

Conférence de presse du 26 novembre 2010  
DOSSIER DE PRESSE  
La décision de RFF à l'issue du débat public



## SOMMAIRE

### Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

- L'historique du projet 2
- Le projet porté au débat 3

### Enseignements et décision à l'issue du débat

- Ce que retient RFF du débat public 7
- Ce que décide RFF 9

### Les prochaines étapes du projet

- La conduite des études préalables à l'enquête d'utilité publique 12
- La concertation 15
- Le calendrier prévisionnel 15

# Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

## ■ L'historique du projet

Au début des années 1990, le projet alors appelé Creil-Roissy voit le jour et évolue au fil des différentes études qui se prolongeront jusqu'en 2004 sans déboucher sur des décisions opérationnelles. Les réflexions qui se poursuivent font ressortir que le projet de prolongement de trains à grande vitesse en Picardie est faisable techniquement et économiquement. Réseau Ferré de France mène de nouvelles études qui permettent alors de trouver des solutions afin de régler certains blocages techniques initiaux et affinent les fonctionnalités du projet.

**Le projet est alors inscrit dans les contrats de projets État-Région 2007-2013 en Picardie et en Ile-de-France.**

À la fin des années 2000, dans la dynamique du **Grenelle de l'environnement**, le contexte général est favorable au développement du transport ferroviaire. L'aéroport Paris-CDG s'est également vu confirmer son rôle de hub mondial et de pôle majeur en Ile-de-France en termes de transports et d'emplois.

En accord avec ses partenaires, **Réseau Ferré de France propose de lancer un nouveau programme d'études**

dans un esprit de large ouverture, tout en s'appuyant sur les enseignements issus du processus d'études antérieur et de l'historique du projet :

- Placer la **coopération interrégionale** comme un facteur clé de bon avancement du projet.
- Mettre au premier plan la dynamique de la **grande vitesse nationale** et son rôle moteur pour le projet.
- Aborder les **enjeux de transports franciliens** dans le secteur ; rechercher ensemble les solutions.

Début 2009, RFF et ses partenaires décident de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP), attendant du débat public qu'il permette d'évaluer l'opportunité du projet Roissy-Picardie et d'en préciser ses caractéristiques. Le dossier de saisine est déposé en juillet 2009. La CNDP décide le 2 septembre de l'organisation d'un débat public.

# Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

## ■ Le projet porté au débat

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie consiste en la création, dans le Val-d'Oise, au Nord de Roissy, d'une **ligne nouvelle reliant la LGV d'interconnexion à la ligne classique Amiens-Creil-Paris**, avec des **aménagement de capacité sur la ligne actuelle et dans les gares du parcours**.

Ce projet d'aménagement du territoire est avant tout fondé **sur l'utilisation du réseau existant**, s'inscrivant ainsi en pleine cohérence avec les orientations du Grenelle de l'environnement. Ses principaux objectifs sont :

> **raccorder une large partie de la Picardie au réseau à grande vitesse**, facilitant les relations avec le reste du territoire national, facteur de développement du transport ferroviaire à longue distance ;

> **augmenter la capacité du réseau à grande vitesse** grâce au maillage créé ;

> **améliorer les déplacements quotidiens vers Roissy**, développer l'intermodalité air-fer sur le pôle multimodal et renforcer son attractivité.

Pour cela, il prévoit la mise en place de relations **par trains à grande vitesse** entre Amiens, Creil, Roissy et au-delà, vers les grandes capitales régionales, **ainsi que des services de trains régionaux** entre Creil et la gare Aéroport Charles de Gaulle-TGV (CDG-TGV), avec des arrêts dans des gares du parcours, dans l'Oise et le Val-d'Oise.

Par ailleurs, des aménagements de capacité doivent être réalisés sur la section entre Creil et la ligne nouvelle et dans les gares CDG-TGV, Creil et Amiens.

L'investissement est évalué entre 255 et 375 M€\* suivant le choix d'implantation de la ligne nouvelle.

\* conditions économiques de 2008

Deux scénarios de service ont été proposés au débat :

### > Un scénario TGV

Fréquence : 7 aller/retour par jour au minimum depuis Amiens avec un arrêt à Creil.

### > Un 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, **ligne classique parcourable à 160 km/h**.

En termes de réalisation, **trois options de passage de la ligne nouvelle** ont été étudiées au nord-est du Val-d'Oise dans le secteur de Survilliers-Louvres-Vémars :

> **L'option 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. Coût estimé 275 M€\*.

