

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

CONCERTATION PREALABLE

DU 2 DECEMBRE 2019 AU 31 JANVIER 2020



DOSSIER DE CONCERTATION

www.roissy-picardie.fr

SYNTHESE

- 1 LES MODALITES DE LA NOUVELLE ETAPE DE CONCERTATION**
- 2 L'HISTORIQUE DES DEMARCHES DE CONCERTATION MENEES SUR LE PROJET**
- 3 LE PROJET AUJOURD'HUI**
- 4 LES CARACTERISTIQUES DU PROJET**
- 5 LES MESURES PREVUES POUR L'INSERTION DU PROJET**
- 6 LES ENJEUX POUR LES TERRITOIRES**
- 7 LES PROCHAINES ETAPES**

SYNTHESE

LE PROJET EN BREF

Le projet de liaison ferroviaire Roissy Picardie a pour objectifs, avec le développement de **nouveaux services ferroviaires** (trains à grande vitesse et trains express régionaux), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

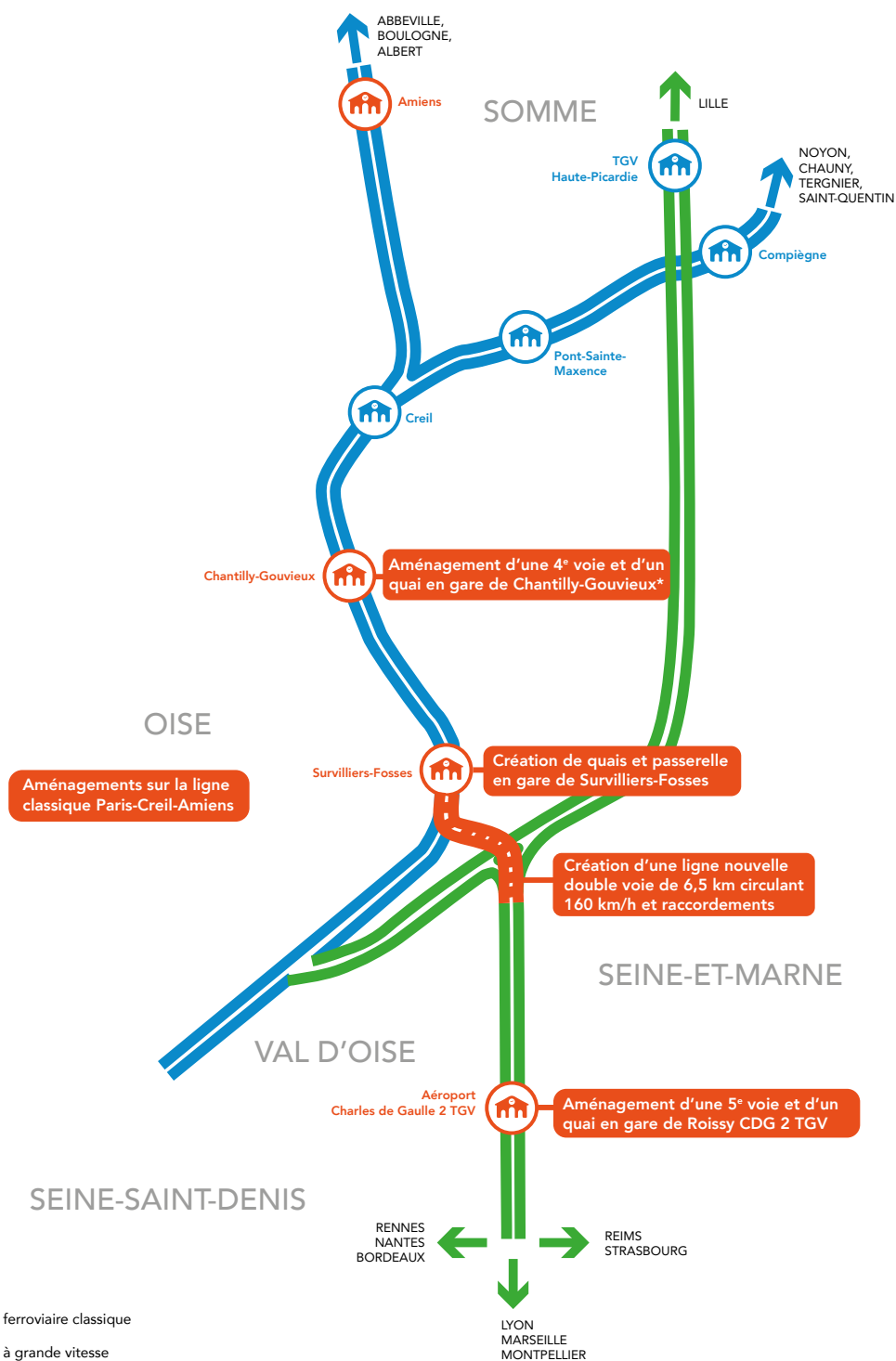
- ▣ relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise ;
- ▣ développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV ;
- ▣ améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique et d'emploi de Roissy en transports collectifs, depuis les territoires situés au nord de la plateforme aéroportuaire (Sud des Hauts-de-France et Nord-Est du Val d'Oise) ;
- ▣ proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France, dans un contexte où l'augmentation des dessertes vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe.

Le **projet d'infrastructure** consiste en un maillage du réseau ferroviaire avec :

- ▣ la réalisation d'une section de ligne nouvelle sur 6,5 km entre Vémars et Marly-la-Ville (Val d'Oise), reliant l'interconnexion LGV au Nord-Est de Paris à la ligne existante Paris Gare du Nord-Creil-Amiens/Saint-Quentin ;
- ▣ des aménagements sur le réseau existant, principalement en gare de Roissy TGV, Survilliers-Fosses et Chantilly-Gouvieux.

Il permettra :

- ▣ la mise en place de services de trains à grande vitesse entre Amiens, l'aéroport de Paris-CDG puis l'Est et le Sud-Est de la France (Strasbourg, Lyon, Marseille...);
- ▣ la mise en place par la région Hauts-de-France de services TER cadencés à partir d'Amiens, Compiègne et Creil, avec desserte de Survilliers-Fosses dans le Val d'Oise, jusqu'à Roissy TGV.



Carte du projet

- Ligne ferroviaire classique
- Ligne à grande vitesse
- Éléments du projet

* Réalisation différée

Les chiffres clés du projet :

- ❑ **6,5 km** de ligne nouvelle circulaire à **160 km/h**, représentant environ 70 ha d'emprise (dans le Val d'Oise)
- ❑ **356 M€ de coût d'investissement** (valeur janvier 2017) pour la section de ligne nouvelle et pour les aménagements en gare de Roissy TGV, Surveilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et Amiens
- ❑ **3,4 millions de voyageurs/an** empruntant la liaison à la mise en service dont les 2/3 pour les transports du quotidien

SYNTHESE

RAPPEL HISTORIQUE DU PROJET

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'un débat public organisé du 15 avril au 31 juillet 2010, avec mise en place d'une Commission particulière du débat public (CPDP). Le débat public a éclairé sur l'opportunité du projet, avec notamment un consensus sur le principe d'un double service TaGV (Train à grande vitesse) et TER (Train express régional).

Le processus d'élaboration s'est ensuite poursuivi de 2011 à fin 2014 avec deux phases importantes d'études et de concertation, accompagnées par une garante de la concertation.

Sur la période 2015-2017, le schéma de desserte proposé au cours du débat public a été réajusté, aboutissant à la signature d'un protocole d'intention relatif à la desserte TaGV et TER entre la région Hauts-de-France et SNCF Mobilités le 19 mai 2017. Parallèlement, un protocole de financement de la réalisation pour la première phase a été acté le 3 mai 2017, démontrant la forte implication et la volonté de l'Etat, de la région Hauts-de-France et des collectivités de la Somme et de l'Oise en faveur de la réalisation du projet.

Compte tenu de sa double dimension (amélioration des transports du quotidien et mobilité longue distance), le Gouvernement a retenu ce projet comme prioritaire sur la base du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2018 et a fixé l'objectif de tenir l'enquête d'utilité publique d'ici 2020 dans l'exposé des motifs du projet de loi d'orientation des Mobilités.

UNE NOUVELLE ETAPE DE CONCERTATION, SOUS L'EGIDE DE GARANTS

En application des dispositions de l'article L.121-12 du code de l'environnement (délai maximum dépassé entre le débat public de 2010 et l'enquête d'utilité publique), SNCF Réseau a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) en juin 2019 pour qu'elle se prononce sur les suites à donner en termes de participation du public.

Par décision du 3 juillet 2019, la CNDP a décidé qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9, «*considérant que :*

- ▶ *le délai maximum imparti pour ouvrir l'enquête publique, à compter de la date de clôture du débat public est dépassé ;*
- ▶ *les circonstances de fait justifiant le projet ont subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat public, en particulier le nouveau projet de développement de l'aéroport Roissy CDG et l'aménagement du terminal 4, susceptible de modifier le niveau de service envisagé.»*

Madame Sylvie Denis-Dintilhac et Monsieur Floran Augagneur ont été désignés garants du processus de concertation.

Les modalités de la concertation préalable ont été validées par la CNDP en date du 6 novembre 2019 qui en confie l'organisation à SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, selon les dispositions de l'article R.121-8 du code de l'environnement.

Cette concertation est une nouvelle phase de dialogue avec l'ensemble des publics concernés pour :

- ▶ poursuivre le dialogue intervenu lors des précédentes étapes d'élaboration et de concertation sur le projet Roissy-Picardie ;
- ▶ recueillir les avis et observations et répondre aux interrogations ;
- ▶ enrichir le projet en intégrant au mieux leurs besoins et leurs attentes sur les différentes thématiques proposées à la concertation ou qui émergeront, et qui pourront conduire le cas échéant à adapter le programme d'opération (mesures pouvant être intégrées dans le dossier d'enquête ou à prendre en compte dans les prochaines étapes de conception du projet).

1

LES MODALITES DE LA NOUVELLE ETAPE DE CONCERTATION



En application de la décision de la CNDP du 3 juillet 2019, SNCF Réseau organise une concertation **du lundi 2 décembre 2019 au vendredi 31 janvier 2020** avec le public ; celle-ci doit permettre à chacun de s'informer sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et de donner son avis.

Les modalités de concertation et le dispositif de concertation mis en place sont précisés ci-dessous.

Les modalités pratiques (**dates, lieux, heures des rencontres notamment**) sont détaillées et mises à jour sur le site internet du projet, **www.roissy-picardie.fr**, auquel il convient de se référer.

Les objectifs de la concertation

Les objectifs de la concertation sont définis à l'article L.121-15-1 du code de l'environnement :

« La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. ».

La présente concertation est **une nouvelle phase de dialogue** avec l'ensemble des publics concernés pour :

- ▣ poursuivre le dialogue intervenu lors des précédentes étapes d'élaboration et de concertation sur le projet Roissy-Picardie ;
- ▣ recueillir les avis et observations et répondre aux interrogations ;
- ▣ enrichir le projet en intégrant au mieux leurs besoins et leurs attentes sur les différentes thématiques proposées à la concertation ou qui émergeront, et qui pourront conduire à adapter le programme d'opération.

Le public visé

Cette étape de concertation préalable est ouverte à tous, chacun peut y participer et s'exprimer en s'appuyant sur le dispositif de son choix.

La démarche vise en particulier les habitants concernés par la section de ligne nouvelle, les riverains des lignes existantes, le public du Nord Val d'Oise, les usagers des transports ferroviaires (pour les déplacements longue distance, les relations domicile-travail en lien avec la plateforme aéroportuaire, les relations domicile-études, loisirs...), ainsi que les acteurs associatifs et économiques du territoire.

Les sujets pressentis

Le public a la possibilité d'apporter des contributions de toute nature.

Cette nouvelle étape de concertation prévoit d'aborder particulièrement les thématiques de :

- ▣ l'insertion de la ligne nouvelle sur le territoire (calage du tracé et mesures d'insertion, impacts et mesures notamment sur les activités agricoles, dont compensation agricole collective, questions foncières...);
- ▣ les enjeux environnementaux et les mesures prévues ;
- ▣ les offres de services ferroviaires, avec les services proposés TaGV+TER ;
- ▣ les enjeux de mobilité au Nord de l'Île-de-France, et notamment les mesures prévues pour son amélioration pour le Val d'Oise et l'accessibilité à la plateforme de Roissy.

LES MODALITES DE LA NOUVELLE ETAPE DE CONCERTATION

Le périmètre de la concertation

Le périmètre de la concertation préalable concerne, comme lors du débat public, le Nord-Est du Val d'Oise, l'Oise et la Somme avec les communes concernées par le tracé de la section de ligne nouvelle de 6,5 km (Val d'Oise) ou les équipements annexes (La Chapelle-en-Serval, Oise), les gares devant faire l'objet d'aménagements dans le cadre du projet (Roissy TGV, Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux, Amiens) ou concernées par les dessertes prévues (Creil, Compiègne, Pont-Sainte-Maxence).

Il concerne ainsi les communes suivantes :

- ▶ Val d'Oise : Chennevières-les-Louvres, Epiais-les-Louvres, Fosses, Marly-la-Ville, Roissy-en-France, Saint-Witz, Survilliers, Vémars, Villeron (communes de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France)
- ▶ Seine-et-Marne : le Mesnil-Amelot (commune de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France)
- ▶ Seine-Saint-Denis : Tremblay-en-France (commune de Paris Terres d'Envol)
- ▶ Oise : La Chapelle-en-Serval, Chantilly, Gouvieux (communes de la Communauté de communes Aire Cantilienne), Creil (commune de la Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise), Pont-Sainte-Maxence (commune de la Communauté de communes Pays d'Oise et d'Halatte), Compiègne (commune de la Communauté d'Agglomération Région de Compiègne)
- ▶ Somme : Amiens (commune d'Amiens Métropole)

soit 18 communes sur 5 départements et 7 communautés de communes, d'agglomération et métropole.

Comment s'informer et donner son avis pendant la concertation ?

Du 2 décembre 2019 au 31 janvier 2020, le dispositif suivant est mis en place sur l'ensemble du périmètre de la concertation afin de permettre aux publics de s'informer et de s'exprimer sur le projet.

> LES OUTILS D'INFORMATION

- ▶ Le dossier de concertation, présent document, dans lequel figure toute l'information sur le projet. Il est accompagné d'un cahier de plans annexé.
- ▶ Un dépliant d'information, présentant de manière synthétique les caractéristiques du projet, ses objectifs ainsi que les modalités de participation.
- ▶ Des panneaux d'exposition, disposés lors des rencontres publiques et autres espaces publics.
- ▶ Le site internet dédié au projet www.roissy-picardie.fr centralise toute l'information actualisée sur le projet. Il permet aux participants de donner leur avis, apporter leurs contributions, poser des questions auxquelles SNCF Réseau apportera des réponses régulièrement. Ces contributions seront publiées sur le site.

> LES MOYENS D'EXPRESSION ECRITS

Plusieurs moyens de contributions écrites sont mis à disposition du public pour déposer un avis ou poser une question¹ :

- ▶ le coupon T présent dans le dépliant d'information et largement diffusé sur le périmètre de la concertation
- ▶ le site web : www.roissy-picardie.fr via un formulaire de dépôt de contribution
- ▶ le courriel de la concertation : concertation-roissy-picardie@reseau.sncf.fr
- ▶ l'adresse postale du maître d'ouvrage :
SNCF Réseau,
Direction de la Stratégie du Réseau
Mission Roissy-Picardie,
18 rue de Dunkerque
75010 Paris

Les garants sont disponibles également tout au long de la concertation par courriel aux adresses suivantes :

- floran.augagneur@debatpublic.fr
- sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr

> LES RENCONTRES PUBLIQUES

Afin de toucher une diversité de public, différentes modalités de rencontres avec le public ont été prévues et réparties sur l'ensemble de la démarche :



11 débats mobiles permettront de toucher un public varié (usagers des transports, habitants, salariés, étudiants, etc.) en allant à leur rencontre sur les lieux de vie.



2 réunions publiques, dans les Hauts-de-France et en Ile-de-France, permettront de présenter le projet dans son ensemble et de recueillir les remarques et contributions du public.



3 ateliers thématiques permettront d'approfondir des sujets ou enjeux plus spécifiques :

- l'insertion du projet sur le territoire
- les enjeux de mobilités dans le Val d'Oise
- l'attractivité du territoire.

Les suites de la concertation

Au terme de la concertation, les garants rédigeront un bilan de la concertation sur la base de l'ensemble des contributions exprimées, puis SNCF Réseau publiera les enseignements qu'il en retient pour la suite du projet. Ces documents seront publiés sur le site Internet de la CNDP et sur le site internet dédié au projet.

SNCF Réseau proposera ensuite aux partenaires du projet (Etat, Régions, autres collectivités) les évolutions à apporter au programme de l'opération ; une décision ministérielle fixera alors les dispositions retenues pour la suite du projet et les conditions de lancement de l'enquête d'utilité publique.

SNCF Réseau prévoit, au travers de réunions publiques, de restituer au public les enseignements de la concertation et ses engagements pour les étapes suivantes du projet.

Le rôle des garants ?

Madame Sylvie Denis-Dintilhac et Monsieur Floran Augagneur ont été désignés garants de la procédure de concertation préalable par la Commission nationale du débat public (CNDP). Les garants sont chargés de veiller au respect du droit à l'information et du droit à la participation du public. Ainsi, leur rôle est de garantir jusqu'à la fin de la concertation le respect des principes de la CNDP :

- ▶ Indépendance et neutralité du garant ;
- ▶ Transparence et complétude de l'information ;
- ▶ Équivalence de traitement de toutes les contributions ;
- ▶ Argumentation des contributions du public comme des réponses du maître d'ouvrage.

Les garants veillent également à l'inclusion de tous les publics concernés au dispositif.

¹ En nous écrivant (par mail ou par courrier) et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur notre site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien <https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles>.

2

L'HISTORIQUE DES DEMARCHES DE CONCERTATION MENEES SUR LE PROJET



Réunion publique à Louvres en 2012 (étape 1)

Dès le début des années 1990, l'idée d'une nouvelle ligne reliant Creil à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (CDG) est évoquée à l'époque avec des services Creil-Roissy. La mise en service en 1994 du contournement à grande vitesse de l'Ile-de-France, avec la desserte de l'aéroport Paris-CDG qui met en lumière le potentiel de développement de la grande vitesse ferroviaire, renforce l'opportunité de cette liaison, avec une vocation élargie à l'accès à la grande vitesse.

Le projet est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) en 1994.

À partir de 2007, l'essor des relations en trains à grande vitesse de province à province, la dynamique du Grenelle de l'Environnement et la confirmation du rôle de hub mondial et de pôle majeur de transport et d'emplois en Ile-de-France de l'aéroport Paris-CDG, conduisent à considérer le projet comme une liaison ferroviaire globale Roissy-Picardie. Le maillage du réseau ferroviaire obtenu en connectant le réseau à grande vitesse et le réseau des lignes existantes au Nord de Paris permet ainsi de combiner le développement de services plus performants sur longue distance (par des missions à grande vitesse prolongées jusqu'à Amiens ou en correspondance à Roissy TGV) et l'amélioration des transports du quotidien.

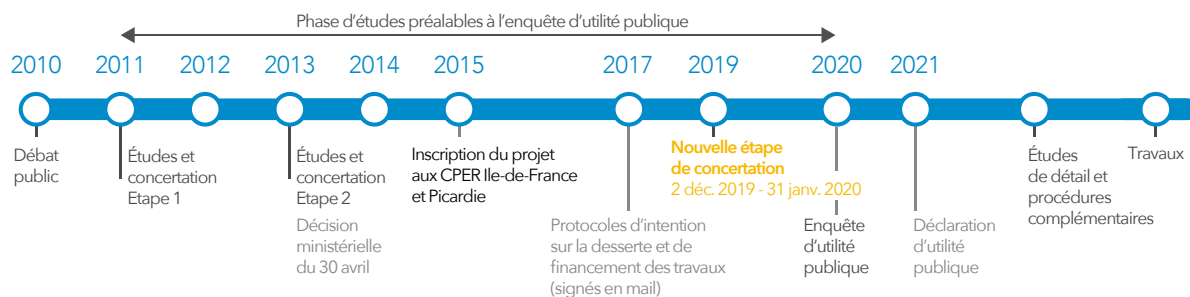
Il est alors inscrit dans les contrats de projets État-Région 2007-2013, en Picardie et en Ile-de-France, et fait l'objet d'un débat public en 2010, la conception étant ensuite poursuivie avec deux étapes d'études et de concertation.

Deux protocoles sont adoptés en mai 2017 portant sur le financement du projet (Etat, collectivités, SNCF Réseau), d'une part, et sur les dessertes ferroviaires prévues (région Hauts-de-France et SNCF Mobilités), d'autre part.

Lors du débat public de 2010, le maître d'ouvrage avait présenté deux types de variantes :

- ▶ des options de passage pour la ligne nouvelle de jonction (options dites Nord, Centrale ou Sud) ;
- ▶ deux scénarios de service, relatifs au matériel roulant et à la desserte : le premier est basé sur une offre unique de TaGV, le second sur une offre combinée de TaGV et de TER.

Ce débat a été organisé sous le pilotage d'une commission particulière du débat public (CPDP) désignée par la Commission nationale du débat public : 11 réunions publiques se sont notamment tenues, couvrant l'ensemble de la zone d'influence du projet : 6 réunions publiques en Picardie, 3 dans l'Est du Val d'Oise - à Gonesse, Fosses et Villiers-le-Bel - et 2 dans les communes de Dammarville-en-Goële et Tremblay-en-France, limitrophes de la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG avec au total 2 300 participants.



Calendrier du projet jusqu'à la mise en service

L'HISTORIQUE DES DEMARCHES DE CONCERTATION MENEES SUR LE PROJET

LES ETAPES DU PROJET ROISSY-PICARDIE

- ▶ 1990 : origine du projet Creil-Roissy, devenu ensuite Roissy-Picardie
- ▶ 2000 : inscription de la liaison Picardie-Roissy au Contrat de plan État-Région Picardie 2000-2006
- ▶ 2002-2004 : études préliminaires conduites par Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau)
- ▶ 2007 : inscription de la liaison Roissy-Picardie aux Contrats de Projets État-Régions Ile-de-France et Picardie 2007-2013
- ▶ Juillet 2009 : saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- ▶ 2 septembre 2009 : décision de la CNDP d'organiser un débat public confié à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP)
- ▶ 15 avril au 31 juillet 2010 : débat public
- ▶ 23 septembre 2010 : publication du compte rendu de la CPDP et du bilan de la CNDP
- ▶ 25 novembre 2010 : décision du maître d'ouvrage sur la poursuite des études
- ▶ 2 mars 2011 : désignation de Madame Danielle Rousseau, garante pour la concertation de la phase post-débat public
- ▶ 2011-2012 : étape 1 des études et de la concertation préalables à l'enquête d'utilité publique
- ▶ 30 avril 2013 : décision ministérielle (choix de la zone de passage préférentielle « Centre-Nord » pour la ligne nouvelle, conditions de poursuite des études de conception et engagement de l'étape 2 des études)
- ▶ 27 juin 2013 : rapport de la commission Mobilité 21 (le projet fait alors partie des projets prioritaires)
- ▶ 2013 - 2014 : étape 2 des études et de la concertation préalables à l'enquête d'utilité publique
- ▶ 4 mars 2015 : décision de la CNDP actant la concertation post-débat public
- ▶ 2015 : inscription de la liaison Roissy-Picardie aux Contrats de plan Etat-Régions Ile-de-France et Picardie 2015-2020
- ▶ Mai 2017 : protocole d'intention sur la desserte et protocole relatif au financement des travaux
- ▶ 1^{er} février 2018 : rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures
- ▶ 26 novembre 2018 : approbation du projet de Loi d'Orientation des Mobilités en Conseil des ministres
- ▶ Juin 2019 : saisine de la CNDP
- ▶ 3 juillet 2019 : décision de la CNDP d'organiser une concertation préalable, et désignant Madame Sylvie Denis-Dintilhac et Monsieur Florian Augagneur comme garants
- ▶ 6 novembre 2019 : validation des modalités de concertation préalable par la CNDP
- ▶ *Fin 2019-début 2020 : adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités par le Parlement puis promulgation*

Le débat qui a donné lieu à plus de 800 avis, 360 questions et 53 cahiers d'acteurs, a éclairé sur l'opportunité du projet et ses objectifs, avec un consensus sur un scénario mixte TaGV + TER. La majorité des participants ont jugé que le projet était indépendant et complémentaire (mais non mutualisable) avec le projet dit de Barreau de Gonesse, liaison ferroviaire entre les RER B et D souhaitée par le Val d'Oise pour améliorer l'accès au pôle de Roissy depuis son territoire.

