



## 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 projet en bref

## Les objectifs nationaux du projet Roissy-Picardie

- Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse
- Augmenter la capacité du réseau à grande vitesse
- Contribuer à renforcer l'attractivité du pôle multimodal de Roissy

## Les objectifs interrégionaux et régionaux du projet Roissy-Picardie

- Améliorer l'accès au pôle de Roissy

---

# Présentation du projet Roissy-Picardie

---

# Les objectifs de Roissy-Picardie

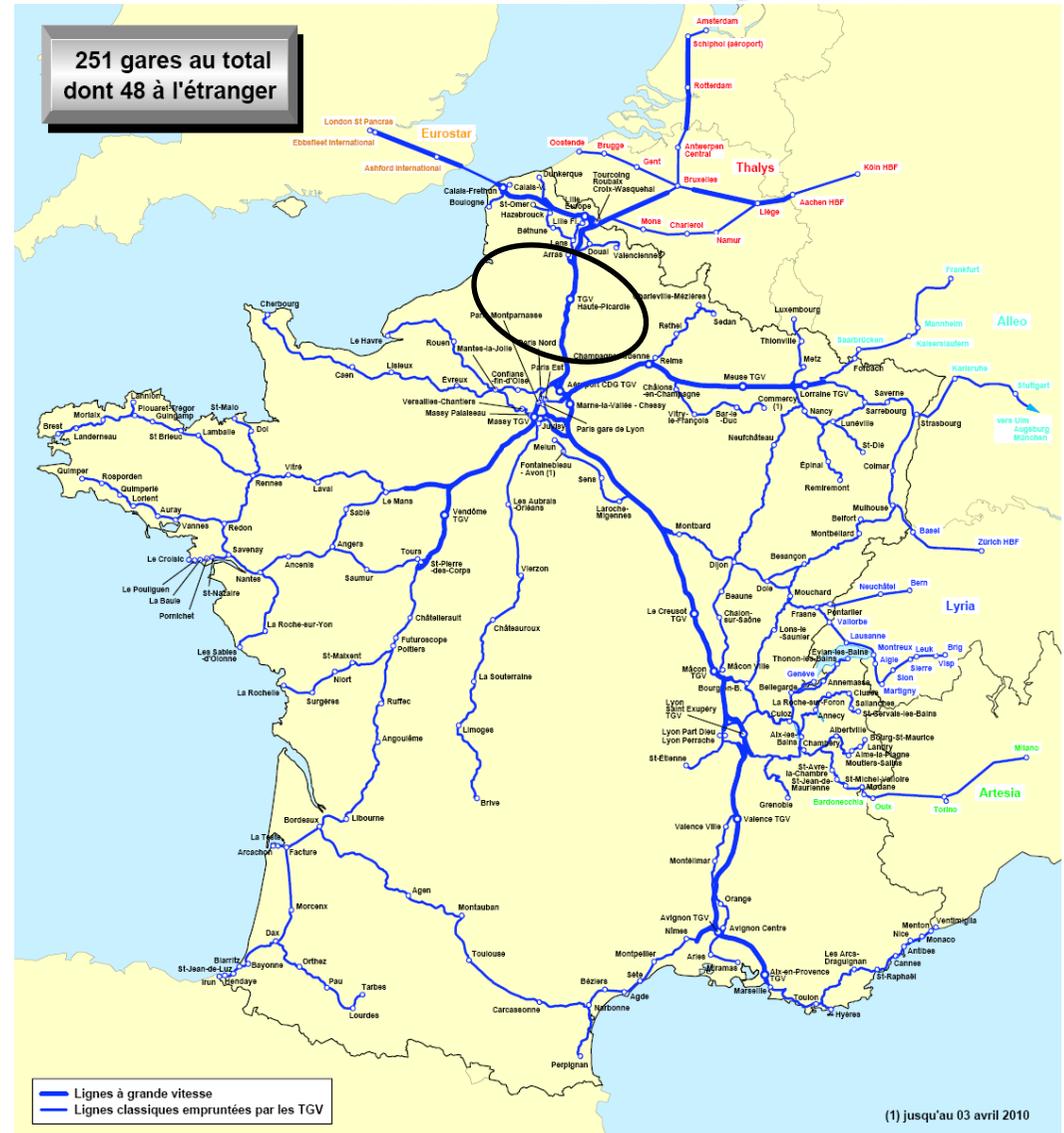
# Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

