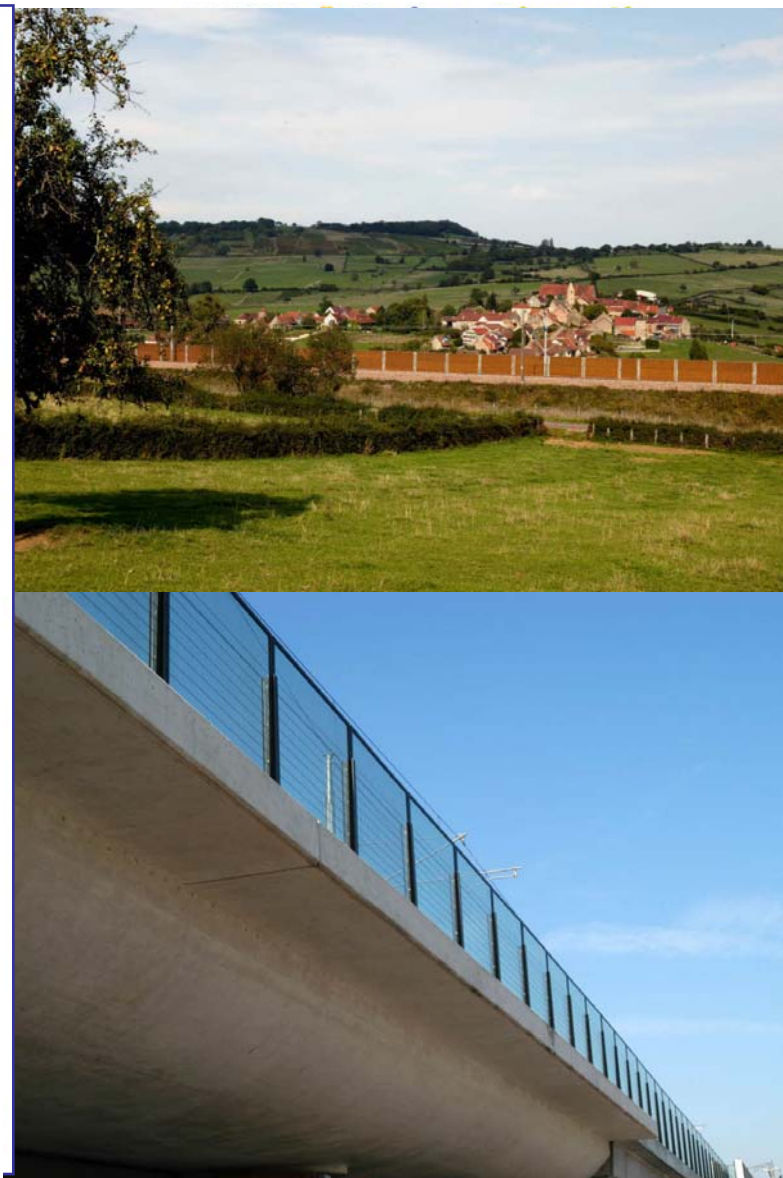
-  Traitement de façade
-  Ecran acoustique
-  Merlon acoustique

Les types de protection acoustique envisageables



Les écrans :

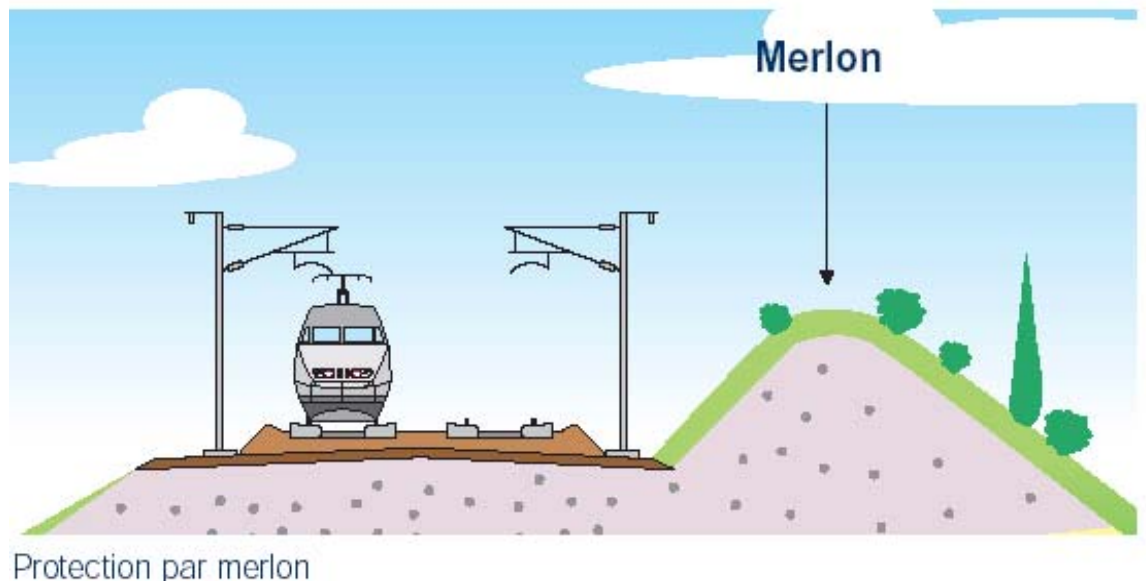
- Nécessité d'un dimensionnement rigoureux (longueur et hauteur) ;
- Efficacité prouvée (mesures de contrôle) ;
- Nombreuses possibilités de matériaux ;
- Inadaptés pour les étages élevés et les constructions en position dominante.



