



II ✨ LA PICARDIE ET LE NORD DE L'ILE-DE-FRANCE FACE AUX ENJEUX NATIONAUX DE TRANSPORTS

- II.A - LE CONTEXTE ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE VITESSE EN FRANCE
- II.B - L'ESSOR DES LIAISONS PROVINCE-PROVINCE
- II.C - L'ACCESSIBILITÉ À LA GRANDE VITESSE : ÉTAT DES LIEUX
- II.D - PARIS-CDG : L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE MULTIMODAL MAJEUR
- II.E - LES OBJECTIFS NATIONAUX DU PROJET ROISSY-PICARDIE

GRANDS PROJETS FERROVIAIRES



Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Cet objectif est au cœur des politiques de transport. Ainsi, pour faciliter l'usage du train pour les déplacements de longue distance en France et en Europe, la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit « de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020. [...] Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini ».

L'objectif est « d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France ». Le caractère structurant du transport ferroviaire régional est également souligné pour contribuer à la diffusion de l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

Pour la Picardie et le nord de l'Ile-de-France, l'objectif de développement du transport ferroviaire pour les déplacements à longue distance pose la question de l'accessibilité au réseau des lignes à grande vitesse, aujourd'hui malaisée. Une situation commune à de nombreux territoires du Bassin parisien qui résulte de l'histoire du développement de la grande vitesse en France.

II.A LE CONTEXTE ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE VITESSE EN FRANCE

Lancée en 1981, la grande vitesse a révolutionné le transport ferroviaire et a considérablement renforcé son attractivité pour les déplacements nationaux. La part du trafic à grande vitesse dans le transport collectif national à grande distance est aujourd'hui supérieure à 65 %.

Les trains aptes à la grande vitesse sont **un facteur clé de la croissance du trafic ferroviaire en France**.

D'ici 2025, les prévisions nationales tablent sur une croissance de la fréquentation du réseau ferré national de 2 % par an, les services à grande vitesse progressant dans le même temps de 2,6 % par an en moyenne, ce qui correspond à une augmentation du trafic d'environ 50 % sur la période.

Dans la conception du réseau à grande vitesse, le but initial était de rapprocher de Paris les grandes métropoles d'équilibre (Lyon, Marseille, Lille, Nantes...) sans desserte intermédiaire. L'évolution du « modèle TGV » depuis la mise en service

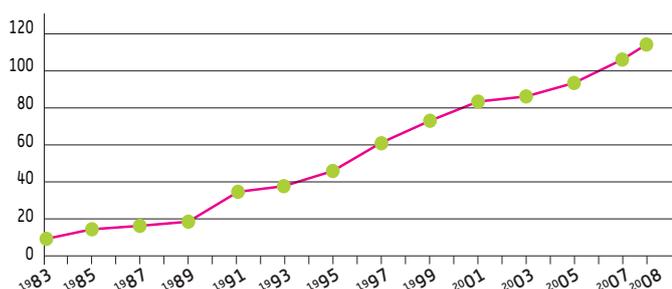
de la première ligne à grande vitesse en 1981, entre Paris et Lyon, a progressivement permis de mieux irriguer le territoire grâce à la **modernisation du réseau classique** situé dans le prolongement des lignes nouvelles, permettant aux trains à grande vitesse de **poursuivre leur parcours** au-delà des grandes capitales régionales.

À partir de 1989, la LGV Atlantique permet ainsi au TGV de desservir une cinquantaine de villes. Puis, vient en 1993 la mise en service de la LGV Nord qui diffuse les bénéfices de la grande vitesse sur l'ensemble du Nord-Pas de Calais et ouvre plus largement le TGV au trafic international avec l'Eurostar® vers Londres et le Thalys® vers le Benelux et l'Allemagne.

Mais, à l'exception de Tours ou du Mans, **les grandes villes du Bassin parisien n'ont pas bénéficié de la grande vitesse bien que leur territoire soit traversé par les lignes nouvelles**. Paris reste le passage obligé pour accéder au TGV.

La LGV Est européenne ouverte en 2007 a marqué un tournant, améliorant très nettement la performance du ferroviaire entre Paris et l'est de la France et, au-delà, vers l'Allemagne et la Suisse, tout en desservant Reims, ville du Bassin parisien.

Croissance du trafic grande vitesse
en millions de voyageurs transportés



Source: Ministère chargé des Transports

RFF, un contrat de performance avec l'État pour un réseau de transports durable

Au regard de ces prévisions, l'optimisation du réseau existant et le déploiement des moyens permettant d'en garantir le bon fonctionnement constituent plus que jamais l'une des missions centrales de RFF. Une mission qui s'inscrit dans une logique de développement durable et qui figure dans le contrat de performance que RFF et l'État ont signé en novembre 2008.

Ce contrat de performance 2008-2012 confirme la vocation de RFF à contribuer au développement durable des territoires, grâce à la mise à disposition d'infrastructures ferroviaires modernes, accessibles, efficaces et répondant aux besoins des populations. Ces engagements s'inscrivent dans le sillage des grands principes du Grenelle de l'environnement et, en particulier, dans la stratégie de développement du report modal destiné à réduire l'impact environnemental des transports.

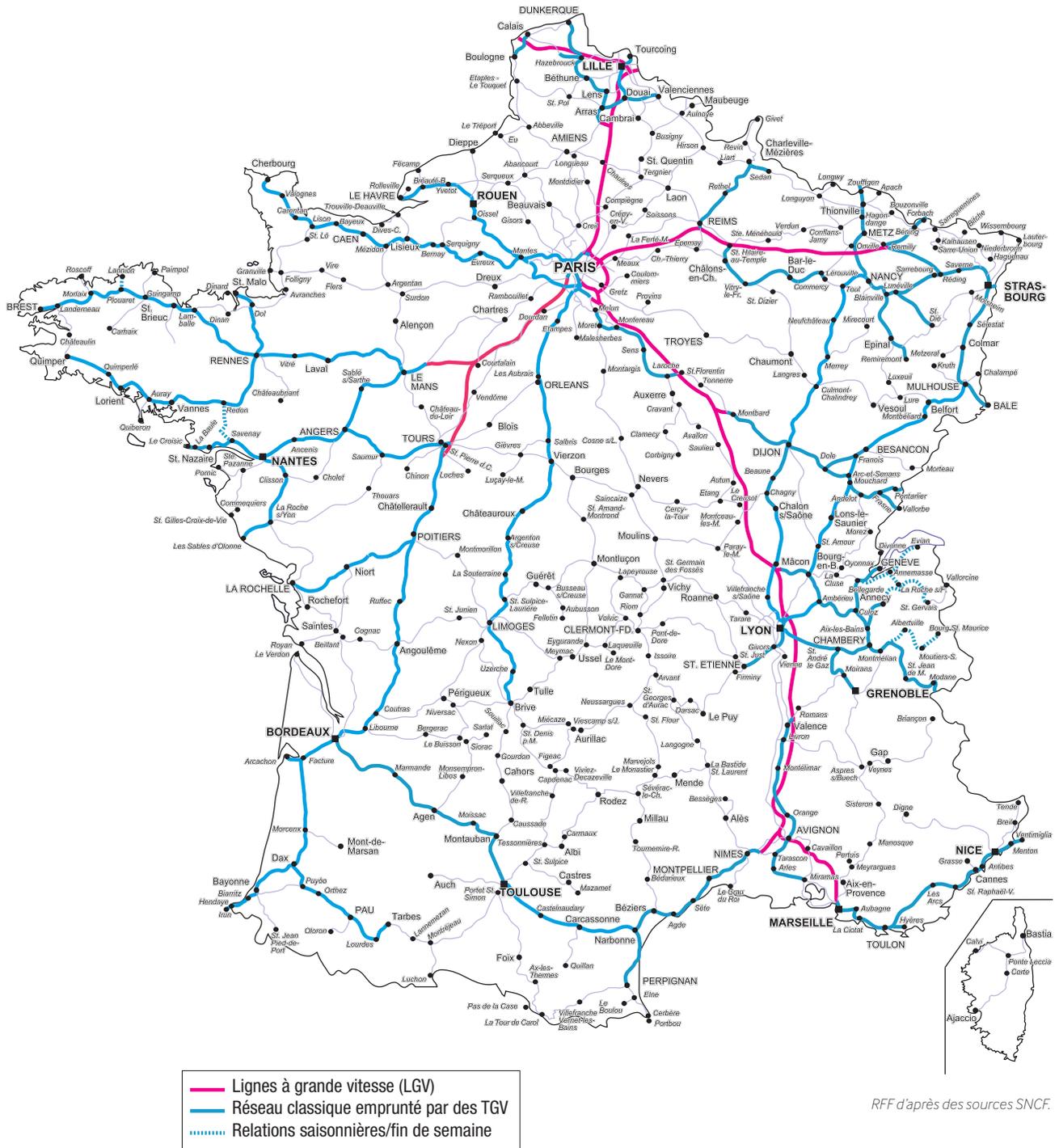




La grande vitesse en chiffres

- 1 881 kilomètres de lignes à grande vitesse (LGV), soit le réseau à grande vitesse le plus étendu d'Europe
- 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse à lancer d'ici 2020
- environ 8 000 km de lignes classiques parcourues par des trains aptes à la grande vitesse
- 114 millions de voyageurs transportés en 2008 (TGV, Eurostar®, Thalys®)
- En France, 800 TGV quotidiens
- 203 gares desservies par TGV en France (1 en Picardie) + 48 à l'étranger

Le réseau ferré emprunté par le TGV en 2009



RFF d'après des sources SNCF.