Les études de Roissy-Picardie ont été poursuivies avec deux étapes d'études et concertation, celle-ci s'inscrivant dans le cadre de la charte établie par Réseau Ferré de France (depuis SNCF Réseau) pour la conduite de la concertation. La conception du projet a ainsi donné lieu à des itérations continues entre les études et la concertation, de manière à ce que les deux démarches se nourrissent mutuellement.

Un dispositif de concertation a été mis en œuvre comprenant, selon les étapes, réunions publiques, ateliers thématiques, lettre d'information, expositions en gares, site internet dédié au projet, etc. Ces étapes se sont déroulées sous l'égide d'une garante désignée par la CNDP, Madame Danièle Rousseau qui a accompagné le processus jusqu'à fin 2014.

Etape 1 (2011-2012)

Phase d'études techniques, environnementales (selon la démarche ERC), économiques et de concertation, avec :

- ▶ 20 réunions d'acteurs
- ▶ 3 réunions publiques (Val d'Oise, Somme et Oise)
- ▶ Supports d'information (5 000 ex.)



Réunion publique de concertation à Louvres

La démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser)

Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, la conception d'un projet d'aménagement doit s'attacher en priorité à éviter les conséquences sur l'environnement et appliquer dès son origine la démarche dite ERC (éviter, réduire, compenser). Le cas échéant, des mesures doivent être mises en place pour réduire ou en dernier lieu compenser les effets du projet. La démarche de mise au point du projet se déroule donc selon le schéma suivant :

- ▶ éviter les impacts négatifs notables sur l'environnement (dans toutes ses composantes) ou la santé humaine, par la détermination de zones de passage de moindre sensibilité environnementale ;

- ▶ réduire les impacts n'ayant pu être évités par la définition de mesures adaptées ;
- ▶ compenser les impacts résiduels (non évités et non suffisamment réduits) par la définition de mesures compensatoires (par exemple : restauration d'habitats naturels).

Cette démarche doit conduire à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets, d'autant plus que l'absence de faisabilité de la compensation peut, dans certains cas, remettre en cause le projet.

L'HISTORIQUE DES DEMARCHES DE CONCERTATION MENEES SUR LE PROJET

Zones de passage étudiées



Synthèse de l'analyse multicritères

Principaux axes et critères de différenciation	Zones de passage Sud		Zones de passage Centre	
	Zone de passage Sud-Sud	Zone de passage Sud-Nord	Zone de passage Centre-Sud	Zone de passage Centre-Nord
Objectif 1 Concevoir un projet de transport efficace et performant	Services (gares desservies)			
	Prévisions de trafic			
	Robustesse d'exploitation			
	Coût d'investissement	380 M€ + aménagements sur le réseau existant	305 M€ + aménagements sur le réseau existant	180 M€ + aménagements sur le réseau existant
Objectif 2 Concevoir un projet respectueux de son environnement	Cadre de vie			
	Activités économiques (agriculture)			
	Milieu naturel			
	Paysage et patrimoine			
	Impact des travaux sur l'activité aéroportuaire et ferroviaire			

Comparaison qualitative par rapport à une solution « médiane »

- Nettement favorable / moins défavorable
- Plutôt favorable / plutôt moins défavorable
- Equivalente
- Plutôt défavorable
- Nettement défavorable

Recherche de la zone de passage préférentielle en étape 1 (coût aux conditions économiques de 2011)

A partir des deux options de passage Centre et Sud retenues à l'issue du débat public, les études ont déterminé quatre « zones de passage » situées dans le Val d'Oise (deux au sein de chacune des options) qui ont fait l'objet d'une analyse comparative multicritères présentée à la concertation. Les zones de passage Centre-Nord et Centre-Sud sont apparues nettement plus favorables que

les deux autres. Les principaux éléments de différenciation sont récapitulés dans le tableau ci-dessus. Une analyse multicritères complémentaire plus fine a permis de mettre en évidence les différences principales entre les deux zones de passage Centre-Sud et Centre-Nord (ci-dessus) ; à l'issue de cette analyse, la **zone de passage Centre-Nord** a été retenue.

Etape 2 (2013-2014)

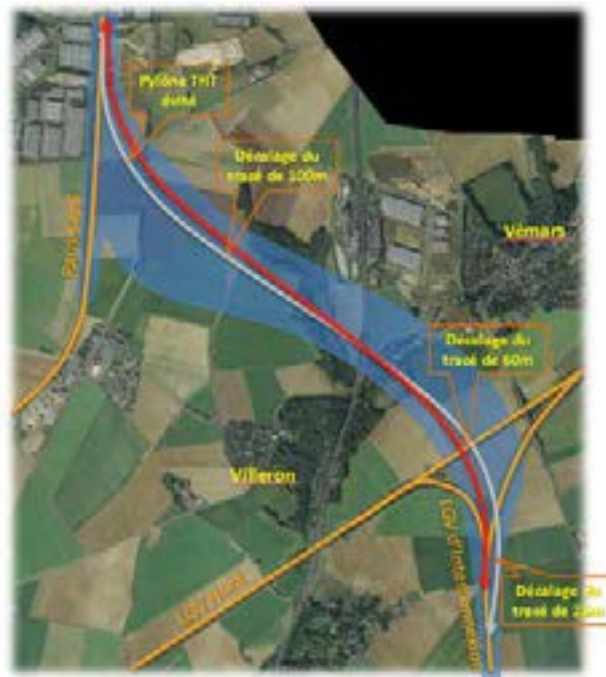
Poursuite du processus d'études et de concertation avec :

- ▶ Réunions plénières (Val d'Oise et Somme)
- ▶ Dépliant L'Essentiel du projet (3 000 ex.)
- ▶ Journal du projet (24 000 ex.)
- ▶ Expositions dans les gares de Survilliers-Fosses, Chantilly-Gouvieux et CDG 2 TGV
- ▶ Visite le long de la LGV Est Européenne

Durant l'étape 2, le maître d'ouvrage a recherché en concertation avec les acteurs locaux le tracé de moindre impact pour la ligne nouvelle (prévue pour une vitesse maximale de 160 km/h). À l'issue de cette concertation, le tracé ci-contre en rouge a été défini.



Exposition en gare de Chantilly-Gouvieux



Évolution du tracé en fin d'étape 2

L'HISTORIQUE DES DEMARCHES DE CONCERTATION MENEES SUR LE PROJET

Ce processus a donné lieu à des bilans de concertation établis par la garante ainsi que des comptes rendus de la part du maître d'ouvrage en fin d'étapes 1 et 2. Ainsi :

- ▶ l'étape 1 (2011-2012) a permis de définir la zone de passage Centre-Nord, la plus favorable, et les aménagements nécessaires pour le raccordement de la ligne nouvelle sur le réseau existant, sur la ligne Paris-Creil et en gare CDG 2 TGV. Elle s'est conclue par la décision ministérielle du 30 avril 2013 ;
- ▶ l'étape 2 (2013-2014) a permis de retenir le tracé de la ligne nouvelle, de préciser les besoins d'aménagements sur le réseau existant et leurs caractéristiques, ainsi que les services proposés.

Ont ensuite été déterminants pour l'avancement du projet :

- ▶ un temps d'échange (2015/2017) entre partenaires sur les dessertes TaGV+TER (l'équilibre économique plus fragile des dessertes TaGV intersecteurs nécessitant un réexamen des prévisions antérieures de desserte directe et une évolution vers une desserte mixte avec des TaGV prolongés jusqu'à Amiens et des TER assurant les correspondances à Roissy TGV), ainsi que sur la mise au point d'un accord sur le financement du projet. À noter la signature du contrat de développement de l'Amiénois en mars 2017 entre l'Etat, la Région Hauts-de-France, le Département de la Somme et la Ville d'Amiens, intervenu dans un contexte économique difficile et définissant un plan d'actions avec 9 axes stratégiques (le premier point de l'axe Mobilités portant sur le projet Roissy-Picardie).

Cette étape s'est conclue au premier semestre 2017 par le protocole d'intention entre SNCF Mobilités et la Région Hauts-de-France sur les dessertes, ainsi que par le protocole relatif au financement des travaux de réalisation du projet signé par l'Etat, la Région Hauts-de-France, les départements et 9 autres collectivités de l'Oise et de la Somme².

- ▶ une phase transitoire liée au réexamen des priorités nationales en matière d'investissements pour les infrastructures de transport (mi 2017/2019), en vue de la Loi d'orientation des mobilités.

Le projet est maintenant retenu par le Gouvernement dans le cadre de la programmation des investissements prioritaires inscrite dans le rapport annexé au projet de Loi d'orientation des mobilités³.

² Voir protocoles d'intention et de financement en Annexes

³ Cf. exposé des motifs du projet de loi approuvé en Conseil des ministres le 28 novembre 2018, page 22 https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.11.26_projet_loi_orientation.pdf

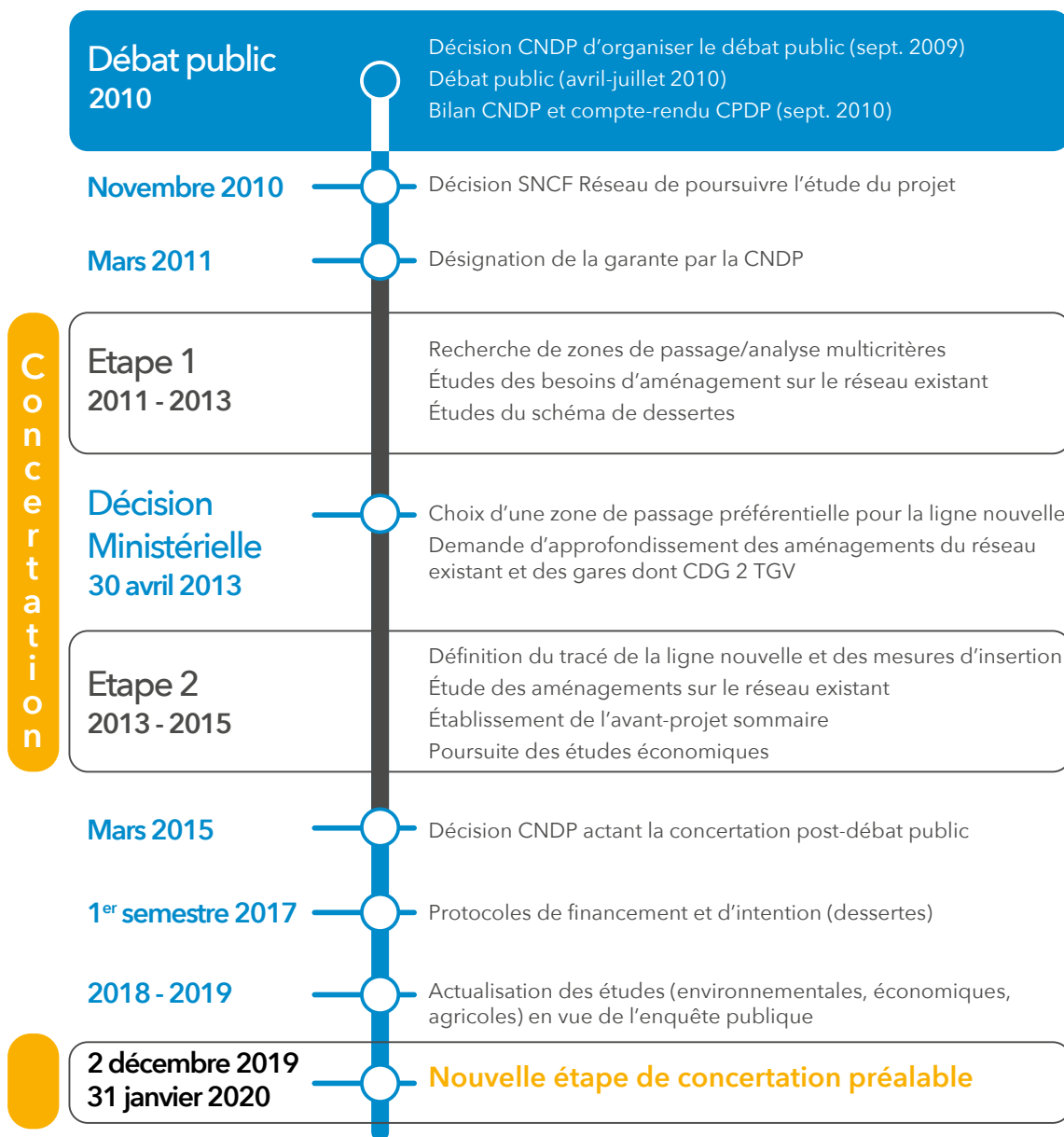


Schéma du processus d'études et de concertation

3

LE PROJET AUJOURD'HUI

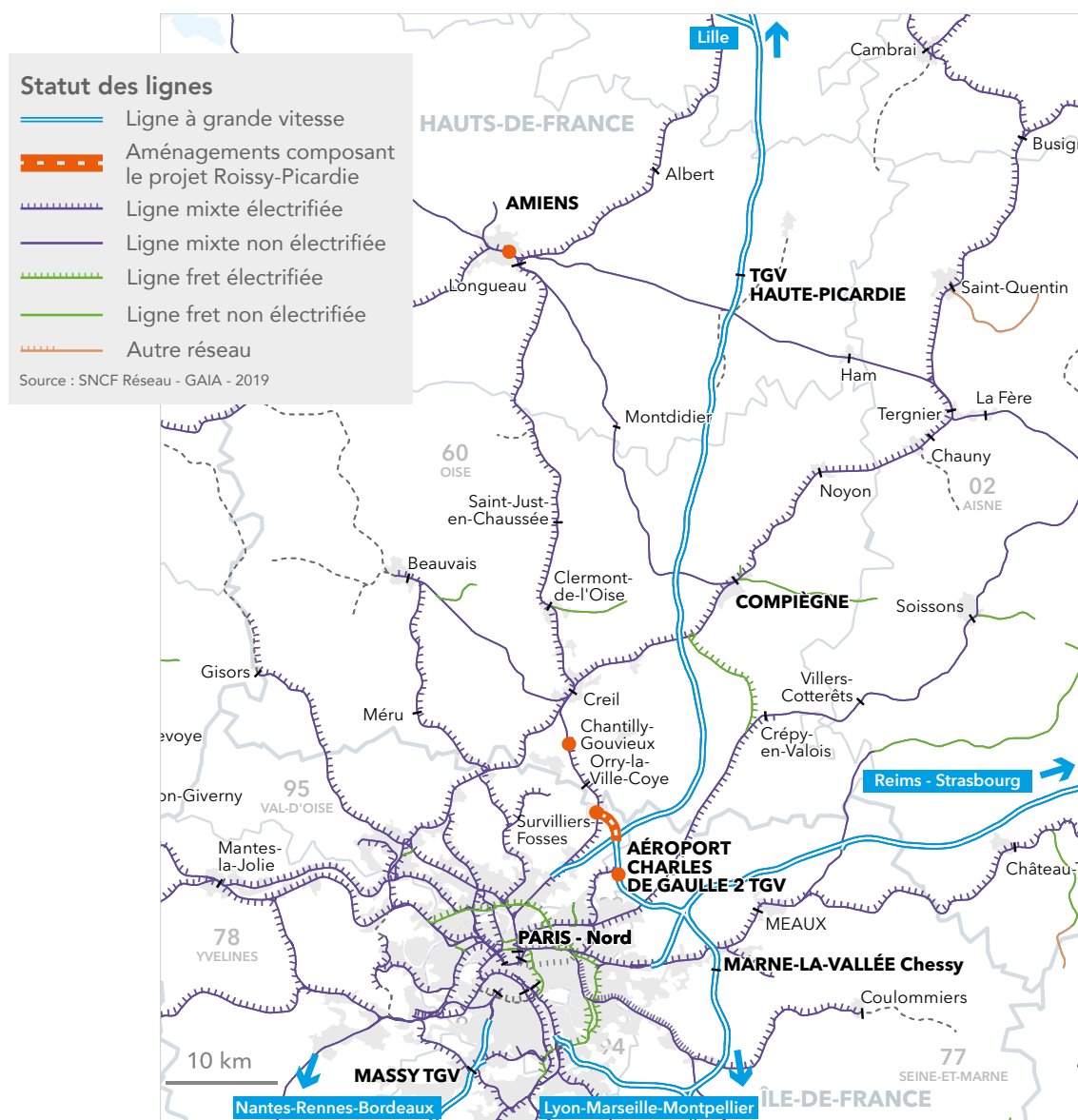


Voir également les cartes et plans figurant dans le cahier de plans annexé au présent dossier.

RAPPEL DU CADRE GÉNÉRAL

Le Sud des Hauts-de-France (anciennement région Picardie) et le Nord de l'Île-de-France sont maillés par un réseau d'infrastructures ferroviaires dense. Avec plus de 18 millions de déplacements par an, les flux ferroviaires entre le Sud des Hauts-de-France et l'Île-de-France

sont intenses. Ils représentent près de 90% de l'ensemble des flux ferroviaires entre ce territoire et toutes les régions françaises, et encore les deux tiers si l'on inclut les flux internes (environ 8 millions de déplacements).



Extrait de la carte du réseau ferré national.

LE PROJET AUJOURD'HUI

Les objectifs du projet

La liaison ferroviaire a pour objectifs, avec le développement de nouveaux services ferroviaires (grande vitesse et TER), de répondre à des enjeux de déplacements nationaux, interrégionaux et locaux :

- ▣ relier les territoires jusqu'à Amiens au réseau à grande vitesse et renforcer ainsi l'accessibilité par le ferroviaire de la partie Sud de la région Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise ;
- ▣ développer l'intermodalité fer-air en gare de Roissy TGV ;
- ▣ améliorer les déplacements quotidiens et l'accès au pôle économique et d'emploi de Roissy en transports collectifs, depuis les territoires situés au nord de la plate-forme aéroportuaire (parties du Sud des Hauts-de-France et du Nord-Est du Val d'Oise) ;
- ▣ proposer aux habitants de la région Hauts-de-France (bassin Picardie) un nouvel accès à l'Île-de-France, dans un contexte où l'augmentation des dessertes vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe.

Favorisant le report modal vers le ferroviaire, le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable.

Le projet d'infrastructure

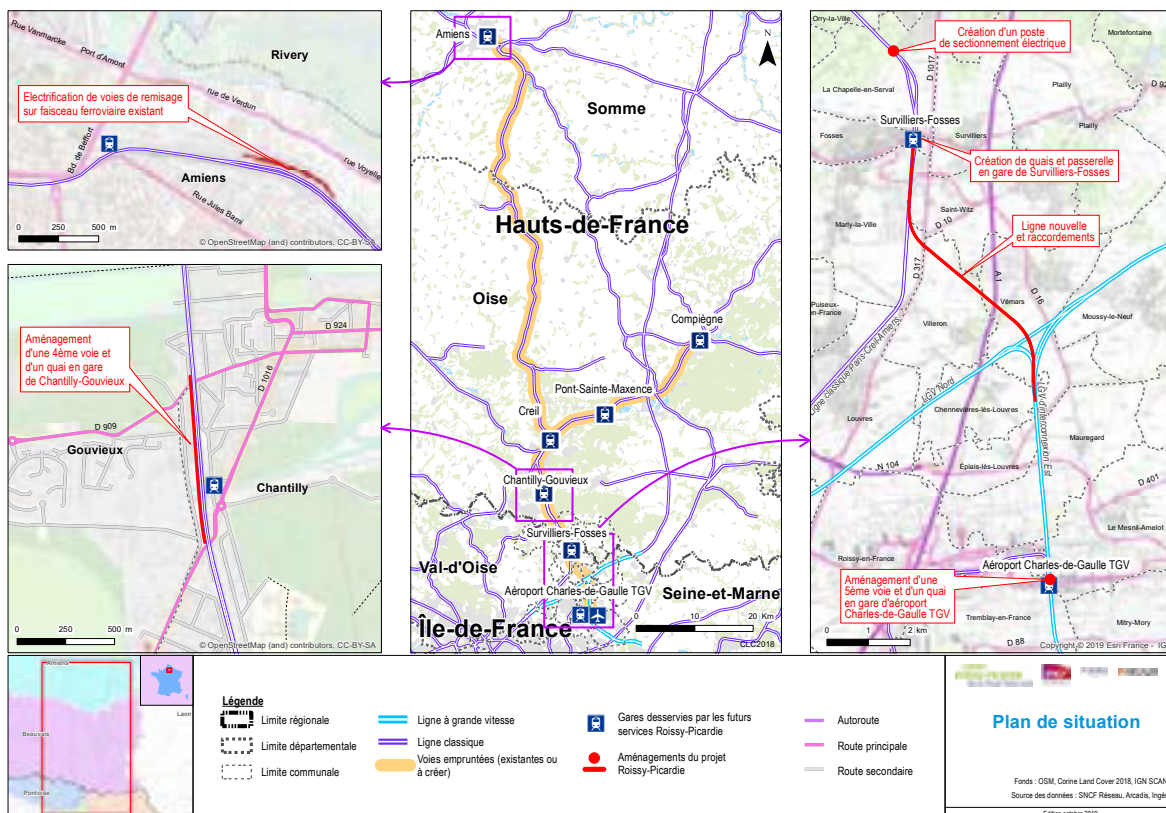
Le projet tel qu'il a été élaboré à ce jour comprend les aménagements suivants, dont certains pourront faire l'objet d'une réalisation ultérieure :

- ▣ une ligne nouvelle à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville ;

- ▣ des aménagements sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens : l'adaptation de la signalisation de la ligne, le renforcement de l'alimentation électrique de la sous-station de Gonesse et l'électrification des voies de l'atelier de maintenance des rames en gare d'Amiens ;
- ▣ la création d'un nouveau quai en gare CDG 2 TGV et des circulations verticales le desservant, la suppression d'une voie existante pour implanter ce quai et l'ajout de communications ferroviaires permettant aux trains de passer d'une voie sur l'autre.