Les types de protection acoustique envisageables

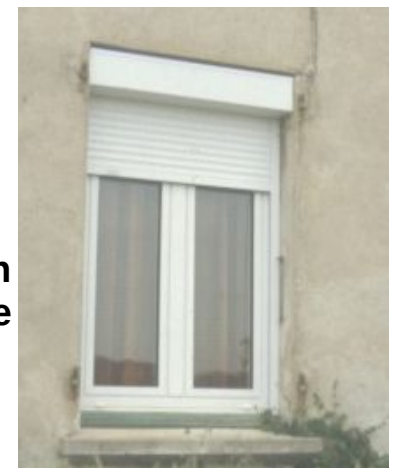
Les buttes paysagères (merlons) :

- Réutilisation de déblais ;
- Emprise au sol importante ;
- Nécessité d'un entretien régulier ;
- Inadaptées pour les étages élevés et les constructions dominantes.



L'isolation de façade

- Adaptée pour les étages élevés et les constructions dominantes, en complément de protection par écran.



La prise en compte des milieux naturels : Principes et exemples de mesures

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNECTION—PARTENARIAT—ÉCO-ACCÈS—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

ARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—CO
LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRanche COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I
ALPES LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRanche COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I

Les grandes étapes de prise en compte de la biodiversité

- **L'évaluation de l'état initial de l'environnement naturel :**
 - La prise en considération de l'ensemble des dispositifs d'inventaires et de protection ;
 - Etat des lieux au travers d'inventaires et d'investigations de terrain.
- **La recherche de solution de suppression ou de diminution des impacts**
 - Adaptation du tracé, du profil en long, ouvrage d'art, etc. ;
- **La compensation des impacts résiduels :**
 - Restauration ou création de zones écologiquement équivalentes aux abords de la ligne,
 - Déplacements d'espèces vers des milieux non impactés ;
- **Un suivi attentif en phase travaux :**
 - Plan assurance environnement, responsable environnement ;
 - Piquetage des zones sensibles, suivi de la qualité des eaux, etc. ;
- **Des bilans réalisés après de la mise en service.**

Exemples de mesures : Mares de substitution

Terrassement



Apport de terre végétale / tourbe



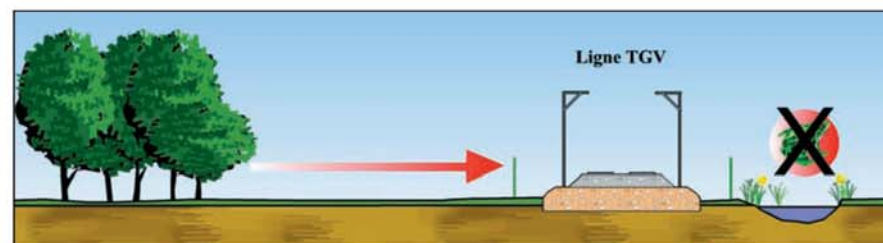
Aspect après végétalisation



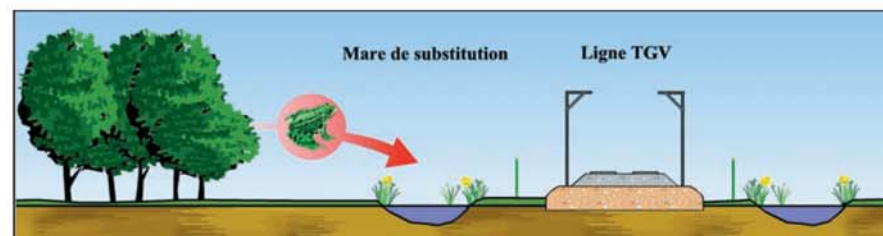
LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie



Etat initial



Situation en absence de mesures



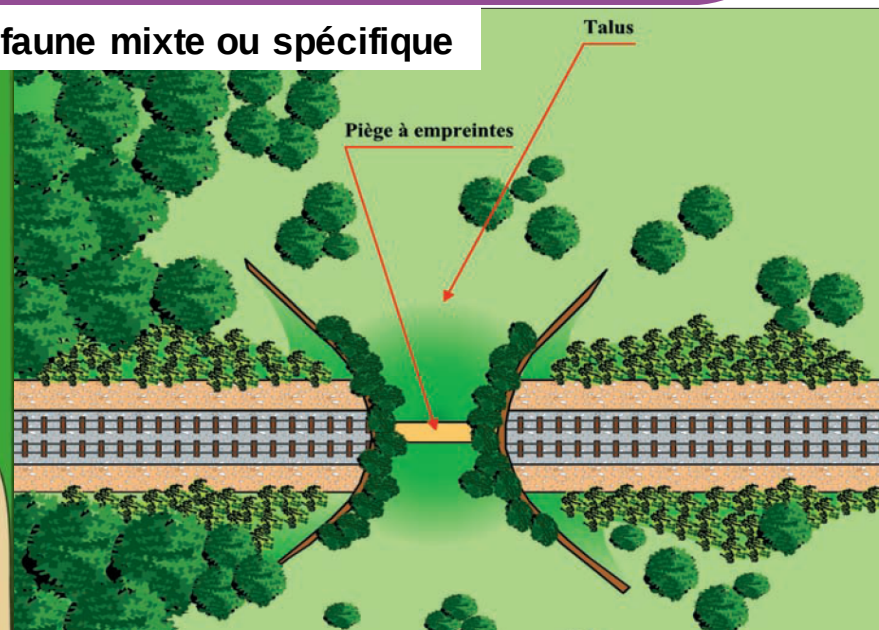
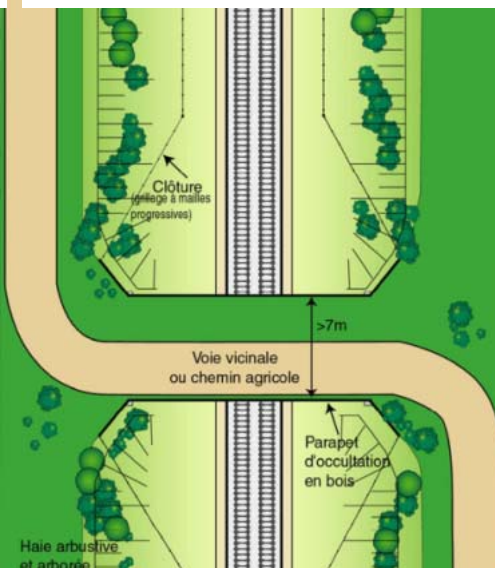
Après création d'une mare de substitution

Exemples de mesures : Ouvrages pour la faune

Clôture pour la petite faune



Ouvrages pour la grande faune mixte ou spécifique



Banquette pour la petite faune



Suivi du bon fonctionnement

L'insertion paysagère : Méthode et outils

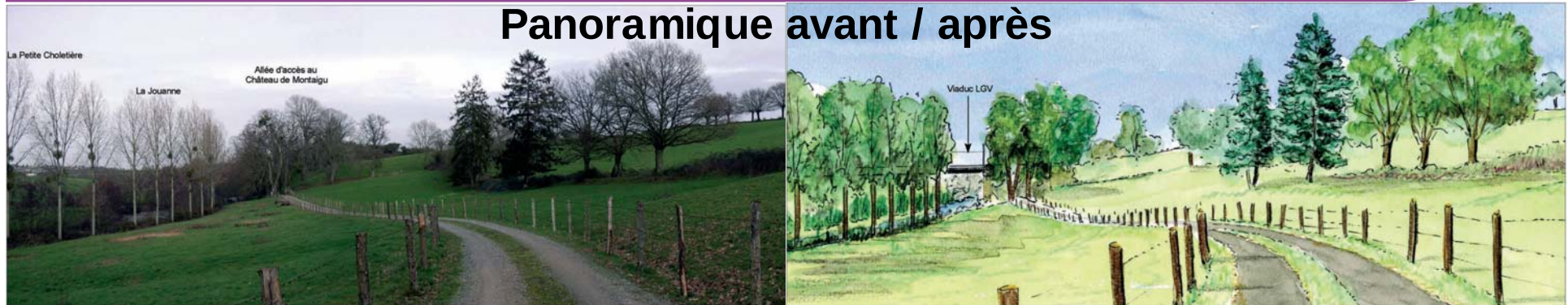
Une prise en compte des enjeux paysagers à chacun des stades d'études

LIAISON
FERROVIAIRE  Roissy Picardie

- Caractérisation de l'état initial (contact avec les communes notamment pour le recensement des éléments de petit patrimoine : « paysage vécu ») ;
- Choix et définition du projet :
 - Réalisation d'études paysagères spécifiques (1/5 000 voire 1/2 000) ;
 - Réalisation d'esquisses architecturales pour les principaux ouvrages d'art et autres éléments singuliers ;
- Organisation de visite de sites sur des lignes existantes à destination notamment des élus ;
- Au-delà de l'enquête publique : études détaillées des mesures d'intégration, mise en œuvre, suivi de la bonne mise en œuvre et bilan.