> **L'option 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. Coût estimé 155 M€\*.

> **L'option 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. Coût estimé 240 M€\*.

Les aménagements sur le réseau existant et en gares sont évalués entre 70 et 100 M€\* suivant les scénarios de services.



## Quelques données chiffrées

Selon les prévisions de trafics à ce stade des études, quelque **2,830 millions de personnes (en 2020)** emprunteront les **nouveaux services de trains à grande vitesse et de trains régionaux**.

Sur ces 2 830 000 voyageurs :

> **1 430 000 (50 %)** proviennent du **report modal : 94% route + 6% air**

À noter l'importance du **report** de la route qui contribue fortement à l'enjeu de développement durable.

> **1 070 000 (38 %)** proviennent du report du fer, selon une répartition de 74 % depuis une gare parisienne, 18 % depuis la gare TGV Haute Picardie et 8 % depuis la gare CDG-TGV (accès voiture)

> **330 000 (12 %)** sont du trafic induit

Leurs motifs de déplacements sont répartis comme suit :

> **1 500 000** pour des trajets de longue distance par la grande vitesse

> **1 100 000** pour des trajets domicile-travail

> **200 000** pour prendre l'avion à CDG



## La CNDP a souhaité porter 4 principales questions au débat :

- > **Faut-il construire cette liaison, et pourquoi ?**
- > **Liaisons à grande vitesse seule ou liaisons à grande vitesse et liaisons régionales ?**
- > **Si la liaison est réalisée, par quel couloir de passage, et avec quelles précautions environnementales ?**
- > **Quelles incidences sur d'autres liaisons existantes ou en projet ?**

## Le bilan de la CNDP et le compte-rendu de la CPDP

Dans son compte-rendu du débat du 23 septembre 2010, la CPDP mentionne que « *comme il a été souligné dans le débat, son coût [...] fait de la liaison Roissy-Picardie un objectif accessible. Les conclusions du débat public sont claires : la demande sociale est très forte en Picardie, pour la grande vitesse comme pour la desserte régionale. D'autre part, la desserte de Roissy par un transport durable, depuis le nord (Picardie) comme depuis le sud (Val-d'Oise) est apparue de plus en plus souhaitée. Cependant, le projet reste controversé dans l'est du Val-d'Oise, malgré les progrès très récents du projet de barreau de Gonesse, qui ne peuvent d'ailleurs atténuer l'inquiétude des riverains. [...]* »

## Retour en chiffres sur le débat

- > Le débat public s'est tenu entre le 15 avril et le 31 juillet 2010
- > 2 300 personnes ont participé à 11 réunions publiques
- > 809 avis, 367 questions et 53 cahiers d'acteurs
- > 200 articles de presse

# Les enseignements et la décision à l'issue du débat public

## ■ Ce que retient RFF

**Le débat public a permis d'apporter, comme RFF l'espérait, des éléments de réponse aux 4 questions formulées sur le projet : opportunité, fonctionnalité, insertion, articulation.**

En conclusion, RFF considère donc que :