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

LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie

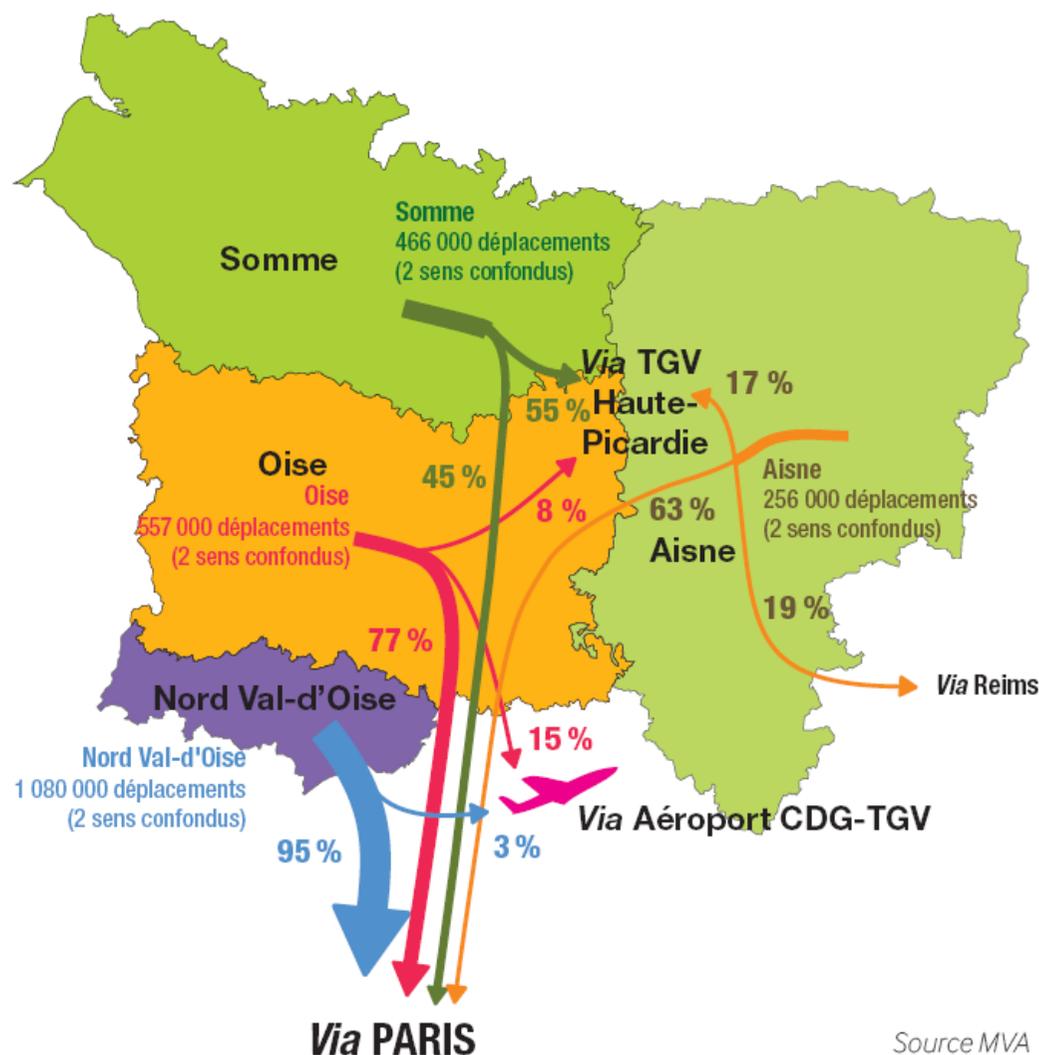


# Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

Près des 2/3 des Picards qui prennent le TGV transitent par Paris

- 24 % utilisent la gare TGV Haute-Picardie
- 7 % utilisent la gare Aéroport CDG-TGV

Gare TGV de rabattement selon le département d'habitation (année 2007)



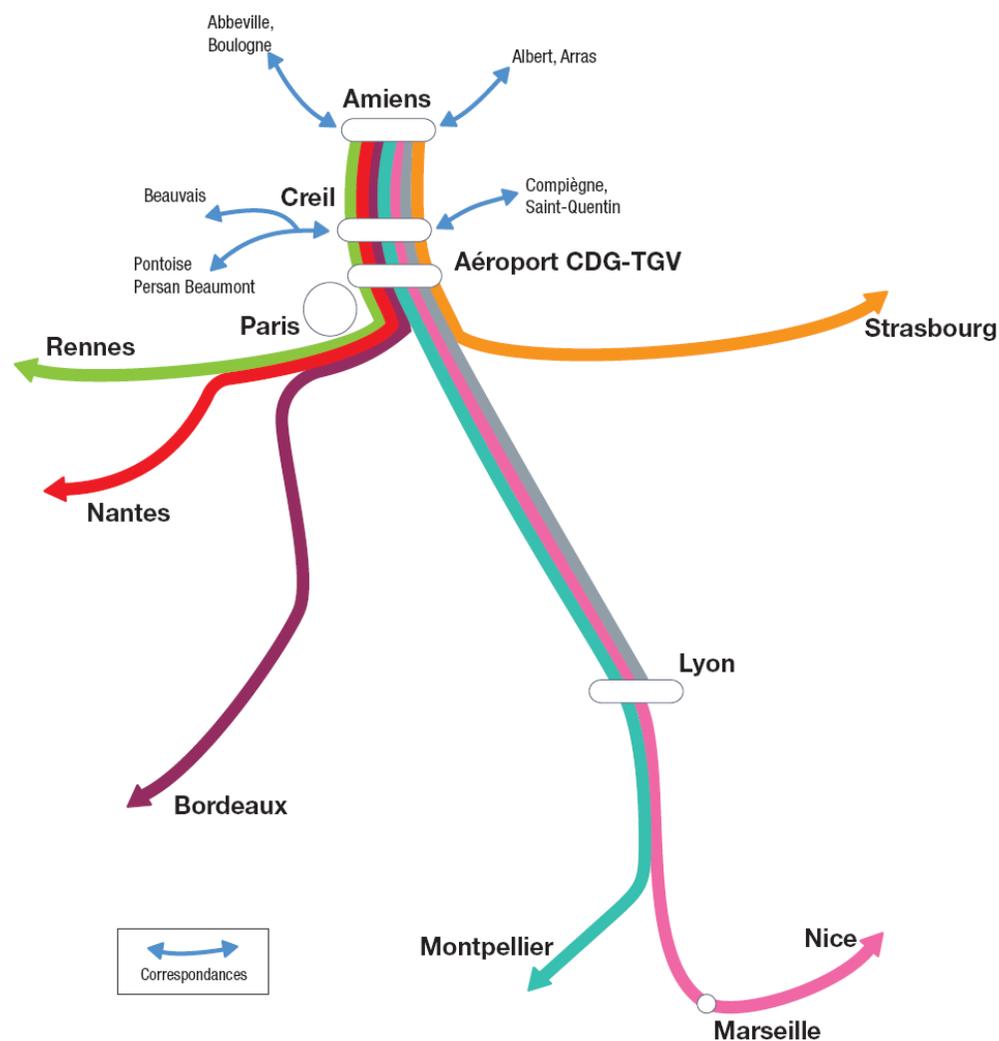
# Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

