

Les acteurs du transport ferroviaire en Ile-de-France

LIAISON FERROVIAIRE  RoissyPicardie



 île de France



Présentation du projet Roissy-Picardie

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—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—C
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—

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—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

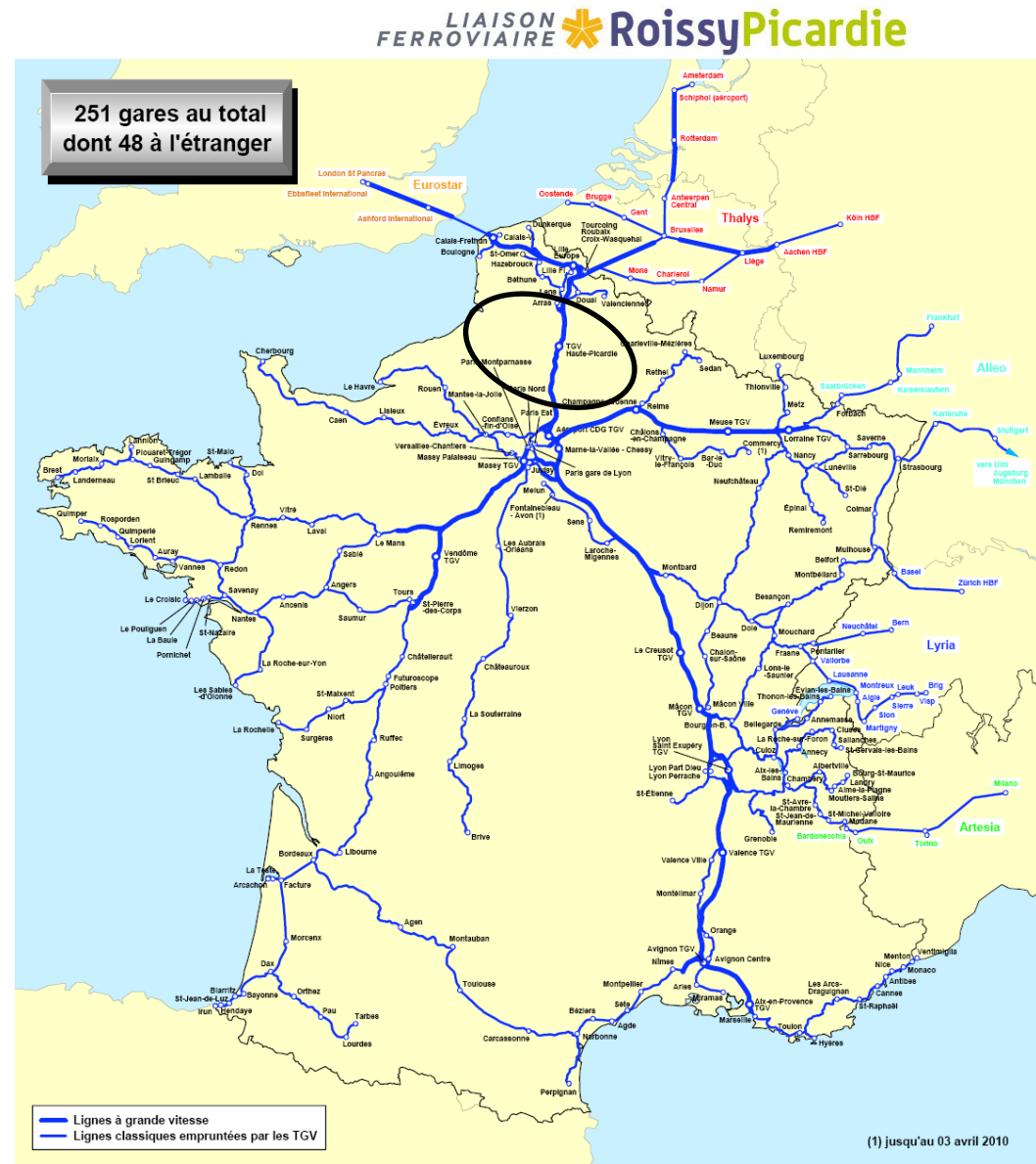
ARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—C
LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE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