II.B L'ESSOR DES LIAISONS PROVINCE-PROVINCE

Mise en service en 1994, la ligne nouvelle d'interconnexion qui relie les LGV Nord et Sud-Est à l'est de Paris, a constitué une évolution dans le modèle initial des lignes à grande vitesse centrées sur Paris. Elle a permis de développer le trafic de voyageurs entre régions sans passer par Paris, tout en desservant des gares nouvelles en Ile-de-France. En rendant possible des transversales efficaces, la LGV d'interconnexion rééquilibre cette déformation du territoire national à l'avantage des métropoles régionales.

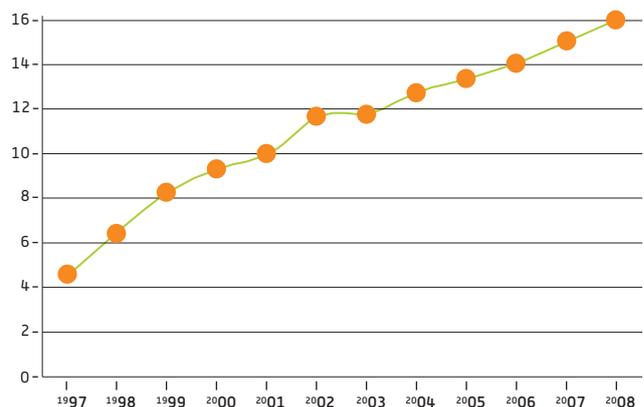


Pour les voyageurs, la nouvelle configuration du réseau à grande vitesse a permis d'accroître l'offre de transport, de supprimer les ruptures de charge (correspondances entre gares parisiennes) et généralement de diminuer les temps de parcours. Pour l'Ile-de-France, la présence de 3 gares TGV supplémentaires (Aéroport CDG-TGV, Massy TGV et Marne-la-Vallée TGV) a offert aux franciliens une alternative aux gares parisiennes et a amélioré l'accès à la grande vitesse. Le trafic province-province représente **la plus forte hausse du réseau ferroviaire français**, avec un taux de croissance annuel moyen de 6% depuis 2003. Les études indiquent que le trafic global de ces services devrait continuer de progresser à moyen et long terme et même accroître sa part dans le trafic grande vitesse national.

Plébiscités par les voyageurs, les liaisons à grande vitesse entre régions françaises sans changement de gare à Paris illustrent bien l'évolution du modèle français de la grande vitesse. Il s'agit à la fois de **rapprocher les territoires** par des **gains de temps** de parcours significatifs grâce aux lignes nouvelles, mais désormais **d'assurer une desserte fine**

des régions dans une logique de maillage et de diffusion des bénéfices de la grande vitesse. Pour le Bassin parisien, leur développement peut être une opportunité pour rattraper le retard pris en matière d'accessibilité.

Évolution du trafic TGV province-province
en millions de voyageurs annuels



Source: SNCF

—Les défis posés par la croissance des trafics

La partie nord du réseau à grande vitesse français devrait connaître dans les prochaines années un développement important du nombre de circulations. Cette croissance globale pourrait être contrainte par la capacité de la LGV Nord.

La modification des habitudes de déplacements, mais aussi la mise en service progressive de nouvelles sections de LGV sur le territoire national et en Europe, laissent entrevoir **un fort développement des liaisons TGV, notamment province-province, dans les années à venir.**

Il est alors probable qu'une forme de concurrence s'instaure dans le futur entre ces nouveaux TGV province-province et les trains de l'axe radial partant de Paris vers l'Europe du Nord-Ouest (Lille, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne...) pour l'utilisation de la LGV Nord.

Perspectives d'évolution du trafic province-province (arrondies)

	2007	2020 (prévisions)	2035 (prévisions)
Marché TGV province-province global	15 millions	22 millions	30 millions
Marché TGV global avec hypothèse du SESP (estimation MVA)	93 millions	127 millions	164 millions
Part du marché du réseau province-province/ trafic TGV Total	16 %	17 %	18 %

Source: mvaconsultancy, 2009

De plus, **l'ouverture à la concurrence** pour les liaisons internationales de voyageurs, effective depuis fin 2009, renforcera probablement les demandes d'utilisation de la LGV Nord.

À moyen ou long terme, **l'optimisation de la capacité de la LGV Nord** constitue un enjeu fort pour Réseau Ferré de France dans une optique de développement du trafic.

Un passage obligé par la LGV Nord pour les trains desservant la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV

Le réseau à grande vitesse français interconnecté comporte une branche unique vers le nord : la LGV Nord. La gare Aéroport CDG-TGV, vers laquelle converge aujourd'hui la majorité des trains à grande vitesse province-province, a d'ailleurs été conçue sur le modèle d'une gare de passage, traversée par la LGV d'interconnexion avant que celle-ci ne se raccorde à la LGV Nord. Du fait de cette caractéristique, tous les trains qui desservent actuellement la gare Aéroport CDG-TGV circulent sur la LGV Nord.



LGV Nord : la saturation, mythe ou réalité ?

La saturation d'un réseau de transport est une notion complexe. Pour une ligne ferroviaire, elle dépend de nombreux facteurs liés à l'infrastructure (comme la signalisation), à la gestion du trafic ou au type de matériel utilisé.

Les analyses de RFF laissent présager que l'horizon d'une possible saturation de la LGV Nord n'interviendra pas avant 20 ou 30 ans et, surtout, que plusieurs leviers pourraient être utilisés pour repousser cet horizon. À court terme, il est prévu la mise en place du cadencement pour la circulation des trains. À plus long terme, les leviers concernent la modernisation de la signalisation ou l'utilisation plus fréquente de rames à 2 niveaux.





II.C

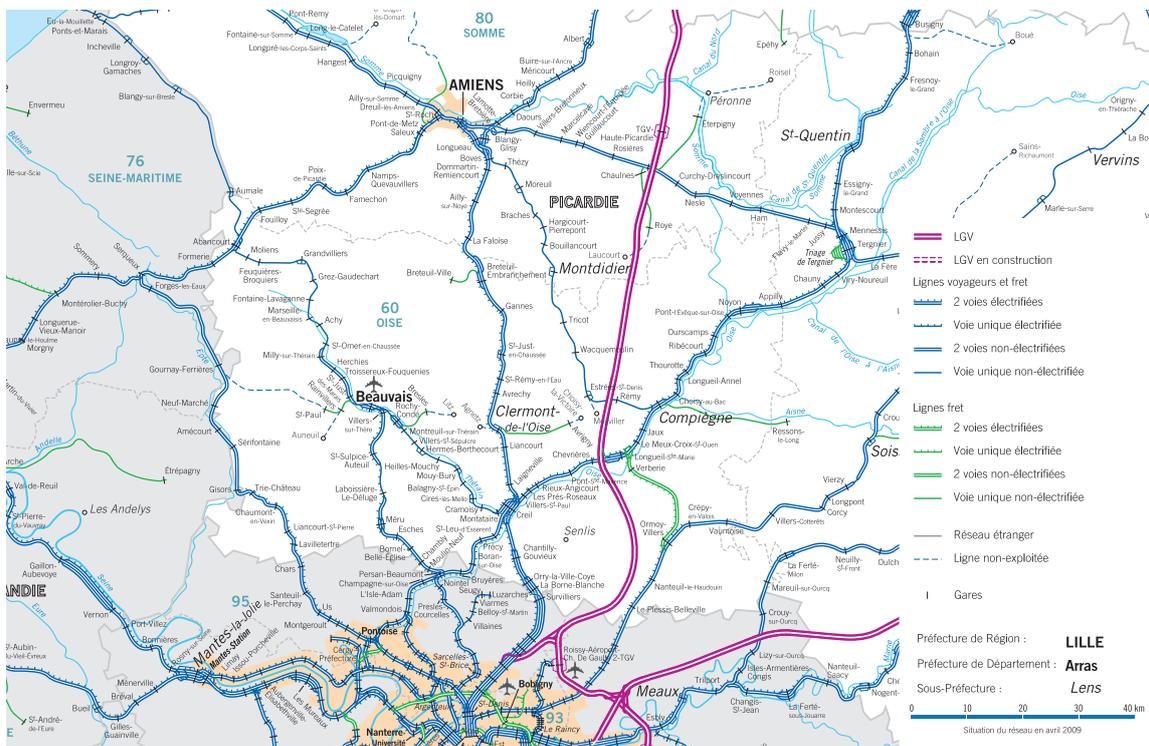
L'ACCESSIBILITÉ À LA GRANDE VITESSE : ÉTAT DES LIEUX