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

➤ un enjeu majeur pour l'aménagement et le développement régional

LIAISON FERROVIAIRE  RoissyPicardie



# Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

LIAISON  
FERROVIAIRE  RoissyPicardie

## Illustration de l'effet grande vitesse et de sa diffusion sur le territoire régional

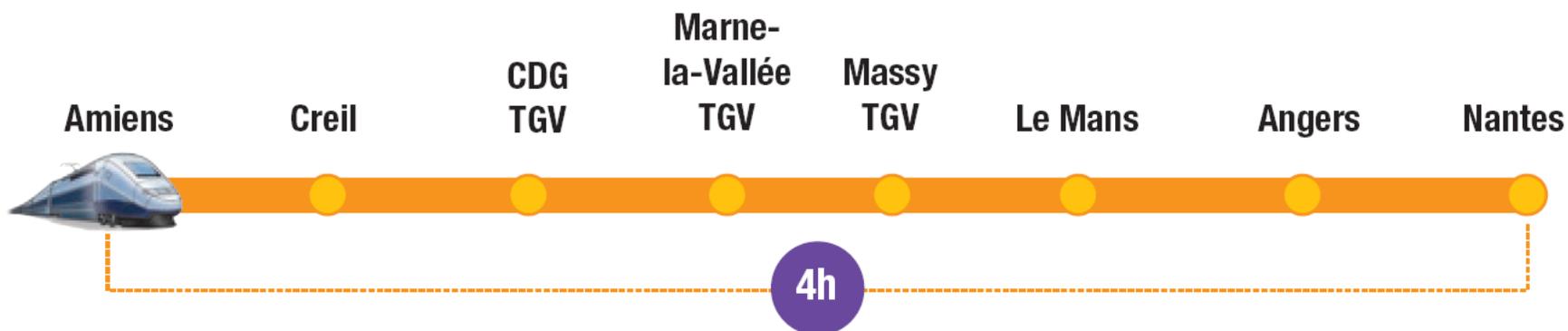
# Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie

## Des voyages plus courts et plus confortables

### Exemples de temps de parcours avec le projet et comparaison avec l'existant

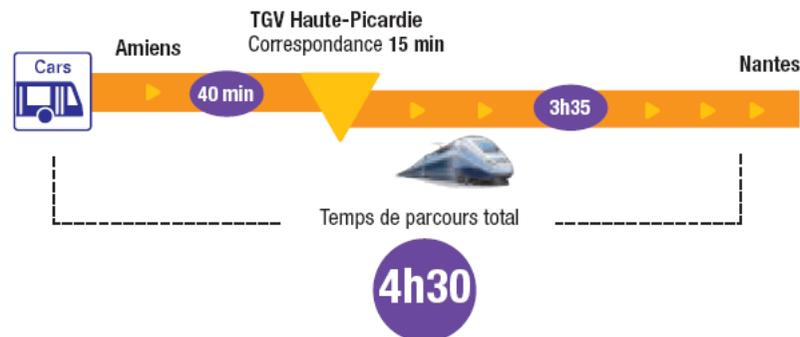
Temps de parcours avec le projet



Temps de parcours actuel *via* Paris



Temps de parcours actuel *via* TGV Haute-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