- la qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de mettre en lumière des différents points de vue en présence ;
- les nombreux échanges entre les acteurs de Picardie et du nord de l'Ile-de-France ont permis une compréhension mutuelle des enjeux de déplacements et au-delà, d'aménagement et de développement des territoires ;
- le débat public a mis en évidence que le projet :
  - o constitue une réponse adaptée et impatientement attendue au besoin de raccordement de la Picardie au réseau ferroviaire à grande vitesse ;
  - o concourt à l'amélioration de l'accès par un mode de transport durable au pôle multimodal de Roissy ;
  - o est jugé, par une majorité des participants, complémentaire à d'autres projets en Ile-de-France qui visent à améliorer l'accès à Roissy et notamment, le projet dit de Barreau de Gonesse de liaison ferroviaire entre le RER D et le RER B, porté par le STIF et auquel RFF contribue activement en pilotant les études constitutives du Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) ;
  - o dispose d'un fort potentiel en termes de services au regard du montant de l'investissement à réaliser ;
- le débat public a fait ressortir une large adhésion au scénario de services « trains à grande vitesse + service régional » avec la manifestation d'un intérêt pour une desserte du nord-est du Val-d'Oise ;
- il a été demandé lors du débat public de veiller à ce que les services engendrés par le projet Roissy-Picardie soient neutres vis-à-vis du fonctionnement des services existants ;
- il convient d'être attentif à ce que les services engendrés par le projet Roissy-Picardie (notamment régionaux) soient compatibles avec le développement des services à grande vitesse nationaux et internationaux, prioritaires sur le réseau construit à cet effet ;
- le débat a révélé une demande forte en Haute-Picardie que la gare TGV actuelle continue de jouer un rôle important dans la desserte régionale et qu'une logique de complémentarité soit mise en œuvre entre celle-ci et les services Roissy-Picardie ;
- sur la question des options de passage de la ligne nouvelle :
  - o le débat public a permis aux participants de s'exprimer sur des enjeux concernant à la fois des espaces urbains, agricoles et naturels dans un territoire où les infrastructures de transports sont nombreuses et qui fait l'objet d'une forte pression foncière liée à sa proximité avec le pôle de Roissy ;
  - o l'option nord a été la plus contestée pour des raisons environnementales mais également parce qu'elle n'autorise pas la desserte du Val-d'Oise ;
  - o le niveau de définition du projet au stade du débat public n'a pas permis d'apporter toutes les réponses aux interrogations exprimées quant aux modalités d'insertion de la ligne nouvelle ;
- **en conséquence, le débat public a confirmé l'opportunité et le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet, qui contribuent aux orientations du Grenelle de l'environnement en termes de report modal et d'amélioration des liaisons des capitales régionales entre elles et avec la région parisienne.**

# Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse, deux projets à part entière

Les analyses menées par RFF et présentées lors du débat public ont montré que **les deux projets répondent à des besoins de déplacements distincts** :

Pour Roissy-Picardie :

- le raccordement de la Picardie au réseau des lignes à grande vitesse,
- l'amélioration de l'accès à Roissy depuis le nord de la plate-forme, notamment depuis la Picardie.

Pour le Barreau de Gonesse :

- l'amélioration de l'accès à Roissy depuis l'est du Val-d'Oise,
- la desserte du pôle de développement du triangle de Gonesse.

Le projet Roissy-Picardie est un projet national et interrégional conduit par RFF. Le projet du Barreau de Gonesse est un projet francilien conduit par le STIF avec la collaboration active de RFF qui en pilote les études. À la demande du STIF, RFF finalise actuellement le dossier permettant la concertation prochaine du public sous la forme la plus appropriée.

**Les deux projets sont ainsi complémentaires et non fusionnables pour les principales raisons suivantes :**

- le raccordement entre les voies du RER et de la LGV au sein de l'aéroport n'est pas techniquement envisageable,
- Roissy-Picardie constitue une solution plus pertinente pour l'accès de la Picardie à l'aéroport CDG, avec des temps de parcours sensiblement plus courts, le train constituant ainsi une alternative performante à la voiture.
- le Barreau de Gonesse a vocation à être dédié aux trains du RER D pour garantir la qualité de service. En effet, la politique des transports actuellement menée en Ile-de-France vise à dédier des voies aux services RER pour une meilleure régularité.
- la mutualisation des usages sur le Barreau de Gonesse aboutirait à des montants d'investissement supérieurs à la réalisation de Roissy-Picardie et du Barreau de Gonesse.



# Les enseignements et la décision à l'issue du débat public

## ■ Ce que RFF décide

**Compte tenu de ces enseignements, Réseau Ferré de France décide :**

**1- de poursuivre les études avec l'objectif de concevoir un projet efficace en termes économiques, de performances, de services rendus et respectueux de son environnement, sur la base du programme suivant :**

- o une ligne nouvelle reliant la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil-Amiens, au nord de Roissy ;
- o l'aménagement du réseau existant consistant en une augmentation de la capacité de l'axe Paris-Creil entre Creil et la ligne nouvelle, en cohérence avec le programme d'amélioration de cet axe actuellement conduit dans le cadre du CPER Picardie 2007-2013 ;
- o l'aménagement des gares Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, Creil et Amiens dans un objectif d'augmentation de la capacité d'accueil des trains ;

**2- pour ce qui concerne la ligne nouvelle, d'écarter l'option de passage nord et de rechercher le tracé de référence de la ligne nouvelle au sein des options de passage centrale et sud en prenant notamment en compte :**

