

Réseau Ferré de France
Débat public Roissy-Picardie
Eléments de réponse aux questions de la contribution du PNR Oise-Pays de France

1. Sur la place de Roissy-Picardie dans un schéma national ou interrégional

- au niveau national

Réponse de RFF : Il convient d'abord d'indiquer que la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixe l'objectif « *d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France* ». Si la loi cite uniquement des projets de lignes nouvelles à grande vitesse, les objectifs du projet Roissy-Picardie sont totalement en cohérence avec ces objectifs. En effet, la création de cette ligne nouvelle permettant le maillage entre le réseau à grande vitesse et le réseau classique faciliterait les liaisons entre la Picardie (et en particulier Amiens la capitale régionale) et les grandes métropoles régionales, ainsi que des pôles importants en Ile-de-France comme Roissy au nord, Marne-la-Vallée à l'est ou Massy au sud de la région parisienne.

En outre, le projet répond à des besoins de déplacements en croissance continue depuis plusieurs années à l'échelle nationale (taux de croissance de 6%/an depuis 2003 sur les relations en train à grande vitesse province-province) contribuant au report modal de la route vers le fer sur des déplacements longue distance.

Question du PNR : en quoi le projet Paris-Amiens-Londres, même s'il relève du plus long terme, offrirait-il un service différent ? En quoi ces deux projets seraient complémentaires ? Y-a-t-il une possibilité que la ligne CDG/Creil/Amiens soit un jour prolongée vers Londres et se substitue à un projet en site propre ?

Réponse de RFF :

Ce point est abordé dans le dossier d'information complémentaire de RFF diffusé par la CPDP. Les deux projets ne répondent pas aux mêmes objectifs et sont de ce fait complémentaires :

- pour le projet Roissy-Picardie : l'accès à Roissy et des relations à grande vitesse directes entre la Picardie et les régions de l'est, de l'ouest et du sud de la France avec une diffusion des bénéfices de la grande vitesse sur une large partie du territoire régional par l'utilisation du réseau ferroviaire picard ;
- pour le projet Paris-Amiens-Londres : une liaison plus directe entre Paris et le tunnel sous la Manche pour offrir un temps de trajet plus court entre Paris et Londres (l'objectif de 2h a été évoqué). Pour ce qui concerne la Picardie, le projet pourrait permettre l'amélioration des relations ferroviaires entre la capitale picarde et Paris, et un accès à Londres par grande vitesse depuis Amiens. Le principe même de conception d'une LGV limite le nombre d'arrêts et l'effet de diffusion sur le territoire est plus réduit que dans le cas de Roissy-Picardie qui utilise le réseau existant. La pertinence du projet est, par ailleurs, étroitement liée aux perspectives de saturation de la ligne à grande vitesse Nord, qui n'apparaîtra qu'à long terme.

Par ailleurs, les deux projets ne sont pas du tout dans les mêmes échelles de coût.

Des premières études ont été menées en 2006 sur le projet Paris-Amiens-Londres, mais de nombreuses questions restent en suspens, dont les modalités d'arrivée en Ile-de-France. On peut donc dire que le projet n'est pas défini à ce jour et qu'il est susceptible d'être remis à plat lorsqu'il sera étudié plus avant. Par conséquent il n'est pas possible de répondre précisément à la 3^{ème} question. On peut simplement indiquer que l'objectif d'une liaison plus rapide de Paris au tunnel sous la Manche nécessiterait un parcours sur LGV le plus long possible peu compatible avec un parcours initial relativement long sur le réseau classique.

Question du PNR : La ligne LGV Nord offrira-t-elle toujours le même service aux voyageurs picards ? Comment va évoluer le trafic sur la ligne LGV Nord notamment au regard du développement du fret ?

Réponse de RFF :

La question fait référence au devenir de la gare TGV Haute-Picardie. Celle-ci enregistre aujourd'hui environ 450 000 voyages par an et a rencontré le succès escompté. Sa position excentrée par rapport aux territoires picards limite toutefois son rayonnement régional : seuls 23% des Picards qui prennent le TGV l'utilisent (8% des habitants de l'Oise). Lors du débat, la SNCF a indiqué que l'offre de la gare TGV Haute-Picardie serait maintenue. Une fois le projet Roissy-Picardie réalisé, elle continuera à jouer un rôle important dans l'accès au réseau à grande vitesse pour ces territoires. Le principe sera de jouer la complémentarité des trois gares TGV de Picardie (Amiens, Creil et TGV Haute-Picardie) en termes de destinations, d'horaires et donc d'offrir une desserte à grande vitesse plus importante.

Le trafic sur la LGV Nord devrait poursuivre son développement dans les années à venir notamment du fait :

- de la poursuite des aménagements du réseau à grande vitesse au Benelux qui renforce la compétitivité du fer,
- du fait de probables offres nouvelles sur les relations France – Nord Europe dans le cadre de l'ouverture du transport international de voyageurs à la concurrence, effective depuis fin 2009.

Les perspectives de circulation de fret à grande vitesse (projet Carex) pourraient également développer le trafic à l'horizon 2015, mais sur des créneaux horaires où le transport de voyageurs est moins important.

- au niveau interrégional

Questions du PNR : Existe-t-il aujourd'hui une réflexion, un schéma global qui traite de l'accessibilité du pôle de développement de Roissy en mode collectif pour l'ensemble des populations voisines, qu'elles soient issues du Val-d'Oise, de l'Oise, de Seine-et-Marne, etc. ? Il existe encore aujourd'hui de nombreux projets de développement des infrastructures routières : y a-t-il une réflexion sur les déplacements, un schéma intermodal à l'échelle du sud de l'Oise et du nord du Val-d'Oise qui croise les projets routiers et les politiques de développement des modes de transports collectifs ?