# Augmenter la capacité du réseau à grande vitesse

LIAISON  
FERROVIAIRE  RoissyPicardie

## Illustration de la contribution de Roissy-Picardie à l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire

# 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

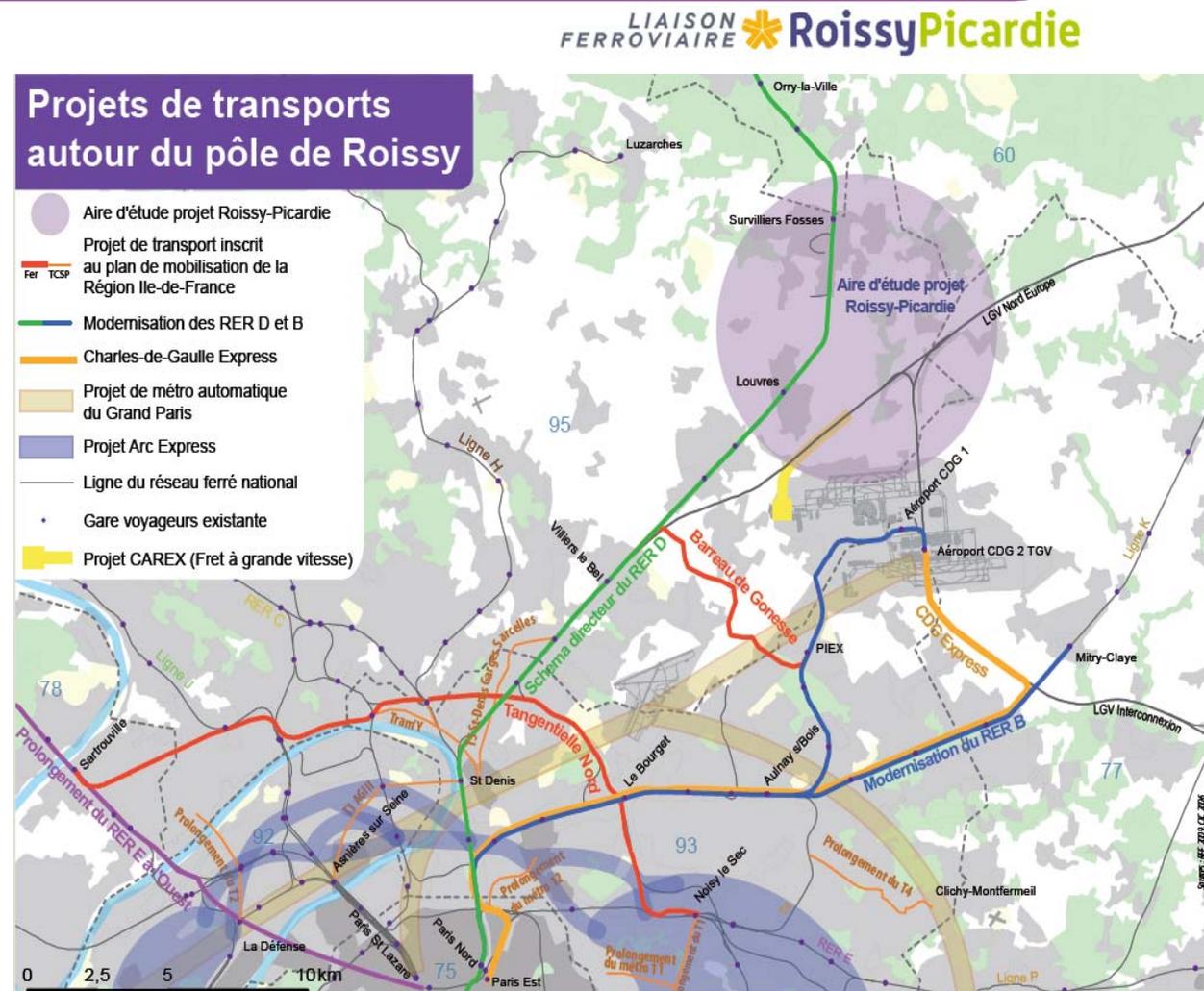
LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie