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

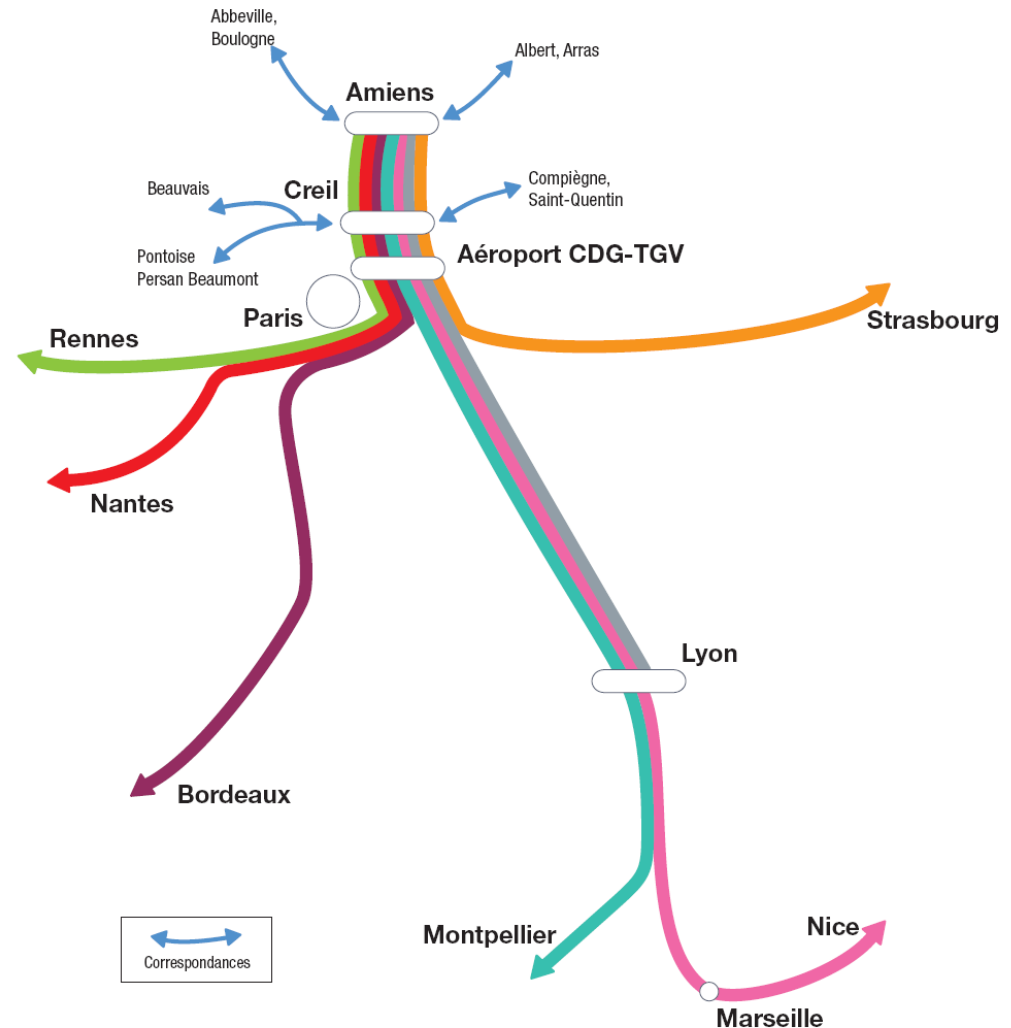


Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse

LIAISON FERROVIAIRE  RoissyPicardie

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

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

Une alternative aux gares parisiennes

Une accessibilité renforcée de Roissy favorable au développement économique

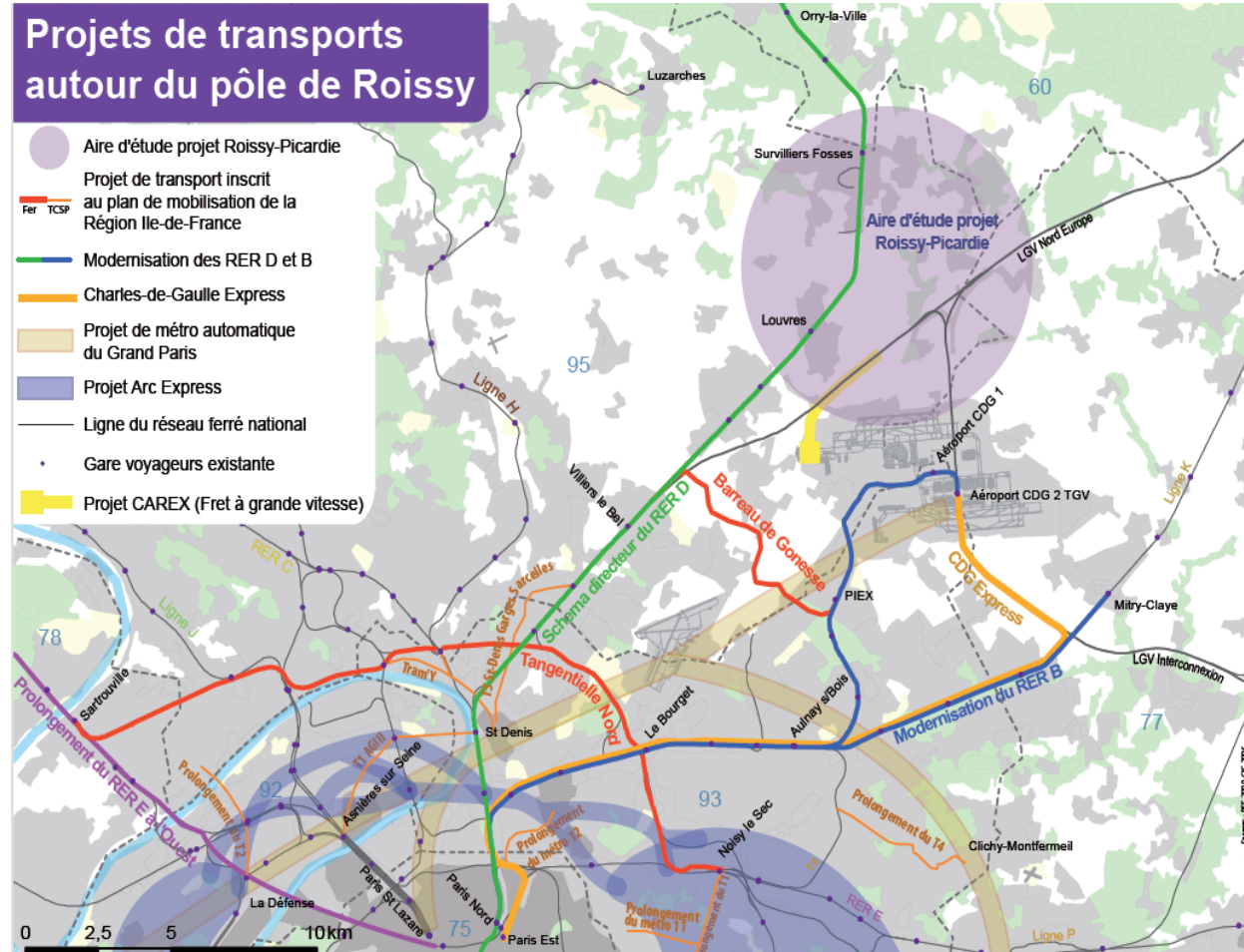
LIAISON FERROVIAIRE  RoissyPicardie



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—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

