

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°6 Mai 2010



Conseil régional de Picardie

11 Mail Albert 1er - BP 2616 - 80026 Amiens Cedex 1

Tél. : 03 22 97 37 37 – Fax. : 03 22 97 39 00

www.picardie.fr

Le rendez-vous de la Picardie avec le réseau à Grande Vitesse national

La Picardie, située entre les régions Ile-de-France et Nord-Pas-de-Calais, est traversée par de grandes infrastructures de transport, notamment ferroviaires.

La région a largement bénéficié à partir du 19^{ème} siècle de dessertes de qualité assurées sur les lignes de « Paris - Lille » et « Paris - Bruxelles » qui la traversent en direction de l'Ile-de-France.

En revanche, elle n'a que très partiellement profité de la mise en service de la LGV nord en 1993 en raison de l'implantation d'une gare TGV, déconnectée des principales agglomérations picardes (Amiens et Saint-Quentin), et d'une forte diminution de l'offre ferroviaire vers l'Ile-de-France. A titre indicatif, une seule gare picarde bénéficie d'une desserte en TGV (Haute-Picardie), alors que dans le même temps, 203 gares françaises sont reliées au réseau à grande vitesse.

Le projet de barreau ferroviaire « Roissy-Picardie » constitue une chance historique pour connecter les principales agglomérations picardes au réseau national à grande vitesse et à la plateforme aéroportuaire de Roissy.





Roissy : un pôle d'emploi et de services majeur insuffisamment desservi par les transports collectifs.

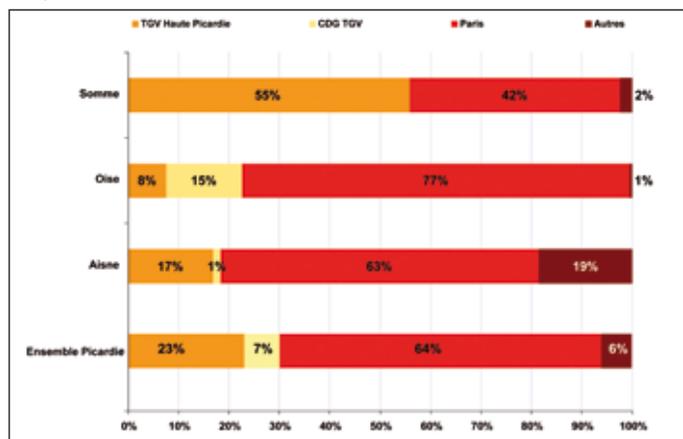
Située à environ 15 km du sud de l'Oise, avec plus de 60 millions de passagers accueillis par an, plus de 100 000 emplois dont 15 000 occupés par des actifs picards, la plateforme aéroportuaire de Roissy constitue un enjeu essentiel pour la Picardie. A titre indicatif, un actif picard sur 5 travaillant en Ile-de-France, occupe un emploi sur la plateforme de Roissy.

Ce pôle économique et de services est l'un des plus dynamiques d'Ile-de-France, avec un nombre d'emplois qui a augmenté de près d'un tiers entre 2000 et 2006. Cette plateforme constitue, par ailleurs, un lieu d'interconnexion majeur des réseaux de transports, avec l'accès simultané aux 550 000 mouvements d'avions annuels, aux 50 départs quotidiens de TGV vers les différentes métropoles nationales, au RER B à destination de la gare de Paris Nord et demain, au CDG express qui permettra de rejoindre la gare de Paris-Est en 15 minutes.

L'accès à Roissy par les populations picardes s'effectue pour 90% des actifs et pour plus de 80% des usagers de l'avion ou du TGV en voiture, en l'absence de modes de transports collectifs performants. Cette situation provoque une congestion importante des axes routiers et s'accompagne d'incidences négatives sur le plan environnemental et de difficultés d'accès pour les populations les plus défavorisées.

Bien que située aux portes de la Picardie, la gare TGV de Roissy draine uniquement 7% des picards effectuant un déplacement

en TGV, alors que 64% d'entre eux transitent par les gares parisiennes. Il en résulte également une mobilité des picards en trains à grande vitesse inférieure de 20% par rapport à la moyenne nationale.



Un accès facilité à la plateforme de Roissy depuis le sud picard favorisera simultanément :

- l'accès à l'emploi sur la plate-forme,
- des déplacements plus nombreux et plus aisés en train à grande vitesse,
- une limitation des déplacements en voiture individuelle,
- une réduction du transit majoritaire par Paris pour l'accès au TGV.

Le contexte particulier de la Picardie, à la fois région traversée par de grandes infrastructures, mal raccordée à celles-ci et proche des pôles majeurs de l'Ile-de-France et du Nord, est à l'origine d'une double attente forte des picards en matière de transport et de préservation de l'environnement :

- assurer une connexion au réseau national de la grande vitesse,
- améliorer l'accès au pôle d'emplois et de services de Roissy, véritable porte sur la France et sur le monde.

Picardie-Roissy : une réponse aux besoins de déplacement des Picards, dans une perspective de développement durable.