# Améliorer l'accès à Roissy

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



# Améliorer l'accès à Roissy

LIAISON  
FERROVIAIRE  RoissyPicardie

**Une opportunité pour répondre aux besoins de déplacements entre Roissy et les territoires situés au nord du pôle**

**Un projet complémentaire des projets en Ile-de-France qui visent également à améliorer l'accès à Roissy**

---

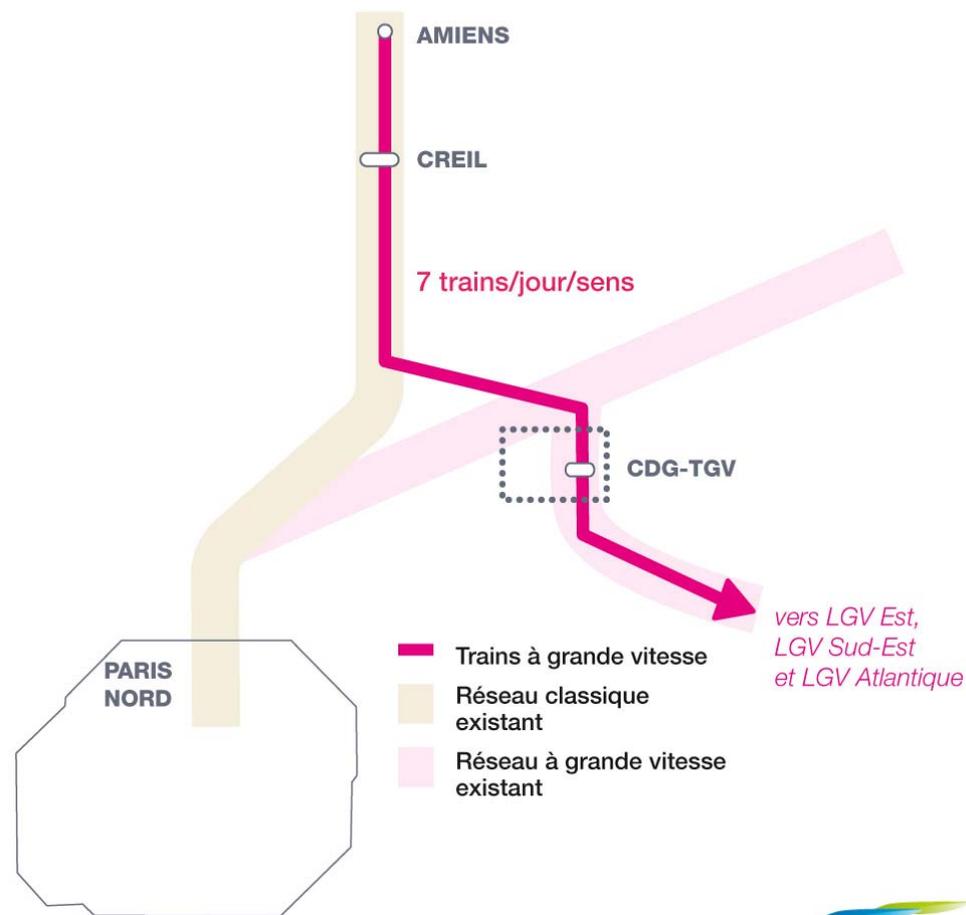
# Les solutions étudiées

- les services
- les options de passage

# Les scénarios de services

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

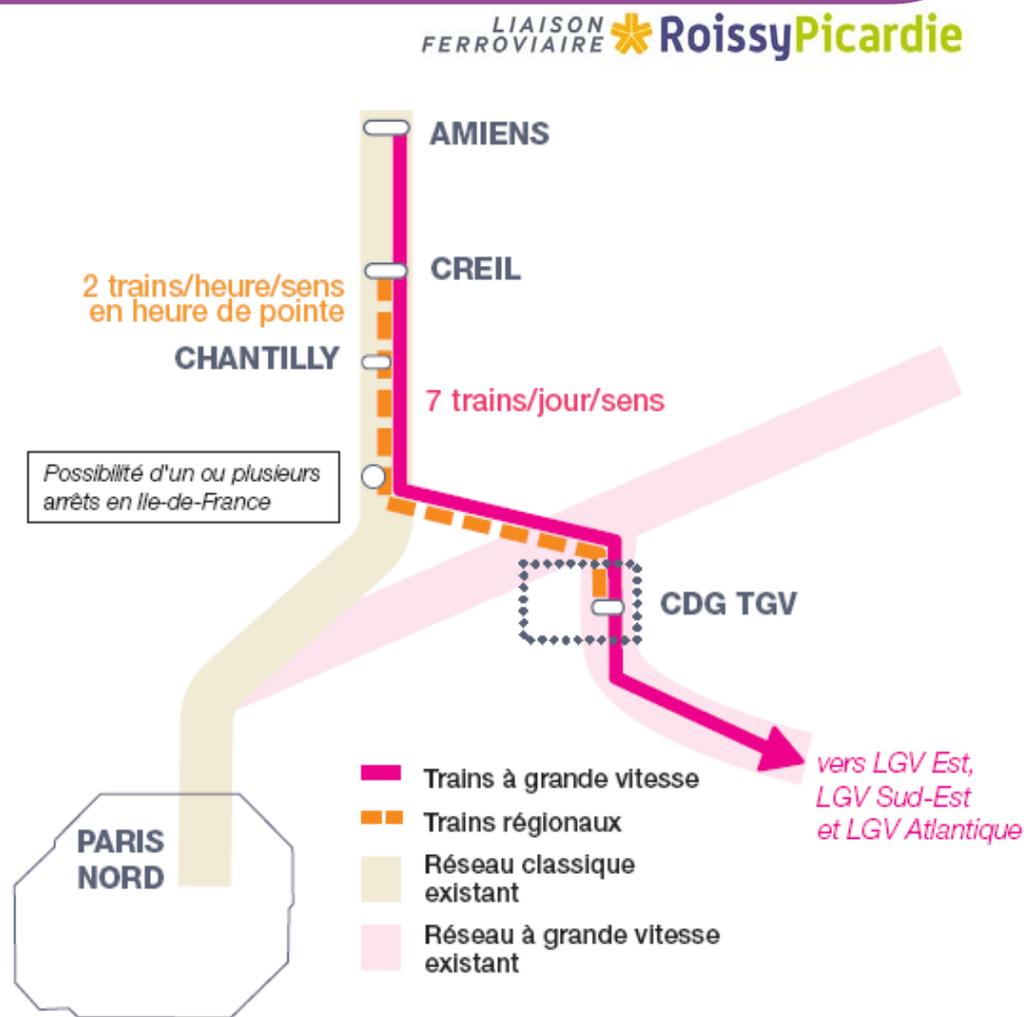
- Une fréquence de 7 A/R par jour depuis Amiens avec arrêt à Creil



