

Pourquoi créer une liaison nouvelle entre Roissy et la Picardie ?

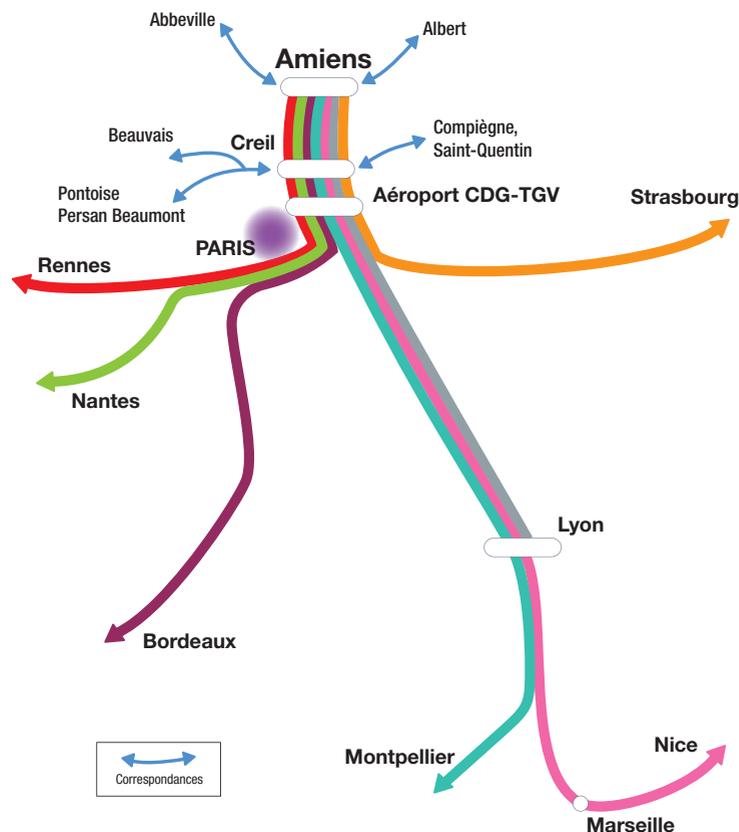
Raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse



Pour la Picardie, cette liaison nouvelle offre la possibilité de :

- donner à Amiens, capitale régionale, un accès direct aux trains à grande vitesse
- rapprocher une large partie de la région du réseau à grande vitesse grâce à la position d'étoile ferroviaire de Creil et d'Amiens qui permet de desservir par des correspondances d'autres pôles régionaux, comme Beauvais, Compiègne, Saint-Quentin, Abbeville ou Albert, mais également la vallée de l'Oise par la ligne Creil – Persan Beaumont – Pontoise.

L'offre de trains à grande vitesse envisagée vers les grandes métropoles régionales

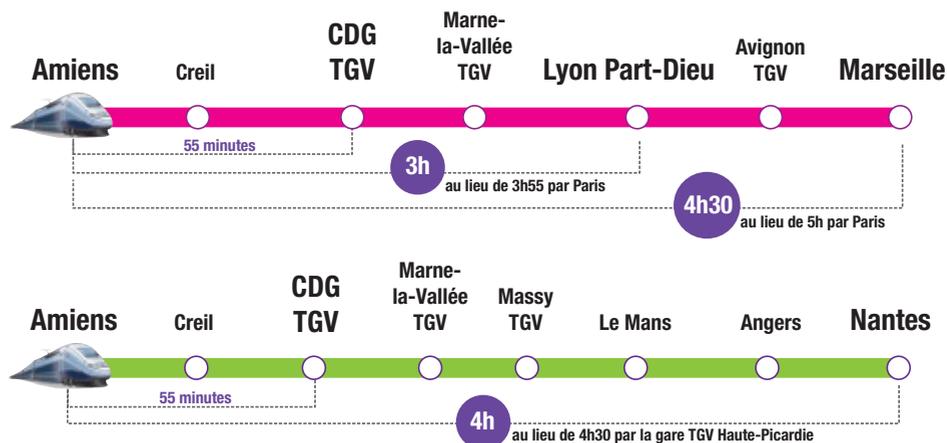


Des voyages plus courts, plus confortables

entre la Picardie et les grandes métropoles régionales avec des temps de trajet réduits d'une demi-heure en moyenne.