La solution de création de deux quais pour les voies centrales existantes, proposée au moment du débat public, a été abandonnée : l'approfondissement des études a montré que cette solution impliquerait des travaux particulièrement délicats, assortis de délais et de nuisances très importants, et aboutirait à une étroitesse des quais peu adaptée aux flux de voyageurs ;

- ▣ les aménagements en gare de Survilliers-Fosses, avec de nouveaux quais ainsi qu'une passerelle permettant d'accéder à ces quais et d'assurer l'interconnexion avec le RER D ;
- ▣ deux aménagements qui pourront faire l'objet d'une réalisation différée :
 - la création d'un évitement de circulation (prolongement des voies nouvelles) entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses ;
 - la création d'une quatrième voie en gare de Chantilly-Gouvieux.



Aménagements composant le projet Roissy-Picardie, situés en Val d'Oise, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Oise et Somme

Le périmètre des travaux du projet

Les communes sur lesquelles se dérouleront les travaux relevant du projet sont situées dans les départements du Val d'Oise (95) (marginalemnt Seine-et-Marne-77 et Seine-Saint-Denis-93), de l'Oise (60) et de la Somme (80). Il s'agit de :

- ▣ pour la ligne nouvelle et ses raccordements : Epiais-les-Louvres, Chennevières-les-Louvres, Vémars, Villeron, Saint-Witz, Marly-la-Ville, Fosses ;
- ▣ pour les aménagements connexes : Tremblay-en-France (93), Le Mesnil-Amelot (77), Surveilliers (95), Chantilly, Gouvieux et La Chapelle-en-Serval (60), Amiens (80).

Les services ferroviaires existants et attendus

Les trafics actuels sur le réseau ferroviaire sont donnés dans la carte en page 24 (chiffres 2017 en TMJA - trafic moyen journalier annuel).



TGV à quai en gare d'Amiens

LE PROJET AUJOURD'HUI

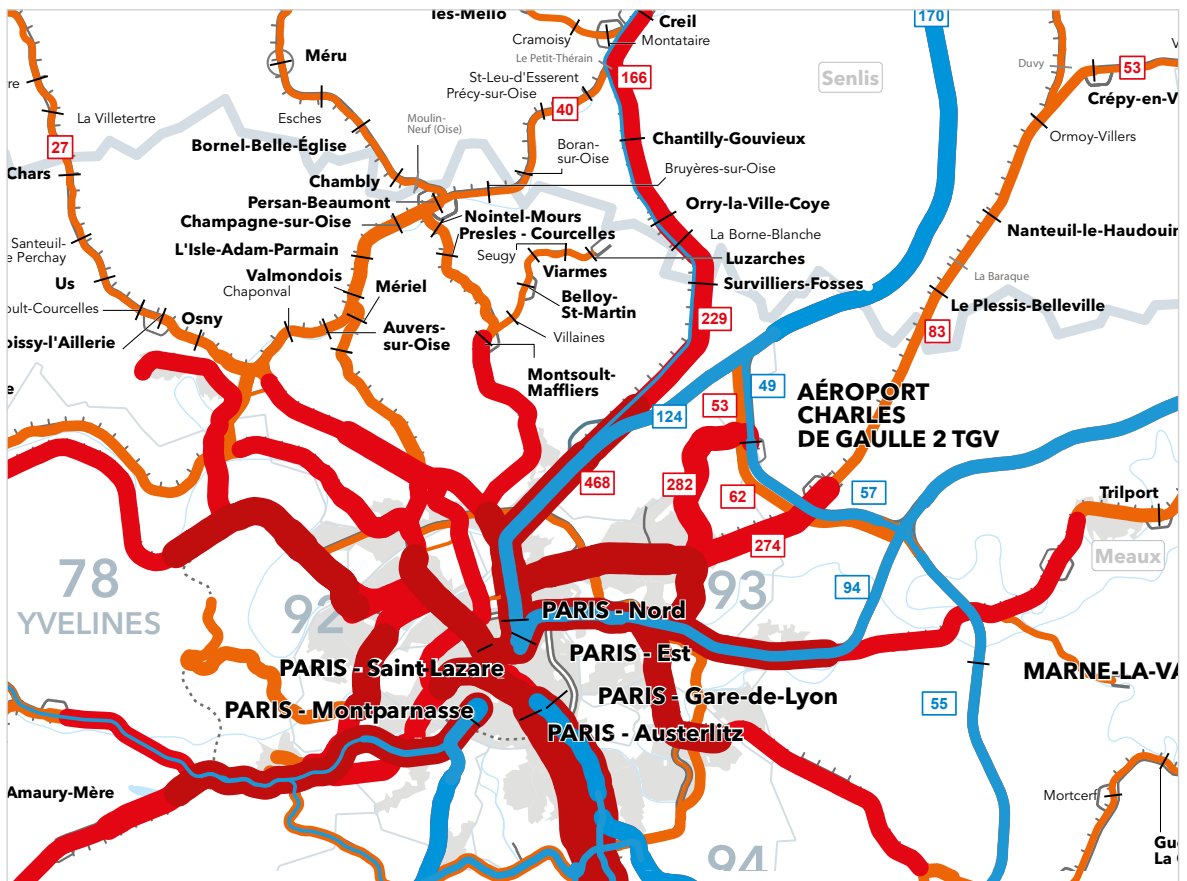
Les protocoles conclus en 2017 prévoient un **double service TaGV et TER** adapté aux besoins de déplacements à courte et longue distance, avec des **dessertes** s'ajoutant aux circulations existantes avec :

- ▣ une desserte mixte TaGV+ TER sur Amiens : 2 allers retours TaGV intersec-teurs + 3 allers retours TER pour une correspondance à Roissy TGV ;
- ▣ complétée par une desserte TER région Hauts-de-France sur Creil et Compiègne, avec l'objectif d'une fréquence à la demi-heure en heure de pointe sur Creil-Roissy TGV et à l'heure sur Compiègne-Roissy TGV.

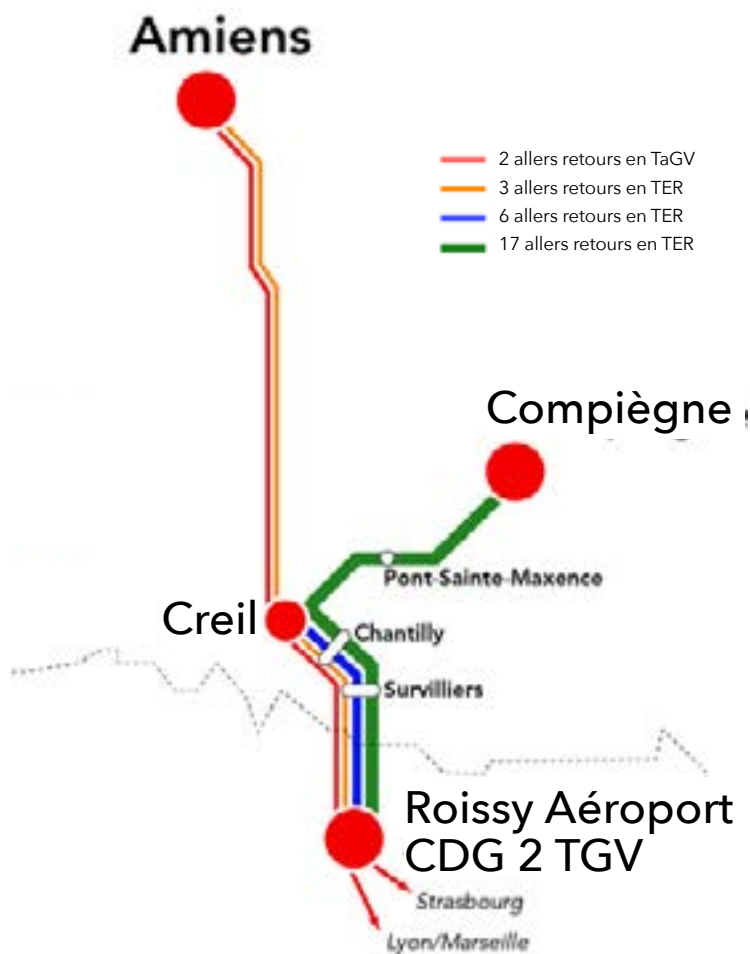
La mise en œuvre est prévue sur une large plage horaire (de 6 h à 23 h) dans la journée avec un service renforcé en heure de pointe. Ces dessertes s'ajoutent aux circulations existantes. Elles seront assurées par le **matériel roulant à grande vitesse** exploité sur

le réseau national (pour les TaGV) et du **matériel roulant TER** déployé par l'Autorité organisatrice (région Hauts-de-France).

La **tarification** adoptée pour les voyageurs relèvera le moment venu des décisions de l'Autorité organisatrice pour les trafics TER - région Hauts-de-France, Ile-de-France Mobilités - et des entreprises ferroviaires assurant des services à grande vitesse. Ces décisions interviendront peu avant la mise en service ; il ne peut donc être donné d'indication précise à ce stade d'avancement du projet. Dans les études de trafic, SNCF Réseau retient l'hypothèse d'un maintien, en niveau et en structure, de la tarification actuelle pour les différentes catégories de trajets et d'usagers (voyages à l'unité, abonnements...). Pour les trajets en TaGV, les simulations sont faites avec une hausse des tarifs (en euros constants) en valorisant une partie du gain de temps lié à la réalisation du projet.



Données 2017 (chiffres en TMJA - Trafic moyen journalier annuel) Source : SNCF Réseau - Lérins - 2017
Tous trafics : — Ligne à grande vitesse : TGV — Ligne classique: Intercités, TER, fret et autres
L'épaisseur du trait dépend du nombre de trains circulant chaque jour dans les deux sens.



Les temps de trajets vers Roissy avec les futurs services ferroviaires sont les suivants (temps de gare à gare, susceptibles d'ajustements mineurs en fonction des contraintes de construction des horaires) :

- ▶ Amiens - Roissy (116 km)
en 57 minutes en TaGV,
et 1h02 en TER
- ▶ Creil - Roissy (36 km)
en 17 minutes en TaGV
et 22 minutes en TER
- ▶ Compiègne - Roissy (69 km)
en 45 minutes en TER
- ▶ Pont-Sainte-Maxence - Roissy
en 35 minutes en TER
- ▶ Chantilly-Gouvieux - Roissy
en 16 minutes en TER
- ▶ Survilliers-Fosses - Roissy
en 7 minutes en TER

Schéma d'offre prévu sur la liaison selon le protocole de financement de mai 2017 (la desserte de Clermont-de-l'Oise sera à examiner en phase d'études détaillées)



LE PROJET AUJOURD'HUI

Pour Amiens et Creil en particulier, Roissy-Picardie permettra des gains de temps de parcours de l'ordre de 30 minutes en moyenne vers les principales agglomérations françaises de l'Est et du Sud-Est (Lyon, Marseille, Strasbourg...) par rapport à un passage par les gares parisiennes ou la gare TGV Haute-Picardie.

Les trajets Amiens-Lyon et Amiens-Strasbourg directs seront d'un peu plus de 3 heures et Amiens-Marseille de moins de 5 heures (en projet, 40 minutes de moins pour les temps depuis Creil).

En outre, les services TER Roissy-Picardie depuis les gares desservies sur les lignes jusqu'à Amiens et Compiègne permettront de rejoindre directement la gare TGV de Roissy et de profiter de l'offre de TaGV

importante, avec environ 50 trains par jour vers toutes les destinations.

Tous les territoires reliés à Creil, Compiègne ou Amiens en TER bénéficieront d'un meilleur accès au TaGV et à Roissy, grâce aux synergies qui pourront être mises en place entre le réseau TER et les futurs services Roissy-Picardie, par correspondance dans ces gares.

Ces gains bénéficieront également aux usagers du Nord-Est du Val d'Oise qui disposeront d'un accès plus performant à la gare TGV de Roissy, via Survilliers-Fosses, en moins de 10 minutes, ou via Creil en un peu plus d'un quart d'heure.

Les tableaux ci-dessous comparent les temps de trajet actuels aux temps de trajet que permettront les futurs services ferroviaires.

Temps de parcours courte distance - dessertes TER*

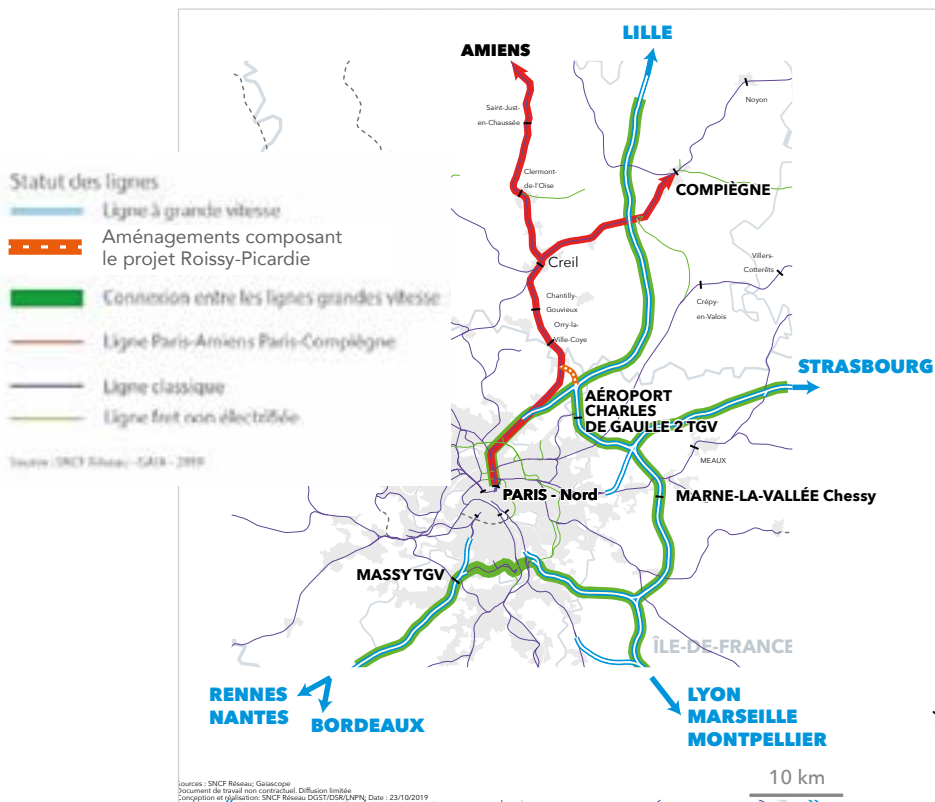
Temps de trajet vers Roissy-CDG 2 TGV	Situation actuelle		Avec le projet	
	ferroviaire*	par la route*	en TaGV	en TER
Amiens - Roissy	1h40 (TER et RER B)	1h25	57 min	1h02
Creil - Roissy	1h10 (TER et RER B)	35 min	17 min	22 min
Compiègne - Roissy (69 km)	1h20 (TER et RER B)	45 min	-	45 min
Pont-Sainte-Maxence - Roissy	1h20 (TER et RER B)	35 min	-	35 min
Chantilly-Gouvieux - Roissy	1h05 (TER et RER B)	30 min	-	16 min
Survilliers-Fosses - Roissy	1h (RER D et B)	15 min	-	7 min

* Chiffres donnés à titre indicatif : les temps de parcours routiers sont relevés en trafic fluide. Les temps ferroviaires, arrondis du fait des correspondances, sont considérés via Paris Gare du Nord (autres possibilités de transports en commun comme Oise Mobilité non figurées dans ce tableau)

Temps de parcours longue distance - dessertes TaGV*

Temps de trajet ferroviaire (de gare à gare)	Situation actuelle	Avec le projet
Amiens-Lyon	3h50	3h10
Amiens-Marseille	5h30	4h55
Amiens-Strasbourg	3h50	3h10
Creil-Lyon	3h20	2h30
Creil-Marseille	4h30	4h15
Creil-Strasbourg	2h55	2h30

* Meilleurs temps, chiffres arrondis, passage par Paris en situation actuelle



Accès au réseau grande vitesse

Les prévisions de trafic

Les prévisions de trafic sont établies sur la base de modélisations numériques, préalablement calées sur des données existantes. Elles sont mises à jour au fur et à mesure des étapes d'élaboration d'un projet.

Dans le cas présent, deux modèles sont utilisés de manière combinée : un modèle Courte distance et un modèle Longue distance pour considérer les deux types de déplacements :

- ▣ les déplacements « Longue Distance » - TaGV intersecteurs - entre le Sud des Hauts-de-France et le Val d'Oise, d'une part, et les autres régions françaises, d'autre part ;
- ▣ les déplacements « Courte Distance » entre la Picardie et le Val d'Oise, d'une part, et l'Île-de-France (ou le reste de l'Île-de-France, pour le Val d'Oise), d'autre part.

Les gains de trafics liés au projet sont déterminés à plusieurs horizons de calcul (écart entre une option « de projet » et une option « de référence », sans la réalisation du projet).

Le cadre méthodologique est fixé par l'instruction-cadre de juin 2014 du ministère des Transports et complétée des fiches outils de la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) périodiquement mises à jour, en dernier lieu en mai 2019.

Pour la phase d'études en cours, l'année de base utilisée est l'année 2017, avec deux horizons de calcul 2028 et 2040. Outre des comptages transport, les données et hypothèses d'évolution socio-démographique des territoires utilisées sont issues des sources suivantes :

- ▣ prévisions démographiques - INSEE,
- ▣ projections d'emploi Grand Roissy - Institut Paris Région (IAU Institut d'aménagement et d'urbanisme).

Une nouvelle phase d'actualisation des études est en cours. Plusieurs variantes et tests de sensibilité (selon les évolutions des conditions macro-économiques et de

LE PROJET AUJOURD'HUI

concurrence intermodale, le niveau précis des offres ferroviaires...) ainsi que les résultats des bilans socio-économiques (avec calcul de la VAN - valeur actualisée nette qui est un indicateur chiffré de la création de valeur par le projet) seront présentés dans l'évaluation socio-économique, à établir pour le projet en application du décret du 23 décembre 2013⁴.

A titre d'éclairage, les résultats des simulations récemment effectuées sont présentés dans

le tableau du gain de trafic ci-dessous (chiffres arrondis, à considérer comme des résultats intermédiaires - calculs premier semestre 2019).

Le projet se caractérise par un effet report d'itinéraire important, les trafics empruntant la liaison allant selon les horizons de 3,4 à 3,9 millions de voyageurs/an, soit 12 à 13 000 voyageurs/jour, cf tableau du nombre de voyageurs attendu sur la liaison :

Gain de trafic ferroviaire entre projet et référence (en millions de voyageurs/an)	2028	2040 Scénario AMS	2040 Scénario AME
Courte distance	0,74	0,84	0,9
Longue distance	0,1	0,11	0,12
Total	0,84	0,95	1,02

Nombre de voyageurs sur la liaison (en millions de voyageurs/an)	2028	2040 Scénario AMS	2040 Scénario AME
Courte distance	2,2	2,3	2,5
Longue distance	1,2	1,2	1,4
Total	3,4	3,5	3,9

AMS : Avec Mesures Supplémentaires, AME : Avec Mesures Existantes (cf Glossaire)

La majorité du trafic intéressé par la future liaison Roissy Picardie est constitué par les actifs, employés dans le Grand Roissy résidant en Ile-de-France ou Picardie. Les principaux bénéficiaires du projet sont les usagers régionaux (courte distance), plus d'un tiers des déplacements provenant du Val d'Oise. La liaison et l'offre nouvelles apportent des gains de temps importants. Les usagers Grandes Lignes sont les seconds bénéficiaires du projet. Ils sont moins nombreux à profiter du projet mais sur de plus longues distances.

Les paramètres « Population » et « Emplois sur le Grand Roissy » constituent les deux

variables impactant le plus significativement les trafics sur la courte distance.

Les hypothèses macro-économiques générales (évolution du PIB, coût des autres modes de transport notamment) constituent les principaux leviers impactant significativement les trafics sur la longue distance comme l'illustrent les chiffres ci-dessus pour 2040. Les scénarios AME et AMS correspondent à des hypothèses contrastées de ce point de vue, élaborées par le ministère de la Transition écologique et solidaire dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) révisée en 2018-2019.

⁴Décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. L'évaluation figurera au dossier d'enquête, accompagnée de l'avis du SGPI et du rapport de contre-expertise relevant du SGPI.

Le coût du projet

Le coût d'investissement du programme global d'infrastructure a été estimé à 347 M€ hors taxes au stade des études d'APS (Avant-Projet Sommaire) aux conditions économiques de janvier 2011, soit 356 M€ en valeur janvier 2017.

Une décomposition en deux phases est prévue (chiffres en euros janvier 2017) :

- ▶ la première phase, permettant de mettre en œuvre les principaux objectifs du projet, intègre la réalisation de la ligne nouvelle, le raccordement à la ligne classique à Marly-la-Ville ainsi que les aménagements indispensables sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens, en gare de Survilliers-Fosses, Amiens et Roissy TGV.

La répartition des coûts est la suivante, pour un montant de 294 M€ :

- ligne nouvelle entre Vémars et Marly-la-Ville : 134 M€
- raccordement à la ligne Paris-Creil-Amiens : 45 M€
- mesures d'adaptation sur réseau et LGV Nord : 67 M€ (dont 13 M€ passerelle en gare de Survilliers-Fosses)
- aménagements en gare CDG 2 TGV : 46 M€
- contribution à la réalisation d'un écopont en forêt de Chantilly : 2 M€ ;

- ▶ les autres aménagements, notamment en gare de Chantilly-Gouvieux (création d'une 4^{ème} voie) et entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses, pourront être réalisés dans une phase ultérieure, avec l'objectif d'améliorer la robustesse de l'exploitation de la ligne en cas de modification des grilles horaires, pour un montant de 62 M€ :

- doublet de lignes entre Marly-la-Ville et Survilliers-Fosses (prolongement des voies nouvelles entre le raccordement à Marly-la-Ville et la gare) : 31 M€
- création d'une 4^{ème} voie en gare de Chantilly-Gouvieux : 31 M€.

La réalisation d'une passerelle accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) pour l'accès aux nouveaux quais en gare de Survilliers-Fosses est prise en compte dans le programme global, le protocole de mai 2017 renvoyant à ce sujet à un accord complémentaire à trouver avec les collectivités franciliennes (à hauteur de 13 M€). Ce point sera à régler dans les prochaines étapes.

La gouvernance et la maîtrise d'ouvrage

Le financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique est assuré depuis l'origine dans le cadre des contrats de plan Etat-régions Ile-de-France et Hauts-de-France, avec un comité de pilotage réunissant l'Etat, les conseils régionaux d'Ile-de-France et des Hauts-de-France et SNCF Réseau.

Avec la signature du protocole de financement du 3 mai 2017⁵, le comité de pilotage s'est ouvert à l'ensemble des partenaires s'engageant sur le financement du projet : les départements de l'Oise et de la Somme, les communautés d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, du Beauvaisis, Amiens-Métropole et Creil Sud Oise, les communautés de communes de la Vallée Dorée, de l'Aire Cantilienne, de Senlis Sud Oise, des Pays d'Oise et d'Halatte et du Clermontois.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

⁵ Voir protocole de financement en Annexe

4

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET



Voir également les cartes et plans figurant dans le cahier de plans annexé au présent dossier. Sont présentées ci-dessous les caractéristiques principales du projet d'infrastructure au stade actuel des études : section de ligne nouvelle et aménagements dits « connexes », correspondant aux aménagements sur les lignes existantes, en gares notamment.

LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE

C'est une ligne nouvelle à double voie de 6,5 km circulaire à 160 km/h entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville.

