

# Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°11 Juin 2010



**SNCF**

34, rue du Commandant René Mouchotte  
75014 PARIS

[www.sncf.com](http://www.sncf.com)

Avec une liaison ferroviaire entre la Picardie et Roissy, la SNCF souhaite :

- élargir les possibilités de dessertes Grandes Lignes, directes ou par correspondance, au Nord de Roissy en reliant la Picardie au réseau des LGV (Lignes à Grande Vitesse) ;
- augmenter la capacité de la gare TGV de Roissy en lui donnant la possibilité d'accueillir des TER picards et des Eurostar ;
- créer des TGV origine / terminus Creil ou Roissy pour couvrir la totalité des plages horaires de la journée, notamment celles correspondant aux plages de hub aérien ;
- offrir en synergie avec les TGV une offre TER origine / terminus à Roissy, desservant le Val d'Oise et la Picardie.

Concernant la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV, la SNCF considère qu'il est indispensable de passer de 4 à 6 voies à quai avec des installations permettant le changement de voie dans la gare et non à l'extérieur, rendant possible l'arrivée d'un TGV venant du Nord et le départ d'un TER vers la Picardie en simultané. Le nouveau rôle de cette gare TGV implique des modifications d'installations en gare sous maîtrise d'ouvrage SNCF, devant être intégrées dans le projet Roissy – Picardie.

Concernant le RER D, la SNCF demande que le projet n'ait aucune incidence sur le fonctionnement de cette ligne, dont l'exploitation est déjà particulièrement délicate. Entre Goussainville et Orry-la-Ville, l'infrastructure nouvelle devra donc se brancher sur les voies actuellement utilisées par les TER et les Intercités, et non sur les voies affectées au RER.

Telles sont les conditions d'adhésion de la SNCF au projet.



## Le contexte

À l'horizon du projet, la SNCF ne devrait plus être l'unique transporteur de voyageurs sur le réseau national. Cela devrait concerner aussi bien la grande vitesse que le transport régional et interrégional. Néanmoins, elle tiendra encore un rôle important à cette échéance, d'où l'utilité de son expression sur ce projet.

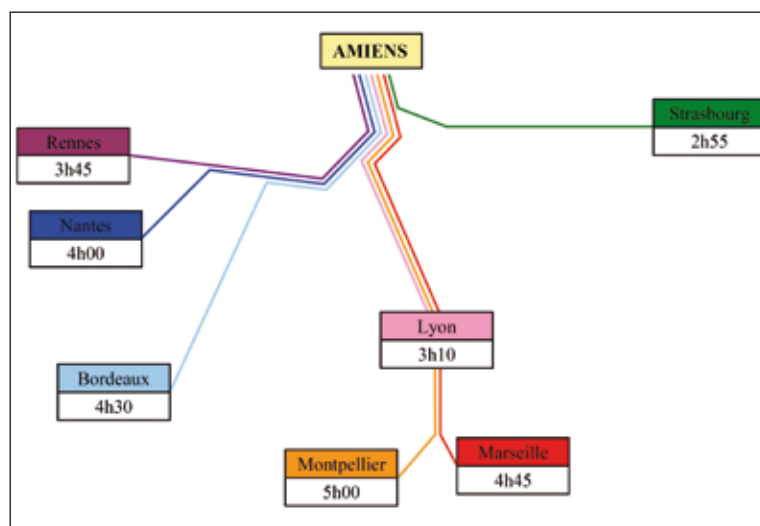
D'autres transporteurs pourront proposer de nouveaux services et la vision de la SNCF ne présume pas de ce que sera la desserte finale future.

Au-delà d'une problématique de tracé - qui n'est pas de son ressort direct -, la SNCF est évidemment favorable à un projet qui permet à la fois de développer le trafic ferroviaire, et de mailler le réseau à grande vitesse avec le réseau régional, en offrant un meilleur accès au « hub » de Roissy à une partie de la population de l'Île-de-France et de la Picardie.

## L'offre de service

Un intérêt du projet est de relier la Picardie au réseau LGV avec des liaisons directes vers les grandes métropoles nationales, mais aussi à la gare TGV de l'aéroport de Roissy, aujourd'hui desservi par 60 TGV quotidiens, et par une centaine à l'aube du projet.