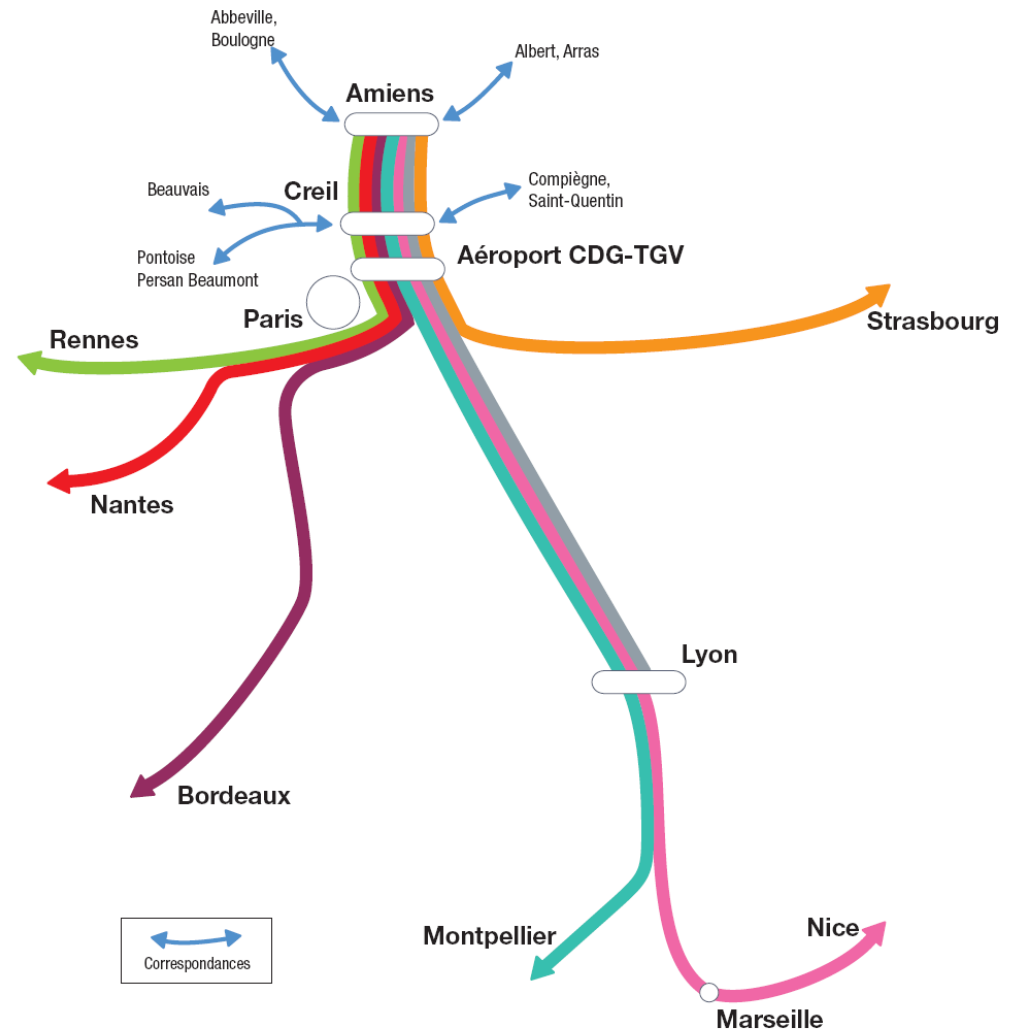
ARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—C
LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE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

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

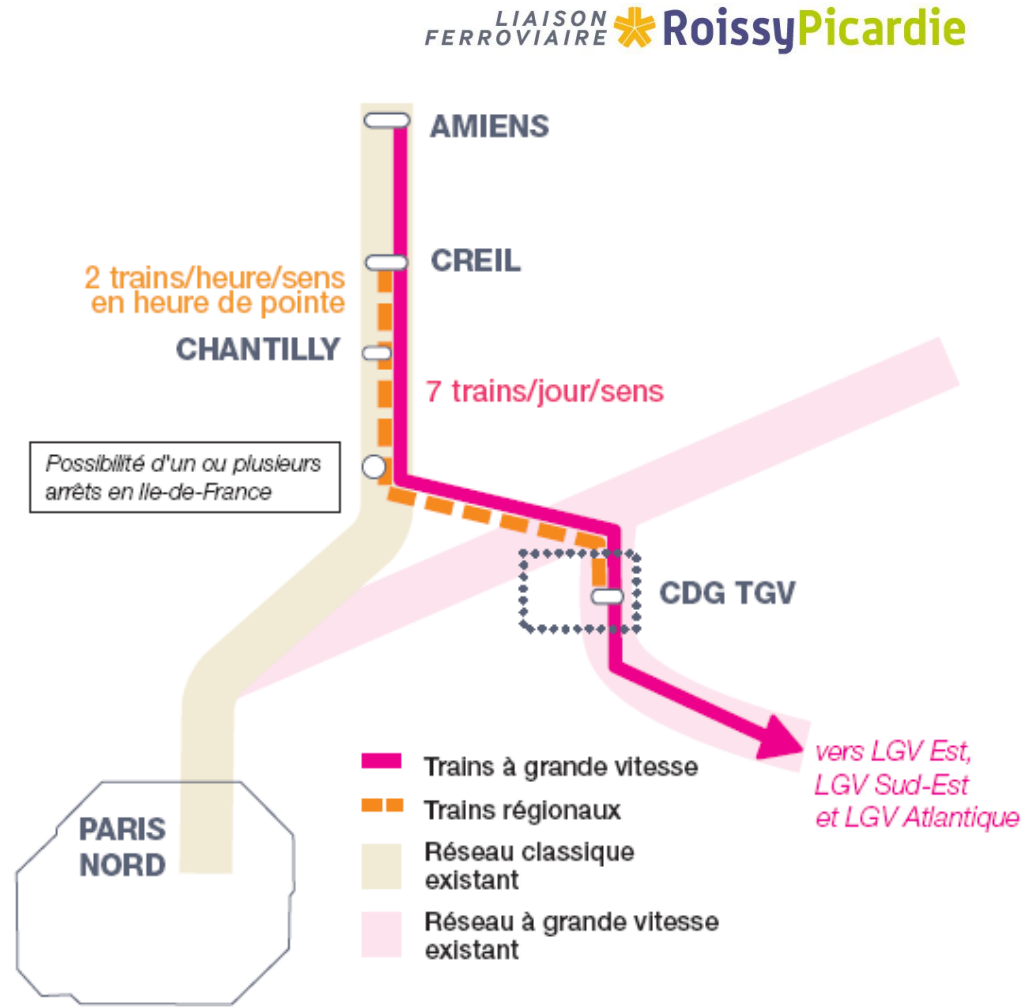
LIAISON FERROVIAIRE  RoissyPicardie



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

- les options de passage

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—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—C
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—
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES

Un processus progressif avec une prise en compte des exigences du développement durable à chaque étape de la conception et de la réalisation de la ligne nouvelle

LIAISON FERROVIAIRE  **RoissyPicardie**

2008-2009

2010

2011-2015 (dates prévisionnelles)

Horizon 2020

Pré-études fonctionnelles

Débat public

Etudes préliminaires

Etudes APS
Avant-projet
sommaire

Enquête
publique

APD
Avant-projet
détaillé

Travaux

Mise
en
service

Caractéristiques et fonctions

Analyse comparative
des fuseaux

Étude du tracé
dans le fuseau retenu

Déclaration
d'utilité
publique

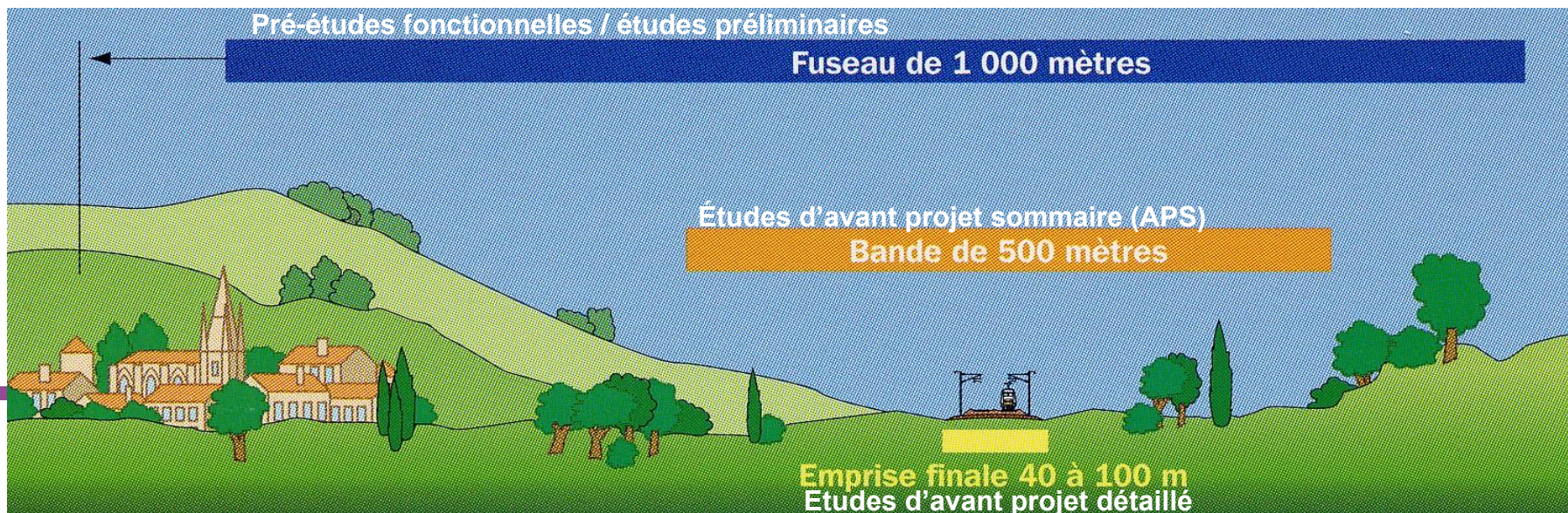
Acquisitions foncières
Dimensionnement
des ouvrages



Cahier des Charges
Approuvé par le Ministre



Choix d'un fuseau par le Ministre



Le développement durable : une préoccupation continue

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

- Un engagement qui couvre l'ensemble des aspects du développement durable et notamment les enjeux d'insertion dans les territoires :