- o l'habitat ;
- o les activités économiques, en particulier agricoles et sylvicoles ; il sera, en outre, proposé au STIF, à la profession agricole et au Département du Val-d'Oise de rechercher une approche foncière coordonnée avec le projet de Barreau de Gonesse dans un objectif, à terme, de limitation des effets sur l'agriculture ;
- o les milieux naturels, la biodiversité, le patrimoine et les paysages, en conduisant des études approfondies permettant de définir des mesures adaptées à la préservation et à la protection de l'environnement et du cadre de vie ;
- o le coût de réalisation ;
- o le service rendu ;

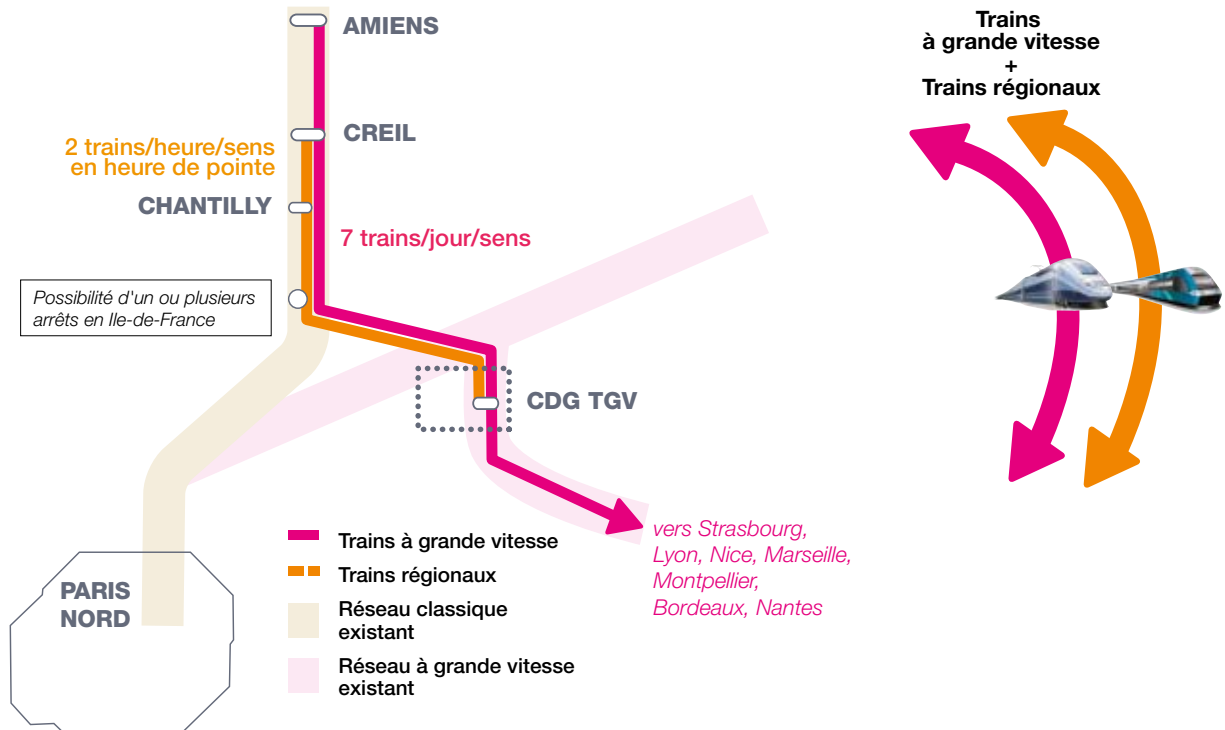
**3- pour ce qui concerne les services :**

- o de retenir le scénario « trains à grande vitesse + service régional » qui répond le mieux aux besoins de déplacements des habitants des territoires situés au nord de la plate-forme de Roissy ; la réponse aux besoins de déplacements, distincte, des habitants des territoires situés à l'ouest et au sud-ouest de Roissy relevant du projet de Barreau de Gonesse, pour lequel la décision a été prise de produire les études constitutives du Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP), permettant, s'il y a lieu, de saisir la CNDP ;
- o de proposer, en liaison avec les partenaires concernés (autorités organisatrices de transport, entreprises ferroviaires, collectivités territoriales) les modalités de mise en place des nouvelles dessertes dans le cadre du cadencement qu'il s'agisse :
  - du service à grande vitesse, dans une optique d'optimisation des correspondances en gares de Creil et d'Amiens et de complémentarité avec la desserte de la gare TGV Haute-Picardie ;
  - du service régional, incluant les conditions de dessertes de gares situées entre Creil et la ligne nouvelle, notamment dans le Val-d'Oise ;

**4- de proposer aux partenaires du projet de lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique en déployant un dispositif d'information et de concertation sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des partenaires co-financiers du projet, des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.**

Il sera également proposé aux partenaires que cette phase d'études et de concertation soit conduite avec l'objectif de produire un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique dans un délai maximum de quatre années à compter de la mise en place des financements nécessaires.