II.C.1 — Picardie : une accessibilité limitée

Bien que traversée par la LGV Nord sur plus de 130 km, la **Picardie n'a pas profité pleinement du développement de la grande vitesse**. Elle dispose d'un seul point d'arrêt situé en dehors des grandes villes qui ne peut irriguer tout le territoire régional. Conséquence logique : les Picards utilisent moins le train pour leurs déplacements nationaux que la moyenne des Français.

Le réseau ferré en Picardie

Source: RFF



Depuis le XIX^e siècle jusqu'à nos jours, le réseau ferroviaire de la Picardie s'est dessiné **sous l'influence de la proximité avec Paris**. Les quatre premières grandes lignes structurantes ont une direction nord-sud (axes Paris-Beauvais, Paris-Creil-Amiens, Paris-Creil-Saint-Quentin et Paris-Laon). Après la Seconde Guerre mondiale, le réseau s'est modernisé avec notamment l'électrification des lignes Paris-Lille et Paris-Bruxelles dès 1960. Le réseau ferroviaire picard, fortement interconnecté avec le réseau francilien, est caractérisé par la prédominance de son trafic vers Paris et l'Île-de-France.

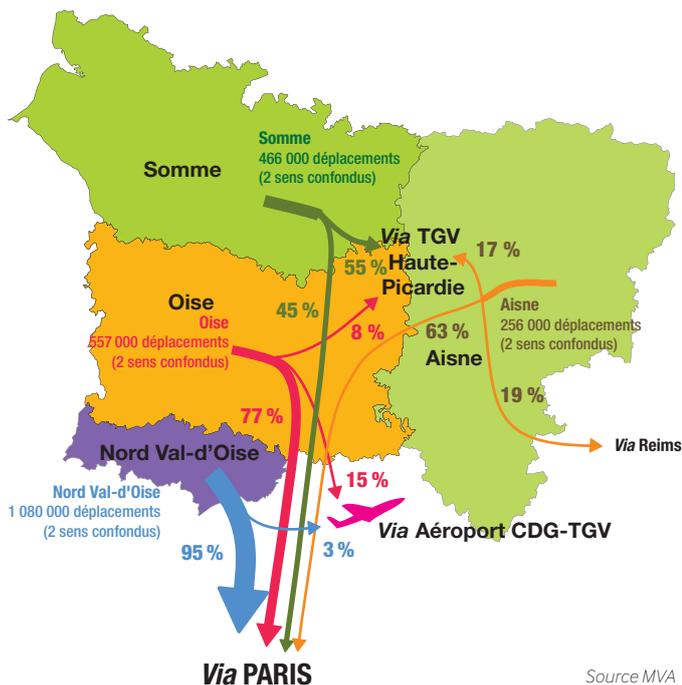
— Deux tiers des Picards qui prennent le TGV passent par Paris

Dans le contexte de développement du réseau LGV, la Picardie fait figure de parent pauvre. Elle se classe avant-dernière des régions métropolitaines par le nombre de gares desservies par le TGV, ce qui peut être perçu comme un paradoxe pour une région qui est traversée par une LGV. L'accès à la grande vitesse s'effectue aujourd'hui essentiellement par les gares parisiennes qui drainent 64 % des trajets des Picards, contre 24 % pour la gare TGV Haute-Picardie et 7 % pour la gare Aéroport CDG-TGV.

—Gare TGV Haute-Picardie : une fréquentation significative, un rayonnement régional réduit

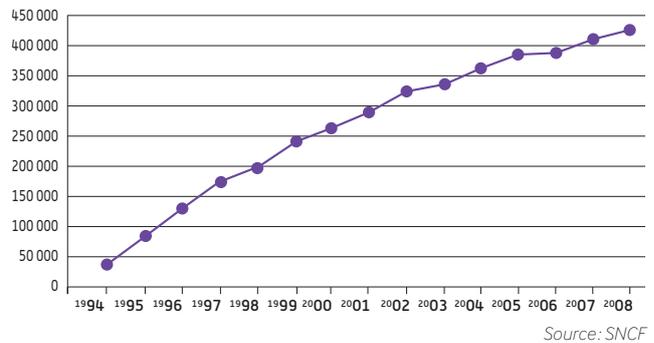
La gare TGV Haute-Picardie est située à 45 km d'Amiens et 40 km de Saint-Quentin. Cette gare dispose actuellement d'une offre d'environ 25 trains par jour desservant une quarantaine de destinations de Rhône-Alpes, du Midi méditerranéen, de l'ouest et de l'est de la France. Cette offre est significative mais reste largement inférieure à celle des gares parisiennes ou de la gare Aéroport CDG-TGV qui enregistre l'arrêt de plus de 50 trains par jour. En position excentrée par rapport aux pôles urbains picards, la gare TGV Haute-Picardie n'est pas connectée au réseau ferroviaire régional. Sa desserte en transport en commun est assurée par une navette routière avec un temps de trajet de 40 minutes depuis Amiens comme depuis Saint-Quentin. **Si la gare TGV Haute-Picardie est choisie par 55 % des voyageurs originaires de la Somme**, ceux de l'Oise et de l'Aisne transitent majoritairement par Paris. Toutefois, malgré un rayonnement régional réduit, la fréquentation de la gare TGV Haute-Picardie est en hausse continue, atteignant 450 000 voyageurs par an, ce qui témoigne du **potentiel pour les déplacements en TGV province-province depuis la Picardie**.

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



Source MVA

Évolution de la fréquentation annuelle de la gare TGV Haute-Picardie



Source: SNCF

La gare Aéroport CDG-TGV n'est, en revanche, attractive que pour 7% des Picards, quasi exclusivement habitant dans l'Oise. Cela s'explique aisément par l'absence de liaison directe en transport en commun et par des temps de parcours routiers depuis le nord ou l'ouest de la Picardie supérieurs à une heure.

—Des contraintes d'accessibilité à la grande vitesse qui limitent la part du ferroviaire dans les déplacements longue distance

Cette situation induit qu'une large part de la population picarde est située à plus d'une demi-heure d'une gare TGV. Du fait de ce niveau d'offre relativement faible, les Picards utilisent moins le train, en moyenne, que l'ensemble des Français (hors Ile-de-France). Leur mobilité en la matière s'élevait en 2007 à 1,19 déplacement par habitant et par an, à comparer à la moyenne nationale hors Ile-de-France, égale à 1,43, soit 20% supérieure.