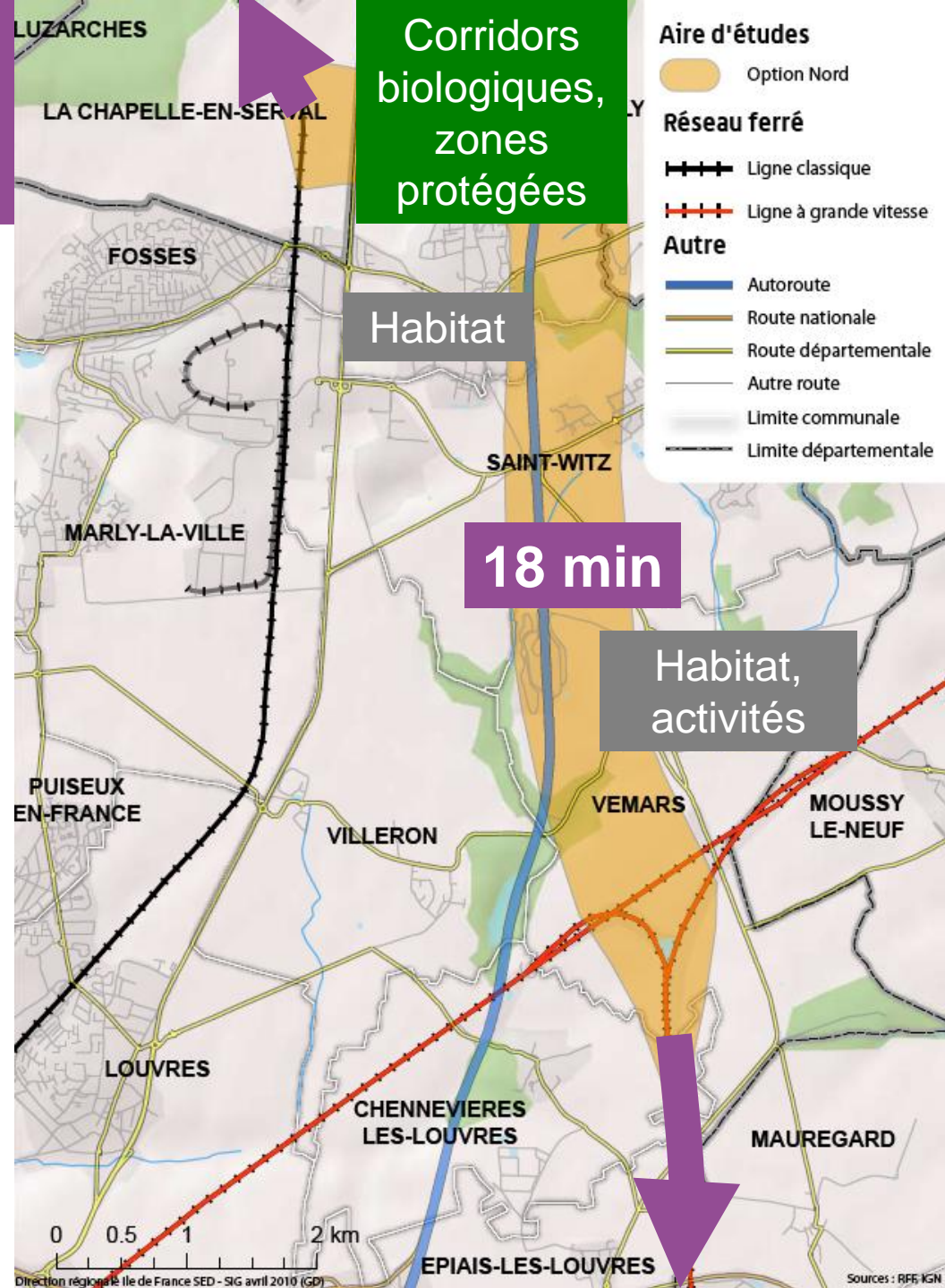
- Les enjeux agricoles et sylvicoles ;
- La protection des populations vis-à-vis du bruit ;
- La préservation des milieux naturels ;
- L'insertion paysagère.

- 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.