En connectant la ligne ferroviaire existante la plus structurante (Paris Creil Amiens) sur le réseau à grande vitesse national, ce projet permettra des liaisons directes par TGV depuis Amiens et Creil vers les différentes métropoles nationales et ultérieurement depuis les principales agglomérations régionales par des prolongements futurs (Abbeville, Saint-Quentin, Beauvais, Compiègne...).



La possibilité de mettre en place une desserte ferroviaire de proximité entre Creil et Roissy en complément de l'offre LGV, renforce l'intérêt du barreau Picardie-Roissy et répond à la double attente des populations picardes :

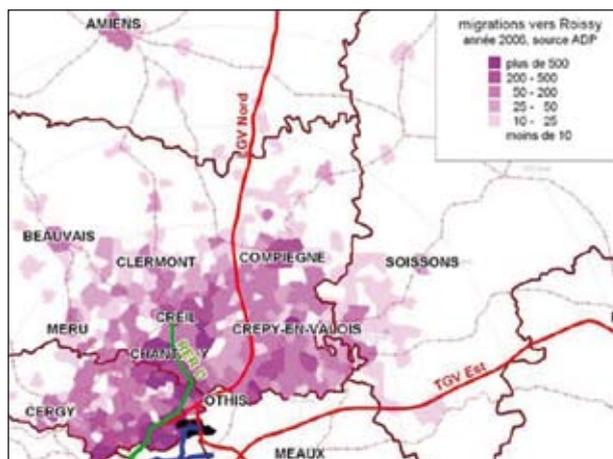
- permettre à des trains à grande vitesse de circuler sur le réseau conventionnel picard et nord-francilien, puis de desservir la gare CDG TGV, avec des prolongements sur le réseau à grande vitesse, en direction des autres grandes villes de province en contournant Paris.



- permettre, au titre des trajets domicile-travail, l'accès à la plateforme de Roissy grâce à des trains régionaux directs circulant entre Creil et Roissy, avec une desserte plus fine du territoire, marquant des arrêts dans l'Oise et éventuellement dans le Val d'Oise.

Picardie-Roissy s'inscrit résolument dans une politique de développement durable aux niveaux régional, national et européen.

- Il permet d'améliorer les liaisons province-province en évitant les ruptures de charge dans Paris et en diminuant les temps de parcours de l'ordre de 40 minutes en moyenne.
- Il augmente la capacité du réseau à grande vitesse.
- Il renforce l'intermodalité air-fer de l'aéroport Paris CDG en multipliant les fréquences ferroviaires et en élargissant les destinations offertes depuis le site.
- Il renforce l'accessibilité des territoires et des bassins d'emploi picards, notamment pour les personnes non motorisées.
- Il offre une alternative de qualité au transport automobile individuel permettant le report modal et contribuant de ce fait à la décongestion du réseau routier et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.



Ce projet intègre pleinement les enjeux de développement durable en :

- **Offrant une réelle alternative au recours quasi systématique à la voiture par les picards pour se rendre à Roissy,**
- **Réduisant le passage systématique des picards par Paris pour accéder au réseau LGV et en offrant une alternative à la saturation du réseau existant et des gares parisiennes,**
- **Prévoyant une conception et une réalisation respectueuse du milieu naturel et de l'environnement.**

Un projet d'infrastructure au service de la stratégie de développement régionale exprimée par le SRADDT

Comme cela est clairement affirmé dans le « Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire » (SRADDT) approuvé en 2009, la connexion de la Picardie au réseau à grande vitesse national est un enjeu de développement majeur, pour favoriser son insertion dans le Nord-Ouest européen, accroître son attractivité économique et contribuer au développement de ses territoires.

Bien entendu, l'amélioration de la connexion de la Picardie au réseau à grande vitesse ne pourra que s'effectuer progressivement, au fur et à mesure de la réalisation d'infrastructures qui s'inscrivent dans le moyen et long termes. A la différence du projet de LGV Paris - Londres via Amiens et le tunnel sous la Manche qui relève du long terme,

conformément aux orientations de la loi de programmation du Grenelle de l'environnement adoptée le 23 juillet 2009, la réalisation du barreau Picardie-Roissy est envisagée à l'horizon 2020. Parallèlement, la Région a demandé l'inscription d'études relatives à l'amélioration de l'accès du Sud Est de l'Oise et de l'Aisne à Roissy dans le contrat de projet Etat Région 2007-2013 en connexion avec l'axe « Paris Laon ». Ces études, confiées à Réseau Ferré de France, ont débuté en 2010.

De ce fait, Picardie-Roissy figure au premier plan parmi les « Grands Projets Régionaux » du SRADDT, afin d'amorcer la connexion de la Picardie au réseau à grande à vitesse.

Globalement, Picardie-Roissy permettra simultanément de :

- **Faciliter les échanges nationaux longue distance,**
- **Faire bénéficier au plus grand nombre de picards des retombées du pôle de Roissy en termes d'emplois et de services,**
- **Dynamiser le développement économique, y compris touristique, en assurant des déplacements rapides des voyageurs,**
- **Rendre le territoire plus accessible et mieux connecté aux grands pôles nationaux et européens.**



Picardie-Roissy est en totale cohérence avec les projets nationaux en matière de grande vitesse et ceux des Régions voisines

Ce projet est en totale cohérence avec le développement de la grande vitesse dans le nord de la France, notamment en contribuant à optimiser la capacité de la LGV nord en offrant une alternative de prolongement des TGV inter secteurs, autre que celui à destination de Lille.