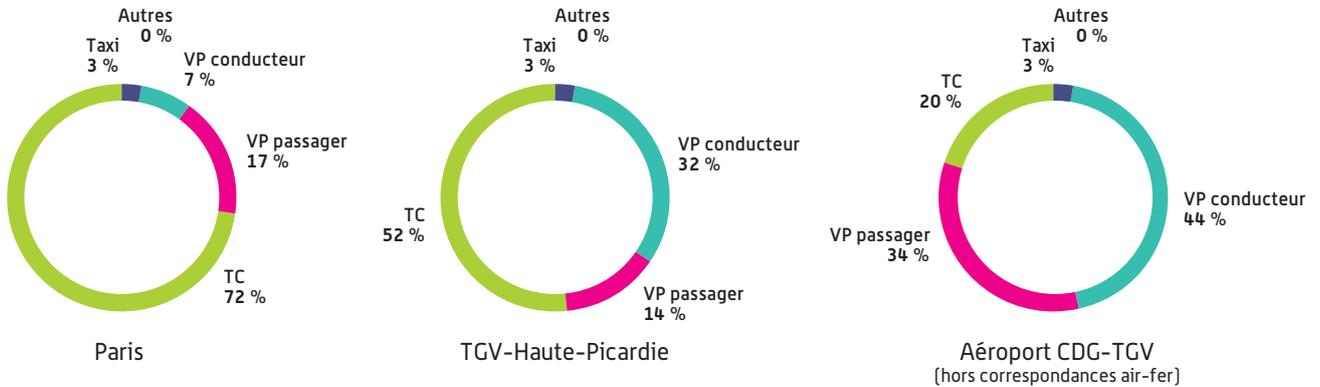
En outre, les pré et post-acheminements des voyageurs vers et depuis les gares TGV Haute-Picardie et Aéroport CDG-TGV, induisent des déplacements routiers avec une part modale importante pour la voiture, de l'ordre de 50% pour la première et même 80% pour la gare francilienne.

—Un potentiel important pour le ferroviaire dans un contexte de croissance des flux

Les études ont mis en évidence les flux de déplacements – tous modes de transport confondus – entre la Picardie et l'ensemble des régions desservies par le réseau des LGV. Depuis la Picardie, les flux principaux (chiffres 2007) s'effectuent vers l'axe rhodanien, la côte atlantique et la région limitrophe de Champagne. Pour les destinations plus éloignées, comme Languedoc et Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Part modale d'accès selon la gare TGV utilisée

TC : transports en commun
VP : véhicule particulier



Source: mvaconsultancy, 2009

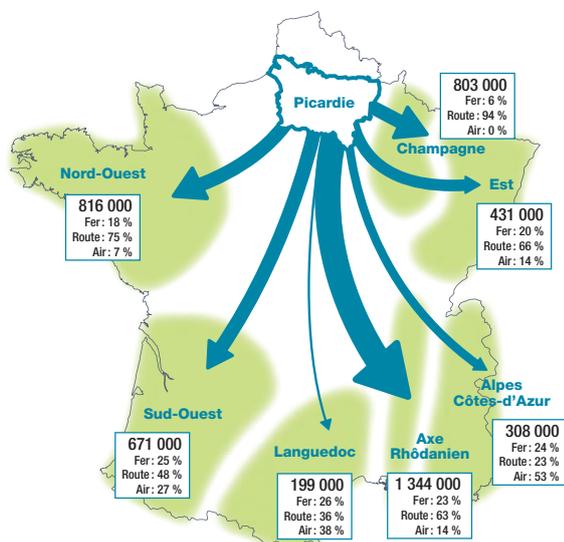
le marché est moins important. Pour l'ensemble de ces déplacements, **le train a une part de marché assez modeste, autour de 25 %.**

Au vu de ces chiffres, il existe **un potentiel de report indéniable depuis la voiture ou l'avion**, l'usage du train pour la longue distance restant assez peu développé pour la Picardie et pour toutes les destinations. Les études ont également analysé l'évolution de la demande à moyen et long terme. Il en ressort que la croissance de la demande des déplacements TGV longue distance à l'horizon 2020 s'établirait à 3% pour la Picardie, du fait notamment de l'amélioration apportée par les projets de LGV en service à cet horizon.

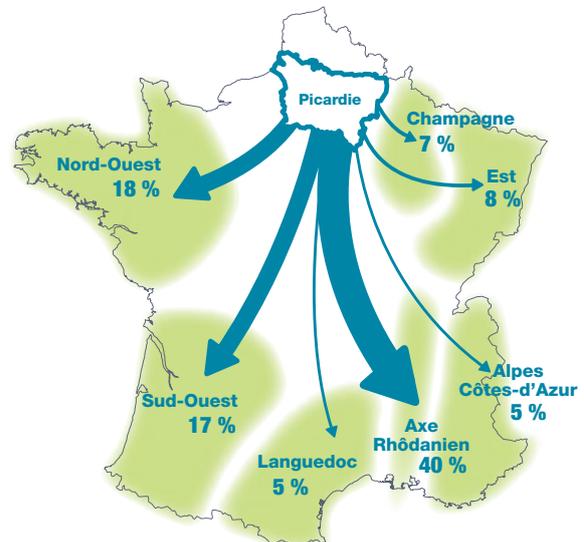
—La dynamique autour du transport ferroviaire régional: un atout pour la diffusion de l'effet grande vitesse

En 2007, la Picardie était la cinquième région française en nombre de passagers utilisant les TER, avec près de 900 millions de voyageurs.km, alors que la région se classe au douzième rang national en termes de population. Ces chiffres s'expliquent, certes, par la proximité de Paris, un réseau ferré et de gares dense, mais également par une action volontariste menée depuis 2002, date de la prise en charge par la Région de la compétence sur les transports régionaux. Entre 2002 et 2008, **la fréquentation des TER a crû de 38,5 %.**

Volume et part modale des déplacements longue distance depuis la Picardie en 2007



Répartition par destination des déplacements par fer depuis la Picardie en 2007



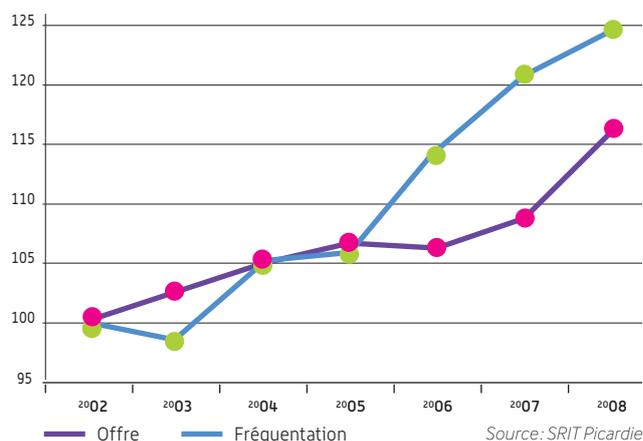
Source: mvaconsultancy, 2009

La croissance de l'offre (+ 20% sur la même période), la mise en place de tarifications attractives, l'investissement massif dans des trains modernes (400 M€ investis entre 2002 et 2009) ou la rénovation des gares et point d'arrêts expliquent largement ces résultats.

En outre, la Région a fait le choix d'accompagner financièrement la modernisation des infrastructures afin de gagner en capacité, en accessibilité et en qualité. C'est ainsi que des travaux de modernisation sur le réseau conduits par RFF (signalisation plus moderne, relèvement de vitesse...) ont permis d'améliorer significativement les dessertes entre Amiens et Laon, et Amiens et Saint-Quentin dès 2007, et entre Amiens et Compiègne, d'une part, et Amiens et Abbeville, d'autre part, fin 2009. D'ici à 2013, d'autres lignes TER vont profiter de ces améliorations.

L'ensemble de ces investissements contribue à doter la Picardie **d'un réseau et d'un service ferroviaire performant** facilitant les déplacements interrégionaux et régionaux, mais permettant également la **diffusion de l'effet de la grande vitesse** dans le cadre du projet Roissy-Picardie.

Offre réalisée et fréquentation du réseau TER picard entre 2002 et 2008



Offre réalisée et fréquentation du réseau TER entre 2002 et 2008 (base 100 en 2002)



La qualité du réseau ferroviaire picard permet une large diffusion de l'effet de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire.

Un réseau TER de plus en plus attractif pour irriguer la région : des exemples concrets de réalisation et de projets

Depuis la mi-décembre 2009, les utilisateurs des lignes Abbeville-Amiens et Amiens-Compiègne ont vu, après plus de cinq années de travaux, le nombre de trains augmenter considérablement. Pour la ligne Compiègne-Amiens, l'offre est passée de 13 à 25 trains par jour, avec un temps de trajet ramené à moins d'une heure pour les trains les plus rapides.