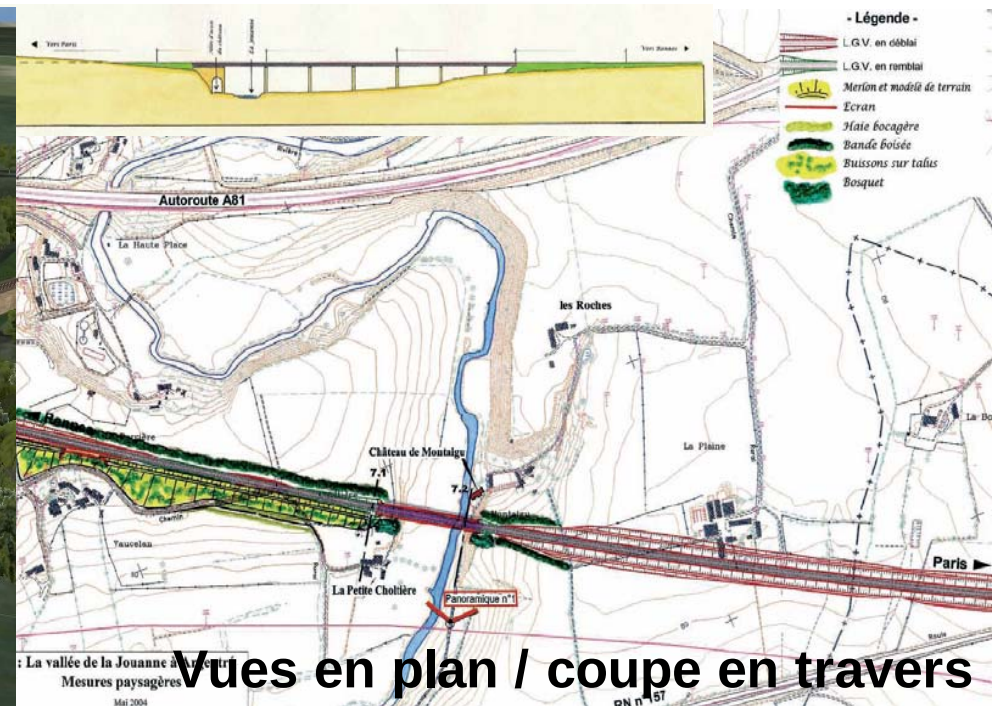
Intégration paysagère : quelques outils

Panoramique avant / après



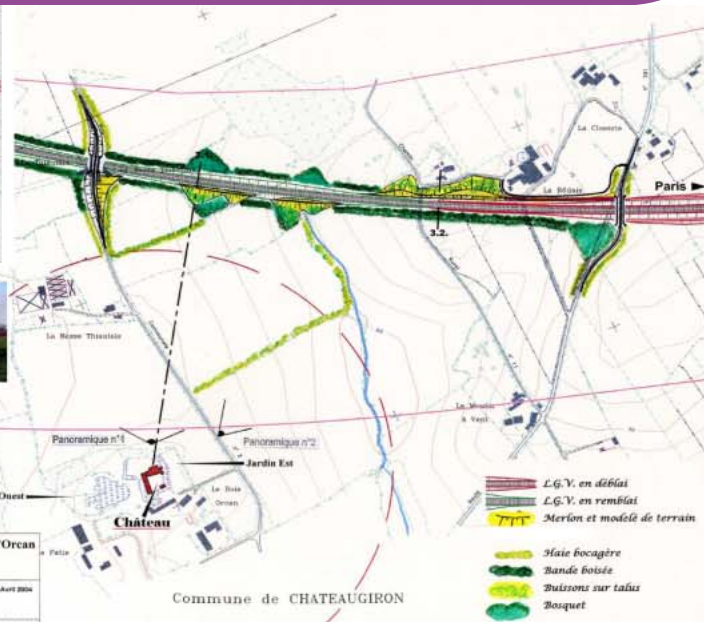
Un même site plusieurs outils possibles

Maquette 3D



Vues en plan / coupe en travers

Intégration paysagère : quelques outils



Exemple d'étude paysagère spécifique réalisée lors de l'Avant Projet Sommaire de la LGV Bretagne - Pays de la Loire.



