

Les acteurs du transport ferroviaire en Ile-de-France

LIAISON FERROVIAIRE * RoissyPicardie



Présentation du projet Roissy-Picardie

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNECTION—PREMIERANT—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—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—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

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

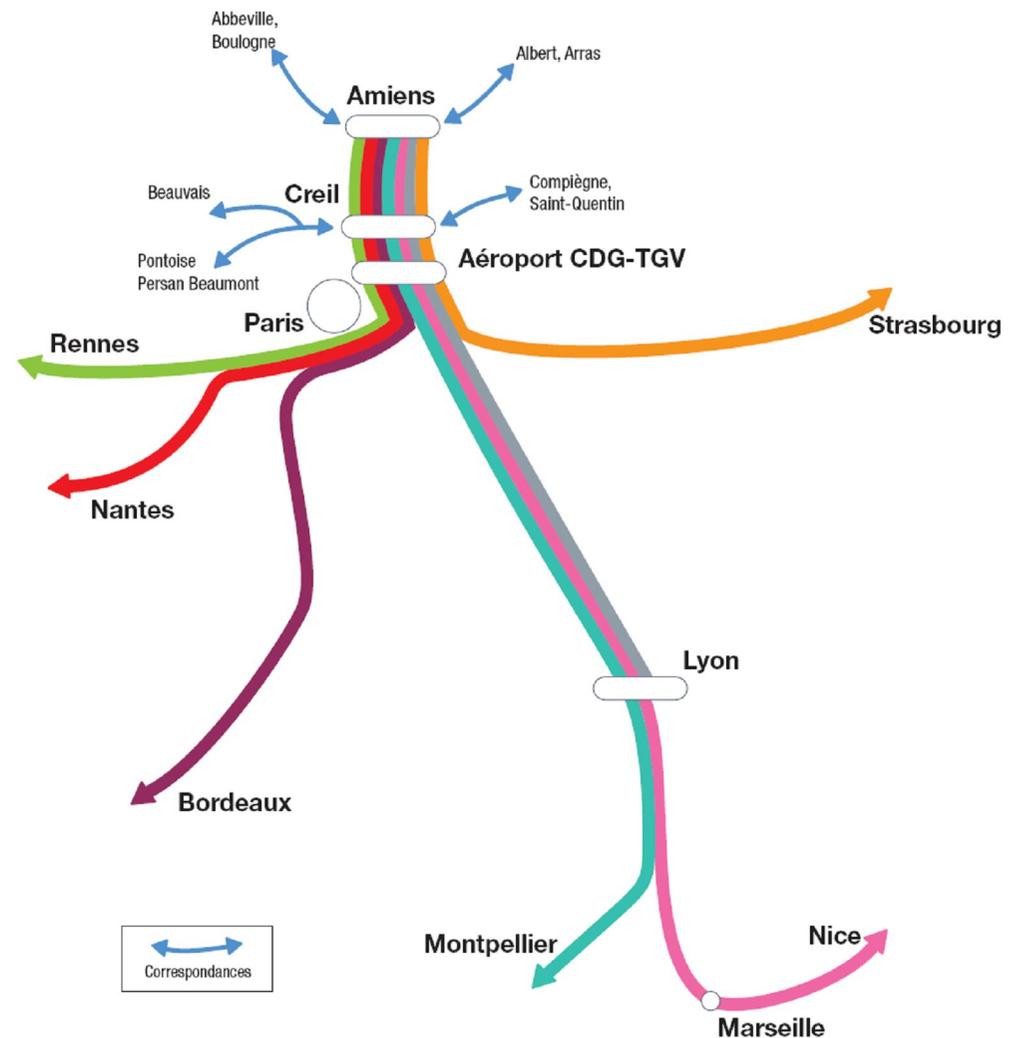
ARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—CO
 LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
 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