Pour l'axe Amiens-Abbeville, l'offre est désormais de 23 allers-retours par jour (TER + Corail Intercités), soit + 40 %. En outre, les études sur l'électrification de la ligne entre Amiens-Abbeville et Rang du Fliers (Berck) pourraient être engagées cette année. Ce projet, estimé entre 180 et 200 M€, permettrait d'éviter le changement de locomotive à Amiens, et rendrait même possible le prolongement de services TGV vers la côte picarde dans le cadre du projet Roissy-Picardie. Outre l'étoile ferroviaire d'Amiens, au cœur des investissements réalisés dans le cadre du Contrat de plan État-Région (CPER) 2000-2006, l'autre grand nœud du réseau picard, Creil, va connaître des améliorations sensibles sur la période couverte par le Contrat de projets État-Région 2007-2013.

Pour la ligne Creil-Beauvais, le plus important projet du CPER, il s'agit, grâce à des travaux sur la signalisation et au doublement de la voie sur certaines portions, de proposer jusqu'à 20 allers-retours par jour contre une quinzaine actuellement. La réalisation sera effective en 2013. Pour Creil-Paris, il s'agit d'étudier les mesures qui permettraient d'augmenter la régularité et la capacité de l'axe : intérêt d'une voie supplémentaire et mesures d'exploitation.



II-C.2 — Le nord de l'Ile-de-France : une accessibilité à la grande vitesse encore très centrée sur Paris

À l'instar de nombre de métropoles du Bassin parisien, la population francilienne (hors Paris, soit plus de 9 millions sur les 11,6 millions d'habitants de la région) dispose d'une accessibilité au réseau à grande vitesse, le plus souvent contrainte par un transit par les gares parisiennes.

C'est notamment le cas pour le nord de l'Ile-de-France.

Avant la création des gares franciliennes sur la LGV d'interconnexion Est, la desserte de l'agglomération parisienne ne comportait que 6 gares de grandes lignes pour plus de 10 millions d'habitants. Ces gares parisiennes, héritage du développement ferroviaire français en étoile, sont spécialisées par destination géographique.

Ainsi, pour les Franciliens habitant hors Paris, le temps d'accès aux gares parisiennes, très variables, peut toutefois approcher ou dépasser une heure.

En 1994, la mise en service de 3 nouvelles gares (Aéroport CDG-TGV, Massy TGV, Marne-la-Vallée TGV) a permis de **rapprocher une partie des Franciliens de la grande vitesse**

et de délester quelque peu les gares de la capitale.

L'intérêt de ces gares est de proposer des dessertes vers un grand nombre de régions françaises.

Toutefois, malgré une croissance très rapide, les gares TGV hors Paris (on les nommera **les « gares franciliennes »** par différence avec les « gares parisiennes ») ne représentent **encore que 8% du trafic des gares parisiennes**, démontrant ainsi une appropriation incomplète par les Franciliens, malgré leurs atouts indéniables.

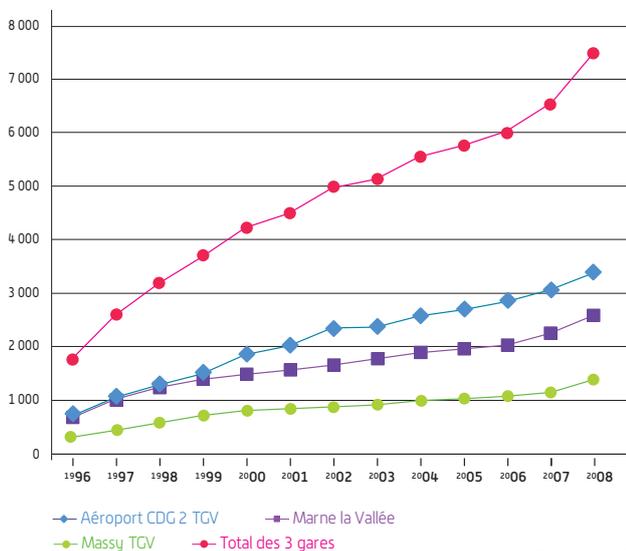
Parmi ces trois gares franciliennes, on remarque que la gare Aéroport CDG-TGV a connu la plus forte croissance de sa fréquentation. Son trafic a crû de 14,5 % en moyenne par an entre 1996 et 2007 contre 11,8 % à Marne-la-Vallée TGV et 12,4 % à Massy TGV.

Sur le périmètre d'étude, 95 % des voyageurs nord-franciliens accèdent aujourd'hui à la grande vitesse *via* les gares parisiennes. Et la gare Aéroport CDG-TGV n'est utilisée que par 3 % des personnes enquêtées.



Malgré une forte croissance du trafic dans les gares franciliennes (hors Paris), les gares parisiennes – ici la gare de l'Est – restent le principal point d'accès à la grande vitesse en Ile-de-France.

Évolution de la fréquentation des trois gares TGV franciliennes en milliers de voyages par an



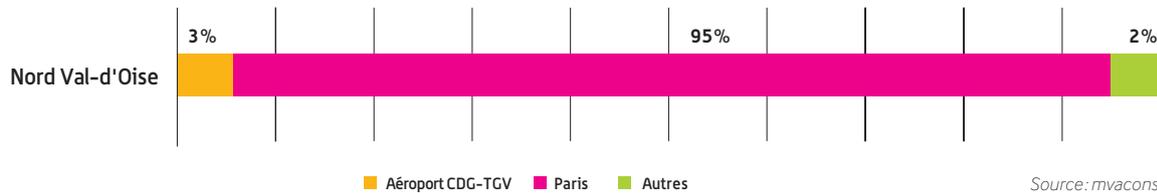
Source: SNCF

Trafic des gares TGV parisiennes et franciliennes en millions de voyageurs

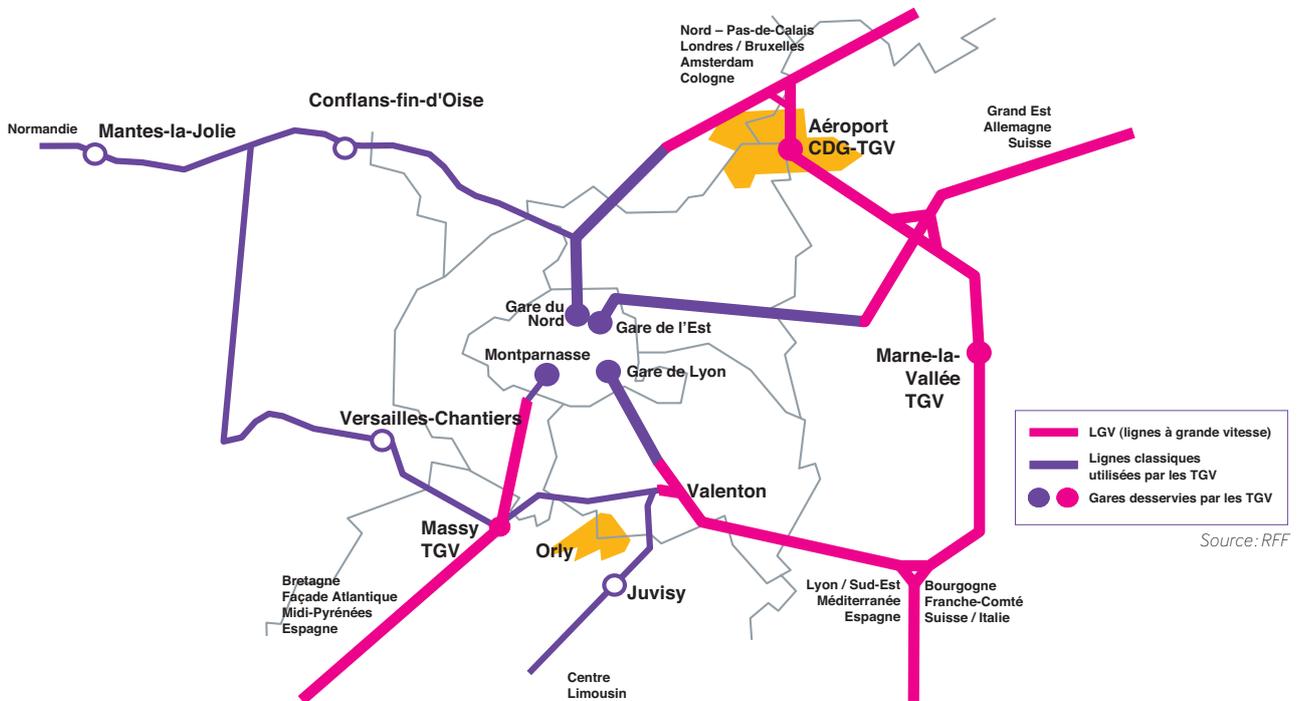
	2006	2007	2008
Gares parisiennes	74	81	89
Gare de Lyon	29	29,4	30,9
Gare Montparnasse	25,6	25,7	26,4
Gare du Nord	19	19,5	21
Gare de l'Est	0	6,3	10,6
Gares franciliennes	6,1	6,5	7,5
Aéroport CDG-TGV	2,8	3,0 + 6 %	3,4 + 14 %
Marne-la-Vallée	2,1	2,3 + 7 %	2,6 + 14 %
Massy TGV	1,1	1,2 + 7 %	1,4 + 17 %
Autres gares	0,1	0,1	0,1
Total	80,1	87,5	96,5