Exemple d'études paysagères et d'esquisses architecturales d'ouvrages d'art sur la LGV SEA (photomontage, maquettes virtuelles, coupe paysagère)



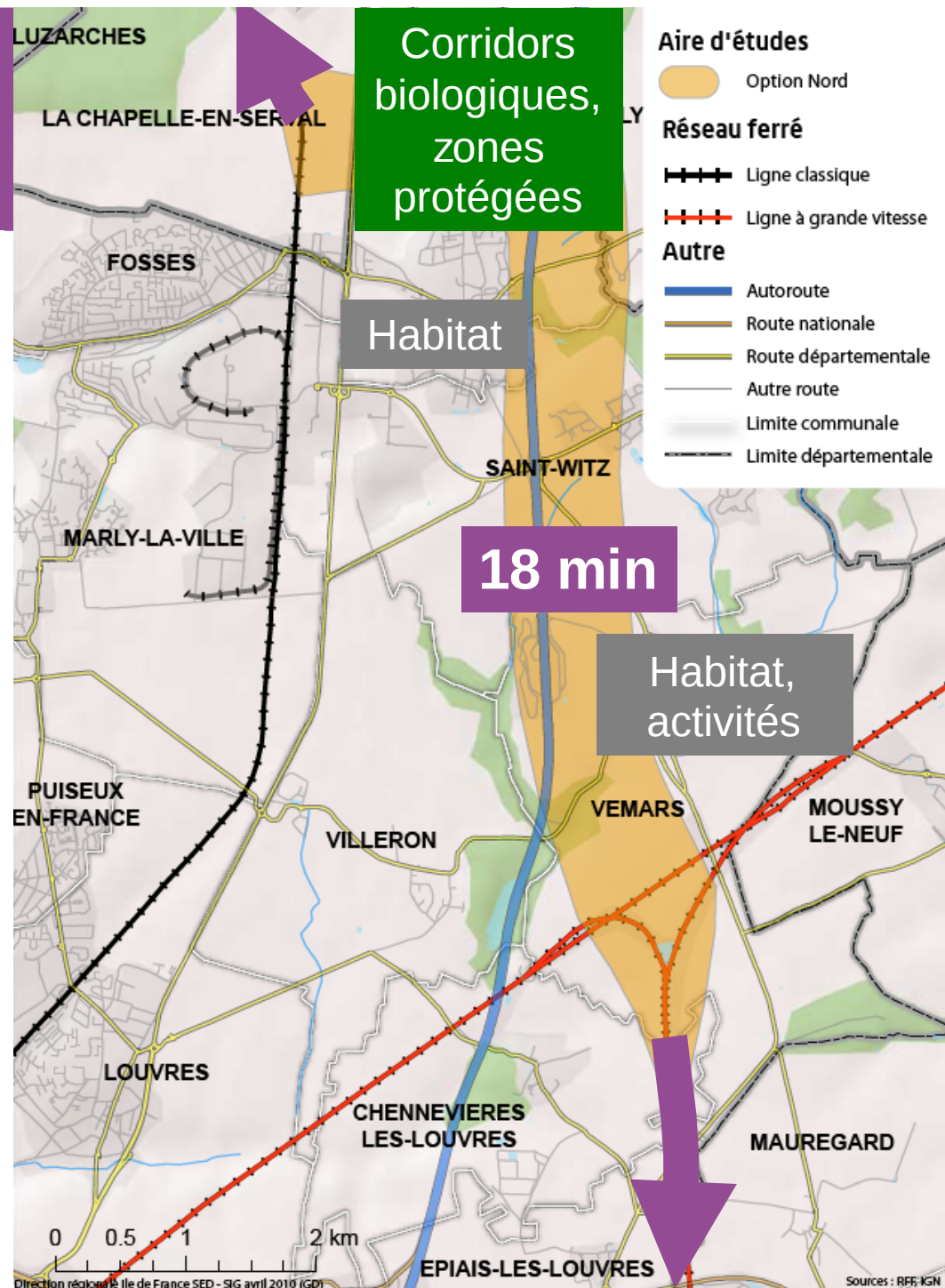
Exemples de productions réalisées lors des phases d'études des LGV
Bretagne – Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique

Les solutions étudiées

- Réaliser la ligne ferroviaire dans le respect des territoires
- les options de passage

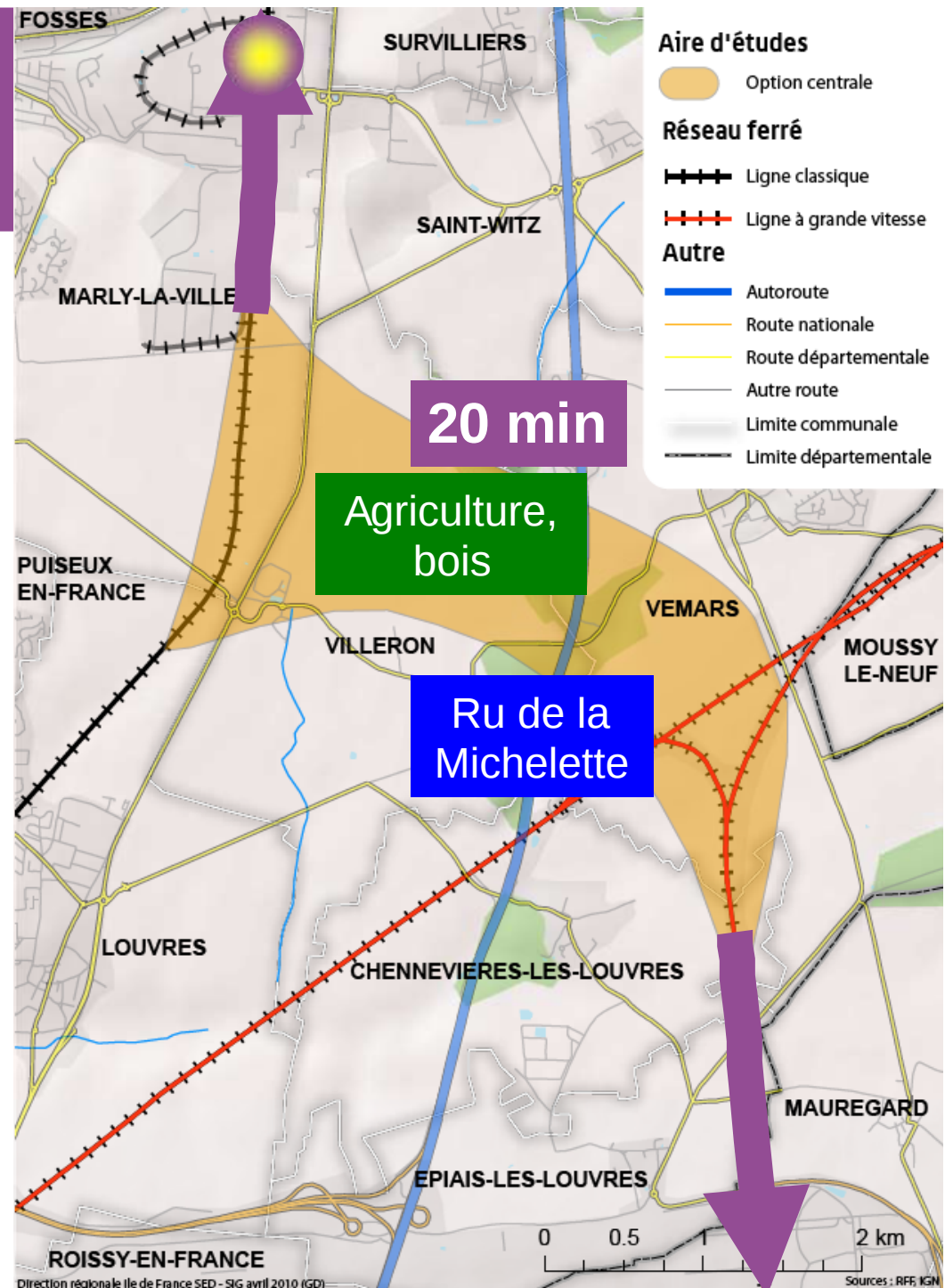
L'option de passage Nord

- 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



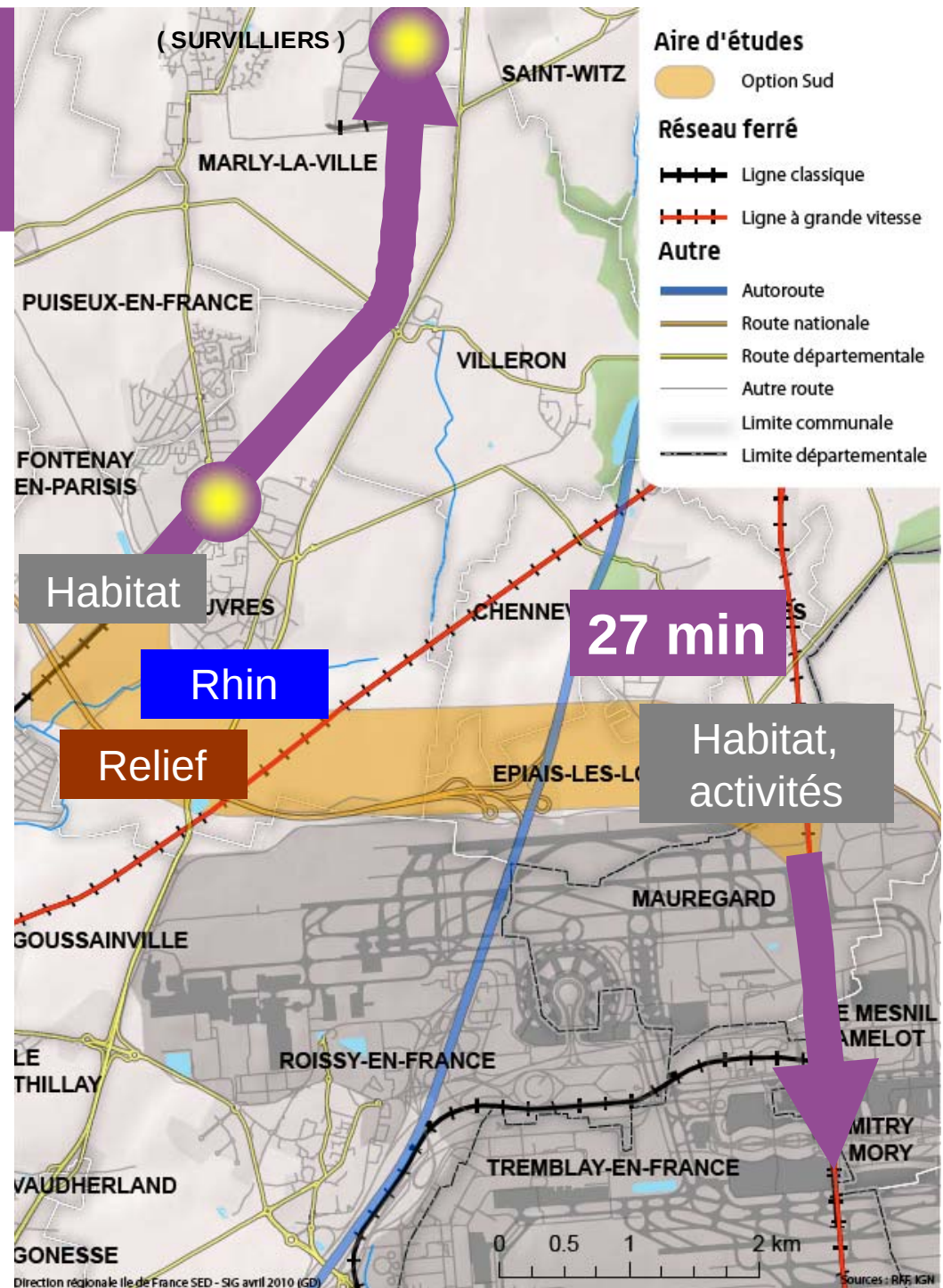
L'option de passage Centrale

- 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