Comme pour l'ensemble des régions françaises excepté l'Île-de-France, le bassin picard n'est pas suffisant pour justifier de nombreux trains directs et sans arrêt vers des destinations de province. Néanmoins, il peut offrir une continuité appropriée à la desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Idéalement placée dans le prolongement de la desserte de Roissy - Charles de Gaulle, la Picardie pourrait accueillir via Creil de 3 à 7 TGV par jour et par sens à destination d'autant de métropoles nationales, en fonction d'un éventuel accord avec la région Picardie pour la clientèle effectuant un trajet de type régional. Aux yeux de la SNCF, la desserte de Creil est importante car au-delà du bassin local, elle permet de raccorder les agglomérations de Beauvais, St-Quentin et Compiègne par des correspondances TER idéalement positionnées. Dès lors, la solution de relier Amiens directement à la LGV Nord sans passer par Creil n'a pas la faveur de la SNCF, sans compter les problèmes de capacité que cela occasionnerait sur cette LGV. Et dans le cas où la ligne du littoral serait électrifiée, quelques prolongements vers Abbeville et au-delà pourraient être envisagés, notamment sur les relations les plus importantes.



Temps de parcours envisageables depuis Amiens par un TGV direct, en 2020

À l'heure de ce débat, deux scénarios sont envisageables. Dans le premier, seuls les TGV sont autorisés à emprunter cette ligne. En accord avec la Région Picardie, la clientèle régionale pourrait accéder à ces trains, à l'instar de ce qui

se fait dans d'autres régions (Nord-Pas-de-Calais, Haute-Normandie). Dans le second, des TER sont aussi autorisés à circuler sur le nouveau tronçon jusqu'à l'aéroport de Roissy, avec une offre de transport à caler avec l'Autorité Organisatrice. Ce deuxième scénario, avec un arrêt des TER en Île-de-France, a notre préférence.

À titre d'exemple, le nombre de dessertes TGV en 2010 de quelques agglomérations du Grand Bassin Parisien

Communauté d'agglomération	Population (INSEE, 2006)	Nombre de TGV quotidiens (par sens)
Orléans	272 572	1
Reims	211 050	20* (dont 12 à Champagne Ardenne TGV)
Rouen	404 051	2
Amiens	176 189	0

\* Reims bénéficie de la LGV Est qui dessert les gares de l'Est de la France jusque Strasbourg



## La gare TGV Haute-Picardie

Contrairement à certaines idées reçues, la gare TGV Haute-Picardie a trouvé sa clientèle, avec 430 000 voyageurs sur l'année 2008, ce qui la place au même niveau que la gare Lorraine TGV ou Lyon Saint-Exupéry TGV. Elle connaît sur ces dernières années une croissance d'environ 3 % par an.

D'après les enquêtes, les voyageurs fréquentant cette gare se répartissent de manière assez équitable entre Amiens, Saint-Quentin et le périmètre à proximité de la gare. Aussi, un accès unique au réseau LGV par Amiens ne serait pas de nature à satisfaire l'ensemble de la clientèle actuelle, d'autant plus que l'accessibilité routière à la gare Haute-Picardie est appréciée de la population vivant à proximité immédiate.

C'est la raison pour laquelle la SNCF n'envisage pas de supprimer la desserte de la gare TGV Haute-Picardie, qui est de l'ordre d'une vingtaine de trains aujourd'hui (2 sens confondus). La complémentarité entre les gares picardes est à privilégier, plutôt que leur concurrence, avec l'avantage de couvrir plusieurs plages horaires pour desservir en direct un même axe au-delà de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Naturellement, quelques adaptations seront nécessaires dans ce nouveau contexte.



Desserte de la gare TGV Haute-Picardie en 2010  
(Temps arrondis aux 5 minutes supérieures)

## La mixité de la liaison Roissy-Picardie

Le projet d'infrastructure permet la circulation de TER sur la LGV. Il serait en effet dommage de priver la population picarde et francilienne d'un accès cadencé à l'aéroport et à l'Île-de-France.