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

LIAISON FERROVIAIRE  Roissy Picardie

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

Une alternative aux gares parisiennes

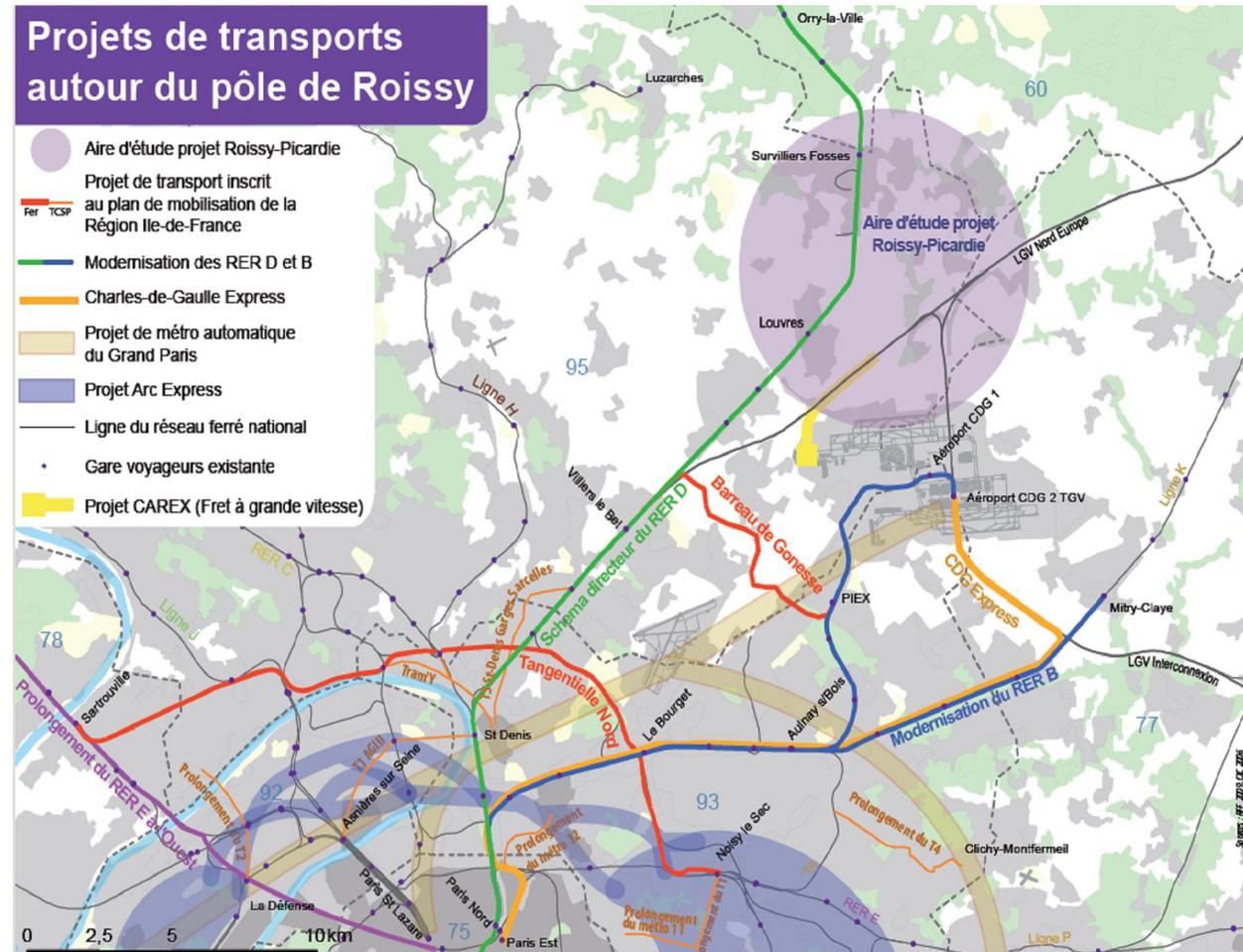
Une accessibilité renforcée de Roissy favorable au développement économique



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—INTERCONNEXION—PREMIERANT—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—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