Cette vitesse d'exploitation correspond aux caractéristiques de la ligne classique Paris-Creil, où les trains de voyageurs circulent à cette vitesse (la section de ligne nouvelle n'est donc pas une ligne à grande vitesse - catégorie correspondant à une vitesse de plus de 250 km/h). Une vitesse supérieure ne serait pas justifiée, compte tenu de la desserte de Roissy TGV à quelques kilomètres seulement d'une part, et de la géométrie à respecter pour le raccordement sur la ligne existante à Marly-la-Ville, d'autre part.

Après le franchissement de la LGV Nord, le projet traverse la plaine agricole de Vémars sur un linéaire de 600 m environ, par un remblai de 6 à 13 m de hauteur. Entre la sortie du bois d'Argenteuil et le branchement sur la ligne Paris-Creil, la ligne nouvelle est en déblai de plus en plus marqué, avec une profondeur pouvant aller jusqu'à 14 m environ, cf carte en page 32. Le profil en long est donné dans le cahier de plans (page 12).

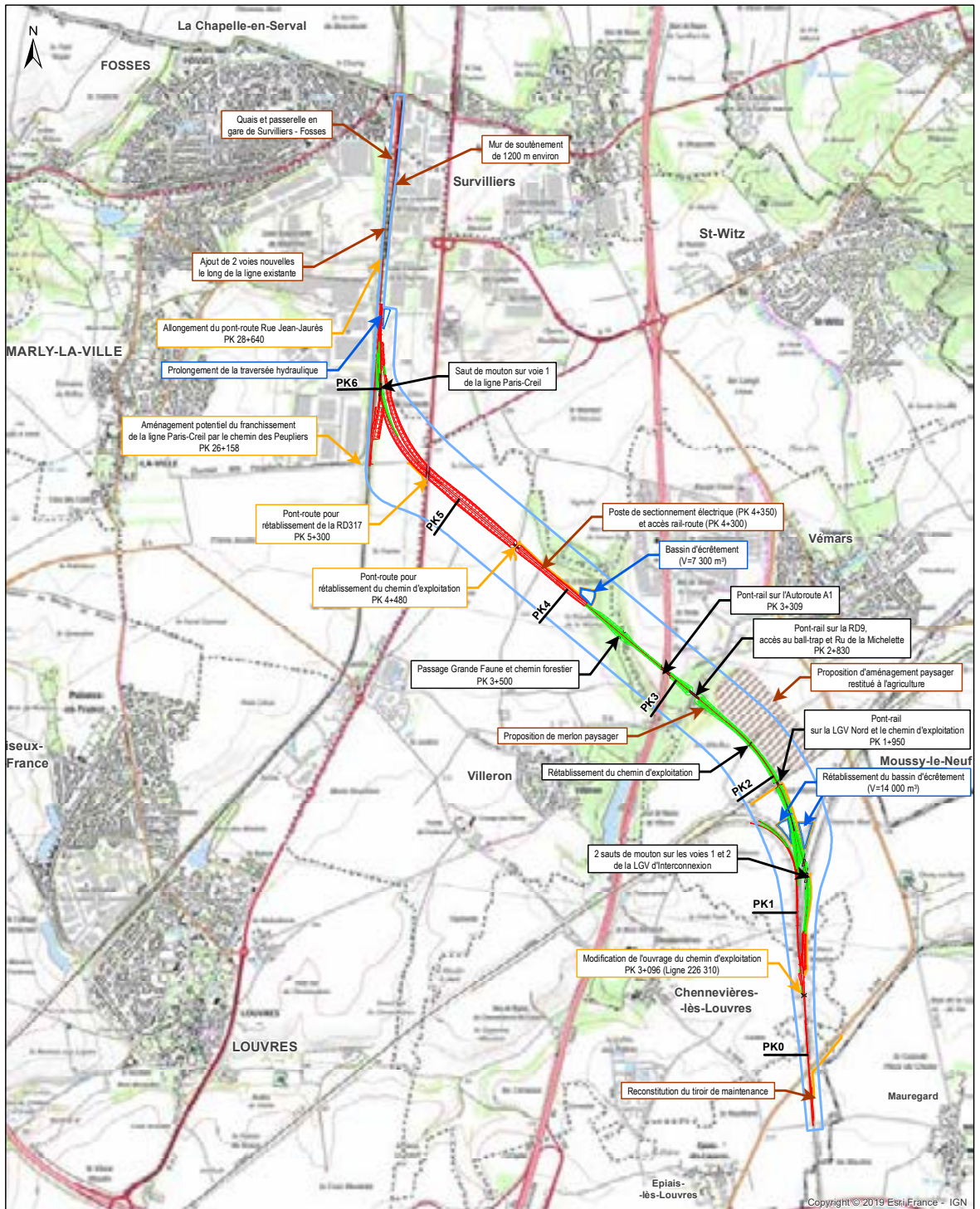


Vue 3D d'un saut de mouton sur la LGV d'interconnexion.

Il représente aussi :

- ▶ des ouvrages d'art :
 - 3 sauts de mouton (dénivellations de décroisement des flux ferroviaires aux raccordements avec les lignes existantes) ;
 - 5 ponts-rail (dont les franchissements de la LGV Nord, de l'A1 et de la RD 9 par un ouvrage de 80 m environ) et 2 ponts-route à créer ;
 - 2 ponts-route existants à modifier ;
 - 1 mur de soutènement de 1200 m de long à créer ;
 - 2 quais et 1 passerelle piétonne à créer en gare de Survilliers-Fosses pour l'accès à ces quais et l'interconnexion avec le RER D ;
- ▶ des besoins de terrassements (chiffres arrondis) :
 - 2 millions de m³ de matériaux à excaver sur 2,2 km de déblai ;
 - 1,2 million de m³ de remblai à construire sur 3,8 km ;
 - 800 000 m³ de matériaux excédentaires à utiliser pour les aménagements paysagers ou à mettre en dépôt ;
- ▶ d'un point de vue hydraulique :
 - un cours d'eau franchi ;
 - un bassin d'écrêtement existant à reconstituer au sein du triangle de Vémars ;
 - un bassin d'écrêtement à créer en sortie du déblai à Villeron ;
 - éventuellement, un ouvrage de rétention à créer dans la zone de raccordement sur l'axe Paris-Creil.

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET



PK xx → Point kilométrique sur la ligne nouvelle

- Principe de rétablissement de voirie et de création d'accès
- xx → Pont Route (route au-dessus de l'ouvrage) - Nom de la voie franchie
- xx → Pont Rail (voie ferrée sur l'ouvrage) - Nom de la voie franchie
- xx → Ouvrage hydraulique
- xx → Autre équipement ou aménagement

--- Limite départementale □ Bande associée au tracé

--- Limite communale

- Projet en déblai (projet en dessous du niveau du terrain naturel)
- Projet en remblai (projet au dessus du niveau du terrain naturel)
- Axe du tracé (étude APS)

Numerotation des lignes ferroviaires :
 ligne 272 000 : ligne Paris - Creil
 ligne 226 310 : LGV d'interconnexion

Plan général des travaux
Ligne nouvelle et raccordements

Fonds: IGN SCAN2S
 Source des données : © IGN, SNCF Réseau, Arcadis, Ingérop
 Édition octobre 2019

Caractéristiques du projet de ligne nouvelle

Raccordement sur la LGV d'interconnexion

La ligne nouvelle se branche sur la LGV d'interconnexion sur les communes d'Épiais-les-Louvres et de Chennevières-les-Louvres, en amont du nœud ferroviaire formé par les branchements de la LGV d'interconnexion sur la LGV Nord, couramment appelé « triangle de Vémars ».

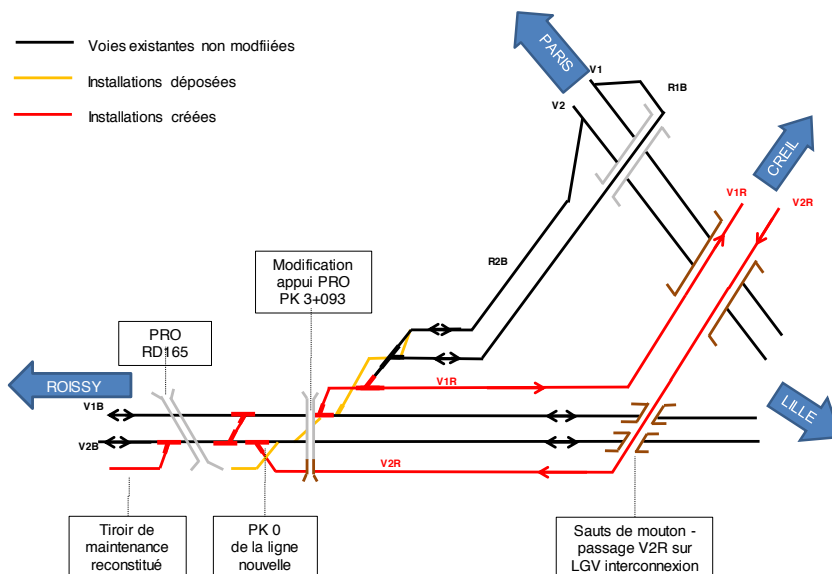


Schéma des installations ferroviaires nouvelles et modifiées (Source: Etudes APS 2014)



Vue en plan du projet au niveau du raccordement (également dans le cahier des plans en page 14) (Source: Etudes APS 2014)

Engagements spécifiques suite à la concertation (étape 2) :

- ▣ préserver une zone la plus vaste possible sur la partie Est de l'intérieur du triangle de Vémars, pour favoriser l'exploitation agricole (un premier travail d'optimisation a déjà été réalisé dans ce sens, conduisant d'ores et déjà à majorer le coût des sauts de mouton) ;
- ▣ assurer le dégagement d'un gabarit de

largeur 6 m x hauteur 4,75 m pour l'accès à cette parcelle par les engins agricoles ;

- ▣ positionner le bassin d'écêtement reconstitué sur les deux pointes de l'intérieur du triangle, qui sont plus difficilement exploitables pour l'agriculture (un positionnement entièrement à l'ouest de la ligne nouvelle n'est pas envisageable car il ne permettrait pas d'assurer le fonctionnement hydraulique de l'ouvrage).

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Raccordement sur la ligne Paris-Creil

Le raccordement à la ligne Paris-Creil à Marly-la-Ville est assuré par le dévoiement ponctuel des voies directes (les deux voies existantes de la ligne Paris - Creil les plus à l'Est). Ce dévoiement nécessite un élargissement de la plateforme ferroviaire existante à partir du Chemin des Peupliers.

La voie 1 de la ligne nouvelle franchit dans cette zone les deux voies déviées par un saut de mouton. Les eaux de drainage de la zone de raccordement seront dirigées vers un ouvrage hydraulique transversal existant, à prolonger, éventuellement précédé d'un bassin d'écrêtement à construire à la limite actuelle de la zone industrielle de Saint-Witz, le long de la ligne Paris-Creil.



Vue 3D du saut de mouton (franchissement dénivelé pour éviter un cisaillement)

Raccordement à la ligne Paris-Creil à Marly-la-Ville depuis le Nord (également dans le cahier des plans en page 15) (Source: Etudes APS 2014)

Engagements spécifiques suite à la concertation (étape 2) :

- créer pour la zone située au nord de la ligne nouvelle un chemin agricole secondaire branché sur la RD317, permettant de faciliter l'exploitation agricole ;
- assurer le rétablissement du Chemin des Peupliers sur la RD317 avec les mêmes fonctionnalités.

Création de voies nouvelles sur la ligne Paris-Creil entre Saint-Witz et Fosses

Les 2 voies nouvelles sont prolongées entre le raccordement à la ligne existante Paris-Creil-Amiens et la gare de Survilliers-Fosses. Le faisceau ferroviaire passe ainsi de 4 à 6 voies principales (y compris voies locales empruntées par le RER D), ce qui nécessite un élargissement de la plateforme ferroviaire

existante, réalisée côté Est sur environ 2 km. Une partie de ces aménagements, qui offrent la possibilité de faire circuler un TER entre la ligne nouvelle et la gare de Survilliers-Fosses (et vice versa) en même temps que le passage d'un train de même sens sur l'axe Paris-Creil, pourra n'être réalisée qu'à long terme (phase 2 du programme).

La modification des plans de voies (partielle ou complète) est donnée dans le cahier de plans en page 16.



Création de deux voies nouvelles sur la ligne Paris-Creil (Source: Etudes APS 2014)

Engagements spécifiques suite à la concertation (étape 2) :

▣ assurer la mise en œuvre d'un itinéraire de déviation provisoire pour la desserte de la zone d'activités de Moimont à Marly-la-Ville par les poids lourds pendant toute la période de fermeture à la circulation routière de l'ouvrage existant à allonger. Deux solutions sont envisageables à ce stade : la mise en place d'un ouvrage provisoire à côté de l'ouvrage existant (ouvrage de l'avenue

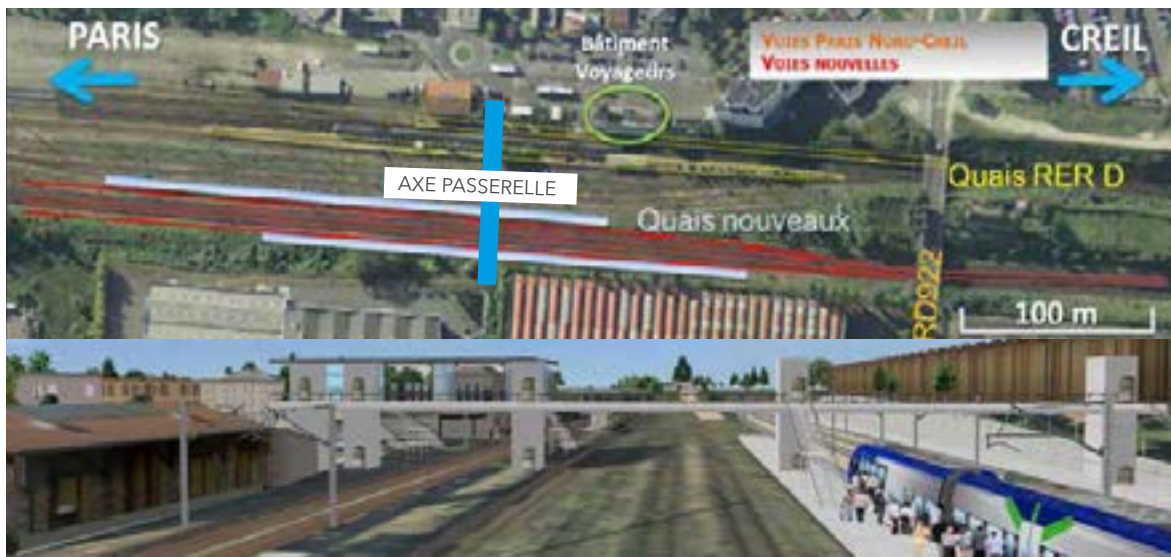
Jaurès en prolongement de la RD16) ou la création d'un itinéraire de déviation par le sud de la zone, par l'aménagement du Chemin des Peupliers ;

▣ assurer la continuité des activités des entreprises concernées par les occupations temporaires dans la zone d'activités de Fosses -Saint-Witz, en mettant en place, si nécessaire, des solutions temporaires de substitution adaptées (création d'accès et de zones de stockage temporaire, bâtiments temporaires pour assurer la continuité des exploitations).

Réalisation de nouveaux quais en gare de Survilliers-Fosses

La nouvelle desserte de la gare de Survilliers -Fosses par les TER Creil-Roissy sera assurée via des voies et quais nouveaux, situés de part et d'autre des voies directes existantes. La création d'un des quais implique la suppression de 2 voies de

services (non nécessaires au fonctionnement des activités fret) situées entre les voies directes et les voies utilisées par le RER D. L'espace nécessaire au second quai à l'Est est créé en remplaçant le talus ferroviaire existant par un mur de soutènement. Le plan des aménagements en gare est donné dans le cahier des plans en page 18.



Principe d'implantation des voies et quais nouveaux en gare de Survilliers-Fosses, avec vue 3D des quais nouveaux et de la passerelle.

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Les emprises prévisionnelles

Les emprises nécessaires à la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire dépendent de nombreux facteurs : relief rencontré (hauteur des talus de déblai ou remblai plus ou moins importante), mise en place de mesures d'insertion environnementale (paysage, acoustique, corridor écologique, etc.).

L'emprise au sol d'une ligne nouvelle dépend de sa situation par rapport au terrain naturel ; elle est d'autant plus large que le dénivelé est fort (le profil en long d'une ligne ferroviaire étant plus faible que pour une infrastructure routière par exemple).

Le projet Roissy-Picardie nécessitera une emprise foncière évaluée à 70 ha pour la ligne nouvelle dont 40 ha de terres agricoles, 8 ha de zones boisées et 22 ha de zones déjà artificialisées.

La largeur d'emprise peut varier en section courante de 40 à 80 mètres dans la partie Est (secteur Vémars), où la ligne est en remblai,

et de 40 à 110 mètres dans la partie Ouest (secteur Villeron), où la ligne est en déblai, en particulier vers le raccordement à la ligne Creil-Paris, qui est elle-même en fort déblai.

Ces indications sont données à titre prévisionnel à ce stade des études. Les emprises définitives seront déterminées lors des études détaillées, portant sur la conception finale de l'ouvrage et le calage définitif du tracé, et donneront lieu à des enquêtes parcellaires ; elles seront acquises dans le cadre du projet en appliquant les règles applicables en matière d'ouvrages publics (voir à ce sujet également les précisions apportées au chapitre 7 relatif aux prochaines étapes).

Lors de la phase travaux, des occupations temporaires seront nécessaires en complément (accès, pistes...). Les terrains concernés seront ensuite rendus à leur usage d'origine. De même, des étapes préalables au lancement des travaux principaux (reconnaitances géotechniques, archéologie préventive..) peuvent donner lieu à des occupations temporaires.

La carte interactive du projet

Pour découvrir le tracé de la ligne nouvelle, une carte interactive de la ligne et de ses rac-

cordements au réseau existant est en ligne sur le site Internet dédié roissy-picardie.fr sur la page Projet. Elle est dotée de nombreuses vues (avant/après) et de vidéos 3D.



Carte interactive sur le site Internet dédié www.roissy-picardie.fr (Source : Etudes APS 2014)

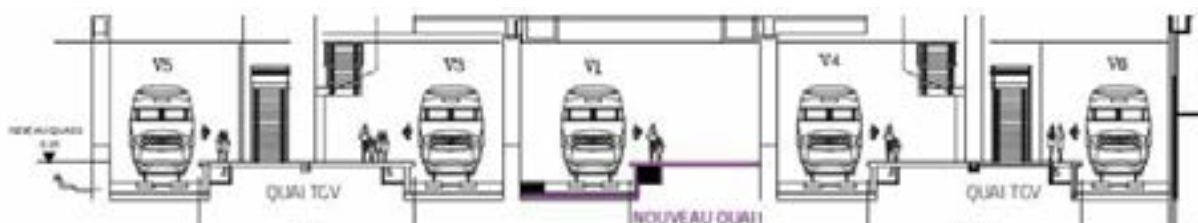
LES AMENAGEMENTS CONNEXES

Des modifications des équipements ferroviaires sur les lignes existantes

Sont prévus dans ce cadre sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens l'adaptation de la signalisation de la ligne du fait des nouveaux itinéraires au raccordement, le renforcement de l'alimentation électrique de la sous-station de Gonesse, le déplacement d'une section de séparation électrique à la Chapelle-en-Serval (sur une plateforme existante en bordure des voies), ainsi que l'électrification des voies de l'atelier de maintenance des rames en gare d'Amiens. La création de nouveaux itinéraires (Roissy, raccordement de la ligne nouvelle côté Vémars) nécessite par ailleurs l'adaptation de la signalisation sur l'interconnexion LGV et l'origine de la LGV Nord.

Des aménagements en gare de Roissy CDG 2 TGV

Le projet prévoit la création d'un nouveau quai en gare de Roissy CDG 2 TGV, et des circulations verticales le desservant, la suppression d'une voie existante pour implanter ce quai et l'ajout de communications ferroviaires permettant aux trains de passer d'une voie sur l'autre.



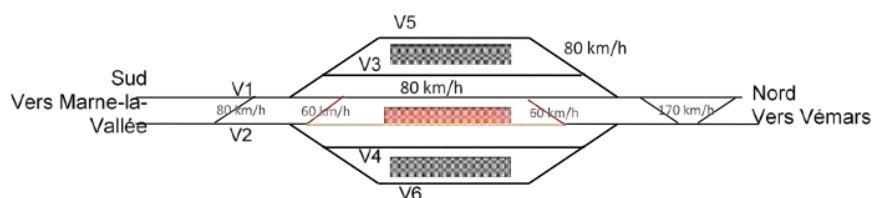
Création d'un nouveau quai de 500 m x 5,7 m : coupe transversale

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

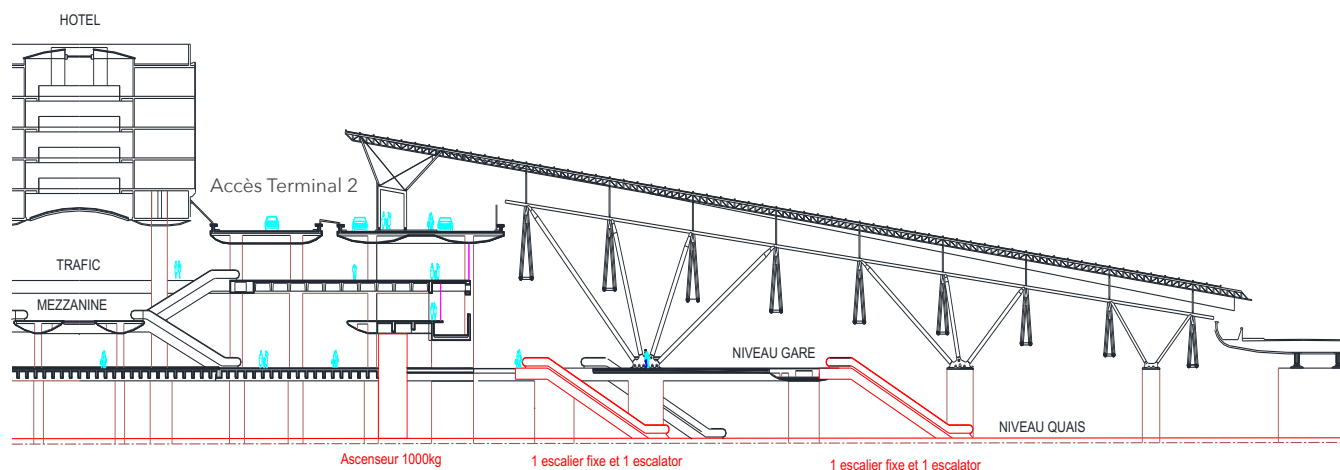
Les voies de la gare de Roissy TGV seront à l'horizon de la mise en service du projet Roissy-Picardie empruntées par différentes circulations générant des besoins fonctionnels distincts, avec des TaGV s'arrêtant en gare (la majorité), un nombre limité de TaGV traversant la gare sans arrêt ou origine/terminus, et des TER Roissy-Picardie en origine/terminus.

Pour la réception de ces TER Roissy-Picardie dans les meilleures conditions de robustesse, il est prévu de modifier le plan de voies et d'accroître la capacité à quai de la gare avec la réalisation d'un quai sur une des voies traversantes (sans inconvénient pour cette fonctionnalité peu utilisée, même à long terme).

Le module d'échange sera adapté en conséquence avec ajout de nouvelles circulations verticales.