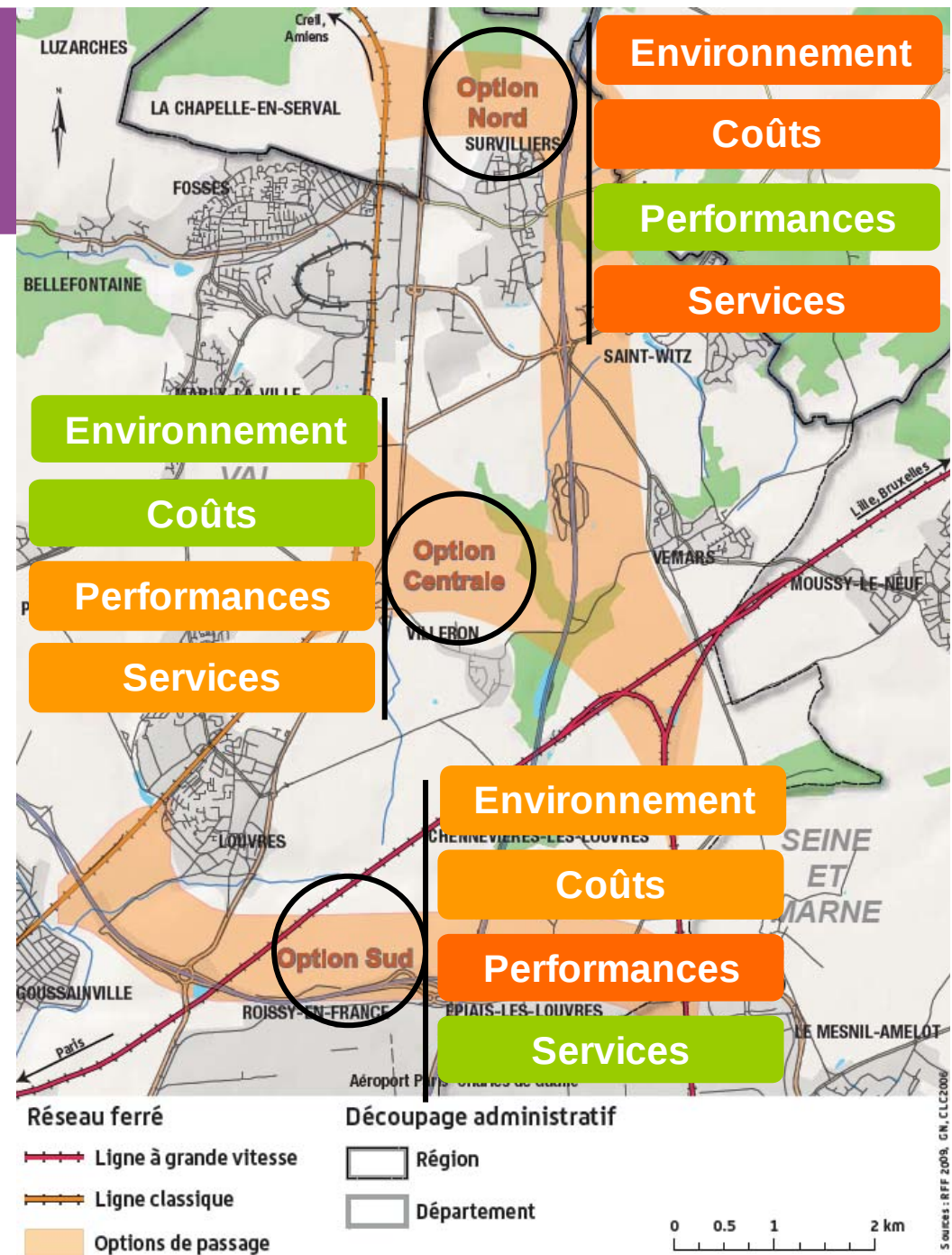
- Environ 7 km de linéaire
Estimation de 240 M€ HT
- Des enjeux localement forts en termes de relief et d'urbanisation, nombreux ouvrages d'art à construire
- 27' entre Creil et Roissy
- Deux arrêts envisageables en Ile-de-France pour les trains régionaux : Survilliers-Fosses et Louvres