Source: SNCF

Gare TGV de rabattement pour les usagers habitant dans le Val-d'Oise



La desserte par trains à grande vitesse en Ile-de-France



L'enjeu du développement du réseau de gares TGV en Ile-de-France

La logique visant à un meilleur maillage du territoire par la grande vitesse ferroviaire est une question d'actualité en Ile-de-France. La mise en évidence d'une accessibilité limitée pour une majorité des Franciliens, couplée à la dynamique des relations TGV de régions à régions, amènent l'État, les collectivités locales (notamment à travers le SDRIF) et les acteurs du transport, à réfléchir à la desserte de gares existantes ou au développement de nouvelles gares desservies par des trains à grande vitesse. Pour illustrer le premier cas, on peut citer l'arrêt de TGV province-province dans les gares de Mantes-la-Jolie, Juvisy, Conflans-fin-d'Oise ou Melun.

Par ailleurs, des réflexions sont en cours sur la création de rocades LGV en Ile-de-France. La plus avancée concerne le projet d'interconnexion des LGV Atlantique et LGV Sud-Est (appelé « Interconnexion Sud ») au sud de Paris qui desservirait l'aéroport d'Orly. Dans une vision à plus long terme, on évoque une rocade ouest et nord permettant de boucler une sorte de « périphérique de LGV » autour de l'Ile-de-France et connectant toutes les branches du réseau LGV partant de Paris. Dans cette optique, de nouvelles gares pourraient voir le jour en Ile-de-France.



—Le marché des déplacements longue distance du nord de l’Ile-de-France : tendances et perspectives

Les études menées par RFF ont mis en évidence les tendances actuelles des déplacements des habitants du nord de l’Ile-de-France (aire d’étude) ainsi que les prévisions d’évolution à horizon 2020 et au-delà.

Depuis le nord de l’Ile-de-France, les flux majeurs s’effectuent également vers l’axe rhodanien et la côte atlantique.

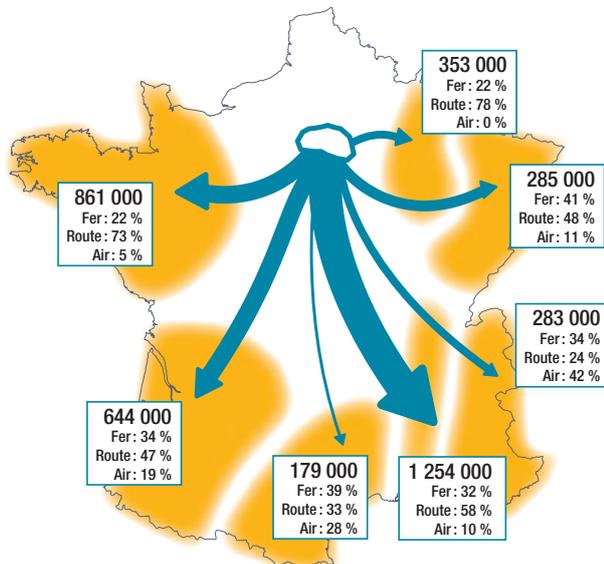
La même relation entre la distance et l’importance des flux est observée, en particulier vers le Midi-Méditerranée.

Pour l’ensemble de ces déplacements, le train a une part de marché plus importante que depuis la Picardie, proche de 30%. Les parts modales les plus modestes observées s’élèvent à 22% depuis le secteur nord-ouest et la Champagne : le temps de correspondance restant le même, la différence provient des temps et coûts de rabattement nettement plus faibles. Le potentiel de report semble plus modéré que depuis la Picardie, mais une marge de progression existe vers les secteurs où la part modale ferroviaire reste modeste.

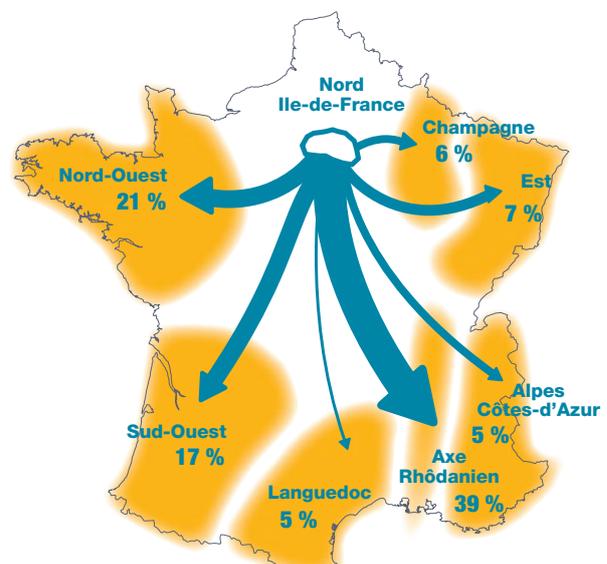
Les prévisions à l’horizon 2020 tablent sur une croissance annuelle de l’ordre de 2,75% pour l’ensemble des destinations, avec un développement plus rapide vers le Sud-Ouest en raison des améliorations liées à la LGV Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux).



Volume et part modale des déplacements longue distance depuis le nord de l’Ile-de-France en 2007



Répartition par destination des déplacements par fer depuis le nord de l’Ile-de-France en 2007



Source : MVA Consultancy, 2009

II.D PARIS-CDG : L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE MULTIMODAL MAJEUR

Pôle aérien de niveau mondial, l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est l'une des portes d'entrée principales sur la région Capitale et, au-delà, sur l'ensemble du territoire national. Il est le cœur d'un puissant réseau de transports terrestres : autoroutes et lignes ferroviaires l'ont progressivement positionné comme un pôle multimodal parmi les plus importants en France et en Europe. Le développement de l'accessibilité en transports en commun de ce pôle permettrait de renforcer l'attractivité du territoire nord-francilien.

II.D.1 — Un rôle majeur dans le transport aérien

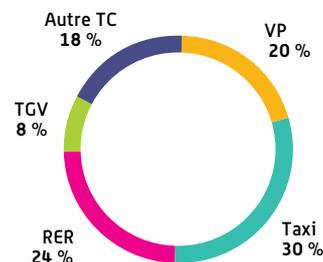
Premier aéroport français et deuxième aéroport européen derrière Heathrow et devant Francfort, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (près de 60 millions de passagers par an) constitue un **hub aérien mondial** avec une offre tournée vers l'international. Les enquêtes menées par Aéroports de Paris (ADP) montrent que l'activité de transport aérien de voyageurs génère (chiffres 2007) :

- 17,5 millions de voyageurs en correspondance avion-avion à Paris-CDG;
- 1,7 millions de voyageurs en correspondance avion-avion entre Paris-CDG et Orly;
- 2 millions de voyageurs TGV-avion (soit un peu plus de 3 % du trafic aérien);
- 38,7 millions de voyageurs au départ ou à l'arrivée de Paris-

CDG sans correspondance avec le TGV ou l'avion, soit une moyenne journalière de près de 110 000 voyageurs.

L'aéroport génère des flux de passagers importants qui ont recours à 50% au transport routier pour accéder ou quitter la plate-forme.