Aujourd'hui, pour prendre le TGV depuis ou vers la Picardie, deux tiers des Picards passent par la Gare du Nord, avec une correspondance pénalisante vers les autres gares parisiennes.

Exemples de gains de temps Amiens-Lyon / Amiens-Marseille / Amiens-Nantes en TGV



Améliorer l'accès à Roissy, renforcer son attractivité économique

Le projet Roissy-Picardie est **une opportunité** pour :

- accéder à l'ensemble des dessertes en trains à grande vitesse offertes à partir de la gare Aéroport CDG-TGV,
- se rendre facilement à l'aéroport afin d'y prendre l'avion,
- aller travailler en train au sein du pôle d'emplois de Roissy.

Le trajet serait de **55 minutes** entre Amiens et Roissy et de **20 minutes** entre Creil et la gare Aéroport CDG-TGV.

En renforçant ses accès, le pôle de Roissy améliore son attractivité économique et développe l'offre d'emplois.



Quel scénario de services ?

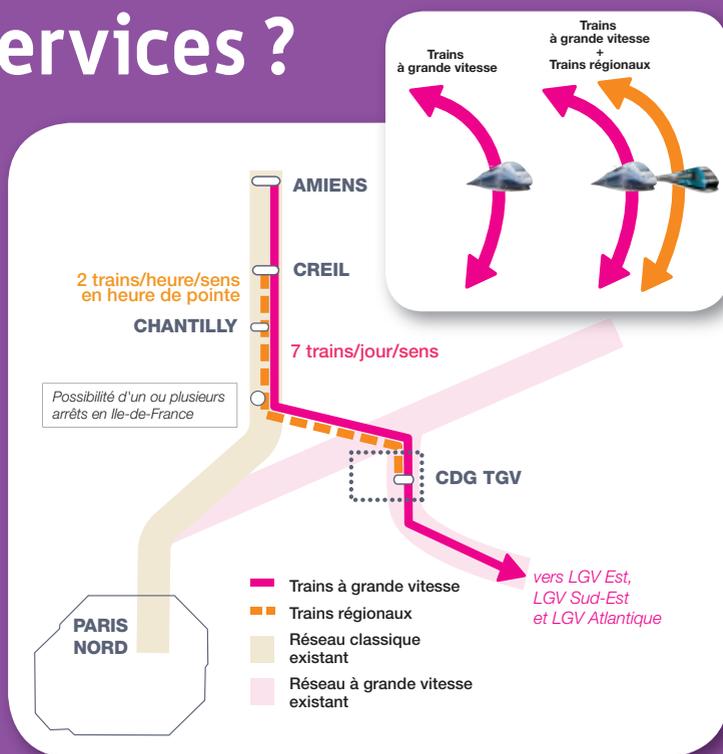
Deux scénarios proposés

* Scénario TGV

7 trains à grande vitesse aller/retour par jour entre Amiens et les grandes métropoles régionales, avec desserte de Creil et de la gare Aéroport CDG-TGV.

* Scénario TGV + TER

En plus des 7 trains à grande vitesse aller/retour par jour, 2 trains régionaux par heure en heure de pointe, 1 train en heure creuse, avec desserte de Chantilly. Possibilité d'un ou plusieurs arrêts en Ile-de-France (Survilliers-Fosses, Louvres) en fonction de l'option de passage retenue pour la ligne nouvelle.



L'opportunité d'accéder à Roissy en train régional ?

Des gains de temps de 15 à 30 minutes et un mode de transport plus économique et plus respectueux de l'environnement.

Exemple de trajet Creil-Roissy en TER, avec deux arrêts, à Chantilly et dans le Val-d'Oise



Prévisions de trafic à l'horizon 2020 avec Roissy-Picardie

1,6 million de déplacements/an Scénario TGV

2,8 millions de déplacements/an Scénario TGV+TER

Quelle option de passage ?