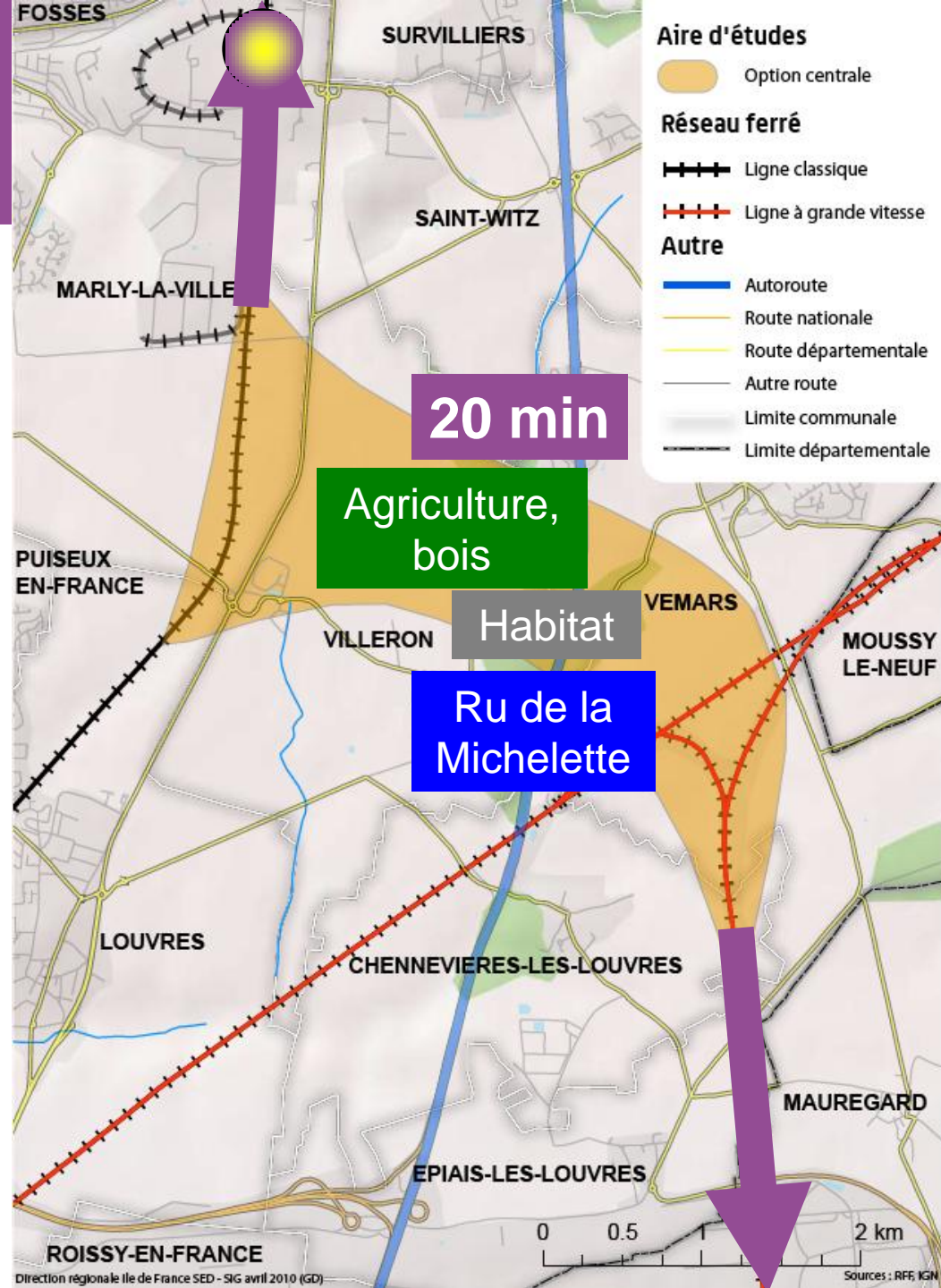
L'option de passage Nord

- 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



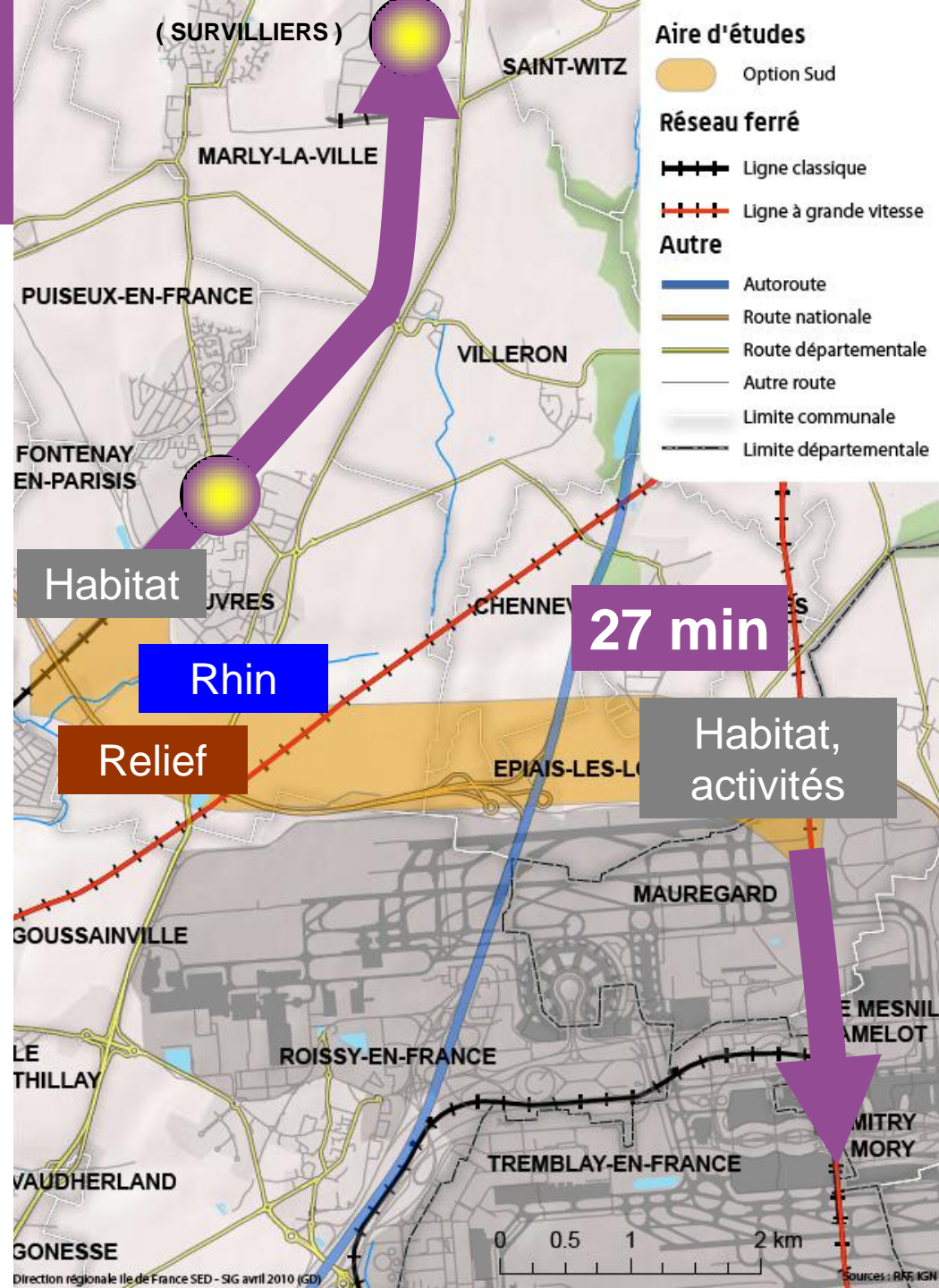
L'option de passage Centrale

- 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

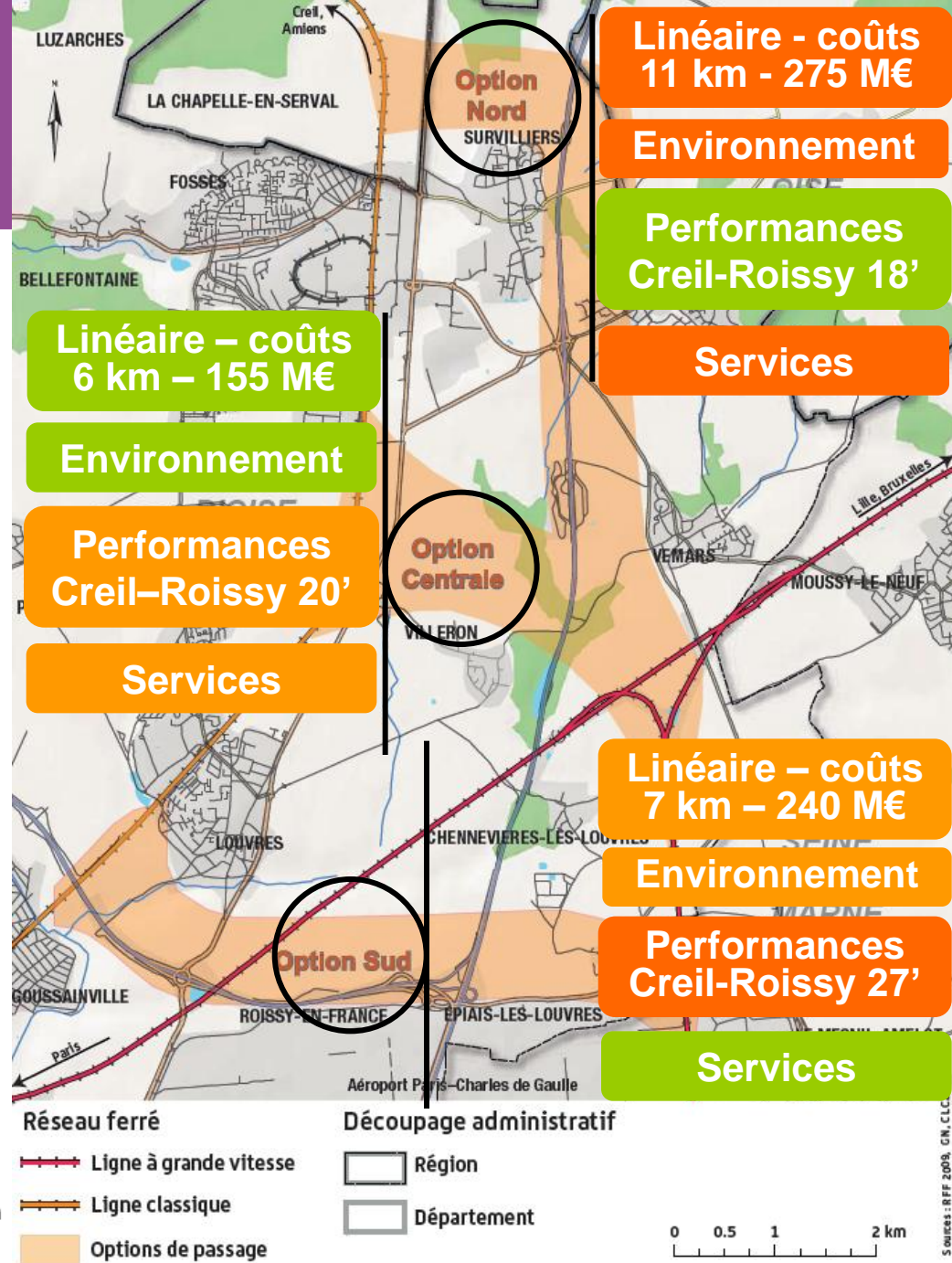
- Environ 7 km de linéaire
Estimation de 240 M€ HT
- Des enjeux localement forts en termes de relief et d'urbanisation, nombreux ouvrages d'art à construire
- 27' entre Creil et Roissy