# Scénario TGV+TER retenu



## Les principaux points de décision

Poursuite des études et de la concertation en vue de l'enquête d'utilité publique

### Scénario TGV+TER retenu

#### Pour la ligne nouvelle :

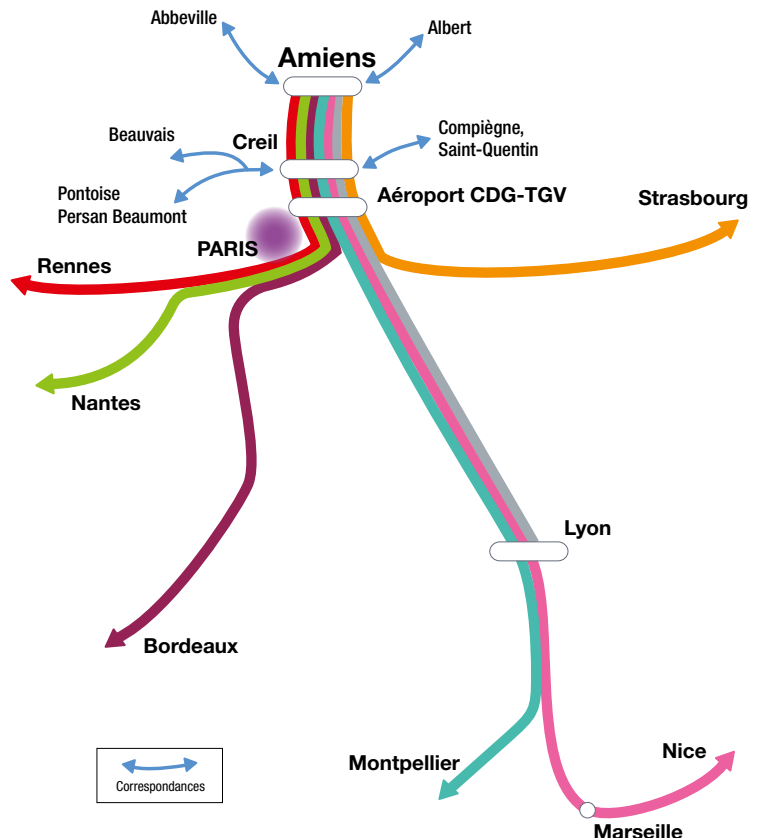
- > Abandon de l'option nord
- > Recherche d'un tracé de référence au sein des options centrale et sud
- > Proposition pour une recherche d'une approche foncière coordonnée avec le projet du Barreau de Gonesse

#### Pour le réseau existant :

- > Aménagement des gares CDG-TGV, Creil et Amiens
- > Aménagement de la ligne classique Paris-Creil

**Demande de désignation d'un garant de la concertation auprès de la CNDP**

## Offre de trains à grande vitesse envisagée



# Les prochaines étapes du projet

**Aujourd'hui, le projet Roissy-Picardie peut donc passer dans sa deuxième phase d'études et de concertation. Cette nouvelle étape a pour objet de stabiliser les fonctionnalités et les performances du projet, et de préciser ses modalités d'insertion. La conduite de ces études se fera en concertation avec tous les acteurs des territoires concernés et avec un souci permanent de transparence et d'information du public.**

L'ensemble de ces nouvelles études dites « d'approfondissement » vise *in fine* à préparer le **dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**, dans un délai maximal de quatre années.

Elles se baseront sur un programme qui comprend les opérations d'aménagement suivantes :

- **la conception de la ligne nouvelle** reliant la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil-Amiens, au nord de Roissy, y compris les raccordements,
- **l'aménagement du réseau exploité entre Creil et la ligne nouvelle** permettant d'augmenter la capacité de la ligne et de desservir le cas échéant une ou deux gares en Val d'Oise, coordonné avec les aménagements prévus au Contrat de projets Etat-Région Picardie 2007-2013, sur l'axe Paris-Creil,
- **l'aménagement de la gare de Creil** coordonné avec les perspectives de réalisation de commande centralisée du réseau (CCR Paris-Picardie – secteur circulation de Creil) et avec les objectifs du projet de renouvellement urbain,
- **l'aménagement du complexe Amiens-Longueau** pour l'accueil et le remisage des trains aptes à la grande vitesse,
- **l'aménagement de la gare CDG-TGV** dans un objectif d'augmentation de la capacité d'accueil des trains et en partenariat avec Gares et Connexions et Aéroports de Paris.