# 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 avec arrêts intermédiaires

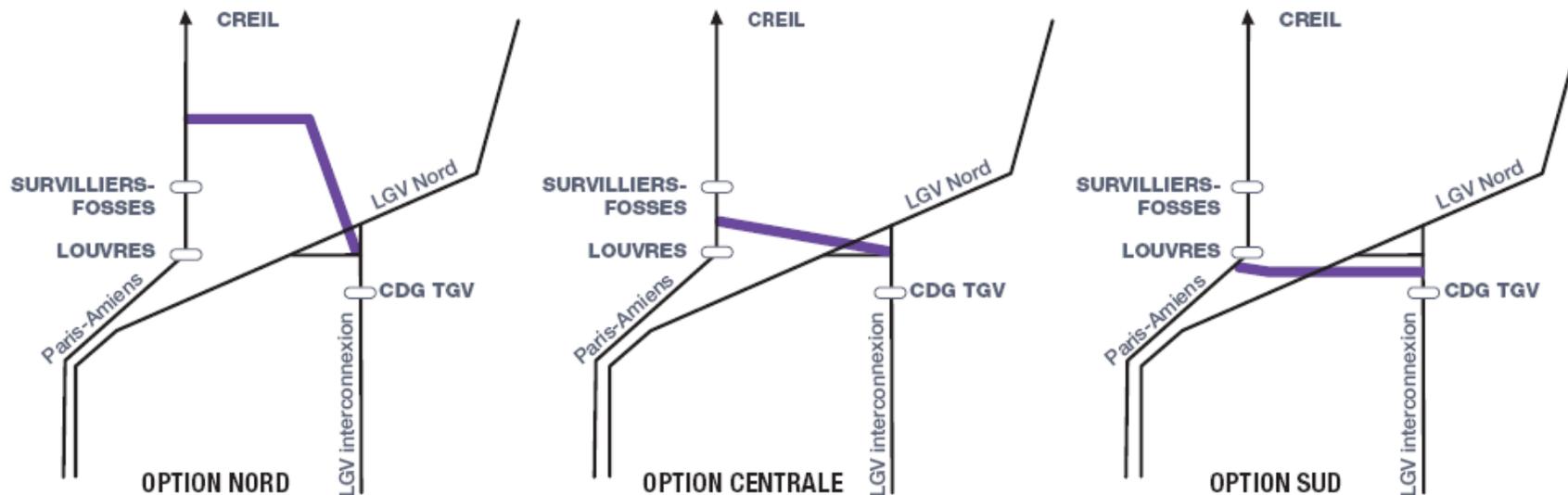


# Les scénarios de services

## Zoom sur le scénario TGV + TER

- Des arrêts intermédiaires à Chantilly et en Ile-de-France en fonction de l'option de passage de la ligne nouvelle