- Deux arrêts envisageables en Ile-de-France pour les trains régionaux : Survilliers-Fosses et Louvres



Les options de passage

Evaluation et comparaison

- Le linéaire à construire et les coûts estimatifs de réalisation (M€₂₀₀₈ HT)
- Les enjeux humains et environnementaux
- Les performances de l'infrastructure
- Les services envisageables



De l'option la plus favorable à l'option la moins favorable

Les options de passage

Evaluation et comparaison

■ Les trafics

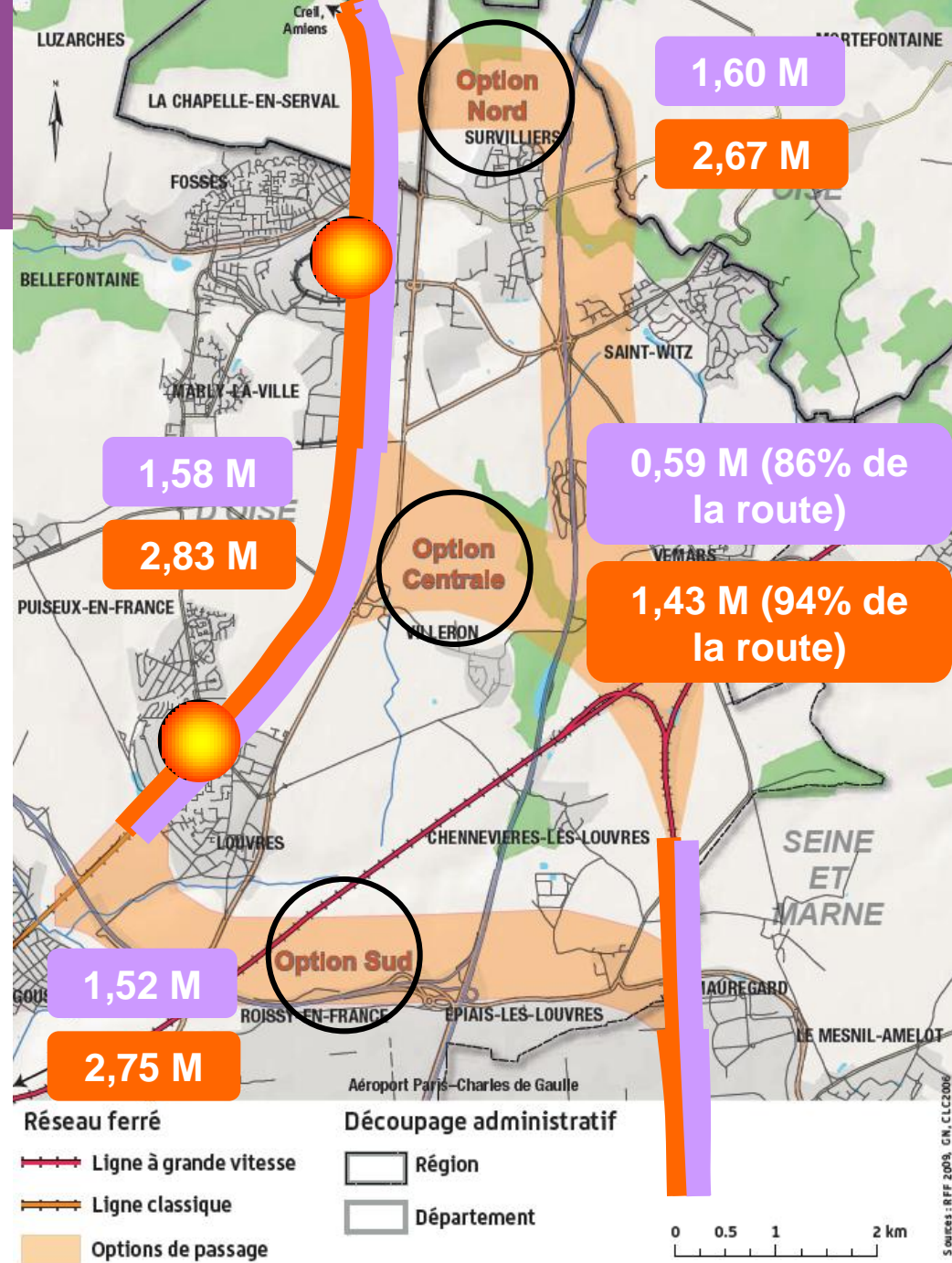
(Valeurs en millions de passagers annuels, deux sens confondus)