# Les prochaines étapes du projet

## ■ La conduite des études préalables à l'enquête d'utilité publique

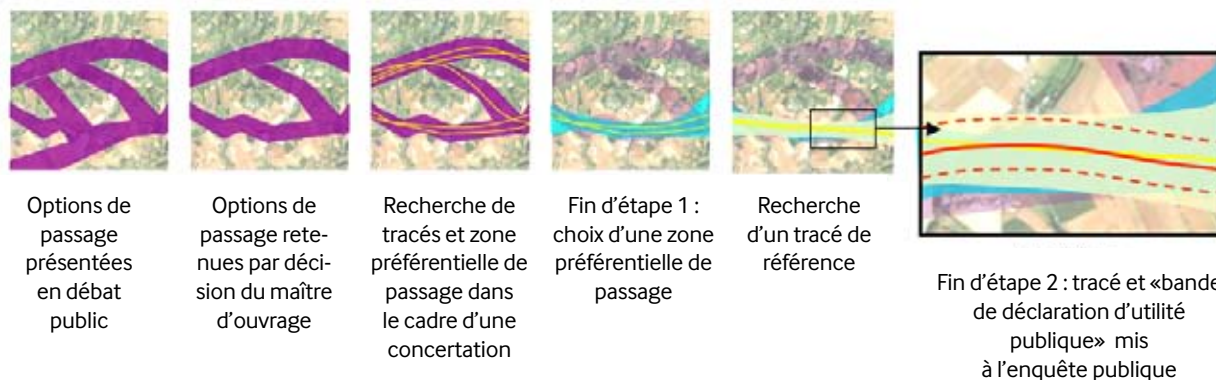
**Les études que RFF lancera en 2011 seront organisées en deux étapes :**

**Dans un premier temps**, il s'agira de préciser les caractéristiques et fonctionnalités techniques du projet. Pour la ligne nouvelle, il s'agira de rechercher des tracés au sein des options de passage qui permettront de déterminer une zone de passage préférentielle à l'issue d'une analyse comparative. Cette première étape permettra également de définir précisément la nature des aménagements à

réaliser sur le réseau existant et dans les gares, ainsi que de finaliser le niveau de l'offre et le type de dessertes.

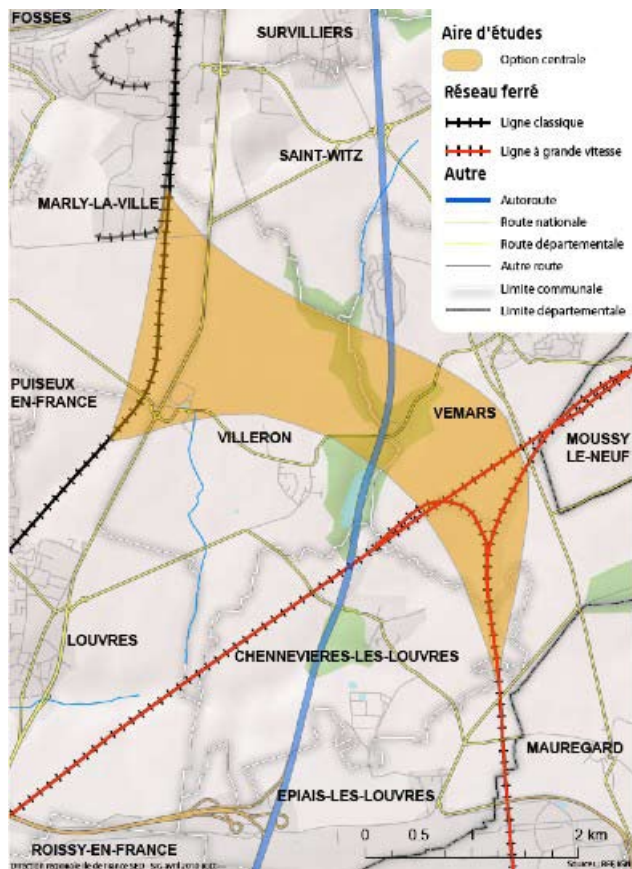
**Dans un deuxième temps**, le programme complet de l'opération sera défini, précisant le coût de l'investissement, avec notamment la définition d'un tracé de référence pour la ligne nouvelle au sein de la zone de passage préférentielle choisie à l'étape 1. Le dossier d'enquête d'utilité publique pourra être constitué à partir notamment de ces études et de l'étude d'impact.