Les options de passage

Evaluation et comparaison

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



Les options de passage

Evaluation et comparaison

■ Les trafics

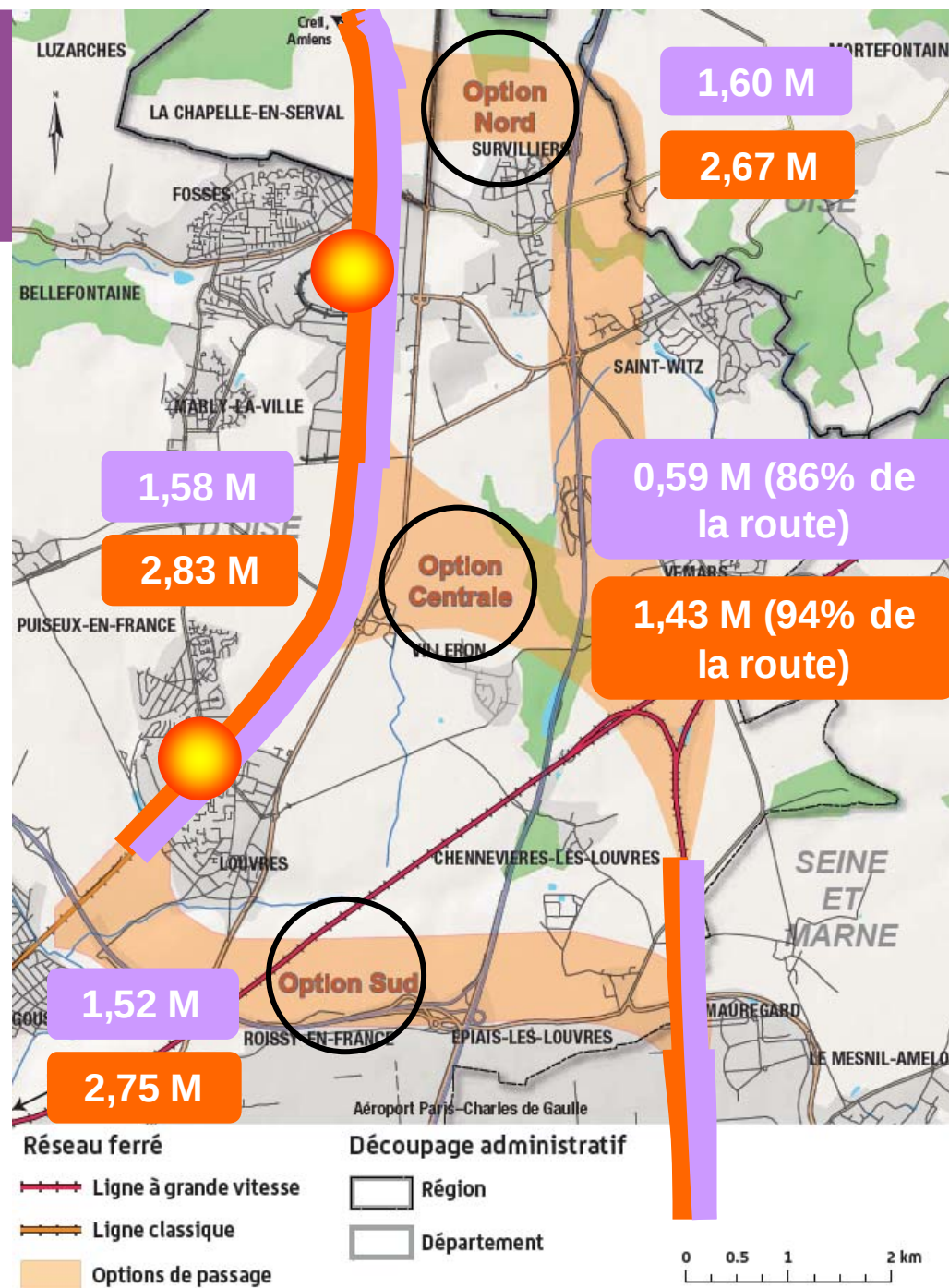
(Valeurs en millions de passagers annuels, deux sens confondus)

— **Scénario « TGV »**

— **Scénario « TGV + trains régionaux »**

■ Le report modal

(chiffres pour l'option centrale)



Les aménagements sur le réseau existant

LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie

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

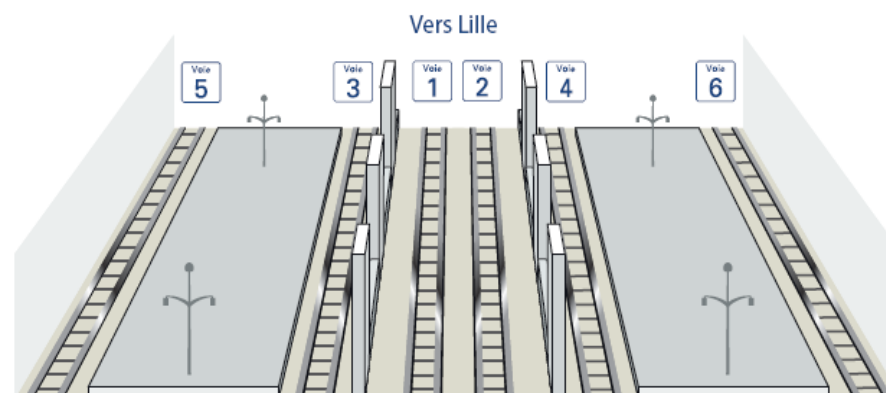
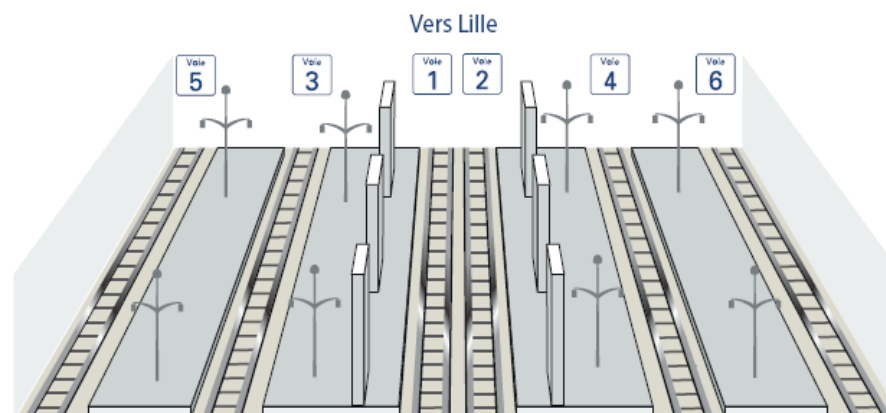


Schéma de la configuration proposée



Pour en savoir plus...

Le dossier du maître d'ouvrage

Débat public 2010