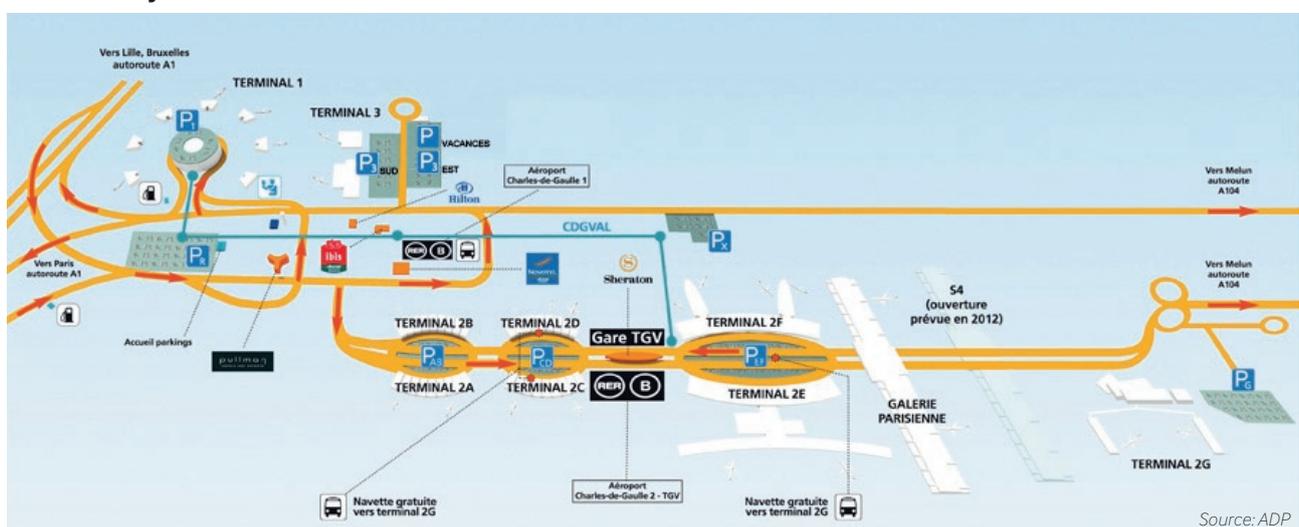
Les parts modales d'accès à l'aéroport (passagers aériens)



TC : transports en commun
VP : véhicule particulier
conducteur, passagers, location

Source: ADP

Plan de Roissy



Source: ADP

II.D.2 — Gare Aéroport CDG-TGV : vers une plus grande appropriation par les Nord-Franciliens

Inaugurée en 1994, la gare Aéroport CDG-TGV, située sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion Est, est implantée au cœur du terminal 2. Elle a été la **première gare française à permettre l'intermodalité** entre le train et l'avion et l'une

des premières à être desservie par les liaisons à grande vitesse province-province.

Reliée à la majorité des grandes villes françaises ainsi qu'à Bruxelles, elle dispose d'une desserte riche et de qualité avec plus de 50 TGV quotidiens, nombre croissant d'année en année.

Elle devient de plus en plus attractive et fréquentée, dans un contexte de fort développement des trafics province-province.

Desserte TGV au départ de la gare Aéroport-Charles de Gaulle-TGV en 2009



Source: SNCF



Avec 3,4 millions de voyageurs en 2008, elle est la deuxième gare sur ligne nouvelle la plus fréquentée après celle de Lille-Europe. Les flux intermodaux TGV-avion sont les plus importants et représentent 70% des usagers, avec 2,4 millions de passagers en 2008.

Un million de passagers (2007) utilise cette gare sans relation avec l'aérien. La fonction de hub ferroviaire, c'est-à-dire de correspondance entre deux trains, représente 10 à 11% du trafic, soit plus de 300 000 voyageurs annuels. La gare

constitue un « nœud » privilégié du réseau à grande vitesse. Il est important de noter que **seuls 20% des usagers de la gare sont des passagers locaux, venant de l'Île-de-France** (Paris inclus). Cette relative faiblesse de l'utilisation de la gare Aéroport CDG-TGV par les habitants du nord de l'Île-de-France, et cela en dépit de la proximité géographique, s'explique par une accessibilité locale à la plate-forme encore incomplète. **La gare Aéroport CDG-TGV est un site stratégique possédant un fort potentiel de développement.** Son accessibilité et son offre méritent d'être valorisées pour lui permettre de devenir une **véritable gare régionale d'accès à la grande vitesse.**

II.D.3 — Les perspectives de développement

Face aux perspectives de forte croissance des trafics dans les prochaines années, en particulier pour les liaisons province-province, la gare aura à l'horizon 2020 un rôle accru en termes de desserte du territoire. Les destinations accessibles directement seront plus nombreuses. Ce sont près de **6 millions de voyageurs** qui devraient passer chaque année. Le développement des liaisons ferroviaires à grande vitesse reliant les principales métropoles nationales et européennes, dans un rayon de 3 heures environ, permet également d'envisager **la substitution de certains vols courts et moyens courriers par des TGV** (affrétés éventuellement par des opérateurs aériens).

Le projet de fret à grande vitesse CAREX (Cargo Rail Express)

Le projet CAREX fait partie des grands projets actuels de développement des transports à Roissy. Porté par les collectivités locales et les principaux acteurs de la plate-forme aéroportuaire, il a pour objectif de proposer une solution logistique innovante et durable pour le fret express et le cargo aérien, en intégrant le transport ferroviaire à grande vitesse dans la chaîne logistique. Il s'agit de développer la complémentarité entre le fer et l'aérien en desservant par train des zones situées entre 200 et 800 km de Paris-CDG et ainsi, favoriser le report modal de camions et de vols courts courriers vers le train à grande vitesse. Le projet CAREX est constitué d'un réseau européen où l'on retrouve, outre Paris-CDG, les aéroports de Lyon, Liège, Amsterdam, Londres ou encore Cologne. Pour Paris-CDG, le site CAREX sera implanté à Goussainville et sera raccordé à la LGV Nord. Un matériel roulant spécifique, apte à la circulation sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, sera nécessaire. Le démarrage du service CAREX à Roissy pourrait intervenir dès 2015. En contribuant à préserver les capacités de la LGV Nord, le projet Roissy-Picardie est tout à fait compatible avec le projet CAREX.





Roissy-Picardie et Paris-Amiens-Londres, des projets aux objectifs distincts et dont les réalisations s'inscrivent à des échéances différentes

Depuis le début des années 1990, des réflexions ont été engagées en vue d'une meilleure intégration de la Picardie au réseau à grande vitesse, notamment par le biais du projet de LGV Paris-Amiens-Calais, souvent appelé « Paris-Amiens-Londres » (PAL).

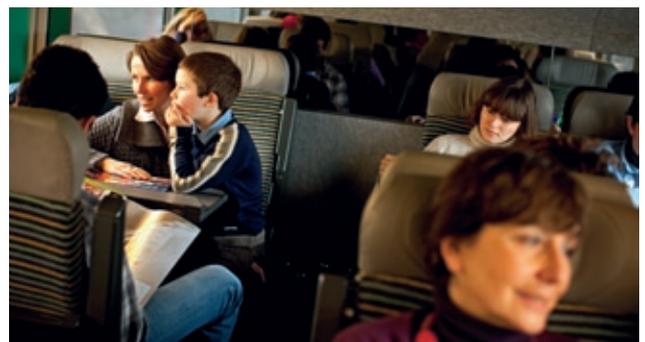
Le projet de LGV Paris-Amiens-Londres, évoqué depuis la fin des années 1980, a pour objectif le développement des liaisons ferroviaires entre Paris et Londres grâce à un itinéraire plus direct que l'itinéraire par Lille. Il consisterait à réaliser une **nouvelle ligne à grande vitesse, longue d'un peu plus de 200 km, pour relier Paris à Londres en passant aux environs d'Amiens**.

Plus court d'une cinquantaine de kilomètres que l'itinéraire qui passe actuellement par Lille, cette ligne permettrait de relier **Paris à Londres en 2 heures seulement**. La réduction du temps de parcours entre les deux capitales atteindrait environ 20 minutes. En février 2007, la Commission nationale du débat public (CNDP) a toutefois estimé qu'elle ne pouvait prendre position quant à l'organisation d'un débat public au regard de la maturité du projet. La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement cite Paris-Amiens-Calais dans le programme de 2 500 km de ligne supplémentaire à étudier. Ainsi, compte tenu de son ambition et de son coût probable, **ce projet s'inscrit dans une échelle et dans une temporalité différentes de celles du projet Roissy-Picardie**. Il nécessite un approfondissement des réflexions, notamment en matière de marché des déplacements

et d'aménagement du territoire. La question de l'arrivée de cette ligne nouvelle en Ile-de-France, dans un contexte de saturation grandissante des infrastructures existantes, reste également à explorer.