Modification des plans de voies. Les éléments ajoutés dans le cadre du projet figurent en rouge, les éléments supprimés figurent en orange.
(Source : Etudes APS 2014)

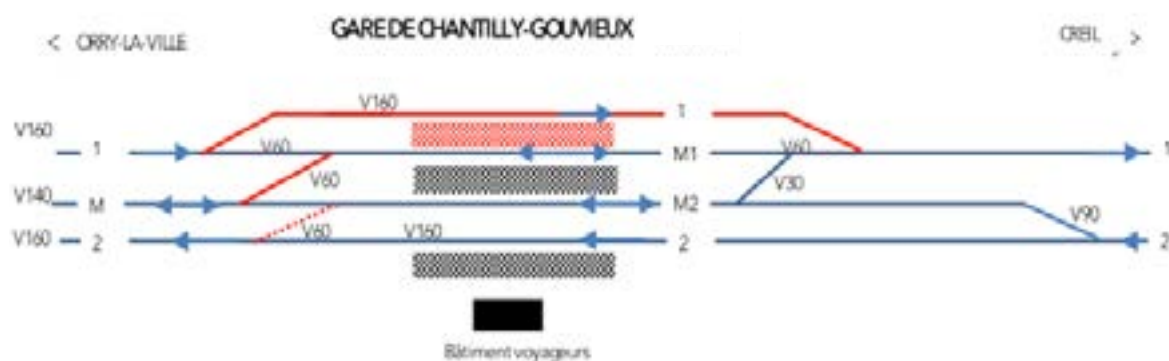


Coupe des accès au nouveau quai
(Source : Etudes APS 2014)

Création d'une quatrième voie à quai en gare de Chantilly-Gouvieux

La gare de Chantilly-Gouvieux présente actuellement 3 voies et 2 quais. Le projet prévoit la réalisation à terme d'une

quatrième voie à quai côté Gouvieux pour permettre notamment la réception alternée sur des quais distincts de trains de même sens ayant un espacement réduit, ce afin d'améliorer la robustesse de l'exploitation et la qualité de service.



Modification des plans de voie (en bleu l'existant, en rouge les installations modifiées)



Plan des aménagements en gare de Chantilly-Gouvieux (Source: Etudes APS 2014)

5

LES MESURES PREVUES POUR L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT



Les paragraphes ci-dessous constituent un résumé des principaux enjeux mis en évidence au cours du processus d'élaboration et des mesures prévues pour une bonne insertion du projet dans son environnement. Ces différents aspects seront développés dans l'étude d'impact du projet, en cours de mise au point : en application du code de l'environnement, le projet est en effet soumis à évaluation environnementale, et compte tenu de ses caractéristiques, une étude d'impact doit être produite. Les derniers résultats d'inventaires environnementaux et l'actualisation des études acoustiques (études menées en 2019) seront présentés dans ce document, qui fera l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale (Ae-CGEDD).

La prise en compte des enjeux environnementaux, dans le cadre d'une large concertation avec l'ensemble des acteurs, est un élément essentiel du processus itératif de définition du projet. Ces enjeux concernent le milieu physique, le milieu naturel et humain, le paysage et le patrimoine.

La démarche ERC « Éviter, Réduire, Compenser » a été mise en œuvre dès l'origine des réflexions, relatives à l'opportunité du projet, puis tout au long des études, de la définition de l'aire d'étude à la recherche du tracé de moindre impact, dans le respect de la réglementation et des engagements de SNCF Réseau.

LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'analyse de l'état actuel de l'environnement, première étape de l'évaluation environnementale, a permis de mettre en exergue les enjeux environnementaux du territoire :

- ▶ les enjeux du milieu physique, avec notamment pour les eaux souterraines la nappe de l'Eocène Inférieur et Moyen à faible profondeur, et les objectifs du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pour la préservation de la ressource en eau ;
- ▶ les enjeux relatifs aux milieux naturels liés au Parc Naturel Régional Oise-Pays de France (ligne existante Paris-Creil), et à la présence d'habitats et d'espèces patrimoniales, sur certains secteurs (bois de Villeron et d'Argenteuil, bois du ball-trap...) et au maintien des continuités écologiques - il n'y a pas de site Natura 2000 concerné ;
- ▶ des zones d'habitats, d'équipements publics et d'activités économiques :
 - zones d'habitats denses et projets (Villeron, Vémars et Fosses) ;
 - écoles, cimetières, crèche (Villeron, Vémars) ;
 - zones de grandes cultures de la Plaine de France ;
 - zones d'activités (Vémars, Villeron, La Chapelle-en-Serval, Fosses, Saint Witz),
 - chemins de randonnées inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (Vémars, Villeron, Fosses, La Chapelle-en-Serval, Ball-Trap (Vémars).
- ▶ des infrastructures de transport : voies ferrées (LGV d'interconnexion, LGV Nord et ligne Paris-Creil-Amiens), autoroute A1 avec aire de service, RD 317 et RD 922, lignes électriques haute tension et très haute tension, gazoducs et réseaux de télécommunications ;
- ▶ les unités paysagères du Vallon du ru de la Michelette, perceptible depuis la RD9 et de la plaine agricole de Vémars, et la présence d'éléments patrimoniaux remarquables (site inscrit de la Vallée de la Nonette-La Chapelle-en-Serval, zones et vestiges archéologiques disséminés).

Les principales mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre tout en tenant compte des contraintes techniques de conception du tracé ferroviaire pour une vitesse de 160 km/h et des contraintes liées aux franchissements des voiries et réseaux, sont ainsi les suivantes :

- ▶ le tracé proposé s'écarte au maximum des zones habitées existantes ou en projet de Vémars et Villeron (habitations les plus proches à 600 m), afin de limiter les nuisances et l'effet visuel ;
- ▶ l'incidence du projet sur les zones d'activités existantes et projetées est minimisée (passage en frange de l'extension potentielle de la zone d'activités à Saint-Witz, ball-trap franchi en bordure de la zone de tir avec mesures paysagères soignées) ;
- ▶ l'activité agricole est prise en compte, tant dans le choix du tracé (qui évite au maximum les zones de grande qualité agronomique et minimise les délaissés et pointes) que dans la définition des mesures de réduction, voire de compensation envisagées :
 - maintien ou rétablissement des cheminement agricoles avec des gabarits et des revêtements adaptés,
 - maintien du réseau d'irrigation intercepté à proximité de la LGV Nord,
 - indemnisation des propriétaires et exploitants en application de protocoles négociés avec les organisations professionnelles agricoles,
 - financement des aménagements fonciers décidés par les Commissions communales d'aménagement foncier/ les Commissions Intercommunales d'aménagement foncier (le cas échéant),
 - financement des mesures de compensation agricole collective retenues par la CDPENAF et le Préfet du Val d'Oise ; cette compensation mise en place par la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 représente une contrepartie à l'artificialisation des sols que représente l'aménagement (de manière inévitable, même s'il s'agit en la matière de renforcer l'usage des transports collectifs, en grande partie pour les transports du quotidien),

- arrosage des pistes de chantier et collecte des eaux de ruissellement du chantier,
- remise en état agricole des emprises temporaires avec suivi pédologique,
- activation du «programme grands travaux» permettant aux exploitants concernés par les emprises temporaires de retrouver leurs droits à paiements de base (DPB) ;
- ▶ le défrichement nécessaire pour la traversée du bois d'Argenteuil est minimisé en empruntant une partie du layon sous la ligne électrique à haute tension ; il fera l'objet d'une compensation, dont les modalités seront fixées par le Préfet dans son arrêté pris en application du Code forestier ;
- ▶ les enjeux liés au milieu naturel sont pris en compte et les continuités écologiques préservées : passage grande faune dans le bois d'Argenteuil à Villeron, dimensionnement d'ouvrages de franchissement favorables au passage de la faune, mesures adaptées à la petite faune ;



Exemple d'ouvrage de franchissement pour la grande faune

- ▶ les équipements publics (crèche d'entreprises de la zone d'activités des Portes de Vémars à plus de 500 m) et les éléments patrimoniaux sont évités et préservés.

Concernant les terrassements, l'équilibre des mouvements de terre (déblais dans la partie Nord-Ouest, remblais dans la partie Sud-Est) permet d'éviter le recours à des emprunts de matériaux et de limiter les apports extérieurs pour la réalisation des remblais. Il est proposé de valoriser les excédents pour la réalisation d'aménagements paysagers, avec restitution à l'agriculture à Vémars (modalités à fixer avec les exploitations concernées).

LES MESURES PREVUES POUR L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

LES ENJEUX ACOUSTIQUES

La protection des populations vis-à-vis du bruit ferroviaire est une priorité dès le lancement des études d'un projet. Dans le cadre de la démarche ERC, le bruit est l'un des éléments de réflexion pour le choix du tracé et l'aménagement des infrastructures, en recherchant à éviter les zones urbanisées et les bâtiments sensibles (établissements de santé, écoles...).

Le bruit, un phénomène vibratoire complexe

Le bruit est dû à une variation rapide de la pression de l'air. Ce phénomène vibratoire ⁶ sur le tympan est mesuré en tenant compte de la sensibilité propre à l'oreille humaine. L'unité retenue pour caractériser cette sensation sonore effectivement perçue par l'oreille humaine est le décibel A - dB(A). En matière de bruit, la durée d'exposition importe autant que le niveau de bruit ponctuel. Pour être interprété et comparé, il convient de déterminer le niveau de bruit qui correspond au cumul de l'énergie acoustique reçue pendant une période donnée. L'indicateur utilisé pour caractériser cette accumulation quotidienne de bruit est le LAeq.

Des seuils réglementaires à respecter

Le bruit des transports ferroviaires s'inscrit dans un contexte réglementaire strict, qui vise à en limiter les effets. La réglementation française s'appuie sur l'indicateur LAeq et définit des seuils réglementaires à ne pas dépasser, avec deux périodes de référence pour tenir compte des effets du bruit et de la gêne occasionnée : le jour (période de 6h00 à 22h00) et la nuit (période de 22h00 à 6h00). Ils corres-



Schéma d'échelle de bruit
(ordres de grandeur)

pondent à l'énergie cumulée perçue sur les périodes correspondantes pour l'ensemble des bruits émis par le système ferroviaire et s'expriment en dB (A).

Ces niveaux réglementaires dépendent également de l'ambiance sonore initiale du site, modérée (milieu calme) ou non modérée (milieu bruyant), et du type de ligne ferroviaire.

Sur ces périodes de référence, pour chaque indicateur, la réglementation impose de ne pas dépasser des seuils de gêne en façade

⁶ Voir à ce sujet « Le bruit ferroviaire en questions et réponses » document coproduit par SNCF Réseau et France Nature Environnement, décembre 2018 : <https://flipbook.sncf-reseau.fr/bruit-ferroviaire#p=0>

des bâtiments sensibles (habitation, enseignement, soin santé, action sociale). Ainsi, SNCF Réseau est tenu de limiter le bruit le long des projets de lignes nouvelles et de modernisation des lignes existantes.

Dans le cas de modernisation de lignes, la modification doit être significative au sens acoustique, c'est-à-dire que les travaux doivent conduire à une augmentation perceptible du niveau de bruit en façade de plus de 2 dB (A) entre la situation de référence (à l'horizon du projet sans travaux) et la situation à terme pour que des mesures de protection soient mises en œuvre.

Les seuils sont définis en fonction du type de projet, du type de circulation, de l'ambiance sonore préexistante et de l'usage des locaux. La diversité des situations conduit à des tableaux de valeurs détaillées dans la circulaire du 28 février 2002. Les valeurs à respecter sont, selon les cas, comprises entre 60 à 68 dB (A) le jour, et 55 à 63 dB (A) la nuit.

Les études acoustiques réalisées dans le cadre du projet, permettent de quantifier l'impact sonore engendré par le projet Roissy-Picardie, en prenant en compte les niveaux de bruit futurs à l'horizon + 20 ans après la mise en service.

La modélisation acoustique ainsi réalisée, permet d'évaluer précisément ces niveaux de bruit en façade des habitations proches du projet, niveaux comparés aux seuils réglementaires. Des mesures de protection adaptées, pour limiter la propagation du bruit et protéger les bâtis exposés peuvent être alors mises en œuvre pour respecter la réglementation et protéger les populations (écran acoustique, remplacement des fenêtres par des vitrages à haute performance acoustique...).

Analyse des effets du projet concernant les nuisances acoustiques et mesures

Pour la ligne nouvelle, compte tenu de l'éloignement important des premières habitations (de l'ordre de 600 m), ainsi que du type et de la vitesse des trains amenés à circuler (TaGV ou TER à 160 km/h au plus et non à

grande vitesse, pas de circulation de train de fret), les niveaux de bruit générés au droit de l'infrastructure nouvelle seront bien en deçà des seuils réglementaires applicables pour une ligne nouvelle. Aucune protection acoustique n'est donc requise sur la ligne nouvelle.

La modification de la ligne existante Paris-Creil, sur la partie entre Marly-la-Ville et Fosses, du fait des trafics supplémentaires induits par la liaison n'est pas significative du point de vue de la réglementation acoustique (augmentation des indicateurs de gêne inférieure à 2dB(A) pour les habitations attenantes, compte tenu des trafics existants).

La situation au niveau de la gare de Survilliers-Fosses sera vérifiée dans le cadre de l'actualisation des études acoustiques en cours. En gare de Chantilly-Gouvieux, l'ajout d'une 4^{ème} voie ferrée et la création d'un quai, à l'ouest du faisceau ferroviaire existant, modifient le plan de voie global. Ces modifications n'entraînent pas de dépassements des seuils réglementaires.

Une obligation de résultat

SNCF Réseau, tenu à une obligation de résultat, mettra en œuvre tous les moyens pour protéger les riverains et respecter les réglementations. Des mesures de contrôle seront effectuées dès la mise en service de la ligne nouvelle par des bureaux spécialisés indépendants, sous le contrôle des services de l'Etat et des dispositifs de suivi mis en place avec les acteurs de terrain concernés. Des protections supplémentaires devront être réalisées s'il s'avère lors des contrôles que les seuils de bruit sont dépassés malgré les protections mises en œuvre.

LES MESURES PREVUES POUR L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

LES ENJEUX DE CONTINUITES ECOLOGIQUES SUR LE RESEAU EXISTANT

La ligne existante Paris-Creil traverse au nord de la gare de Survilliers-Fosses le vaste massif des Trois Forêts en forêt de Chantilly. Elle génère actuellement certaines contraintes de déplacement pour la grande et moyenne faune entre La Chapelle-en-Serval et Creil. Différentes études menées à l'initiative du Parc Naturel Régional (PNR) Oise-Pays de France ont montré l'importance, à l'échelle inter-régionale, de ces corridors.

Divers aménagements ont été mis en place pour ménager le passage de la faune de part et d'autre de la voie ferrée, comme par exemple la pose de clôtures « 3 points », qui empêchent l'intrusion de personnes au sein des emprises ferroviaires, tout en laissant le passage, en pied et au-dessus, pour la faune.

Lors des étapes précédentes de concertation, le PNR Oise-Pays de France et des associations locales ont fait état de la fragilisation des corridors de déplacement de la grande faune au sein du massif forestier, du fait de l'artificialisation progressive : urbanisation, infrastructures, pression anthropique...

Aucune étude précise de comptage n'a pu étayer ce constat. La ligne ferroviaire Paris-Creil, mise en service au milieu du XIX^{ème} siècle, a été aménagée à 4 voies entre Survilliers et Orry-la-Ville en 1962. L'analyse des bases de données ferroviaires relatives aux signalements d'incidents sur la voie impliquant des retards de trains n'a pas permis de faire état d'une accidentologie importante dans ce secteur.

Bien que les impacts de l'augmentation de trafic liée au projet Roissy-Picardie apparaissent très limités et ne puissent être évalués indépendamment des contraintes plus largement posées, à l'échelle du massif des Trois Forêts, sur les biocorridors, les

partenaires du projet (Etat, collectivités) se sont déclarés ouverts, dans une logique d'accompagnement, à ce que l'opération Roissy-Picardie participe financièrement à un aménagement, visant à l'amélioration d'une situation existante, qui serait initié et porté par les acteurs régionaux et locaux en charge de ces problématiques.

Pour amorcer la réflexion des acteurs territoriaux, le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude de faisabilité préalable pour la création d'un ouvrage de franchissement dédié à la grande faune (écopont) au Sud de la gare d'Orry-la-Ville/Coye-la-Forêt, et une participation forfaitaire à hauteur de 2 M€ a été prévue dans l'estimation des coûts du projet.

LE BILAN CARBONE

La mise à jour du calcul du bilan carbone sera présentée dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête. Les calculs effectués dans les étapes antérieures montraient que les émissions générées par la construction étaient compensées par les émissions évitées en phase d'exploitation du fait d'un meilleur usage du ferroviaire (report modal) au bout de quelques années d'exploitation.

DES MESURES A AFFINER LORS DES ÉTAPES ULTÉRIEURES

Ces mesures d'insertion seront affinées dans le cadre des études de conception détaillée (Avant-Projet Détaillé - APD), afin d'aboutir au projet définitif, d'en préciser les caractéristiques, les dispositifs de limitation ou de réduction des impacts et enfin de définir les conditions de réalisation des travaux.

Les efforts entrepris pour éviter les principaux enjeux et réduire les impacts seront poursuivis. Ils visent notamment à optimiser les surfaces nécessaires à la réalisation du projet, de manière à limiter les impacts et

à favoriser l'insertion du projet au sein des territoires, selon les principes suivants : maintien de la biodiversité, préservation de la fonctionnalité des corridors écologiques ; rétablissement des fonctionnalités écologiques et des axes de déplacement de la faune (en veillant notamment à la cohérence des continuités écologiques avec les autres infrastructures), définition précise des mesures compensatoires.

La mise au point finale du projet s'accompagnera d'une concertation locale approfondie avec les collectivités, les acteurs du territoire ainsi qu'avec les services de l'Etat.

Les procédures complémentaires à accomplir en application de la réglementation (regroupées au sein d'une autorisation environnementale unique) donneront lieu à des préconisations de l'Etat que le maître d'ouvrage devra respecter pour la mise en œuvre du projet, tant en phase chantier que pour l'exploitation ultérieure.

Cette démarche s'inscrit également dans les priorités en matière d'écoconception définies dans la politique Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE)⁷, en cohérence avec les grands objectifs de la transition écologique et énergétique : économiser les ressources naturelles, réduire les incidences au-delà du domaine ferroviaire, améliorer l'efficacité énergétique, réduire les espaces consommés/impactés, préparer le réseau pour faire face aux changements climatiques.

LA PRISE EN COMPTE DES PROJETS CONNUS

Dans le cadre de l'étude d'impact à présenter à l'enquête d'utilité publique, une analyse des projets existants ou approuvés doit être effectuée afin d'examiner les risques d'effets cumulés (en application de l'article R.122-5 e) du code de l'environnement). Cette analyse a pour but d'identifier d'éventuelles atteintes significatives à l'environnement physique, naturel ou humain, qui résulteraient des effets conjugués de plusieurs projets dans un périmètre déterminé, en fonction des impacts potentiels du projet et des enjeux propres à la zone. Cela pour éviter des effets significatifs liés à la multiplicité des projets, même dans l'hypothèse où chaque projet aurait intégré des mesures pour réduire ses propres effets.

Cette analyse est actuellement en cours, sur les bases suivantes :

- ▶ pour la ligne nouvelle et ses raccordements, ainsi que pour la gare de Roissy TGV, le périmètre retenu sera l'échelle du Grand Roissy : seront notamment examinés les projets d'infrastructures de transport : ligne 17 du GP Express, CDG Express, contournement routier Est de Roissy, terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle... ainsi que les grands projets d'aménagement urbain à proximité du projet.
- ▶ pour les autres aménagements sur les infrastructures existantes, les projets retenus sont ceux qui sont situés à proximité immédiate des aménagements, sur les communes concernées.

⁷ A consulter sur <https://www.sncf-reseau.com/fr/engagements>

6

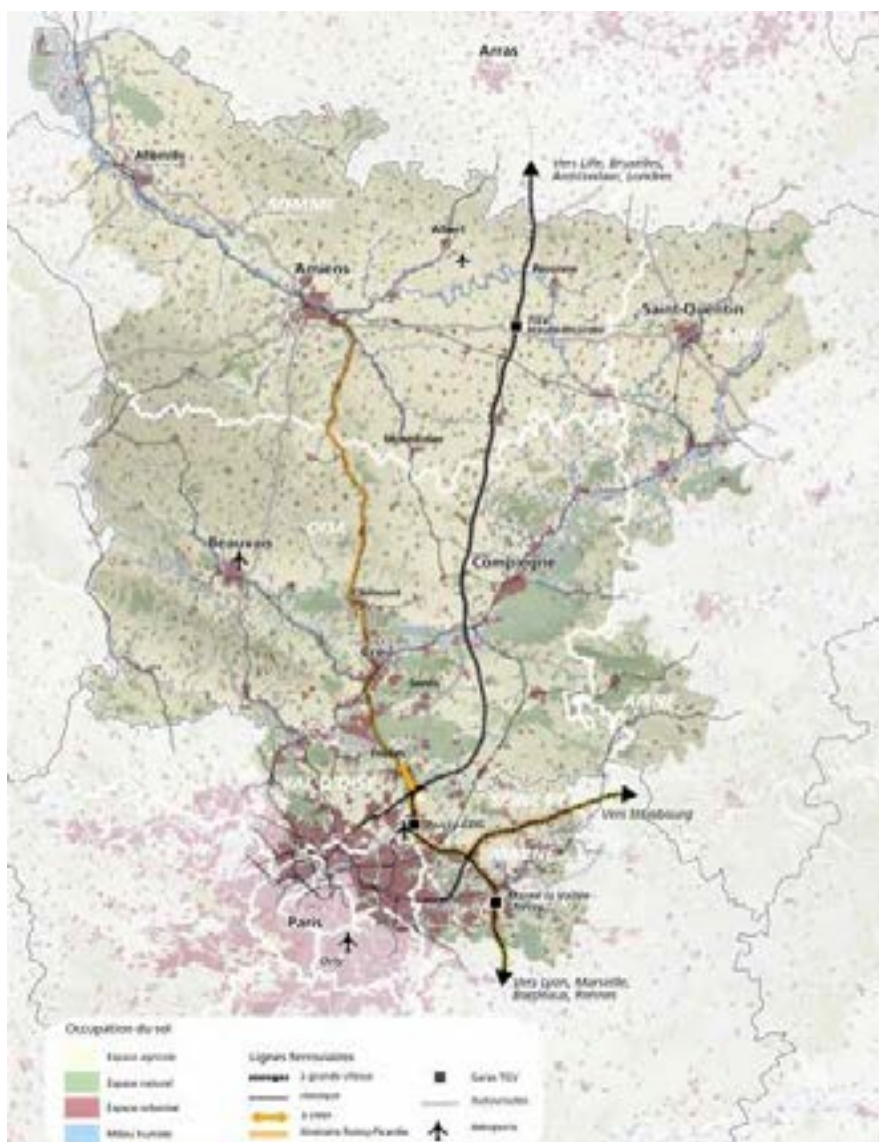
LES ENJEUX POUR LES TERRITOIRES



Le projet Roissy-Picardie est un projet de développement cohérent avec les priorités des politiques de transport, en faveur d'un usage renforcé du réseau ferroviaire - moyennant une extension limitée - au bénéfice des déplacements du quotidien et de la mobilité longue distance pour le Sud des Hauts-de-France et le Nord-Est du Val d'Oise.

