



**Projet de liaison ferroviaire entre la Picardie et Paris-  
Charles de Gaulle  
Contribution du Groupe ADP**

**Description du projet**

Il s'agit de créer un barreau de 6.5km entre Vémars et Marly-la-Ville (Val d'Oise) qui permettra d'offrir un double service : la mise en place 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...) ainsi que des TER cadencés à partir d'Amiens, Compiègne et Creil, jusqu'à Roissy TGV.

Parmi les objectifs particuliers du projet, il s'agit notamment de mieux intégrer la Picardie au réseau à grande vitesse ferroviaire, d'améliorer les déplacements quotidiens vers Paris-Charles de Gaulle, important pôle économique et d'emplois, de développer l'intermodalité air-fer, mais aussi de dé-saturer la ligne grande vitesse Nord.

**Position du Groupe ADP**

Le Groupe ADP regarde avec intérêt la possibilité d'élargir l'intermodalité air/fer et l'accès en transports collectifs des salariés venant du nord de la plateforme, mais relève néanmoins quelques points de vigilance.

Ce projet élargit les destinations au départ de la gare CDG2-TGV, et favorise ainsi la connectivité air-fer en offrant de nouvelles dessertes à grande vitesse. Cependant, la préservation de la capacité de cette gare, de l'intermodalité et du réseau à grande vitesse interconnecté est une préoccupation qui est à nouveau exprimée par le Groupe ADP, comme lors du précédent débat public relatif à ce projet en 2010. La gare TGV de Paris-Charles de Gaulle a été conçue pour favoriser la complémentarité air-fer et la desserte des TGV inter-secteurs.

De ce point de vue, l'ouverture d'une nouvelle desserte vers Amiens est intéressante dans un contexte où le développement de l'intermodalité air-fer doit rester également un objectif prioritaire. Le projet conduira à faire évoluer les espaces du module d'échange de la gare de Roissy-TGV.

L'opportunité de la création de ce nouveau barreau est saisie pour assurer une desserte locale vers Creil par train régional, ce qui favorisera l'accès en transports collectifs des salariés. La contribution du projet à l'augmentation de la part modale des salariés de la plate-forme utilisant les transports en commun est un élément positif. Cette mixité des usages et l'augmentation des flux attendus peuvent néanmoins créer un risque de saturation de la gare à terme. Il apparaît nécessaire d'actualiser les études afin d'évaluer sous quelles conditions le module d'échanges de CDG peut accepter ce trafic supplémentaire sans dégrader les conditions d'accès des utilisateurs des autres services : RERB, Ligne 17 du Grand Paris Express ou CDG Express.

Ces études de flux et ces prévisions d'aménagements devront être menées en collaboration étroite avec le Groupe ADP en charge du bâtiment dès le démarrage des études d'avant-projet début 2020. De même, la réalisation des travaux afférents au projet ne devront pas impacter les projets déjà en cours de réalisation sur CDG, ni en terme de planning, ni en terme financier.

Enfin, les besoins en desserte locale pour l'accès des employés à la plate-forme restent un sujet essentiel pour tous les territoires environnants. Parmi les 90 000 emplois directs de la plateforme, si 15% des salariés résident dans l'Oise, 14% résident dans le Val d'Oise\*. Ce service régional doit donc apporter également une solution pour les salariés du Val d'Oise, notamment à travers une connexion de qualité comprise et financée au titre du projet dans les gares du Val d'Oise, en particulier en gare de Survilliers Fosses.

(\*) Source : *Etude d'impact socio-économique des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Rapport 2017- UTOPIES.*