Les deux projets ont, en fait, des objectifs propres qui répondent à des enjeux importants pour la Picardie :

- **pour le projet Roissy-Picardie** : l'accès à Roissy, des relations à grande vitesse directes avec les régions de l'est, de l'ouest et du sud de la France et une diffusion des bénéfices de la grande vitesse sur une large partie du territoire régional par l'utilisation du réseau ferroviaire picard ;
- **pour le projet Paris-Amiens-Londres** : l'amélioration des relations ferroviaires entre la capitale picarde et Paris, et un accès à Londres par grande vitesse depuis Amiens.





II.E **LES OBJECTIFS NATIONAUX DU PROJET ROISSY-PICARDIE**

Face à ce contexte national, le projet Roissy-Picardie a pour objectif de développer le transport ferroviaire pour les déplacements nationaux :

- par une **meilleure intégration de la Picardie et du nord de l’Ile-de-France au réseau ferré à grande vitesse,**
- par une **optimisation du fonctionnement du réseau grâce à un nouveau débouché pour les trains à grande vitesse au nord de l’aéroport Paris-Charles de Gaulle.**

Projet d’aménagement du territoire fondé en grande partie sur l’utilisation du réseau existant, Roissy-Picardie s’inscrit en pleine cohérence avec les objectifs du Grenelle de l’environnement. En outre, le projet contribuera à renforcer la **dimension multimodale** du pôle de Roissy.

—Améliorer l’accès de la Picardie au réseau ferroviaire à grande vitesse

Le projet de liaison Roissy-Picardie permettrait **d’accroître les relations directes par train à grande vitesse entre la Picardie et le reste de la France.**

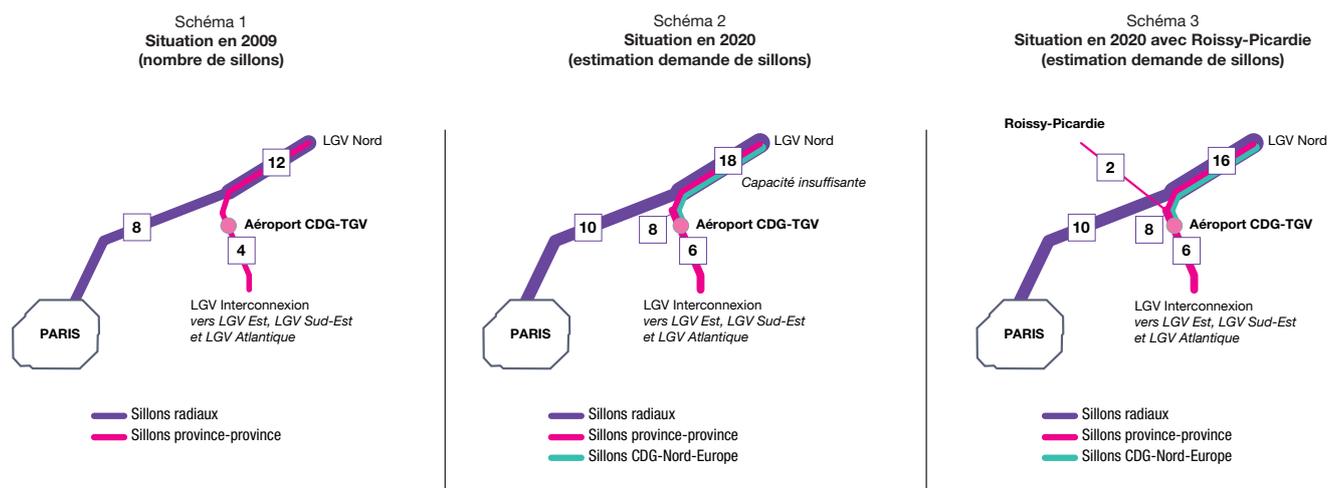
Face à la nette prédominance actuelle de la voiture par rapport au train – la part de marché du train oscille entre 6% (Champagne) et 23% (axe rhodanien) en 2007 – Roissy-Picardie pourrait constituer une offre attractive pour les voyageurs **évitant le changement de gare à Paris** et en apportant des gains de temps significatifs. Cette nouvelle compétitivité du fer est susceptible

de contribuer à l’objectif national de rééquilibrage modal en faveur du rail.

Pour la Picardie, cette liaison nouvelle permettrait non seulement de donner **à Amiens, capitale régionale, un accès direct aux trains à grande vitesse,** mais aussi de **diffuser les bénéfices** de la grande vitesse sur une large partie de la région. Cela serait possible par l’organisation de correspondances en gare de **Creil**, dont la position d’**étoile ferroviaire** serait valorisée pour desservir d’autres pôles régionaux, notamment Beauvais, Compiègne ou Saint-Quentin, mais également la vallée de l’Oise par la ligne Creil – Persan Beaumont – Pontoise.

Apports du projet Roissy-Picardie sur la capacité du réseau à grande vitesse

Estimation (arrondie) du nombre de trains par sens en heure de pointe



La capacité des lignes à grande vitesse est exprimée en sillons par heure de pointe (un sillon correspondant au créneau horaire réservé pour la circulation d'un train). La LGV Nord accueille des trains radiaux (en provenance de Paris, tels que Paris-Lille, Eurostar®, Thalys®) et des trains province-province qui desservent la gare Charles-de-Gaulle TGV (exemple Marseille-Lille).

En situation actuelle, avec 12 trains par heure, il demeure des capacités sur la LGV Nord (schéma 1).

En situation future, RFF souhaite pouvoir offrir toute la capacité disponible pour répondre aux demandes des entreprises ferroviaires. À l'horizon 2020, on prévoit une augmentation du nombre de trains aussi bien sur les relations « province-province » qu'entre l'Europe du Nord-Ouest et Paris-Nord, d'une part, et CDG-TGV, d'autre part. Dans cette perspective, le nouveau débouché offert par le projet Roissy-Picardie permet de diriger des trains « province-province » vers la Picardie et ainsi d'accroître la capacité globale du réseau à grande vitesse [schémas 2 et 3].

NB : par hypothèse, les circulations sont symétriques en nord-sud et sud-nord ; le nombre de sillons par sens est le même et un seul chiffre est donc représenté pour chaque tronçon de ligne.

— Augmenter la capacité du réseau à grande vitesse pour répondre à la demande croissante de déplacements

La recherche d'une meilleure desserte de la Picardie rejoint l'objectif pour Réseau Ferré de France d'**optimiser la gestion du réseau à grande vitesse français**. Dans une perspective de croissance du trafic au cours des prochaines décennies, ce projet de maillage du réseau ferroviaire aurait pour effet **de permettre le développement de nouveaux services** en offrant un second débouché pour les trains au nord de Roissy. En effet, certains trains desservant la gare Aéroport CDG-TGV pourraient rejoindre le réseau classique sans avoir à emprunter la LGV Nord comme c'est le cas aujourd'hui. Cela permettrait de préserver la capacité de la LGV Nord.

— Une capacité accrue, facteur d'une nouvelle attractivité de la gare Aéroport CDG-TGV, utile pour le nord de l'Île-de-France

La gare Aéroport CDG-TGV est au cœur du projet Roissy-Picardie. Les trains susceptibles d'emprunter l'éventuelle

future liaison la desserviront tous. Cela contribuera à **l'augmentation du nombre de destinations et de la fréquence des trains**, deux éléments clés de l'attractivité d'une gare.

De plus, à l'occasion de la réalisation du projet Roissy-Picardie, RFF propose d'**accroître la capacité de la gare Aéroport CDG-TGV** en permettant l'accueil et le retournement de trains sur six voies à quai au lieu des quatre aménagées actuellement. Un tel dispositif serait utile au-delà des besoins spécifiques de Roissy-Picardie et garantirait **le potentiel de développement de la gare sur le long terme**.

L'accessibilité du pôle de Roissy est l'un des atouts majeurs du territoire nord-francilien. Tout renforcement de cette accessibilité est favorable à la réussite des projets de développement économique du territoire, facteurs de créations d'emplois et de richesses.

Pour le nord de l'Île-de-France, cette attractivité renforcée va dans le sens **de l'appropriation par les Franciliens de la gare Aéroport CDG-TGV en tant que « gare du territoire »**.