— Scénario « TGV »

— Scénario « TGV + trains régionaux »

■ Le report modal

(chiffres pour l'option centrale)



Les aménagements sur le réseau existant

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

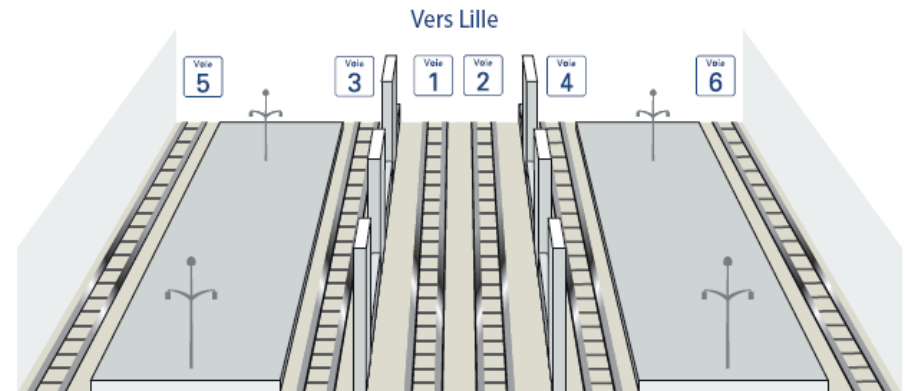
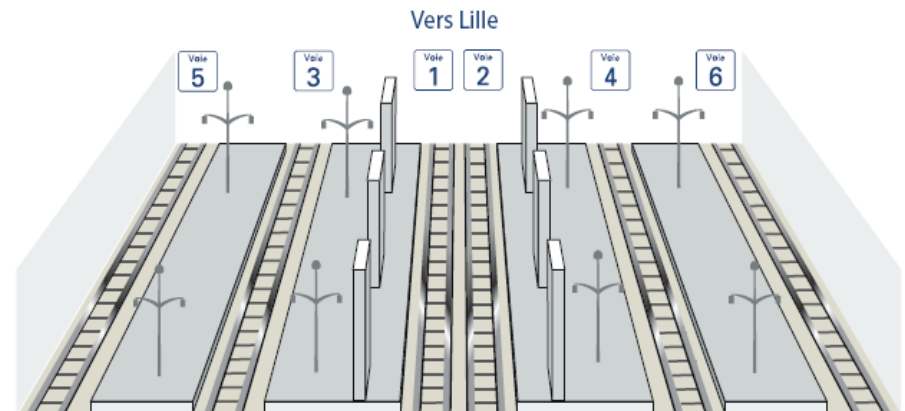


Schéma de la configuration proposée



Le dossier du maître d'ouvrage

Débat public 2010



TOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNI
 ACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET B
 ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE
 AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—A
 E LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PA
 —MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—A

Pour en savoir plus...

AL—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT D
 LSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BR
 ENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DU

Débat public Dossier d'information complémentaire Juin 2010



L'AVIS DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SUR 4 QUESTIONS AU CŒUR DU DÉBAT

À travers ce document, Réseau Ferré de France souhaite apporter son analyse et des éléments d'information complémentaires de nature à alimenter la réflexion des acteurs locaux et du public sur 4 questions au cœur du débat. Ce document est diffusé par la Commission particulière du débat public chargée de l'organisation du débat sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Lors de la première partie du débat, les échanges ont notamment porté sur les questions suivantes :

- * D'autres solutions peuvent-elles permettre un raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse dans de meilleures conditions ?
- * Quel devenir pour la gare TGV Haute-Picardie avec Roissy-Picardie ?
- * Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse peuvent-ils ne faire qu'un seul et même projet ?
- * Comment réaliser le projet Roissy-Picardie dans le respect des territoires concernés ?

En outre, Réseau Ferré de France apporte dans ce document deux éclairages supplémentaires, liés à des questions fréquemment posées, d'une part sur l'intérêt du projet pour les déplacements domicile-travail, d'autre part sur les enjeux pour l'Aisne.

Le débat public sur la liaison ferroviaire Roissy-Picardie a débuté le 15 avril 2010 et doit se clore le 31 juillet. Cette étape est un temps fort dans la vie du projet puisqu'elle permet, au vu des appréciations portées sur son bien-fondé, d'en définir l'opportunité, de débattre de ses objectifs et d'en préciser les principales caractéristiques.

Le projet consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle de quelques kilomètres entre l'axe Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse d'interconnexion qui dessert la gare Aéroport Charles de Gaulle TGV.

Ce projet vise à :

- 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,
- améliorer l'accès à Roissy pour aller prendre l'avion, le TGV ou se rendre à son travail.