En effet, le projet permet de proposer des services ferroviaires adaptés aux différents besoins de déplacements :

- ▶ à grande vitesse sur longue distance (liaisons directes ou en correspondance à Roissy TGV) ;
- ▶ sur courte distance pour des déplacements domicile - travail, domicile-études ou autres motifs, et en pré- ou post acheminements pour des déplacements aériens.



Périmètre d'étude dans les analyses territoriales (Source : Etudes APS 2014)

LES ENJEUX POUR LES TERRITOIRES

AMELIORER L'ACCES A LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE ?

Le projet Roissy-Picardie est l'occasion d'offrir pour une large partie des habitants du sud des Hauts-de-France des nouvelles possibilités d'accès à la grande vitesse ferroviaire via Roissy, Amiens et Creil, avec des gains de temps de trajet de l'ordre d'une demi-heure vers les principales destinations nationales vers l'est et le sud-est, des accès en correspondance à toutes les origines/destinations à Roissy TGV et des voyages plus confortables en évitant le changement de gares à Paris.

Il ne remet pas en cause le rôle de la gare TGV Haute-Picardie, mise en service en 1994, à mi-chemin entre Amiens et Saint-Quentin. Avec un trafic annuel de 400 000 voyages par an environ, cette gare a rencontré le succès escompté en matière de fréquentation et irrigue un territoire étendu : Somme, Nord de l'Aisne, Sud du Pas-de-Calais. Sa position excentrée par rapport aux grands pôles urbains et, notamment l'agglomération amiénoise limite toutefois son rayonnement régional.

Malgré un effet report du fait de la réalisation de la liaison, la gare TGV Haute-Picardie continuera à jouer un rôle important dans

l'accès au réseau à grande vitesse pour ces territoires, et les dessertes par les TaGV d'Amiens, Creil et TGV Haute-Picardie sont à considérer comme complémentaires pour une offre ferroviaire globalement plus importante pour les territoires.

De même pour le Val d'Oise, le projet permettra un accès plus performant à la grande vitesse (via la desserte de Survilliers-Fosses en TER sur Roissy TGV, ou via Creil).

DEVELOPPER L'INTERMODALITE AIR-FER ?

La plateforme de Roissy est à la fois :

- ▣ un « hub de mobilité », avec l'aérien (principal aéroport en France et parmi les premiers en Europe) ou le ferroviaire ;
- ▣ un pôle économique majeur, représentant plus de 280 000 salariés au niveau du Grand Roissy et rayonnant sur un vaste territoire en Ile-de-France et une zone d'influence qui s'étend sur le Sud des Hauts-de-France.

QUELLE CONTRIBUTION A LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN DU POLE DE ROISSY ?

Une grande partie des déplacements s'effectue en transports individuels et le développement des transports en commun pour les déplacements quotidiens est un enjeu majeur pour faire face à la congestion routière.

Pour le nord de l'Ile-de-France, l'enjeu est de contribuer à un développement équilibré et structuré du Grand Roissy en améliorant son accessibilité en transport en commun.

Les politiques publiques visent à améliorer l'accès à Roissy, et plus globalement les conditions de mobilité en favorisant le recours aux transports collectifs au Nord de Paris depuis les territoires riverains, et de très importants moyens y sont consacrés, avec notamment :

- ▶ la modernisation des RER B et D ;
- ▶ les travaux du Grand Paris Express, en particulier la ligne 17 ;
- ▶ les travaux sur le réseau ferré national au nord de la région parisienne, l'ensemble étant coordonné dans le cadre notamment de « Paris Nord 2024 » avec l'objectif d'optimiser l'ordonnancement des travaux et de minimiser les inconvénients pour les usagers résultant de leur exécution.

Cf. également à ce sujet les programmes d'étude et d'actions engagés par Ile-de-France Mobilités (IDFM) pour apporter de nouvelles améliorations dans le secteur de Roissy, et dans un autre domaine CDG Express qui permettra une liaison rapide entre Paris et l'aéroport.

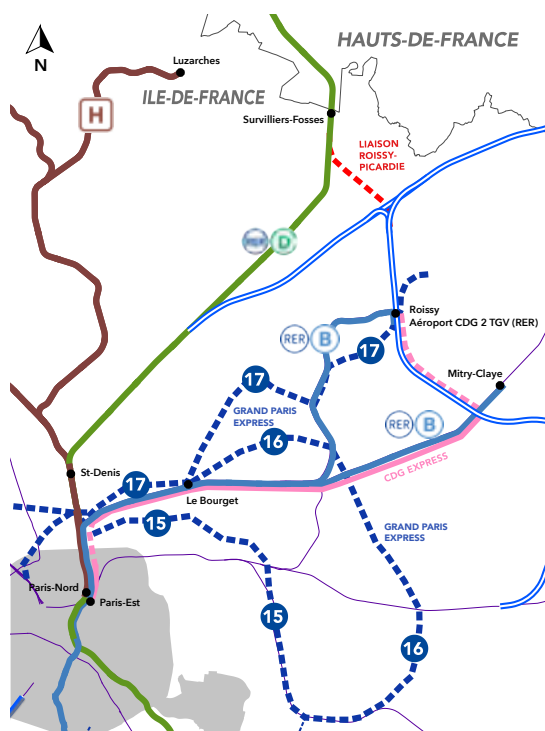
Dans ce cadre général, Roissy-Picardie est un moyen d'amélioration des conditions de déplacements en premier lieu pour les habitants des territoires situés au nord-ouest et à l'ouest de Roissy. Il n'est ainsi pas concurrent

des autres projets, qui permettront d'améliorer l'accès à Roissy pour d'autres territoires, mais complémentaire.

L'arrivée en gare CDG 2TGV est pertinente y compris pour les déplacements domicile-travail du fait des connexions possibles avec les autres réseaux de transports présents à cet endroit :

- ▶ CDGVAL qui dessert une grande partie du pôle d'emplois de l'aéroport ;
- ▶ le RER B qui permet d'accéder au sud de la plate-forme (PIEX, Aulnay-sous-Bois...) ;
- ▶ dans quelques années (de 2024 à 2030), la ligne 17 du Grand Paris Express complètera les possibilités d'accéder au reste de l'Ile-de-France.

D'une manière générale, le Grand Roissy est caractérisé par une dispersion des emplois sur un large territoire et il ne peut exister un point idéal pour l'accès en transport en commun, mais il existe plusieurs sites multimodaux stratégiques ; le secteur de la gare Roissy TGV en est un.



■ ■ ■ ■
Lignes en projet

Schéma des principaux réseaux de transports en commun Nord Est Ile-de-France (Sources SNCF Réseau)

LES ENJEUX POUR LES TERRITOIRES

QUELLE COHERENCE AVEC LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ?

La section de ligne nouvelle concerne un territoire - au sein maintenant de la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France (CARPF) - déjà fortement sollicité par de grandes infrastructures, aéroportuaires avec Paris Charles de Gaulle, de transport terrestre (A1, LGV Nord et interconnexion) et par le développement de l'urbanisation de l'Île de France (habitat, zones d'activités).

Le projet est prévu :

- ▣ dans le projet de Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, en cours d'approbation (après enquête publique du 16 septembre au 16 octobre 2019) ;
- ▣ dans le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé en décembre 2013 ; il figure dans les cartes sous la forme d'un principe de liaison (le tracé n'étant alors pas encore établi) et est mentionné à diverses reprises au titre de l'amélioration de l'accessibilité aux hubs parisiens, ainsi que de l'accessibilité en transports en commun au pôle de Roissy ;
- ▣ il est pris en compte également dans le projet de Schéma de cohérence territoriale (SCoT) Roissy Pays de France en cours d'approbation (après enquête publique du 23 septembre au 26 octobre 2019) : il est ainsi mentionné dans le Projet d'aménagement de développement durable (PADD), tout en rappelant le renforcement du morcellement des terres agricoles en résultant. Le document précise ainsi : « La CARPF souhaite que soit confirmée la réalisation d'un arrêt sur le territoire dans le cadre de ce projet, à la gare de Fosses-Survilliers, améliorant ainsi les liaisons entre le Nord du territoire

et la plateforme Paris-Charles de Gaulle. La collectivité attire toutefois l'attention de ses partenaires sur l'impact physique du projet sur le territoire et la déstructuration des exploitations agricoles occasionnée par cette consommation foncière ».

Le rapport de présentation indique également que « Le projet du barreau de Gonesse, entre RER D et RER B, inscrit au SDRIF, n'est pourtant pas considéré aujourd'hui comme prioritaire dans le calendrier, au regard de sa rentabilité socio-économique. Dans l'attente de sa réalisation à long terme, des projets de Bus à haute niveau de service (BHNS) sont à l'étude, concernant des liaisons entre Goussainville et le PIEX, Sarcelles et RoissyPôle et Villiers-le-Bel et RoissyPôle. »

- ▣ Il en est de même dans la Charte agricole du Grand Roissy (signée par l'Etat, les collectivités territoriales, le monde agricole et les acteurs de l'aménagement en décembre 2016 pour les communes du Grand Roissy Ouest, dans l'attente d'une intégration des 17 communes de Seine-et-Marne membres de la CARPF) : son schéma agricole - qui constitue la synthèse cartographique de la Charte - reprend le tracé du projet ferroviaire et cartographie les enjeux agricoles à prendre en compte.

A noter que l'Etat a fait part en juillet 2019 de l'abandon du projet de barreau ferroviaire de Gonesse⁸, en prévoyant l'amélioration de liaisons par bus sur plusieurs axes pour améliorer les conditions de mobilité.

D'une manière générale, les effets d'un projet d'infrastructure, permettant des services ferroviaires plus performants, sur l'évolution des territoires dépendent aussi des dyna-

⁸ Cf. réponses de l'Etat aux demandes de précisions formulées par les garants, <https://www.debatpublic.fr/projet-terminal-4-a-laeroport-paris-charles-gaulle> et https://www.debatpublic.fr/sites/cndp.portail/files/190925_r_prif_dria_accessibilite_ndeg16_18_19.pdf

miques territoriales. Celles-ci nécessitent des actions concertées mobilisant un grand nombre de partenaires : action économique en faveur des entreprises, aménagement urbain à proximité des gares, amélioration des transports de rabattement, développement de l'intermodalité avec la création de pôles d'échanges multimodaux... Le soutien généralement apporté au projet et les engagements forts déjà pris pour la réalisation du projet Roissy-Picardie montrent que les conditions sont réunies pour que les territoires desservis bénéficient des améliorations des services ferroviaires.

Le projet de liaison ferroviaire améliore l'accessibilité, tant pour la mobilité longue distance que pour les transports du quotidien, et donc l'attractivité des territoires desservis, dont la mobilité est l'une des composantes (on parle souvent « d'effet catalyseur »). Il est généralement soutenu à ce titre par les représentants du monde économique.

Concernant le Val d'Oise, Roissy-Picardie facilitera l'accès des habitants des communes de Fosses / Marly-la-Ville / Survilliers / Saint-Witz à Roissy, et au-delà au Nord-Est de l'Île-de-France du fait des correspondances possibles sur ce site, grâce à des temps de parcours en transport en commun largement améliorés (de 10 à 40 mn selon les zones d'activités) y compris en intégrant le temps de parcours jusqu'au lieu de travail.

L'attractivité renforcée du pôle de Fosses peut structurer un nouveau pôle économique au nord-est du Val d'Oise, facteur d'équilibre dans le développement du Grand Roissy au regard des grands projets prévus au sud de l'aéroport.

Les habitants du Haut Val d'Oise (Persan, Beaumont, Bruyères-sur-Oise...) bénéficieront de la liaison en ayant accès aux TGV et aux TER vers Roissy desservant la gare de Creil via la ligne Transilien H (Creil-Pontoise).

Selon les études de trafic, plus du tiers des futurs utilisateurs des TER de la liaison Roissy-Picardie proviendront du Val d'Oise pour les déplacements domicile-travail (majoritairement), domicile-études ou les déplacements personnels.

En absence du projet, et dans la mesure où les impacts liés à sa réalisation paraissent maîtrisés (cf. partie 5 présentant les mesures prévues), les territoires - où les enjeux liés à la mobilité sont importants - ne pourraient bénéficier des avantages liés au projet : renforcement de l'accessibilité ferroviaire, contribution à un meilleur équilibre modal et à l'augmentation de la part des transports collectifs, notamment pour l'accès au pôle de Roissy.



LES ENJEUX POUR LES TERRITOIRES

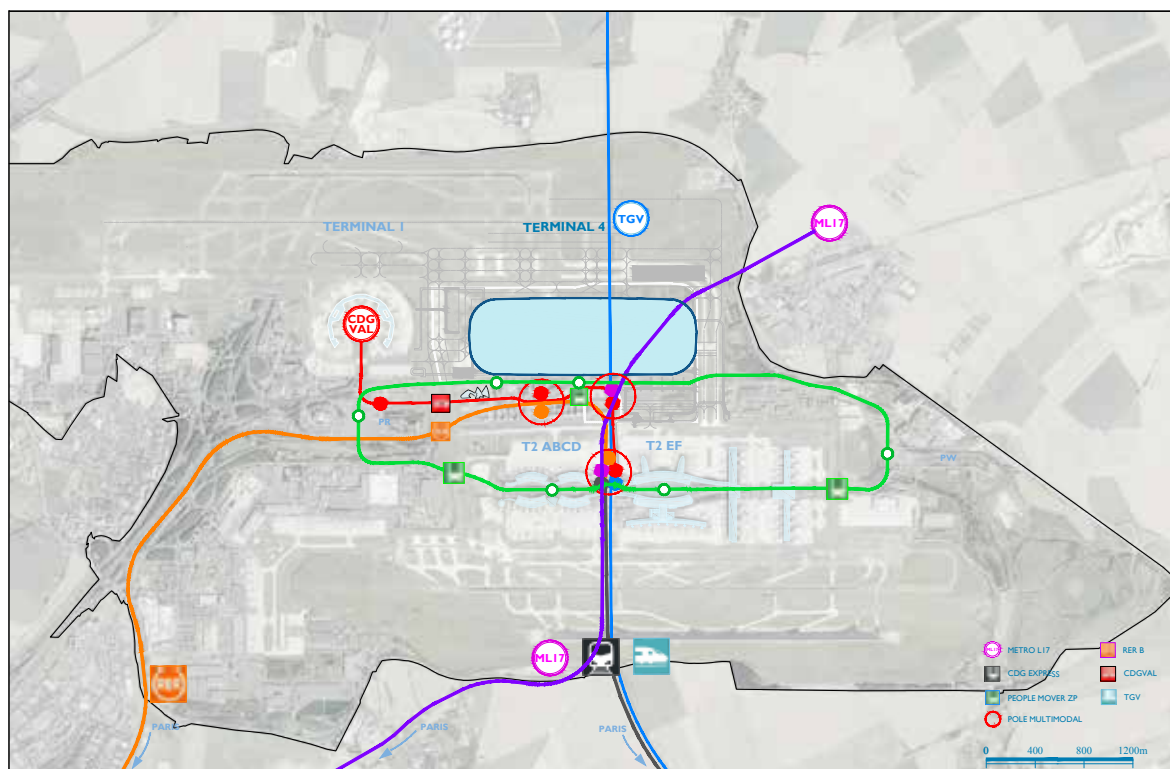
LE PROJET DE TERMINAL 4 DE L'AÉROPORT ROISSY-CHARLES DE GAULLE

Le projet de Terminal 4 est un projet de nouveau terminal porté par Aéroports de Paris (ADP) augmentant la capacité d'accueil des aéroports franciliens de 35 à 40 millions de passagers supplémentaires à l'horizon 2037. Son objectif est d'accompagner et de conforter le développement de la plateforme aéroportuaire, avec une mise en service progressive à partir de 2024 et jusqu'en 2037.

Suite à la concertation préalable sur le projet d'aménagement du Terminal 4 menée sous

l'égide de la CNDP, le bilan des garants a été publié le 12 juin 2019. Le maître d'ouvrage, le Groupe ADP, a ensuite décidé de poursuivre le projet⁷.

Comme le montre le schéma ci-dessous, des navettes permettront d'assurer des échanges performants entre les différents terminaux, notamment avec le Terminal 2 où se trouve la gare TGV.



Insertion du projet de Terminal 4 dans le développement de la plateforme aéroportuaire (source ADP)

⁷ Cf. Enseignements de la concertation par le maître d'ouvrage (<https://www.debatpublic.fr/sites/cndp.portail/files/rapportgadm-terminal4.pdf>)

Ce projet est pris en compte dans les données pour les actualisations en cours des études de trafic de Roissy-Picardie, au titre des évolutions d'emploi sur le pôle économique de Roissy : l'intérêt de la liaison et des services ferroviaires envisagés sur celle-ci (notamment dessertes TER avec un objectif de la demi-heure en pointe et une large plage horaire) s'en trouve ainsi conforté.

Le projet comportant plusieurs franchissements de l'interconnexion LGV au Nord de la gare de Roissy TGV, une coordination étroite avec ADP devra intervenir pour en arrêter la conception, en définir les conditions de réalisation et les mesures conservatoires à prendre pour la modernisation des équipements ferroviaires dans ce secteur.

7

LES PROCHAINES ETAPES



A l'issue de la concertation

Au terme de la concertation, les garants établissent dans le délai d'un mois un bilan de la concertation sur la base de l'ensemble des contributions exprimées. Ce bilan sera publié sur le site Internet de la CNDP et sur le site de SNCF Réseau dédié au projet.

SNCF Réseau proposera aux partenaires du projet (Etat, Région, collectivités) les évolutions pouvant être intégrées dans le programme du projet soumis à l'enquête d'utilité publique, et publiera, dans le délai de deux mois à compter de la publication du bilan des garants, les mesures prévues pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Une décision ministérielle fixera ensuite les dispositions retenues pour la suite du projet et les conditions de lancement de l'enquête publique.

L'enquête publique portant sur l'utilité publique du projet

La phase d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique constituera un nouveau moment privilégié d'information et de consultation du public, prévu et régi par des dispositions législatives et réglementaires.

Tout projet nécessitant des acquisitions foncières et soumis à évaluation environnementale - ce qui est le cas du projet Roissy-Picardie - doit faire l'objet sur le plan réglementaire d'une enquête publique préalablement à sa déclaration d'utilité publique. Cette enquête est justifiée à plusieurs titres :

- ▶ informer le public sur les opérations et l'ensemble des effets et mesures prévues, recueillir ses observations et propositions ;
- ▶ confirmer le caractère d'utilité publique des opérations et vérifier qu'elles sont élaborées en toute connaissance de cause des avantages et inconvénients

induits. Les procédures de déclaration d'utilité publique sont requises car le maître d'ouvrage SNCF Réseau n'a pas la maîtrise foncière. De ce fait, la possibilité de recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être nécessaire (même si la quasi-totalité des acquisitions sont réalisées à l'amiable pour les grands projets ferroviaires) ;

- ▶ rendre compatibles les documents d'urbanisme des communes avec l'opération (ce qui se traduit par des emplacements réservés pour le projet et des adaptations des règlements pour en permettre la réalisation).

Le cadre réglementaire des enquêtes relève ainsi :

- ▶ du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- ▶ du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, compte tenu de la nécessité de procéder à des acquisitions ;
- ▶ du code de l'urbanisme, pour permettre une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

L'enquête publique sera organisée par arrêté interpréfectoral, plusieurs départements étant concernés. Elle sera conduite par un ou plusieurs commissaires-enquêteurs nommés par le Tribunal Administratif, interlocuteurs du public pendant toute la durée de l'enquête. Leur mission est d'assurer l'information et la participation du public, le renseigner et recueillir ses observations.

Pour lancer cette phase d'enquête publique, SNCF Réseau devra finaliser les études socio-économiques, préparer le dossier support de l'enquête publique, comportant notamment l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique, le bilan du débat public et de la concertation, ainsi que les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux.

LES PROCHAINES ETAPES

Préalablement au lancement de l'enquête, les consultations administratives réglementaires devront être menées, notamment :

- ▣ la consultation de la Commission départementale des espaces naturels agricoles et forestiers (CDPENAF) sur l'étude agricole préalable à établir en application de l'article L.112-1-3 du code rural, la préparation du dossier s'accompagnant de nouveaux contacts avec la profession et les exploitants concernés ;
- ▣ la consultation du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France, sur la base du projet d'étude d'impact ;
- ▣ sur la base du projet de dossier d'enquête :
 - la saisine de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-CGEDD), qui doit rendre un avis sur l'étude d'impact ;
 - la saisine du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) au titre de l'évaluation socio-économique du projet, en application des dispositions du décret du 23 décembre 2013, le dossier donnant alors lieu à une contre-expertise ;
 - la consultation des collectivités et groupements intéressés par le projet, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement ;
- ▣ et sur la base des dossiers de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU), la saisine des collectivités pour l'examen conjoint.

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements au titre de l'article L.122-1, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations sont mis à la disposition du public sur le site internet de la préfecture ; il est prévu également de les joindre au dossier d'enquête.

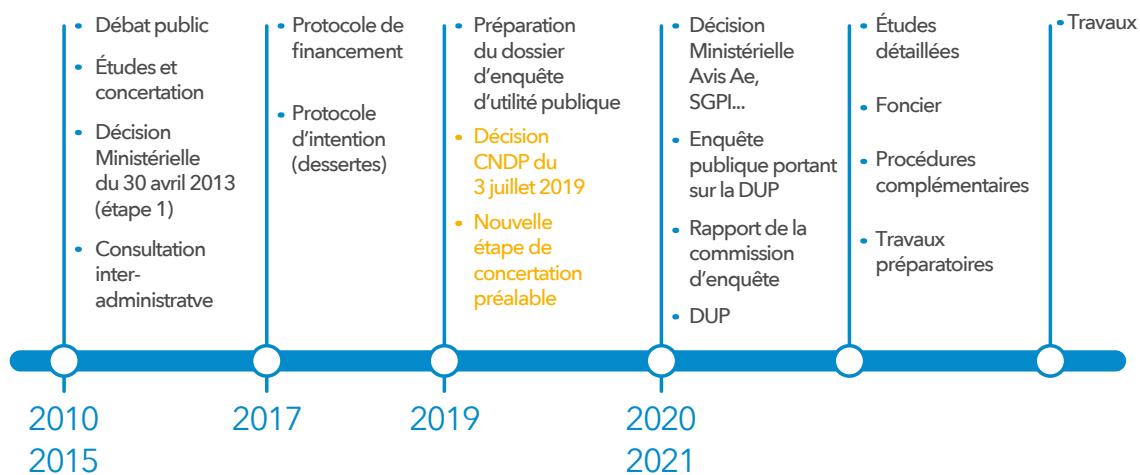
Des décisions ministérielles sont ainsi attendues avant la saisine de l'Ae-CGEDD et du SGPI, sur la base du projet de dossier support de l'enquête, puis avant le lancement de l'enquête publique (après parution de ces avis et réponses du maître d'ouvrage, l'ensemble devant figurer au dossier d'enquête, y compris la contre-expertise menée pour le compte du SGPI).

Les étapes ultérieures jusqu'à la mise en service

Comme c'est le cas pour les grands projets d'infrastructures nouvelles de transport, la prochaine étape de la DUP se situe dans un contexte de progressivité des études et des procédures.