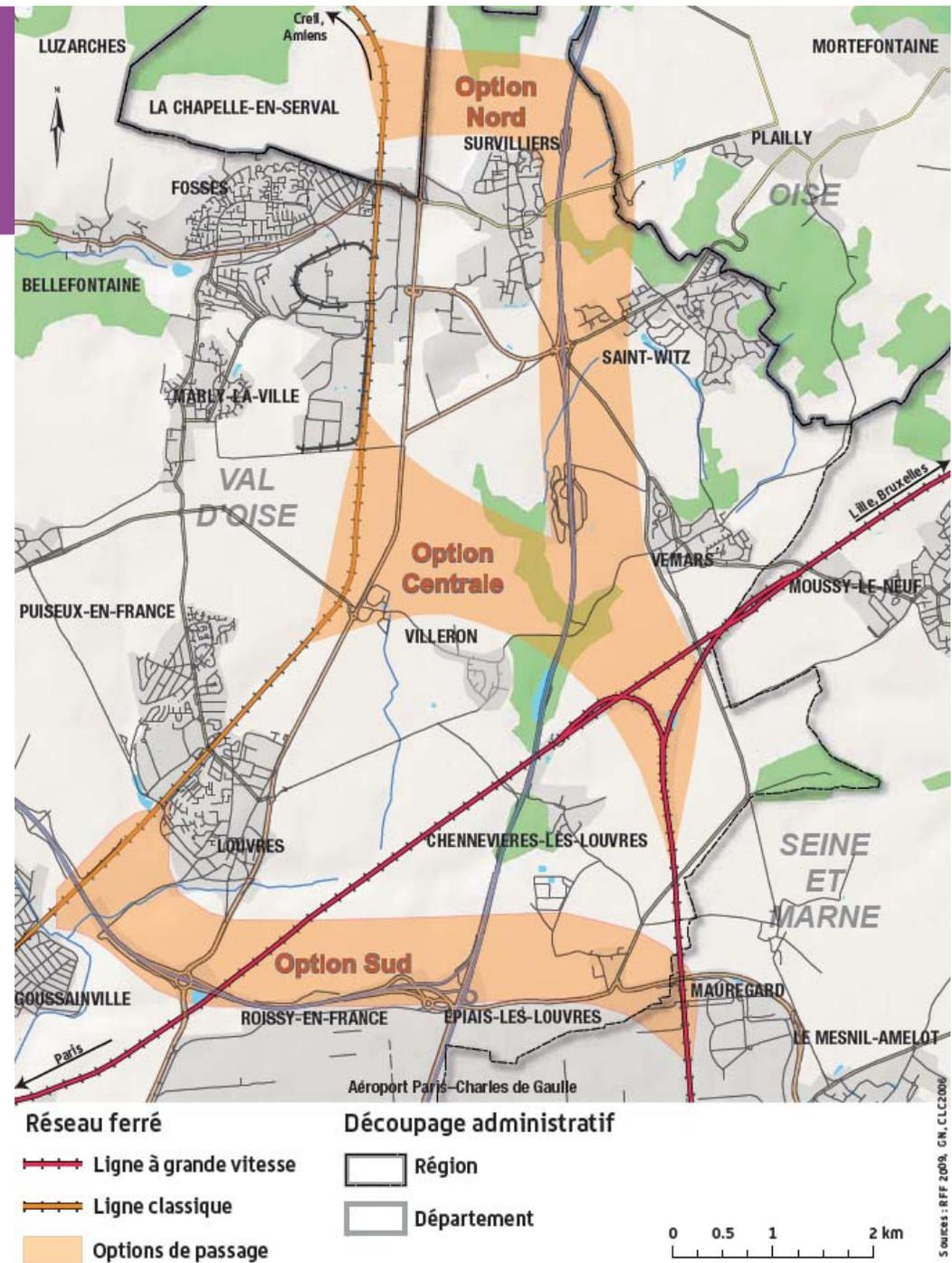
Les options de passage





# L'option de passage Nord

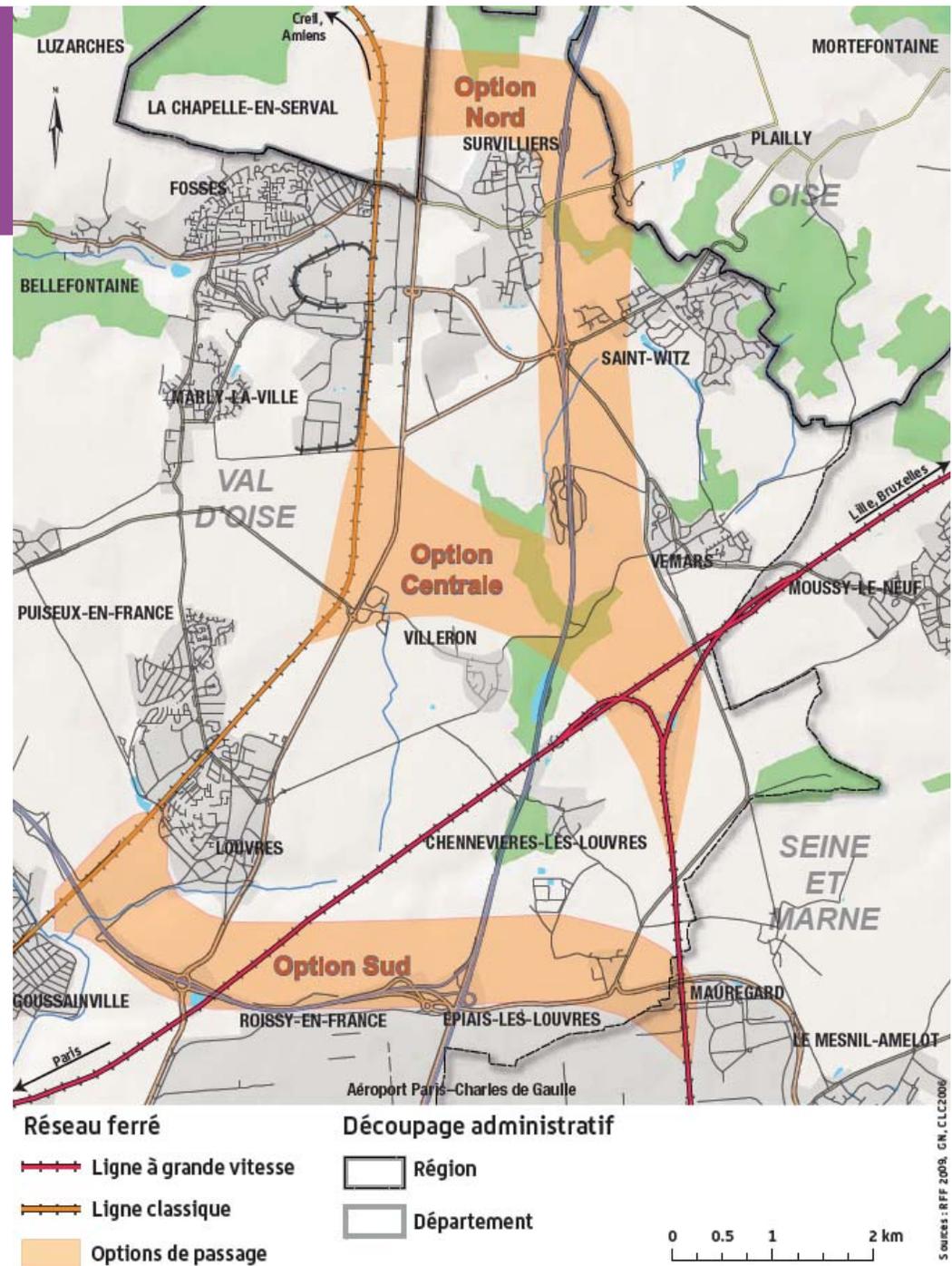
- Des enjeux importants en termes de paysage, de milieux naturels et d'occupation urbaine
- Environ 11 km de linéaire  
Estimation de 275 M€HT
- 18' entre Creil et Roissy
- Aucun arrêt possible en Ile-de-France