✦ Trois options de passage envisagées pour la ligne nouvelle

La ligne nouvelle projetée est une ligne classique parcourable à 160 km/h. Réseau Ferré de France envisage trois options de passage et les évalue selon plusieurs critères.



Option de passage Nord

Environ 11 km de linéaire à construire, avec des enjeux importants en termes de paysage, de milieux naturels et d'occupation urbaine

Creil-Roissy en environ 18 minutes

Aucun arrêt possible en Ile-de-France
275 M€

Option de passage Centrale

Environ 6 km de linéaire à construire, avec des enjeux modérés en termes de paysage et de milieux naturels

Creil-Roissy en environ 20 minutes

Un arrêt envisageable en Ile-de-France pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses
155 M€

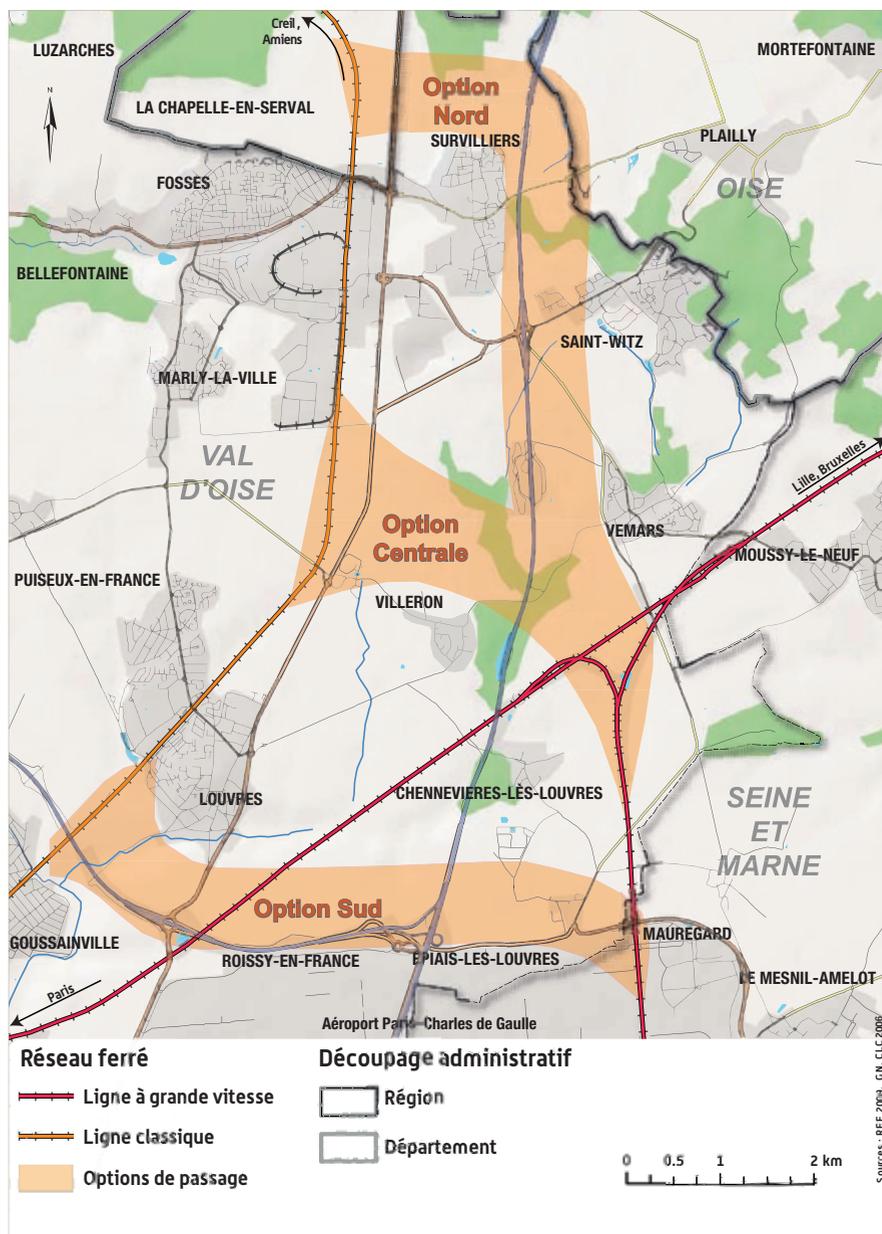
Option de passage Sud

Environ 7 km de linéaire à construire, avec des enjeux localement forts (relief et urbanisation), nombreux ouvrages d'art à construire