En termes de desserte de proximité, le barreau Roissy Picardie est complémentaire des projets franciliens qui visent à

faciliter l'accès du nord de l'Ile-de-France à Roissy (barreau de Gonesse, tangentielle nord, modernisation des RER B et D...).

Plus précisément, Picardie-Roissy, grâce à un arrêt en Ile-de-France, pourrait faciliter l'accès de la plateforme pour les habitants du Val d'Oise.

En modernisant son réseau régional depuis 10 ans, la Picardie s'est préparée à l'arrivée du TGV

Dès la fin des années 1990, la Région a consenti des efforts considérables pour moderniser son réseau ferroviaire et le rendre accessible au plus grand nombre. Cela s'est traduit, en premier lieu par la modernisation successive de l'infrastructure sur 4 axes depuis 1994 sur 410 km, au terme des deux précédents contrats de plan auquel vont s'ajouter 77 km des axes « Abbeville - Rang » et « Creil - Beauvais » d'ici 2014. C'est au total 1/3 du réseau régional qui aura été modernisé pour une participation régionale de plus de 150 M€ en 20 ans. Les modernisations d'axes réalisées durant les 10 dernières années ou en cours et les renforcements d'offre qui ont suivis, contribuent directement à ce projet en favorisant et en facilitant l'accès aux gares d'Amiens et de Creil (Amiens-Compiègne, Amiens-Abbeville, Amiens-Laon/Saint Quentin et Creil-Beauvais).

La Région est également intervenue lourdement sur les autres composantes du transport ferroviaire régional :

- la modernisation du matériel roulant pour plus de 600 M€ depuis 2000 pour arriver à un taux de plus de 60% de matériel neuf,
- le financement de l'exploitation du service ferroviaire régional à hauteur de 140 M€ en 2009 et des renforcements d'offre de plus de 20% entre 2004 et 2008,
- la modernisation de 35 gares sur les 176 du réseau régional,

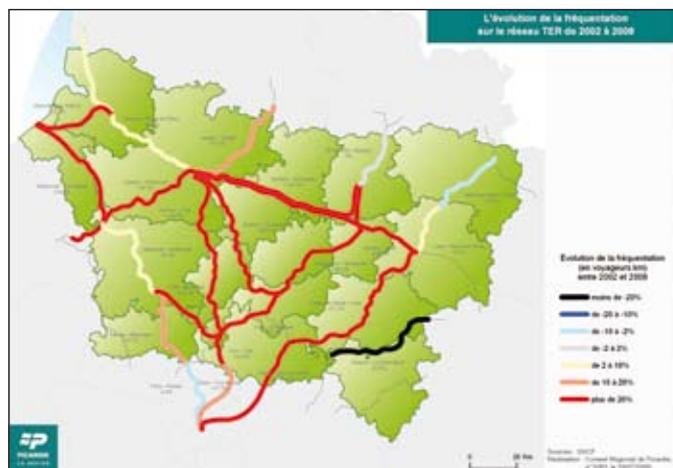
Une implication de la Région Picardie à la hauteur des enjeux

La Région est prête à s'engager aux côtés des autres collectivités territoriales, de la Région Ile-de-France et de l'Etat pour assumer pleinement la part du financement de l'investissement et de l'exploitation qui lui revient en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux.

A ce titre elle contribuera au financement de la réalisation du barreau et à son exploitation en fonction des retombées attendues pour les Picards en termes de services offerts et de fréquentations. Sa contribution financière à l'exploitation portera prioritairement sur la desserte de proximité entre Creil et Roissy pour les besoins de déplacement du quotidien. Concernant l'investissement, la Région mobilisera en concertation avec les collectivités locales et territoriales

- des tarifications attractives dont bénéficient 25 000 étudiants, actifs et demandeurs d'emploi à hauteur de 15 M€ par an.

Ces interventions se sont traduites par une augmentation de la fréquentation de plus de 38% entre 2002 et 2008, pour transporter quotidiennement près de 40 000 voyageurs dans les trains régionaux.



Le réseau régional est donc totalement prêt pour assurer une diffusion optimale des retombées du TGV sur l'ensemble de la Picardie.

picardes, la part du financement devant être assurée par la Picardie.

La Région mobilisera, à côté du projet ferroviaire proprement dit, les moyens techniques, humains et financiers nécessaires à l'accompagnement des collectivités locales concernées pour favoriser le maximum de retombées en termes de services apportés et de développement économique. A ce titre, l'amélioration des capacités des gares d'Amiens, de Creil et des autres gares picardes concernées et de leurs fonctions intermodales feront l'objet d'une attention particulière. De même les projets urbains et économiques proches de ces gares feront l'objet d'un soutien particulier.