Les étapes suivantes permettront, avec la phase d'études détaillées, de parvenir au calage final du projet technique et des mesures d'insertion territoriale, en approfondissant en tant que de besoin les études pour définir finement les mesures à prendre (milieux naturels, eaux souterraines et superficielles notamment...). La démarche ERC et une concertation locale approfondie seront poursuivies tout au long de ce processus, qui inclura également un suivi des engagements.

Le calage final du projet permettra de déterminer avec exactitude les emprises à acquérir. Des enquêtes parcellaires pourront alors être organisées par le préfet. Elles permettront d'informer les propriétaires - ainsi que les autres titulaires de droits sur ces biens - des parcelles ou parties de parcelles à acquérir. Après clôture de ces enquêtes, au vu des procès-verbaux des commissaires enquêteurs et des documents annexés, le préfet prendra des arrêtés de cessibilité listant les parcelles ou partie de parcelles dont la cession est nécessaire.



Calendrier général

Parallèlement à cette procédure régie par le Code de l'expropriation et qui permet de sécuriser le processus de maîtrise foncière, des protocoles seront établis avec les représentants de la profession agricole (Chambre d'agriculture, syndicats) afin de cadrer les modalités amiables d'acquisition des terrains. Ils seront basés sur les accords-cadres en cours de finalisation au niveau national entre SNCF Réseau, les Chambres d'Agriculture France (APCA) et les organisations professionnelles.

Le protocole de mai 2017 prévoyait un objectif d'achèvement des travaux et de mise en service en 2024 avec une enquête d'utilité publique début 2018.

Le calendrier précis de mise en service sera à affiner par la prise en compte :

- ▶ du processus de révision de la politique nationale en matière de mobilité débutée en 2017. Cette révision sera conclue par l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités fin 2019-début 2020 qui fixera le cap à suivre en termes de priorités d'investissements sur les grands projets ferroviaires ;

- ▶ du bon accomplissement des étapes à venir après la phase de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) :

- conception finale du projet (études détaillées) avec poursuite de la concertation,
- action foncière, procédures complémentaires (autorisation environnementale unique, archéologie préventive, enquêtes parcellaires...), travaux préparatoires,
- conclusion des accords définitifs sur le financement de la phase de réalisation,
- planification des travaux en tenant compte des contraintes d'exploitation du réseau et, le cas échéant, des interfaces avec d'autres projets (importants programmes de régénération et de modernisation du réseau existant en Ile-de-France et Hauts-de-France).

Conscient des enjeux pour les territoires, SNCF Réseau poursuivra tout au long de ce processus ses efforts d'optimisation des calendriers jusqu'à la mise en service, en lien avec les partenaires du projet.

GLOSSAIRE

Ae-CGEDD : L'autorité environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a pour mission de rendre des avis sur la qualité des évaluations environnementales des plans, programmes et projets.

AME-AMS : AMS (avec mesures supplémentaires) et AME (avec mesures existantes) sont des scénarios élaborés par le Ministère de la Transition écologique et solidaire dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) révisée en 2018-2019, concernant l'évolution des coûts des transports. Ils modélisent des trajectoires d'évolution multisectorielle en matière de lutte contre le changement climatique en visant respectivement une neutralité carbone à l'horizon 2050 et à l'horizon 2070.

APS : Avant-Projet Sommaire. Niveau d'études de conception pour un grand projet aboutissant à la définition d'un tracé de principe en précisant les données techniques, l'évaluation environnementale, les coûts estimés, les prévisions de trafic, l'évaluation socio-économique. Le dossier établi sert de base au dossier d'enquête publique.

Bassin d'écrêtement : réservoir utilisé pour réguler le débit des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel.

Cisaillement : fait pour un train de couper l'itinéraire d'autres trains (intersections à niveau). Cela oblige ces derniers à attendre le passage du premier.

Déblai : l'infrastructure est en déblai lorsqu'elle est en-dessous du terrain naturel.

Dévoisement : Action de dévier, de détourner (une voie, un réseau...) à l'occasion de travaux.

DUP : Déclaration d'utilité publique; acte administratif représentant la phase préliminaire d'une opération foncière projetée par une personne publique, au vu de son intérêt général et d'un bilan favorable avantages/inconvénients. La DUP permet d'acquérir, au besoin par voie d'expropriation, les terrains d'emprise nécessaires au projet.

Evitement de circulation : section de voie ferrée construite en parallèle à une voie existante et s'y raccordant, pour permettre à deux trains de se croiser ou de se dépasser.

Infrastructure (ferroviaire) : ensemble des aménagements et des installations fixes constituant une ligne ferroviaire. Sa réalisation, son exploitation et sa maintenance relèvent du gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau). Les trains qui y circulent assurent des services ferroviaires, mis en œuvre par des entreprises ferroviaires.

Ligne classique : ligne ferroviaire qui n'est pas une ligne à grande vitesse.

Ligne à grande vitesse (LGV) : ligne ferroviaire dont les caractéristiques techniques permettent la circulation de trains aptes à la grande vitesse (TGV), à des vitesses maximales élevées (au-delà de 250 km/h généralement) et avec une signalisation adaptée (différente de celle d'une ligne classique).

Mur de soutènement : Mur servant à contenir la poussée des terres ou des eaux, à épauler un remblai avec une paroi verticale.

OA : Ouvrage d'art.

PK : Pont kilométrique.

PMR : personne à mobilité réduite.

PRA : Pont-rail. Ouvrage de franchissement supportant une voie ferrée (la voie ferrée passe au-dessus de la route).

PRO : Pont-route. Ouvrage de franchissement supportant une route (la route passe au-dessus de la voie ferrée).

Profil en long : Le profil en long est le positionnement du projet par rapport au terrain naturel, soit en encaissement dans le terrain naturel pour les déblais, soit en surélévation au-dessus du terrain naturel pour les remblais.

Raccordement : connexion entre deux lignes ferroviaires, généralement à l'aide d'appareils de voie, permettant de faire passer des trains d'une ligne à l'autre.

Remblai : l'infrastructure est en remblai lorsqu'elle est au-dessus du terrain naturel.

Remisage : installation (site, faisceau, voie...) permettant de stocker des trains en attente.

Saut de mouton : passage dénivelé qui permet à des voies ferrées de passer les unes au-dessus des autres.

SGPI : Secrétariat général pour l'investissement (dépendant du Premier Ministre).

Sous-station : installation d'une ligne ferroviaire électrifiée nécessaire pour convertir le courant électrique de sa tension de transport sur le réseau à haute tension à sa tension d'utilisation sur la ligne.

TaGV : Train à Grande Vitesse, pouvant circuler à des vitesses maximales élevées (généralement plus de 250 km/h) ; les TGV sont les trains à grande vitesse de la SNCF.

TaGV intersecteurs : parfois désignés « province-province » ; ils assurent des dessertes entre métropoles régionales (par ex Lille-Lyon, Bordeaux-Strasbourg) et non des dessertes « radiales » ayant des points de départ ou d'arrivée dans une gare parisienne.

TER : Train express régional.

Tiroir de maintenance : voie supplémentaire permettant d'effectuer des manœuvres (notamment pour les engins de maintenance) en dehors des voies principales.

V1/V2 : voie 1 / voie 2.

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

PROTOCOLES RELATIFS AU PROJET

- Protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie (mai 2017)
- Protocole relatif au financement des travaux de réalisation de la ligne nouvelle Roissy-Picardie (mai 2017)

CAHIER DE PLANS

- Document séparé

**Protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités
relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie**

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Région Hauts-de-France, représentée par son Président, Xavier BERTRAND,

Ci-après désignée « la Région »

Et

SNCF Mobilités, représenté par son Président, Guillaume PEPY,

Ci-après désigné « SNCF Mobilités »

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

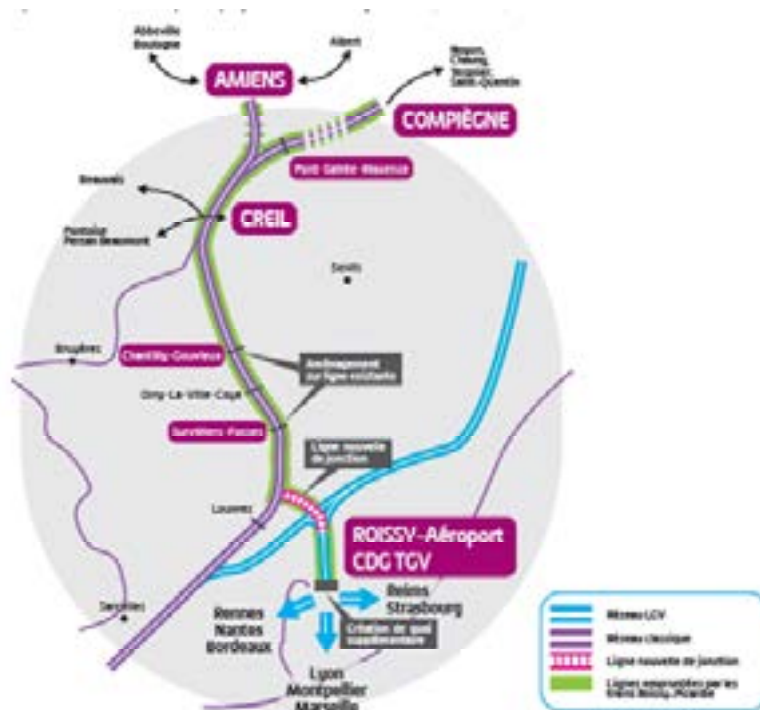
Préambule

Le projet de liaison Roissy-Picardie consiste en la création d'une ligne nouvelle de 6 kilomètres environ reliant la LGV d'interconnexion à la ligne Amiens-Paris, associée à la réalisation d'aménagements entre Chantilly et la ligne nouvelle et en gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV.

Le projet répond à la fois à des enjeux de déplacements nationaux et régionaux. Il permet :

- D'améliorer l'accès du Sud de la région Hauts-de-France au réseau à grande vitesse,
- de proposer aux voyageurs des Hauts-de-France un nouvel accès à l'Île-de-France dans un contexte où l'augmentation de la desserte vers Paris-Nord n'est plus possible en heures de pointe,
- d'améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de transport et d'emplois de Roissy depuis le Sud de la région comme depuis le Nord-Est du Val-d'Oise,
- de développer l'intermodalité air-fer en gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV, renforçant ainsi son attractivité.

Le projet permet de relier la gare d'Aéroport Charles-de-Gaulle TGV à Creil et, au-delà, à Compiègne et Amiens. Une double desserte TGV et TER est prévue.



Source : SNCF Réseau

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie a fait l'objet d'études préliminaires dans le cadre du contrat de plan État-Région 2000-2006, puis d'études d'approfondissement et d'avant-projet dans celui du contrat de projet État-région 2007-2013 des régions Picardie et Île-de-France. Préalablement à la procédure de déclaration d'utilité publique, une concertation inter-administrative a été lancée fin 2014. Dans ce cadre, SNCF Mobilités a fait part des difficultés que présenteraient les scénarios de dessertes évoqués jusqu'à présent notamment s'agissant des conditions de la desserte d'Amiens par de nouveaux services TGV.

Sur la base de ce constat, un groupe de travail piloté par l'Etat au 1er semestre 2015 a proposé des hypothèses de dessertes TGV et a fait apparaître la nécessité d'un financement afin de couvrir le déficit d'exploitation généré par ces nouvelles dessertes.

Dans la mesure où l'environnement de l'activité TGV demeure particulièrement volatil (développement de la concurrence des autres modes de transport (aérien, covoiturage, autocars), ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs à horizon 2021, émergence d'offres ferroviaires *low cost*, notamment sur le segment intersecteurs), ces hypothèses devront être actualisées avant la mise en œuvre des dessertes TGV.

Dans un souci commun d'améliorer la liaison entre les Hauts-de-France et la gare TGV, l'aéroport et le pôle d'emplois de Roissy, SNCF Mobilités et la Région visent, dans le cadre du présent protocole d'intention, d'une part, à définir le niveau de desserte TER de la liaison Roissy-Picardie envisagé et, d'autre part, déterminer les conditions de mise en œuvre de dessertes TGV conformément à une convention de financement à conclure entre la Région et SNCF Mobilités.

Le schéma de desserte ébauché en 2015 servira de référence au projet de liaison Roissy-Picardie, notamment lors de l'enquête publique qui sera menée pour la réalisation du projet.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 – Objet du protocole d'intention

Le présent protocole vise à :

- Etablir les principes de la desserte ferroviaire TER et TGV de la liaison Roissy-Picardie
- Définir les conditions d'une contribution de la Région Hauts-de-France au financement de la desserte TGV qui subordonne la réalisation de cette dernière.

Article 2 – Dessertes TER et TGV envisagées

A l'issue des discussions entre les parties, le compromis relatif au schéma de desserte mixte, TGV et TER, prévoit, à l'horizon de la mise en service de la liaison Roissy – Picardie, et sur la base des travaux du 1^{er} semestre 2015, l'offre suivante :

- la circulation, expressément conditionnée à la conclusion entre les parties d'une convention de financement dans les termes précisés à l'article 3 ci-après, de 2 allers-retours TGV quotidiens (soit 4 trains) depuis/vers Amiens à destination de :
 - Strasbourg,
 - Marseille
- la circulation, organisée par la Région en qualité d'autorité organisatrice, de 3 allers-retours TER quotidiens (soit 6 trains) Amiens - Aéroport Charles-de-Gaulle TGV.

Par ailleurs, la Région organisera également des circulations régionales cadencées entre Aéroport Charles-de-Gaulle TGV et Creil et Compiègne, à destination notamment d'usagers pendulaires.

Dans l'hypothèse d'une absence totale de desserte TER Amiens- Aéroport Charles-de-Gaulle TGV, SNCF Mobilités via son activité Voyages SNCF sera délié de tout engagement de desserte TGV entre Amiens- Aéroport Charles-de-Gaulle TGV et le présent protocole sera caduc de plein droit.

Article 3 – Contribution de la Région – Convention de financement

La Région s'engage à apporter une contribution financière à l'exploitation du service TGV entre Amiens et le reste du réseau TGV via Aéroport Charles-de-Gaulle TGV permettant de compenser le déficit de ce service tel qu'évalué dans les conditions précisées ci-après.

Les modalités de fixation du coût à prendre en compte, le montant de la compensation de la Région ainsi que la consistance des dessertes TGV empruntant la liaison Roissy-Picardie (ci-après, « l'Infrastructure ») seront précisés dans une convention (ci-après, la « Convention ») discutée dans les conditions précisées ci-après.

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

En tout état de cause, la compensation de la Région ne pourra excéder la limite forfaitaire de 10M€ (aux conditions économiques de l'année 2025) par an, sur la base des analyses du groupe de travail piloté par l'Etat au 1^{er} semestre 2015.

Estimation prévisionnelle du déficit

Les travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail piloté par l'Etat au 1^{er} semestre 2015 ont permis d'évaluer un déficit TGV compris entre 10,2 M€ et 14,3 M€ aux conditions économiques de l'année 2025, année de plein effet du projet de liaison Roissy-Picardie. Cette estimation est établie avec les hypothèses suivantes :

- possibilité de production des dessertes TGV par la mise en bi-tranche d'un train Lille/Marseille existant pour le train Amiens/Marseille et le prolongement d'un train Aéroport Charles-de-Gaulle TGV /Strasbourg, avec ou sans engagement d'une rame nouvelle pour le train Amiens/Strasbourg, opérations notamment subordonnées à l'existence des sillons et d'un plan de transport TGV compatible ;
- estimation prévisionnelle des charges, notamment les charges de péages (sur l'ensemble des parcours envisagés), établies sur la base du DRR 2016 et d'une hypothèse de catégorie tarifaire D pour la nouvelle infrastructure, et de matériel roulant ;
- estimation prévisionnelle des recettes dans un environnement commercial et concurrentiel particulièrement volatil (concurrence modale et intermodale).

En outre ce déficit pourrait être partiellement limité du fait du trafic induit pour l'activité TGV par la mise en place d'une desserte nouvelle TER entre CDG et la Picardie.

La contribution de la Région devra donc compenser le déficit TGV (charges – recettes) en tenant compte de l'induction de trafic générée par les dessertes TER. Les travaux réalisés en 2015 ont permis d'évaluer un déficit TGV tenant compte de l'induction de trafic générée par les dessertes TER compris entre 6,2 M€ et 10,3 M€ par an (aux conditions économiques 2025).

Réexamen de l'estimation

Les Parties s'engagent à avoir réexaminé le montant du déficit TGV préalablement à la discussion de la Convention et au plus tard six mois avant la date limite de commande des sillons nécessaires à la mise en œuvre des dessertes à la date de mise en service de l'Infrastructure.

Le déficit d'exploitation de la desserte TGV entre Aéroport Charles-de-Gaulle TGV et Amiens étant notamment lié aux charges du matériel roulant, SNCF Mobilités s'engage à rechercher le moyen de limiter ces charges, en optimisant le roulement du parc utilisé sur la liaison.

Ce nouvel examen concernera l'ensemble des postes de recettes et de coûts pour s'assurer de l'identification exhaustive des postes impactés d'une part, pour réexaminer les montants d'autre part.

Lors de la négociation de la Convention, la Région se réserve le droit de faire procéder par un expert indépendant du groupe SNCF, et agréé par les 2 parties, à une expertise des éléments financiers justifiant de l'évaluation du déficit fourni par SNCF.

SNCF Mobilités s'engage à ce que l'expert ait accès aux pièces et informations financières détenues par SNCF relatives à l'évaluation du déficit résultant de la mise en place de la desserte TGV. La Région et l'expert mandaté s'engagent au respect le plus total de la confidentialité et du secret industriel et commercial. Sans préjudice de l'article 7 ci-après, les Parties conviendront des obligations de confidentialité engageant l'expert et garantissant que les informations auxquelles l'expert aurait accès ne seront pas communiquées à des tiers ni utilisées à des fins autres que l'expertise citée ci-dessus.

Au vu des prévisions réexaminées, les Parties discuteront de bonne foi d'un ajustement de la limite forfaitaire de la contribution de la Région et de la desserte TER et TGV associée en tenant compte de l'environnement économique et concurrentiel afin d'assurer la couverture complète du déficit prévisionnel, intégrant le coût de capital, réexaminé.

Discussion et conclusion de la Convention

Conformément aux objectifs déterminés au vu des prévisions réévaluées, et sans préjudice de la législation relative à l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs, les Parties s'engagent à discuter et faire leurs meilleurs efforts pour conclure la Convention en temps utile pour la commande des sillons nécessaires à la mise en œuvre des dessertes à la date de mise en service de l'Infrastructure.

La Convention précisera notamment :

- la consistance des dessertes TGV à l'horizon de la mise en service de l'Infrastructure ;
- les conditions d'articulation des offres TER et TGV, notamment en termes d'horaires et de dessertes ;
- les modalités de détermination des recettes et coûts à prendre en compte ainsi que le montant de la compensation de la Région destinée à couvrir le solde déficitaire qui en résulterait ;
- les modalités de suivi des éléments ci-avant ;
- la durée des engagements réciproques.

Article 4 – Modalité de révision du protocole

Dans le cas où l'une des parties se verrait dans l'impossibilité de respecter ses engagements ou dans le cas où les deux parties souhaiteraient y apporter une modification, il est prévu que le présent protocole soit modifié par voie d'avenant. A défaut d'accord entre les parties sur les termes de l'avenant, le présent Protocole pourra être résilié par l'une ou l'autre des parties suivant un préavis de 3 mois.

Article 5 – Ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs – règles relatives aux obligations de service public

Le présent Protocole et notamment les engagements relatifs à la discussion et la conclusion de la Convention sont contractés sans préjudice de la législation à venir relative à l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs et de manière générale à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et à la compensation des obligations de service public.

Par conséquent, les Parties discuteront de bonne foi et à l'initiative de l'une ou l'autre partie les termes du présent Protocole voire sa continuation en cas d'évolution législative ou réglementaire faisant totalement ou partiellement obstacle à son exécution. Une telle rediscussion sera notamment nécessaire dans l'hypothèse d'une obligation de mise en concurrence préalable à l'attribution de la Convention.

Les Parties examineront également, préalablement à la conclusion de la Convention, la conformité de celle-ci aux règles relatives à la compensation des obligations de service public.

En toute hypothèse, il est rappelé que l'exploitation d'une desserte TGV par SNCF Mobilités selon les principes exposés à l'article 1 ci-avant est expressément subordonnée à la conclusion préalable de la Convention dans les termes convenus à l'article 3 ci-avant et notamment la compensation par la Région du déficit du service, intégrant le coût du capital.

Article 6 – Entrée en vigueur et durée

Le présent protocole prend effet à compter de sa notification.

Il est valable jusqu'à la signature de la Convention relative à la desserte TGV liée à la liaison Roissy-Picardie en temps utile pour la commande des sillons nécessaires à la mise en œuvre des dessertes à la date de mise en service de l'Infrastructure. A défaut, de signature de la Convention les Parties seront déliées du présent Protocole qui deviendra caduc de plein droit.

Article 7 – Confidentialité

Conformément à l'article 6 de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978, les parties se garantissent mutuellement le respect de la confidentialité des informations et documents couverts par un secret protégé par la loi et notamment par le secret industriel et commercial. A tout moment l'une ou l'autre des parties pourra invoquer ce caractère confidentiel.

A ce titre, la protection du savoir-faire de SNCF Mobilités induit que soient préservées les compétences de cette dernière, tant en termes de compétences techniques, de gestion des ressources humaines et matérielles ou de prévision des trafics et recettes. Les informations concernant ses pratiques commerciales, la structure de ses coûts, ses sources d'approvisionnement et son organisation interne, les prévisions de charges qui en résultent et les prévisions relatives aux recettes et à l'environnement économique sectoriel et général sont, par suite, considérées comme des informations couvertes par le secret industriel et commercial dans le cadre de l'exécution du présent Protocole.

Sont notamment considéré confidentiels :

- les études réalisées au 1er semestre 2015 ;
- l'ensemble des éléments échangés pour l'actualisation desdites études ;

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

- l'ensemble des éléments échangés durant la discussion de la Convention ;
- l'ensemble des éléments échangés durant l'exécution du service.

Cet engagement de confidentialité concerne également les consultants et de façon plus générale, l'ensemble des prestataires auxquels les parties pourraient avoir recours dans le cadre de l'exécution du Protocole. Toute divulgation par une Partie à un tiers, y compris les consultants et prestataires, des informations confidentielles déterminées ci-avant devra avoir été préalablement autorisée par l'autre Partie.