Creil-Roissy en environ 27 minutes

Deux arrêts envisageables en Ile-de-France pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses et Louvres
240 M€

Coûts HT estimés, valeur 2008



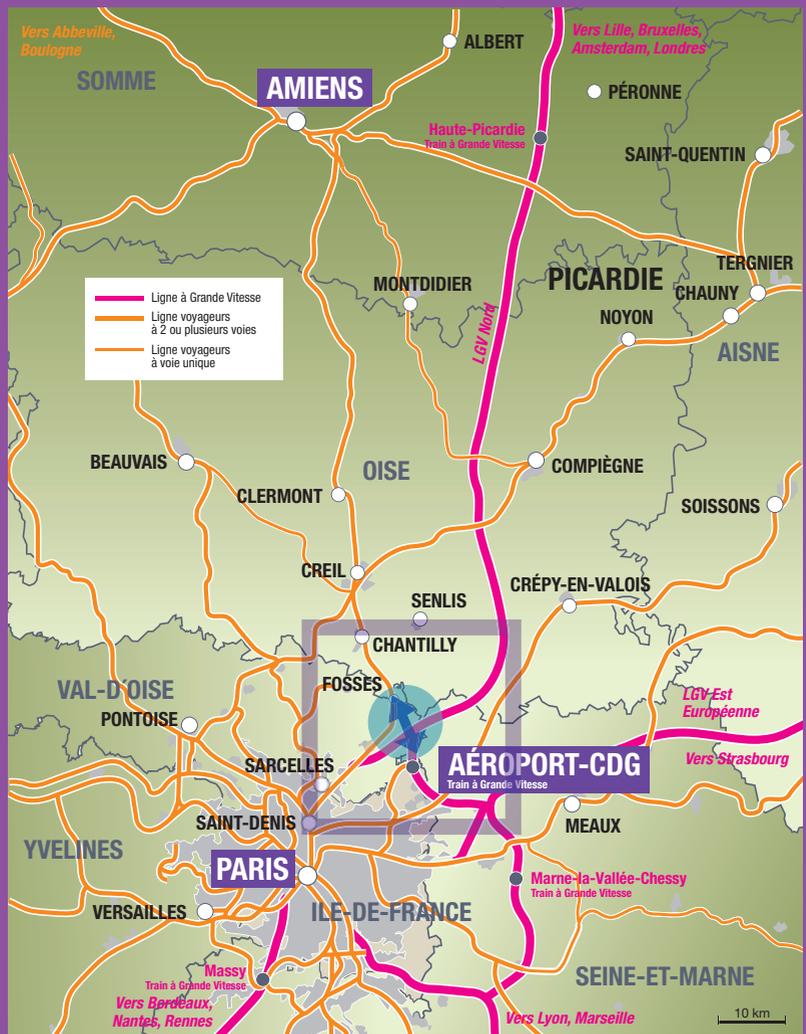
Aménagements sur le réseau existant

Sur la ligne Paris-Creil-Amiens et en gares, y compris l'aménagement de quais supplémentaires en gare CDG-TGV
de 70 à 100 M€