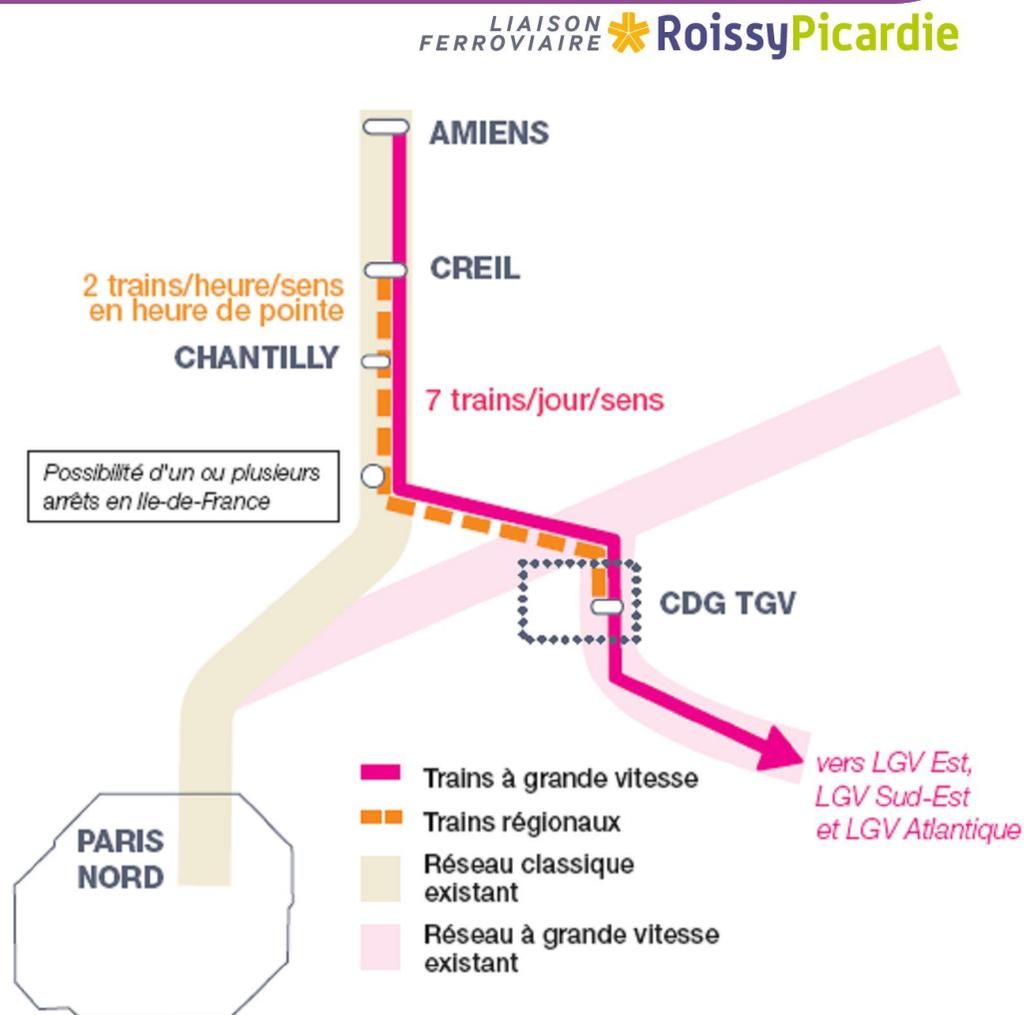
Les scénarios de services

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

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 avec arrêts intermédiaires



Les solutions étudiées

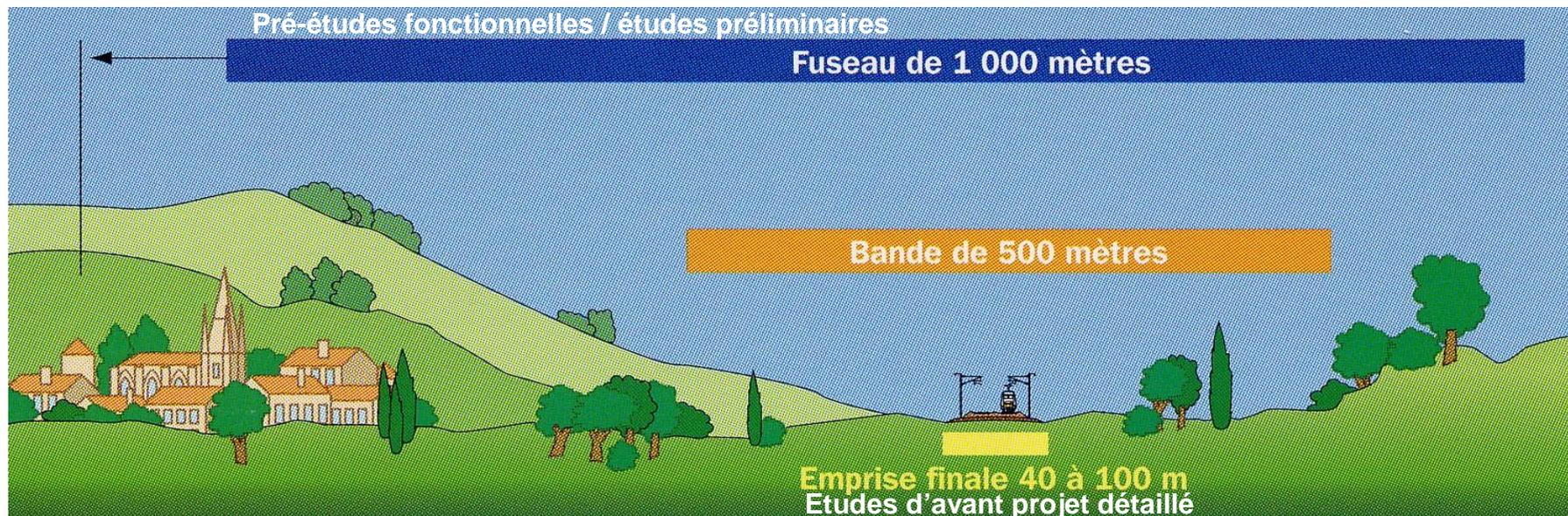
- les options de passage

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNECTION—PREMIERANT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SECURITE—AMENAGEMENT

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 COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—I