### Schéma de principe du processus de définition du tracé de référence de la ligne nouvelle



# Les prochaines étapes du projet

2 options de passage centrale et sud pour la recherche d'un tracé de référence pour la ligne nouvelle



## Option de passage centrale

Environ 6 km de linéaire à construire  
**Creil-Roissy en environ 20 minutes**  
 Un arrêt envisageable en Ile-de-France  
 pour les trains régionaux à Surveilliers-Fosses  
**155 M€\***

## Option de passage sud

Environ 7 km de linéaire à construire  
**Creil-Roissy en environ 27 minutes**  
 Deux arrêts envisageables en Ile-de-France  
 pour les trains régionaux à Surveilliers-Fosses et Louvres  
**240 M€\***

## + Aménagements sur le réseau existant

Sur la ligne Paris-Creil et en gares CDG-TGV, Creil et Amiens  
**100 M€\***

\*Coûts HT estimés au stade des études de débat public, valeur 2008

# Les prochaines étapes du projet

## ■ La concertation

Réseau Ferré de France est convaincu qu'une implication forte de la part des collectivités territoriales, des acteurs socio-économiques, du monde associatif et du grand public constitue un gage d'amélioration du processus d'élaboration du projet Roissy-Picardie.

### Une large concertation

Tout au long des phases d'études, un dispositif d'information, de partage des opinions, des connaissances et des expertises, se déroulera dans les territoires concernés par le projet, en Ile-de-France et en Picardie.

Il pourra prendre la forme de réunions de concertation avec les élus et d'ateliers de travail thématiques réunissant les acteurs concernés : outre les élus, les associations et les acteurs socio-économiques. Il s'agit de créer des espaces d'échanges et de travail communs sur le projet et ses effets, en mettant en place un dialogue continu fondé sur la transparence et l'échange d'informations et d'expertises.

Le public sera informé et pourra s'exprimer lors des réunions publiques fixées à des moments clé. Des documents d'information seront diffusés largement tout au long de la vie du projet.

### La présence d'un garant de la concertation

Comme les dispositions de la loi Grenelle 2 en ouvrent la possibilité, RFF demandera à la Commission nationale du débat public (CNDP), instance indépendante, de désigner un garant de la concertation pour veiller à l'application des modalités d'information et de participation du public tout au long de la phase d'études et de concertation préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le garant pourra être saisi de toute question ou demande portant sur la conduite de la concertation et la participation du public. A l'issue de chaque étape du projet, il est d'usage que le garant rédige un compte-rendu de la concertation, qui est rendu public.

## ■ Le calendrier prévisionnel

Avril à Juillet 2010 Débat public	Septembre 2010 Compte-rendu du débat par la CPDP et bilan par la CNDP	25 Novembre 2010 Décision de RFF sur les principes et les conditions de poursuite du projet
--------------------------------------	--	--

2011 Lancement de la première étape d'études et de concertation préalables à l'enquête d'utilité publique	Courant 2012 Choix d'une zone de passage préférentielle pour la ligne nouvelle	2012-2014 Etape 2 : poursuite des études et de la concertation, production du dossier de l'enquête publique
--	---	--

2014-2015 Enquête publique et Déclaration d'utilité publique (DUP)	2016-2020 Etudes détaillées, travaux et procédures d'homologation	2020 Mise en service
---	--	-------------------------

**Contacts presse :**

---

RFF  
Direction régionale Nord-Pas de Calais - Picardie  
Pierre-Yves Biet  
Tél : 03 20 12 32 89  
pierre-yves.biet@rff.fr

RFF  
Direction régionale Nord-Pas de Calais - Picardie  
Diana Marin  
Tél : 03 20 12 32 87  
diana.marin@rff.fr

RFF  
Direction régionale Ile-de-France  
Guillaume Pennequin  
Tel : 01 53 94 35 47  
guillaume.pennequin@rff.fr

**Photos et vidéos libres de droit disponibles à la demande  
sur le site <http://www.mediatheque-rff.fr>**

---