Variables selon l'option de passage et le scénario de services

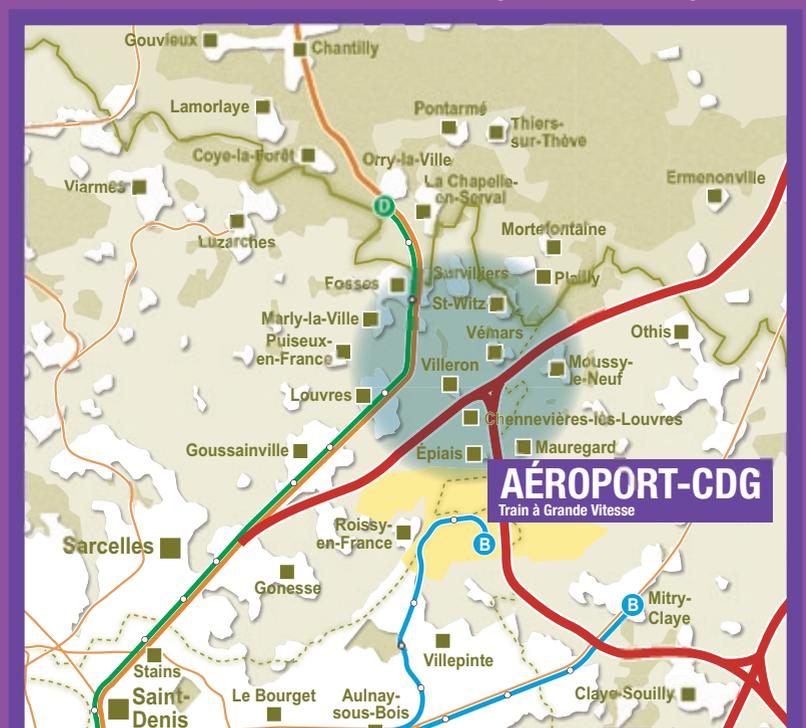
Pourquoi un débat public ?

Aujourd'hui, Roissy-Picardie donne lieu au **premier débat public portant sur une opération de mise en réseau de lignes existantes**. Réseau Ferré de France attend de ce débat qu'il permette d'aborder toute la diversité des enjeux liés à ce projet, à travers l'expression de toutes les personnes, institutions et organisations qui se sentent concernées. Cette étape, animée par la Commission particulière du débat public, constitue **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.



Roissy-Picardie un projet de maillage du réseau ferré

Zone d'étude pour l'implantation de la ligne nouvelle Roissy-Picardie



Roissy-Picardie, complémentaire des projets de transport au nord de l'Ile-de-France

Le projet Roissy-Picardie s'inscrit dans une dynamique générale qui vise à améliorer la qualité et à développer l'usage des transports en commun dans le nord de l'Ile-de-France notamment pour accéder à Roissy. De nombreux autres projets, portés par les différents acteurs du transport ferroviaire en Ile-de-France (l'État, la Région, le STIF, RFF) sont en cours :

- Modernisation des RER B et D
- Barreau de Gonesse, liaison RER D-RER B
- Tangentielle Nord
- Tram T5 Saint-Denis/Garges-lès-Gonesse
- CDG Express
- Métro automatique du Grand Paris
- Arc Express

L'ensemble des acteurs du transport veille à la cohérence et à la complémentarité de ces projets. En particulier, Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse répondent chacun à des besoins de déplacements spécifiques.



La liaison entre le RER D (Barreau de Gonesse) et le RER B est l'un des projets d'amélioration des accès au pôle de Roissy pour les Franciliens.

APRÈS LE DÉBAT PUBLIC...

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

Les études préalables à la saisine de la CNDP ainsi que le débat public sur le projet Roissy-Picardie sont financés par l'État, la Région Picardie, la Région Ile-de-France et Réseau Ferré de France dans le cadre des Contrats de projets État-Région 2007-2013.

Le présent document est une synthèse du **dossier support du maître d'ouvrage**, disponible sur demande auprès de la CPDP.

Celui-ci, élaboré par Réseau Ferré de France, présente de façon détaillée le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie afin de permettre à chacun de comprendre le contexte et les enjeux qui l'entourent.

✳ Réseau Ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire des infrastructures ferroviaires : voies ferrées, quais, accès aux quais notamment. À ce titre, RFF est maître d'ouvrage du projet Roissy-Picardie.

✳ La Commission particulière du débat public (CPDP), instance indépendante, organise le débat public.
www.debatpublic-roissypicardie.org

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

92, AVENUE DE FRANCE
75648 PARIS CEDEX 13

www.rff.fr



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Conception-réalisation: **Stratis**
www.stratis-online.com – février 2010
Crédits photos: RFF/CAPA/ William Daniels (TOMA), F. Léonardi, Emile LUIDER/LA COMPANY pour Aéroports de Paris, Ingerop, SNCF/M. Carémantant