# L'option de passage Sud

- Des enjeux localement forts en termes de relief et d'urbanisation, nombreux ouvrages d'art à construire
- Environ 7 km de linéaire  
Estimation de 240 M€HT
- 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

Investissement compris entre 70 et 100 M€HT

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

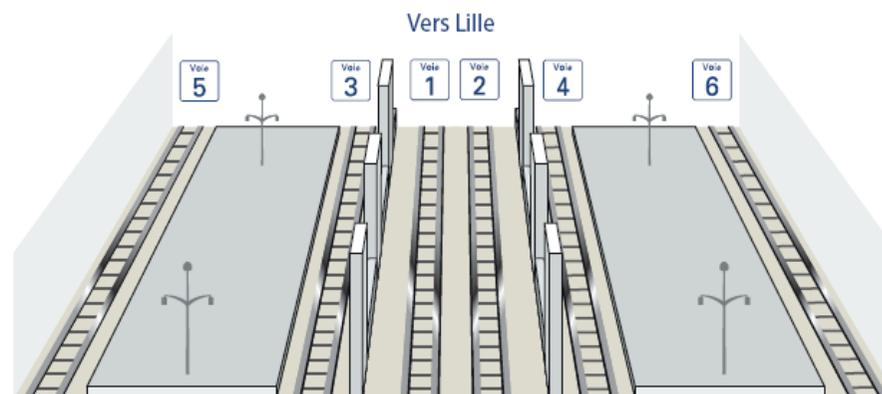
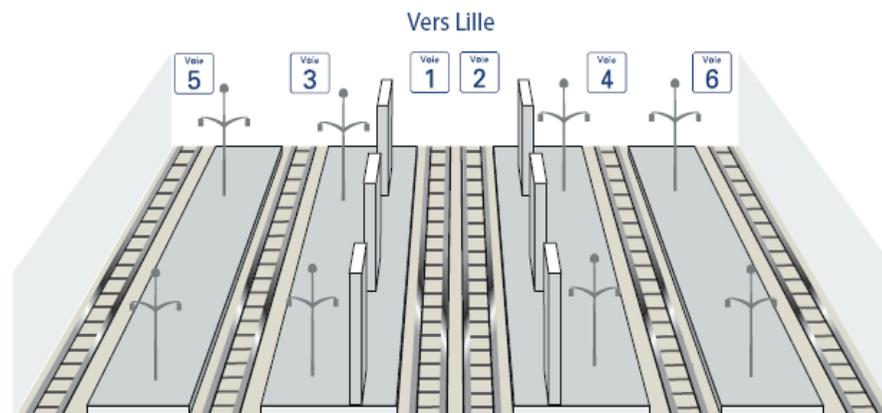


Schéma de la configuration proposée



# L'analyse comparée des solutions étudiées

Prévisions en 2020 Coûts €2008	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)
Coûts en infrastructures	Entre 155 et 275 M€ pour la ligne nouvelle – 70 M€ sur le réseau existant	Entre 155 et 275 M€ pour la ligne nouvelle – 100 M€ sur le réseau existant
Coûts en matériel roulant	65 M€	100 M€
Rentabilité socio-économique	9,5 %	9,6 %

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

**Avril à Juillet 2010**

Débat public  
Réunions en Picardie et  
en Ile-de-France

**Septembre 2010**

Compte-rendu du débat  
par la CPDP et  
bilan par la CNDP

**Décembre 2010**

Décision de RFF  
sur les principes et les conditions  
de poursuite du projet

**2011**

Phase  
d'études

**2013-2015**

Enquête publique et Déclaration  
d'utilité publique (DUP)

Études détaillées  
et travaux

**2020**

Mise  
en service



