

➔ LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le réseau ferré TER isarien, d'une longueur totale de 655 kilomètres, fait partie des 1 516 km du réseau picard.

Organisé sur des axes nord-sud avec comme points de départ les gares parisiennes, Nord et Saint-Lazare, il est complété dans sa partie sud par la ligne D du RER et 3 lignes du réseau transilien.

Une de ses caractéristiques est le réseau en étoile autour de la gare de Creil vers Beauvais, Compiègne, Saint-Just-en-Chaussée, Chantilly ou Persan-Beaumont dans le Val d'Oise.

Le niveau de desserte entre les lignes est très hétérogène : les tronçons entre Paris et les gares du sud du département présentent un très bon niveau de fréquentation : Paris-Creil et Paris-Chantilly sont en tête des lignes TER picardes les plus fréquentées en 2010 alors que l'on enregistre en moyenne deux fois moins de voyageurs, entre Paris et les autres gares importantes comme Beauvais, Compiègne ou Clermont.

La gare de Creil affiche la fréquence la plus importante avec 60 allers retour quotidiens loin devant Compiègne 36, Crépy-en-Valois 29 et Beauvais 19.

Pour compléter la desserte ferroviaire, le Conseil Régional de Picardie a mis en place un système de rabattement par car, une cinquantaine en moyenne par jour en Picardie, vers les gares principales.

Le département de l'Oise est aussi traversé par la ligne Grande Vitesse nord, sans arrêt sur son territoire, empruntée par le réseau TGV Thalys vers Lille et la Belgique et par Eurostar à destination de Londres.

La réalisation, en 2020, du projet de nouveau tronçon ferré de quelques kilomètres dans le Val d'Oise, rendant possible une liaison directe Creil-Roissy permettra la mise en œuvre d'un double service ferroviaire :

- TGV entre Amiens, Creil et l'aéroport Roissy-Charles De Gaulle et au-delà vers les grandes métropoles régionales que sont Lyon, Marseille ou Bordeaux,
- TER entre Compiègne, Creil et le pôle économique de Roissy, grand pourvoyeur d'emplois, évitant ainsi aux usagers un long détour par la gare du Nord à Paris.

La construction de la plate-forme multimodale de Longueil-Sainte-Marie sur les bords de l'Oise et d'un embranchement ferroviaire uniquement dédié au transport des marchandises, ainsi que le projet d'une autre dans le Noyonnais lié au chantier du Canal Seine Nord Europe à grand gabarit, visent à promouvoir le transport de fret par fer actuellement peu développé dans le département.

Le réseau ferré du département de l'Oise

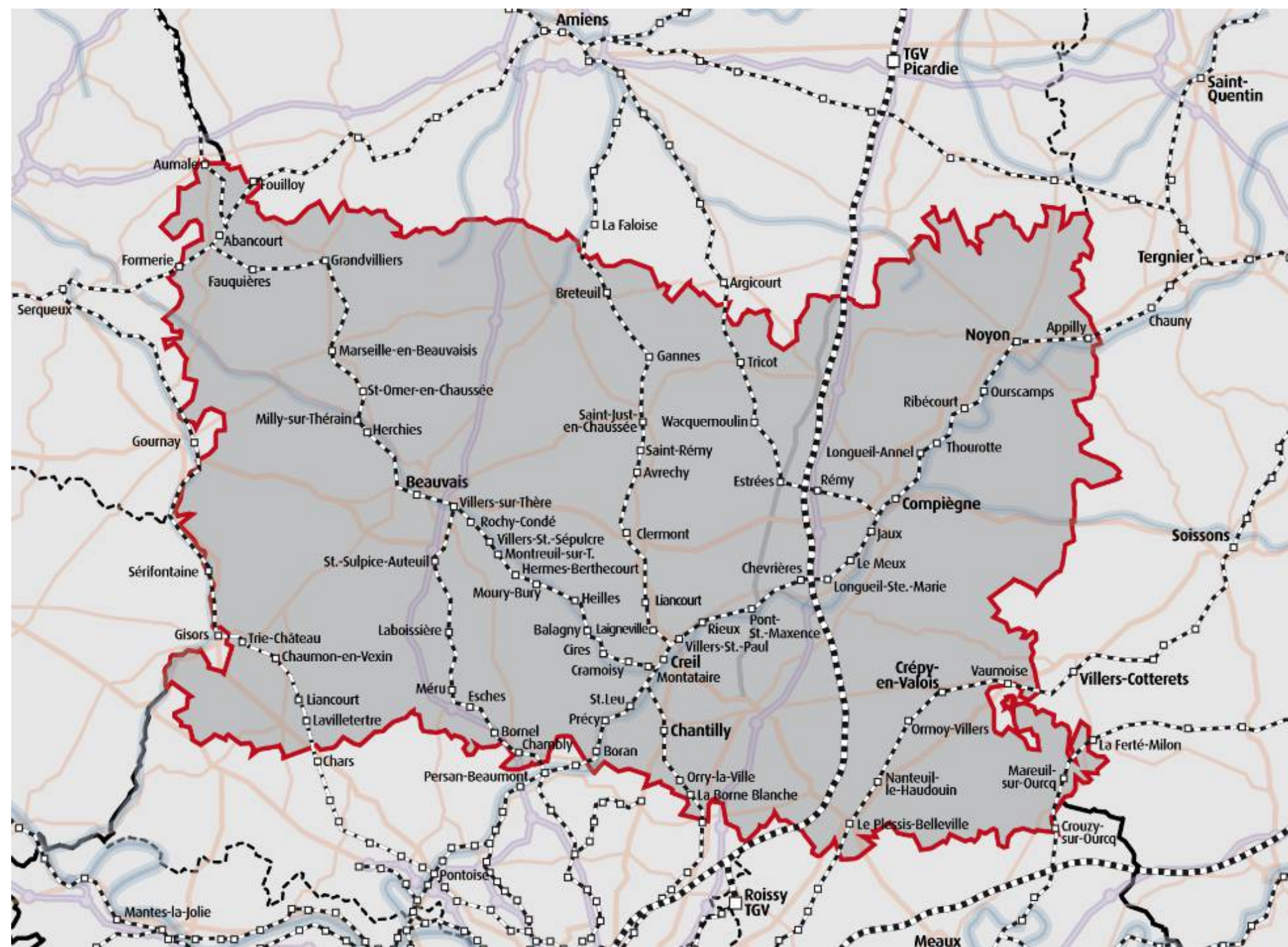


Illustration : Cabinet RCT - Initiatives Durables