Un processus progressif

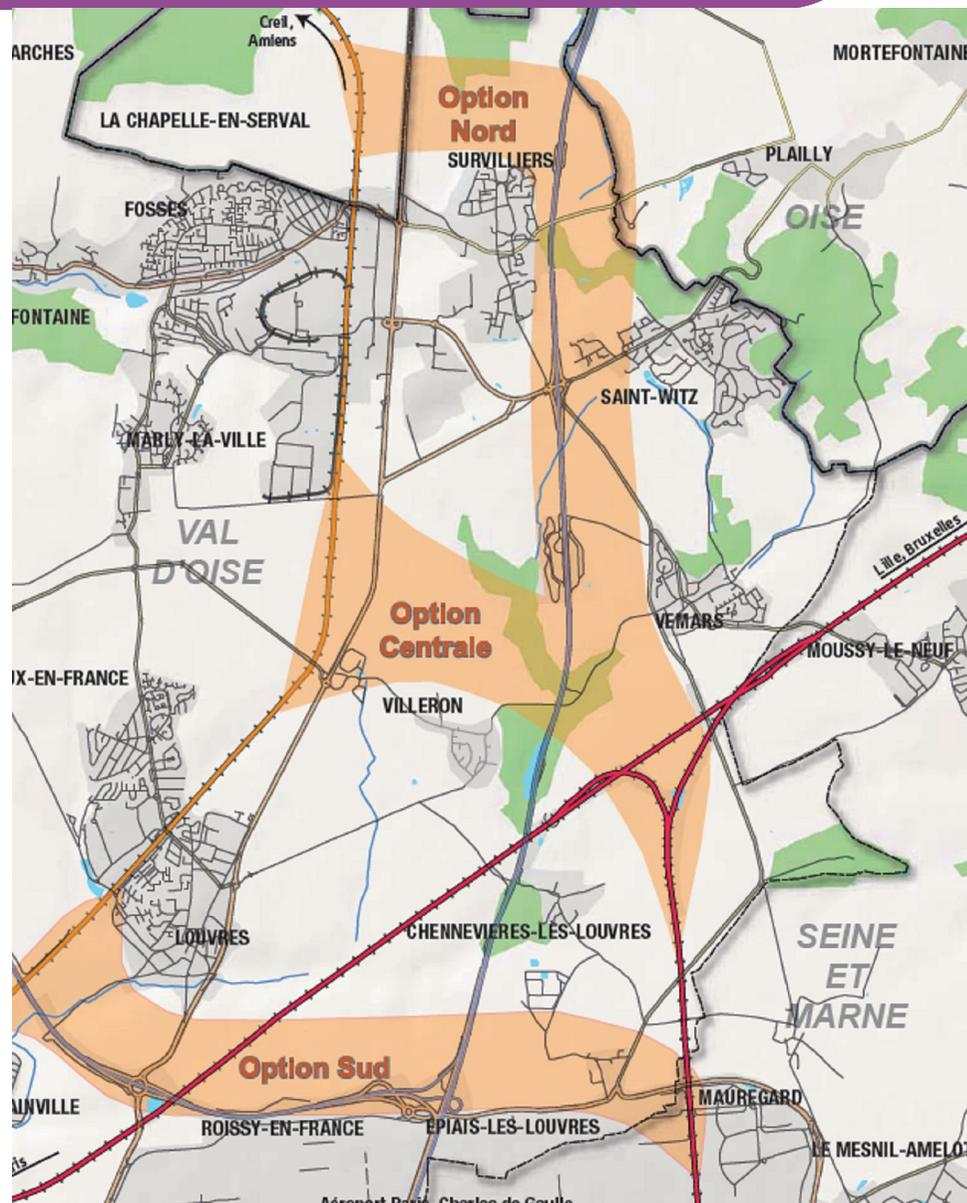
une prise en compte des exigences du développement durable à chaque étape de la conception et de la réalisation de la ligne nouvelle



Les options de passage

La démarche de recherche des options de passage : une double logique pour limiter l'impact sur le territoire