Côté transporteur, cet accès a un double intérêt. Il offre à la population travaillant sur le secteur de Roissy ou désireuse de se rendre à l'aéroport un moyen de communication alternatif, fiable et rapide. Il permet aussi d'accéder à la gare TGV de l'aéroport par TER, ouvrant considérablement le champ de desserte possible via les correspondances. Et c'est l'ensemble

de l'offre TGV de la gare Aéroport CDG TGV qui peut être proposé aux populations picarde et nord-francilienne via une correspondance TER, soit près d'une centaine de trains par jour en 2020. Le saut de performance sera considérable.

Il conviendra néanmoins d'être attentif à la manière dont ces TER pourront emprunter le segment de ligne à grande vitesse au Nord de l'aéroport, entre des TGV Intersecteurs en provenance du Nord de la France.





## La gare TGV de Roissy – Charles-de-Gaulle

Dans la perspective de cette mixité des circulations, l'accès à la gare TGV de Roissy – Charles-de-Gaulle doit être repensé. Les 4 voies à quai actuelles ne suffisent pas, les TER ayant besoin d'une gare terminus pour ne pas perturber les circulations traversantes. Transformer les 2 voies centrales dites « passantes » en voies à quai est nécessaire mais pas suffisant, car il faut en outre éviter les cisaillements lorsqu'un TER arrivé à Roissy repart vers la Picardie. Ceci n'est possible qu'à condition d'installer des appareils de voie à l'intérieur du périmètre de la gare pour passer d'une voie à l'autre sans gêner les circulations TGV. En sous-produit, il deviendra possible d'arrêter les Eurostar tout en respectant les contraintes de sûreté qui caractérisent ces trains.

La SNCF sera donc vigilante sur les études du plan de voies, et sur l'exploitation qui en découlera afin que le TER ne soit pas en concurrence avec le TGV pour la capacité de la gare et de la ligne.



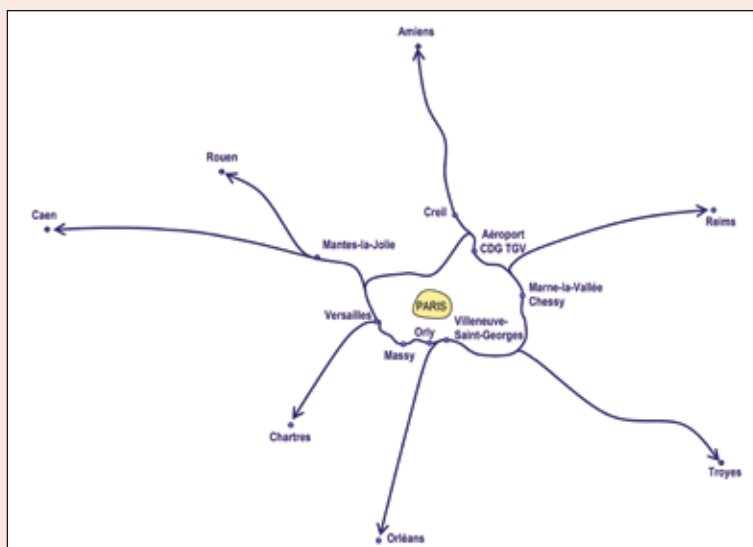
La SNCF accordera également une attention toute particulière à l'aménagement de la gare, notamment pour ce qui concerne les montées et descentes verticales et l'accès des personnes à mobilité réduite.

## L'avenir

**Au-delà et profitant des autres réalisations ferroviaires actuellement en phases d'études (Interconnexion Sud au Sud de Paris, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, LGV Normandie, Grand Paris,...), le projet permet d'envisager à long terme une nouvelle conception de dessertes ferroviaires à grande vitesse d'un double point de vue :**

1. D'abord, par la création de dessertes TGV dont l'origine ne serait plus une gare dans Paris, mais à la périphérie de Paris. Cela permettra de créer des fréquences supplémentaires pour couvrir les plages horaires de début de matinée et de fin de soirée dans des gares TGV situées à la périphérie de la capitale. Actuellement, les TGV ne peuvent pas desservir ces gares en extrémité de journée du fait du complément de trajet au-delà de ces gares.

2. Ensuite, par l'unification du Grand Bassin Parisien, en reliant entre elles les grandes métropoles des régions adjacentes à l'Île-de-France - Amiens à Orléans, ou Reims à Rouen par exemple – grâce à une future rocade ferroviaire tout autour de Paris.



Desserte du Grand Bassin Parisien en grande vitesse