Fait à La Plaine-Saint-Denis

Le 19 mai 2017

Pour la Région Hauts-de-France,
Le Président

Pour SNCF Mobilités,
Le Président

Xavier BERTRAND

Guillaume PEPY

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

PROTOCOLE RELATIF AU FINANCEMENT DES TRAVAUX DE REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE ROISSY-PICARDIE (LNRP)

PHASE 1 : LIGNE NOUVELLE A DOUBLE VOIE – AMENAGEMENTS EN GARE DE
PARIS AEROPORT ROISSY CDG ET SUR LA LIGNE CLASSIQUE PARIS-CREIL-
AMIENS

Entre les soussignés,

▪ **L'État**, représenté par M. Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

▪ **La Région Hauts-de-France**, représentée par le président du Conseil régional, M. Xavier BERTRAND ;

▪ **Le département de l'Oise**, représenté par le président du Conseil départemental, M. Edouard COURTIAL ;

▪ **Le département de la Somme**, représenté par le président du Conseil départemental, M. Laurent SOMON ;

▪ **La communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne**, représenté par le président du Conseil communautaire, M. Philippe MARINI ;

▪ **La communauté de communes de l'aire cantilienne**, représenté par le président du Conseil communautaire, M. Eric WOERTH ;

▪ **La Communauté de communes de Senlis Sud Oise**, représenté par le président du conseil communautaire, M. Jérôme BASCHER ;

▪ **La communauté d'agglomération du Beauvaisis**, représentée par la présidente du Conseil communautaire, Mme. Caroline CAYEUX ;

▪ **La Communauté de communes de la Vallée dorée**, représenté par le président du conseil communautaire, M. Olivier FERREIRA ;

▪ **La Communauté d'agglomération Amiens Métropole**, représenté par le président de la Communauté d'Agglomération, M. Alain GEST ;

▪ **La Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte**, représenté par le président du conseil communautaire, M. Christian MASSAUX ;

La communauté de communes du clermontois, représenté par le président du Conseil communautaire, M. Lionel OLLIVIER ;

▪ **La communauté d'agglomération Creil Sud Oise**, représenté par le président du Conseil communautaire, M. Jean-Claude VILLEMAIN ;

• **SNCF Réseau**, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés sous le n° RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est 15/17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93 418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par son président, M. Patrick JEANTET.

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

PREAMBULE :

Le projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP) est un projet de maillage du réseau ferroviaire qui permettra, d'une part, la mise en place de services TGV entre Amiens, l'aéroport de Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle puis l'est et le sud-est de la France et, d'autre part, la mise en place de services TER cadencés à partir de Compiègne, Creil et Amiens.

Plus particulièrement, cette opération vise à :

- améliorer l'accès du sud de la région Hauts-de-France au réseau à grande vitesse,
- proposer aux voyageurs des Hauts-de-France un nouvel accès à l'Ile-de-France dans un contexte où l'augmentation des fréquences de desserte vers Paris-Gare du Nord n'est plus possible en heures de pointe,
- améliorer les déplacements quotidiens vers le hub de transport de Roissy et vers les pôles d'emplois de la plate-forme de Roissy et de Paris-Nord 2 depuis le sud de la région Hauts-de-France et le nord-est du Val-d'Oise en Ile-de-France,
- développer l'intermodalité air-fer en gare d'Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle 2, renforçant ainsi l'attractivité du pôle ferroviaire.

Le projet permet de connecter par des liaisons sans correspondance à la gare de Paris Aéroport Roissy CDG, les agglomérations de Survilliers et Fosses dans le Val-d'Oise, de Chantilly, Creil et au-delà Pont-Sainte-Maxence, Clermont, Compiègne dans l'Oise et Amiens dans la Somme.

Le projet consiste en la réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle de 7 km entre la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de l'aéroport de Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle et la ligne classique Paris-Creil-Amiens, associée à des aménagements sur les infrastructures existantes, notamment en gares de Paris Aéroport Roissy CDG et Survilliers-Fosses en Ile-de-France et de Chantilly-Gouvieux et Amiens dans les Hauts-de-France.

Le coût global du projet s'établit à 344.9 M€ aux conditions économiques de janvier 2011, comprenant notamment la ligne nouvelle, les aménagements en gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle, une section complémentaire de voies nouvelles à Survilliers et une quatrième voie en gare de Chantilly.

Les études ont fait apparaître que l'ensemble des aménagements complémentaires à Chantilly et Survilliers ne s'avéraient toutefois pas nécessaires dans un premier temps. Il est donc envisagé une réalisation progressive de l'opération en retenant une première phase estimée à 271,9 M€ aux conditions économiques de janvier 2011 (hors contribution forfaitaire de 2 M€ pour l'écopont dans la forêt de Chantilly). Cette première phase intègre la réalisation de la ligne nouvelle, les aménagements indispensables sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens et en gare de Survilliers-Fosses pour 211.9 M€. Elle comprend également les aménagements en gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle (45 M€) et au niveau du raccordement à la ligne classique à Marly-la-Ville (15 M€), ainsi que, le cas échéant, une contribution à la réalisation d'un écopont sur la ligne classique en forêt de Chantilly (2 M€). Cette première phase ainsi chiffrée intègre les études de niveau avant-projet définitif de la ligne nouvelle Roissy-Picardie inscrites dans les contrats de plan Etat-Région 2015-2020 des régions Picardie et Île-de-France signés en 2015. Elle n'intègre pas les études préliminaires financées dans les CPER précédents ni la passerelle en Gare de Survilliers-Fosses qui gagnerait à être réalisée concomitamment (13 M€).

Dans le cadre de la concertation inter-administrative qui s'est tenue fin 2014, SNCF Mobilités a confirmé l'intérêt de faire circuler des relations TER entre Compiègne, Creil et la gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle tout en soulevant des interrogations sur les conditions de desserte d'Amiens par de nouveaux services TGV. A la suite de cet avis, M. Benoît WEYMULLER, président du comité de pilotage de l'opération, a réuni les partenaires et proposé de retenir un scénario combinant 2 allers-retours TGV Amiens-Roissy-CDG vers Strasbourg et vers Lyon/Marseille complétés par 3 allers-retours TER rapide Amiens-Creil-Roissy-CDG, sous réserve d'un conventionnement entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités. Fin 2016, la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités se sont accordés sur un protocole d'intention relatif à la

desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie actant une prise en charge financière du déficit global de la desserte TGV sur l'axe concerné par la Région Hauts-de-France.

Le « protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie » définit les grands principes suivants :

- circulation, expressément conditionnée à la conclusion d'une convention de financement avec la Région Hauts-de-France, de deux allers-retours TGV quotidiens entre Amiens et Strasbourg et Marseille,
- circulation organisée par la Région en qualité d'autorité organisatrice de trois allers-retours TER quotidiens Amiens-Roissy-CDG,
- circulation organisée par la Région de circulations TER cadencées à destination d'usagers pendulaires vers Creil et Compiègne,
- compensation par la Région du déficit des circulations TGV dans la limite de 10 M€ par an.

Les études de trafic et les études socio-économiques sont en cours d'actualisation afin de constituer le dossier d'enquête publique du projet, avec l'objectif d'une tenue de l'enquête début 2018, puis d'un lancement des travaux en 2020 en vue d'une mise en service en 2024.

Compte tenu de la participation des collectivités locales au tour de table financier, la nouvelle offre de transports sera améliorée et équilibrée entre les différents territoires, notamment l'offre de service entre Beauvais et Creil et entre Clermont et Creil.

Les études d'amélioration de la ligne Beauvais-Creil seront inscrites dans la prochaine contractualisation entre l'Etat et le Conseil régional des Hauts-de-France afin d'assurer l'articulation avec la ligne nouvelle Roissy-Picardie.

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

EN CONSÉQUENCE, IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :**Article 1 – OBJET DU PRESENT PROTOCOLE**

Le présent protocole a pour objet de préciser les principes et modalités de réalisation et de financement de la première phase du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie (LNRP), correspondant à la réalisation de la ligne nouvelle à double voie ainsi que des aménagements en gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle et sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens.

La réalisation de cette première phase permettra de faire circuler l'ensemble de la desserte prévue dans le protocole d'intention entre la Région Hauts-de-France et SNCF Mobilités relatif à la desserte TGV et TER de la liaison Roissy-Picardie.

Article 2 – CONSISTANCE DE L'OPERATION

La première phase du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie consiste à réaliser principalement les travaux suivants (coûts détaillés en annexe 1) :

- la ligne nouvelle à double voie entre, d'une part, la ligne à grande vitesse d'interconnexion au nord de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle et, d'autre part, le raccordement à la ligne classique Paris-Creil-Amiens au niveau de Marly-la-Ville,
- le raccordement partiel et mesures conservatoires du raccordement définitif de Marly-la-Ville,
- les aménagements indispensables sur la ligne classique Paris-Creil-Amiens : adaptation de la signalisation de la ligne, renforcement de l'alimentation électrique de la sous-station de Gonesse et électrification des garages de rames en gare d'Amiens ;
- les aménagements en gare de Paris Aéroport Roissy Charles de Gaulle : création d'une cinquième voie à quai en lieu et place des voies passantes centrales et aménagements associés ;
- les aménagements indispensables en gare de Surveilliers-Fosses : réalisation de nouveaux quais. La faculté est laissée aux collectivités d'Ile-de-France d'apporter leur contribution pour la réalisation, en complément, d'une passerelle permettant aux voyageurs d'accéder aux quais de la gare. Le montant global de l'opération reprend les deux aménagements qui gagneraient à être concomitants ;
- la création d'un évitement en gare de Surveilliers-Fosses ;
- l'adaptation du poste de signalisation régional de Lille ;
- la contribution éventuelle à la réalisation d'un écopont sur la ligne classique en forêt de Chantilly.

Article 3 - ESTIMATION DU COÛT DE L'OPÉRATION ET MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau est maître d'ouvrage de l'intégralité de l'opération objet du présent protocole. La maîtrise d'ouvrage comprend les études d'avant-projet et de projet ainsi que l'ensemble des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne nouvelle et à l'adaptation des installations ferroviaires existantes et des ouvrages d'art impactés en lien avec les gestionnaires de voirie.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, sont exonérés de TVA.

Les études réalisées entre 2008 et 2014 par SNCF Réseau ont permis d'évaluer le coût de la phase 1 du projet à 267 M€ aux conditions économiques de janvier 2011, hors contribution forfaitaire de 2 M€ pour la réalisation d'un écopont dans la forêt de Chantilly.

Une provision supplémentaire pour aléas et imprévus de 4.9 M€ aux conditions économiques de janvier 2011 (soit 5,7 M€ courants) a été actée par les parties.

Le coût prévisionnel à terminaison de l'opération est évalué à 310,8 M€ courants. Cette estimation a été obtenue en actualisant le coût exprimé aux conditions économiques de janvier 2011 en fonction de l'évolution de l'indice TP01 constatée entre 2011 et 2013, puis en retenant, de manière conventionnelle, une stabilité de l'indice jusqu'en 2016. Au-delà, une hypothèse d'évolution indicative des indices des coûts de la construction de 1,5% par an et d'une réalisation des travaux entre 2020 et 2024 a été retenue.

Les collectivités d'Ile-de-France pourraient proposer le financement d'une passerelle à Survilliers-Fosses estimée à 13,0 M€ aux conditions économiques de janvier 2011 (soit 14,9 M€ courants) qui gagnerait à être réalisée concomitamment pour améliorer la desserte du territoire francilien.

Les coûts prévisionnels définitifs, ainsi que les délais prévisionnels d'études et de réalisation du projet, seront affinés lors de la poursuite des études et préalablement à la conclusion de la convention de financement définitive des travaux de l'opération.

Article 4 – DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 4-1 – Dispositions générales

Dans le cadre des articles suivants et sauf disposition contraire, l'engagement des partenaires porte sur les clés de financement exprimées en pourcentage du montant d'investissement de la première phase du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie, sans préjudice de l'application des principes de partage de risques exprimés à l'article 6.

Article 4-2 – Dispositions financières sur les études antérieures

13 M€ de crédits ont été engagés au titre des conventions de financement des études complémentaires nécessaires à la préparation d'une saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) et à la préparation du débat public (0,5 M€), des compléments d'études et de l'organisation du débat public (2,5 M€), de la phase d'études et de prestations préalables à l'enquête publique et à la déclaration d'utilité publique (10 M€).

Ces études ont été financées dans le cadre des contrats de projet 2007-2013 et ne sont pas comptabilisées dans le coût de la première phase de réalisation.

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

Article 4-3 – Dispositions financières de la première phase

Les parties au présent protocole conviennent de financer la première phase du projet de ligne nouvelle Roissy-Picardie, dont la consistance est détaillée à l'article 3 du présent protocole, sur les bases suivantes, déduction faite du financement éventuel de l'Union Européenne :

	Clé de répartition du montant d'investissement (En %)	Montant indicatif de participation sur la base du coût prévisionnel* (M€ aux conditions économiques de janvier 2011)	Montant indicatif de participation sur la base du coût prévisionnel* (M€ aux conditions économiques de réalisation)
Etat	51,48%	140,0 M€	160,0 M€
Collectivités locales	43,18%	117,6 M€	134,2 M€
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	<i>33,98%</i>	<i>92,4 M€</i>	<i>105,6 M€</i>
<i>dont Conseil régional Ile-de-France**</i>	<i>0,97%</i>	<i>2,6 M€</i>	<i>3,0 M€</i>
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	<i>1,03%</i>	<i>2,8 M€</i>	<i>3,2 M€</i>
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	<i>2,06%</i>	<i>5,6 M€</i>	<i>6,4 M€</i>
<i>dont collectivités de l'Oise, répartis comme suit :</i>	5,14%	14,0 M€	16,0 M€
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3,74 %	10,2M€	11,625 M€
<i>communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	0,42 %	1,1M€	1,315 M€
<i>communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne</i>	0,32 %	0,9M€	1,000 M€
<i>communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	0,25 %	0,7M€	0,775 M€
<i>communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	0,13 %	0,4M€	0,390 M€
<i>communauté de communes du Clermontois</i>	0,10 %	0,3M€	0,310 M€
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
SNCF Réseau	5,34%	14,5 M€	16,6 M€
TOTAL	100%	271,9 M€	310,8 M€
Passerelle de Survilliers-Fosses***		13,0 M€	14,9 M€

* hors contribution forfaitaire pour l'écopont de Chantilly de 2 M€ aux clés identiques ;

** engagement acté dans le CPER 2015 2020 d'Ile-de-France ;

*** Les collectivités d'Ile-de-France pourraient proposer le financement d'une passerelle à Survilliers-Fosses qui gagnerait à être réalisée concomitamment.

ARTICLE 5 – PARTICIPATION FINANCIERE DE SNCF RESEAU

La contribution de SNCF Réseau retenue est liée aux interventions identifiées au stade actuel d'avancement du projet pour assurer le maintien des performances du réseau existant, en synergie avec le projet objet du protocole.

Cette contribution doit s'inscrire dans le cadre fixé par les dispositions de la loi du 4 août 2014 et ses décrets d'application.

Elle devra donc être confirmée, et le cas échéant ajustée pour s'inscrire dans ce cadre, avant la conclusion de la convention de financement relative à la réalisation des travaux prévue à l'article 7.

ARTICLE 6 – PARTAGE DES RISQUES

Les risques financiers liés à l'actualisation du coût de l'opération en fonction de l'évolution des indices de coût des travaux publics TP01 sont supportés solidairement par les signataires, au prorata de leurs clés de financement définies à l'article 4-3 du présent protocole.

Les risques financiers concernant les aléas, dépassements et modifications du périmètre, du programme ou du calendrier découlant de choix propres au maître d'ouvrage, qui apparaîtraient au cours de la réalisation de l'opération, sont supportés par le maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Si des aléas liés à des circonstances imprévisibles ou exceptionnelles devaient survenir, le maître d'ouvrage saisit les signataires pour décider des suites à donner et notamment pour examiner si une adaptation du principe précédent leur apparaît nécessaire.

Les demandes de modifications de programme formulées par un signataire de la convention ou un tiers devront être intégralement prises en charge financièrement par le demandeur.

Article 7 – CONVENTIONS DE FINANCEMENT

Le présent protocole sera mis en œuvre au plan financier par une ou des convention(s) de financement des études d'avant-projet définitif dans le cadre des Contrats de plan Etat-Région 2015-2020 et une convention de financement de réalisation des travaux, dans laquelle la participation de l'Etat sera portée par l'Agence Française de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

La convention de financement de l'opération, qui sera conclue préalablement au lancement des travaux, précisera les mécanismes permettant de mettre en œuvre les principes du protocole.

Celle-ci précisera le contenu des programmes financés, leurs montants et la répartition définitive des financements entre les parties ainsi que les calendriers prévisionnels correspondants.

Les engagements pris par l'Etat et les collectivités au titre du présent protocole restent subordonnés à l'ouverture annuelle des crédits en autorisation d'engagement (AE) / autorisation de programme (AP) et en crédits de paiement (CP). La convention de financement engagera la participation financière de l'Etat et des collectivités territoriales vis-à-vis du maître d'ouvrage.

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

Article 8 – GOUVERNANCE DU PROJET

Un comité de pilotage du projet, regroupant les signataires du présent protocole, le préfet de la région des Hauts-de-France et le préfet de la région d’Île-de-France, sera institué sous la présidence de l’ingénieur général du Conseil Général de l’Environnement et du Développement Durable afin de suivre l’exécution de l’opération, d’en préparer les principales étapes et d’informer l’ensemble des partenaires signataires de l’avancement technique et des principales décisions prises.

Le présent protocole est établi en 14 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A Lille,

le 3 mai 2017

Le secrétaire d’État chargé des transports, de la mer et de la pêche M. Alain VIDALIES	Le Président du Conseil régional de la région des Hauts-de-France M. Xavier BERTRAND
Le Président du département de l’Oise M. Edouard COURTIAL	Le Président du département de la Somme M. Laurent SOMON
Le Président de la communauté d’agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne M. Philippe MARINI	Le Président de la communauté de communes de l’Aire Cantilienne M. Eric WOERTH
Le Président de la Communauté de communes de Senlis Sud Oise M. Jérôme BASCHER	La Présidente de la communauté d’agglomération du Beauvaisis Mme Caroline CAYEUX
Le Président de la Communauté de communes de la Vallée Dorée M. Olivier FERREIRA	Le Président de la Communauté d’agglomération Amiens Métropole M. Alain GEST
Le Président de la Communauté de communes des Pays d’Oise et d’Halatte M. Christian MASSAUX	Le Président de la communauté de communes du Clermontois M. Lionel OLLIVIER
Le Président de la communauté d’agglomération Creil Sud Oise M. Jean-Claude VILLEMMAIN	Le Président de SNCF Réseau M. Patrick JEANTET

Annexe 1

Décomposition des coûts du projet

Montants exprimés en M€ aux conditions économiques de 01/2011

Projet complet	M € CE01/11	Phase1	M€ CE01/11
Ligne Nouvelle y/c raccordements et aménagements réseau existant	211,9	Ligne nouvelle entre Vémars et Marly y/c raccordement à la LGV d'interconnexion	130,7
		Raccordement ligne nouvelle sur ligne classique Paris-Creil-Amiens à Marly-la-Ville	44,2
		Nouveaux quais en gare de Survilliers-Fosses	10,8
		Modification de la signalisation sur la ligne Paris-Creil-Amiens	8,0
		Electrification voies garages à Amiens	1,2
		Renforcement alimentation électrique sous-station de Gonesse (adaptation)	1,0
		Anticipation du renouvellement du poste de signalisation d'Orry-la-Ville (adaptation)	1,5
		Mistralisation poste de signalisation PAR de Lille (adaptation)	14,5
Gare Aéroport CDG2	45,0	Gare Aéroport CDG2 : création d'une 5ème voie à quai, aménagements et circulations quai/gare	45,0
Doublet de voie entre Marly-la-Ville et Survilliers- Fosses	45,0	Mesures conservatoires du raccordement définitif à Marly-la-Ville	2,0
		Création évitement en gare de Survilliers-Fosses (travaux anticipés)	13,0
4ème voie en gare de Chantilly-Gouvieux	30,0		
Passerelle accessible PMR de desserte de l'ensemble des nouveaux quais en gare de Survilliers-Fosses*	13		
TOTAL PROJET COMPLET	344,9	TOTAL PHASE 1	271,9
Ecopont en forêt de Chantilly (contribution)	2,0	Ecopont en forêt de Chantilly (contribution)	2,0
	346,9	TOTAL A FINANCER	273,9

* Les collectivités d'Ile-de-France pourraient proposer le financement d'une passerelle à Survilliers-Fosses qui gagnerait à être réalisée concomitamment.

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

Annexe 2 Décomposition des appels de fonds

Montants exprimés en k€
Hypothèse d'actualisation: 1,5% par an

PHASE 1 :									
Ligne nouvelle – Aménagements Gare de Paris-Roissy-CDG2 et ligne classique									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
M€ constants (année)	Etudes	4 334	8 227	4 723					17 284
	Réalisation			6 607	29 767	102 623	84 657	30 963	254 616
M€ constants Cumul		4 334	12 561	23 891	53 658	156 280	240 937	271 900	271 900
M€ courants (année)	Etudes	4 644	9 002	5 237					18 884
	Réalisation			7 326	33 410	116 771	97 782	36 627	291 916
M€ courants Cumul		4 644	13 647	26 210	59 619	176 390	274 172	310 800	310 800

Annexe 3 – service TER

Evolution du service TER existant à la mise en service de la liaison

La mise en service de la liaison Roissy-Picardie sera l'occasion d'une révision du service ferroviaire existant au sud de la Région Hauts-de-France, afin de diffuser l'effet de cette liaison sur l'ensemble du territoire et d'adapter l'offre TER aux nouveaux besoins de déplacements. Cette refonte de l'offre existante, menée par l'autorité organisatrice régionale, sera initiée à partir de 2020, en concertation avec les territoires et les usagers, et fixée en 2022, conformément aux délais de commande des horaires par SNCF Réseau. Dans ce cadre, l'offre de transports sera améliorée et équilibrée entre les différents territoires, notamment l'offre de service entre Beauvais et Creil et entre Clermont et Creil.

Service TER et TGV sur la liaison nouvelle

Les hypothèses pour l'offre qui sera mise en place sur la liaison nouvelle sont une donnée essentielle pour l'appréciation des coûts et de l'intérêt économique du projet. L'offre définitive, y compris les horaires, sera fixée en 2022.

Les hypothèses prises en compte pour le service ferroviaire sont les suivantes :

- un fonctionnement du service entre 6h et 23h ;
- une fréquence de 2 trains TER par heure en heure de pointe, de 6h à 9h, 12h à 15h et 17h à 20h, soit sur 9h pendant la journée ;
- une fréquence d'un train TER par heure en heure creuse ;
- deux allers-retours TGV par jour depuis et vers Amiens.

Le schéma de service prévoit donc :

Pour les TER Compiègne-Roissy :

Un aller-retour par heure de 6h à 23h avec une desserte des gares de :

- Compiègne
- Pont-Ste-Maxence
- Creil
- Chantilly-Gouvieux
- Survilliers-Fosses
- Roissy-CDG TGV

Soit 17 allers-retours Compiègne-Roissy CDG TGV.

Pour les TER Creil-Roissy :

Un deuxième aller-retour aux heures de pointe (6h-9h, 12h-15h et 17h-20h) avec une desserte des gares de :

- Creil
- Chantilly-Gouvieux
- Survilliers-Fosses
- Roissy-CDG TGV

Soit 9 allers-retours Creil- Roissy CDG TGV (dont 3 sont prolongés jusqu'à Amiens).

Soit un total de 52 TER par jour.

Pour la desserte mixte TGV-TER Amiens-Roissy (2 TAGV + 3 TER) :

Deux allers-retours TGV quotidiens (Amiens-Strasbourg et Amiens-Marseille) avec une desserte des gares de :

- Amiens
- Creil
- Roissy-CDG TGV

ANNEXES DU DOSSIER DE CONCERTATION

- Arrêts TGV vers Strasbourg ou vers Marseille

Les trois allers-retours TER prolongés (Creil-Roissy) cités ci-dessus avec une desserte des gares de :

- Amiens
- Creil
- Clermont
- Chantilly-Gouvieux
- Survilliers-Fosses
- Roissy-CDG TGV

Les études sur la desserte de Clermont seront réalisées après l'enquête publique.

Les partenaires signataires des conventions d'études :



Les partenaires signataires du protocole de financement des travaux de réalisation du projet :