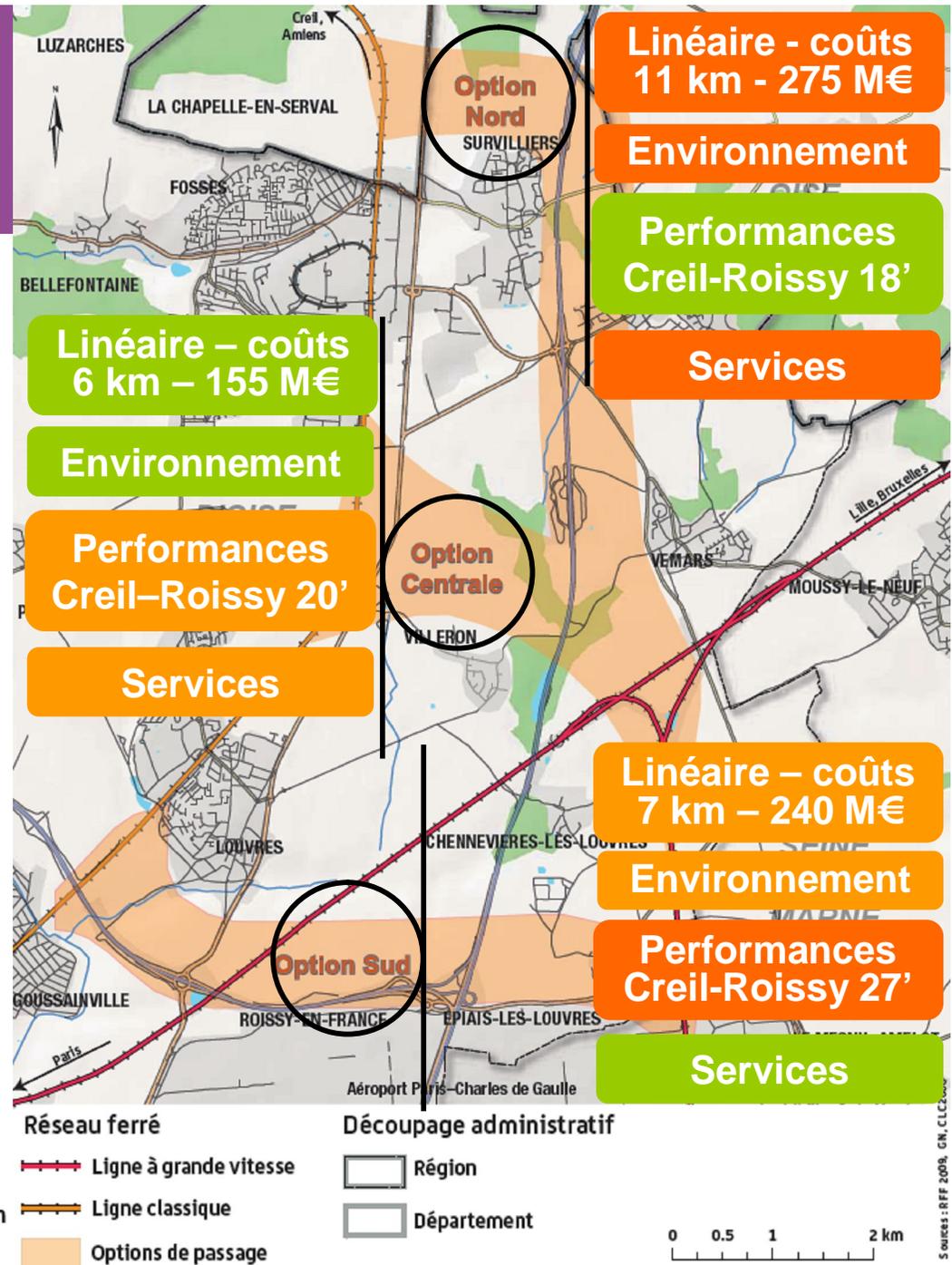
- Le principe d'un couloir commun avec des infrastructures existantes :
 - option nord (A1)
 - option sud (D104)
- Le principe de limitation du linéaire à construire :
 - option centrale



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



Les options de passage

Evaluation et comparaison

■ Les trafics

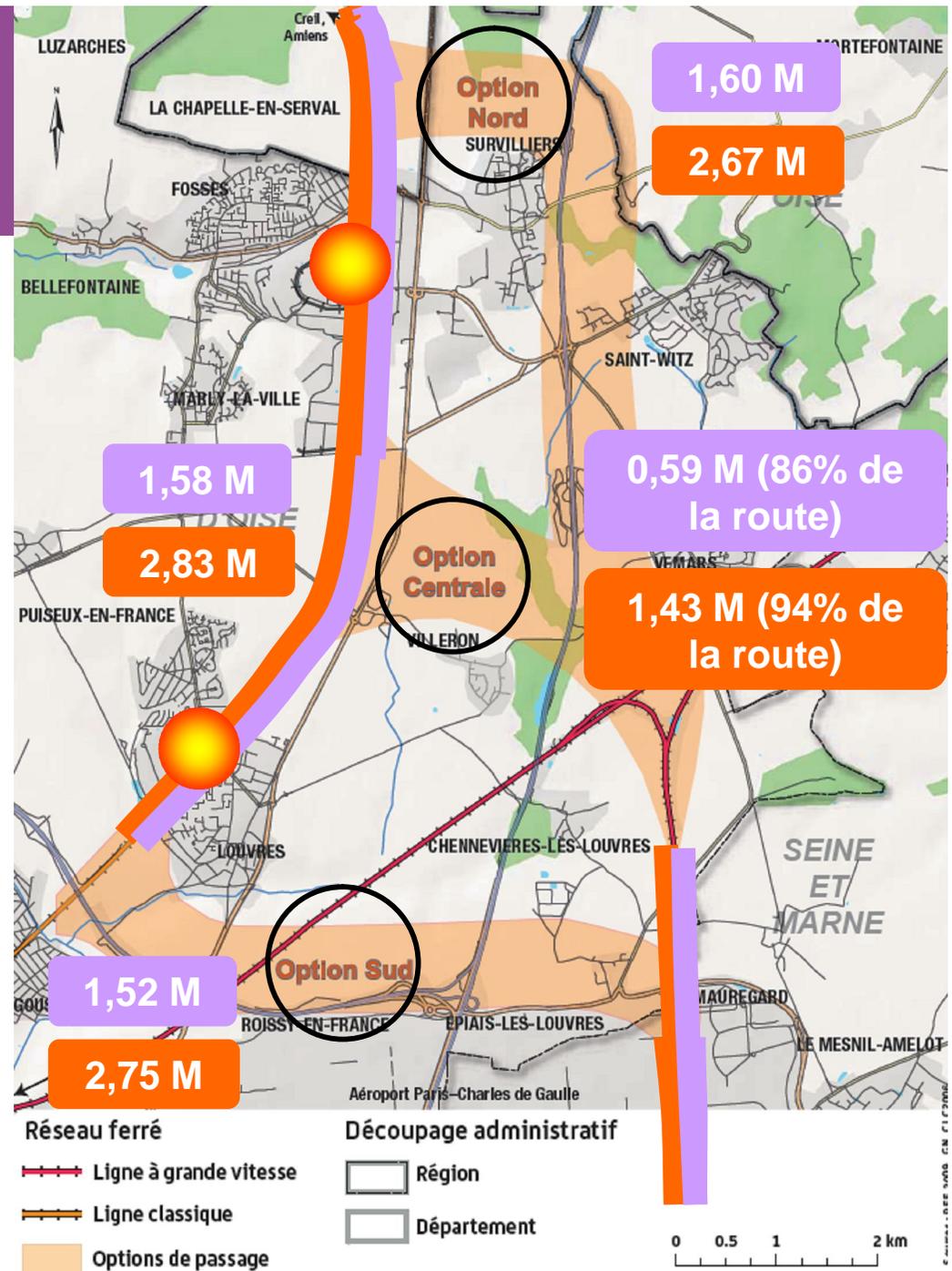
(Valeurs en millions de passagers annuels, deux sens confondus)

— 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

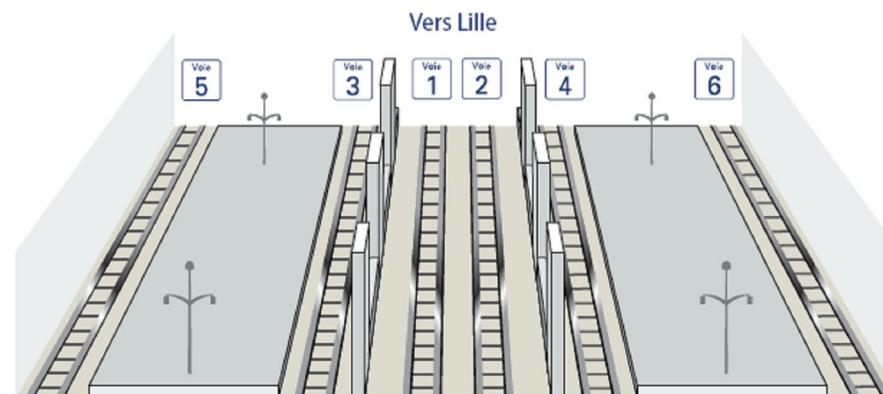


Schéma de la configuration proposée