Réponse de RFF :

A l'échelle régionale, le projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) adopté par la Région en septembre 2008 et actuellement à l'examen du Conseil d'Etat, ainsi que le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) adopté en novembre 2009 par le Conseil régional de Picardie visent justement à mettre en cohérence les différentes politiques publiques pour assurer la qualité, l'attractivité et la

cohésion du territoire. Le projet Roissy-Picardie figure à la fois dans le projet de SDRIF et dans le SRADDT. Dans ce dernier document, il constitue l'un des axes forts de développement régional.

Pour ce qui relève plus spécifiquement de l'accessibilité à Roissy, le STIF a annoncé qu'il lançait en 2010 une étude sectorielle visant à analyser la problématique d'accès à Roissy depuis les territoires riverains en Ile-de-France. De plus, cette question est abordée dans le cadre de la mise en œuvre de la charte pour le développement durable de Paris-CDG (suite du rapport Dermagne de fin 2008).

2. Sur les services proposés

Question du PNR : comment a été estimée la part d'Isariens qui prennent actuellement leur voiture et qui pourrait utiliser à terme la ligne pour se rendre à leur travail ? La question des horaires décalés a-t-elle été prise en compte et comment le service proposé pourra y répondre ?

Réponses de RFF :

La méthodologie utilisée par le bureau d'études ayant réalisé les études de prévisions de trafic est conforme à l'état de l'art et suit les étapes habituellement observées sur l'ensemble des processus d'études de conception d'infrastructures de transport. La méthode retenue pour l'étude de trafic s'inspire directement des résultats de l'étude de marché (enquêtes auprès de la population), ainsi que des grandes fonctionnalités attendues pour le projet. Les étapes méthodologiques sont les suivantes :

- D Établissement des modèles de croissance : la démarche se décline en 3 temps :
 - Estimation de l'hypothèse de croissance de la demande, sur la base de l'analyse de la situation existante des dernières années et des prévisions globales (déplacements aériens et TGV, marché de l'emploi, ...),
 - Répartition de cette croissance par motif de déplacement,
 - Lien entre la croissance et les facteurs expliquant l'évolution de la demande (par exemple prix du transport).

- D Définition des principes généraux retenus pour réaliser les prévisions de trafic : en raison de comportements de déplacement très différents pour les trois marchés de déplacement concernés (clientèle aérienne, clientèle voyage à longue distance LGV, clientèles employés), trois modèles distincts ont été réalisés : modèle d'accès à l'aéroport, modèle d'accès au réseau LGV et modèle domicile-travail.

- D Définition du périmètre d'étude et du zonage : pour que les modèles soient représentatifs, ils intègrent des données permettant de tester les scénarios à étudier et de fournir les bases du calcul socio-économique). Ils intègrent des données à la fois en situation actuelle et aux horizons de mise en service du projet. Pour prendre en compte l'intégralité des flux de déplacements, le zonage tient compte des zones résidence et des distances/temps d'accès aux transports ainsi que des zones d'attractivité générant le déplacement : terminaux pour le modèle d'accès à l'aéroport, régions de province pour le modèle LGV, zones d'emplois du bassin de Roissy pour le modèle employés.

- ▶ Constitution des bases de niveaux de service : L'offre de transport est déterminante dans le choix de mode de déplacement retenu par un voyageur, qui choisit en général l'alternative dont le coût lui paraît le plus faible (en prenant en compte la valeur du temps passé en déplacement : accès, attente, transport, ...). Les bases de niveaux de service (communes aux trois modèles pour permettre une analyse comparative) recensent l'ensemble des coûts de transport (par élément de déplacement successif) perçus par les usagers, selon leur localisation géographique et selon le mode utilisé.
- ▶ Constitution des matrices de référence pour 2008 : outre l'exploitation de données disponibles, les enquêtes (au téléphone puis par envoi de questionnaires) réalisées dans le cadre de l'étude de marché sur des échantillons de population (représentatifs de l'âge, l'activité, des zones de résidence et d'attractivité, ...) ont été utilisées pour constituer, pour chaque modèle, des matrices de déplacement représentatives. Elles permettent d'estimer la sensibilité des usagers potentiels aux variables principales du projet (fréquence des trains, nombre de correspondances...).
- ▶ Structure des modèles de choix de mode : Le modèle traduit la façon dont les individus choisissent leur(s) mode(s) de transport, par rapport à des critères de satisfaction (notion d'utilité). Il permet d'estimer quelle clientèle est intéressée par le nouveau service, que ce soit pour les accès à l'aéroport, à la gare TGV ou pour les déplacements domicile-travail. Le calibrage des modèles de choix de mode permet de vérifier que le modèle est pertinent en reproduisant une situation connue (situation actuelle) et en vérifiant son traitement dans le modèle.
- ▶ Production des résultats : Le modèle produit alors les résultats de prévisions de trafic tels qu'ils sont présentés dans les documents du débat public.

S'agissant de la seconde question, les études menées par RFF ont bien mis en évidence la spécificité du pôle d'emploi de Roissy notamment au niveau des heures de départ du domicile et du lieu de travail. Le dossier support du débat public présente (III.A.2 page 55) la répartition. Le matin, près de 40% des trajets allers ont une heure de départ du domicile avant 6h et l'après-midi, près de 40% des retours ont une heure de départ comprise entre 13 et 17h. Les services TER envisagés (dans le scénario correspondant) tiennent compte de cette spécificité des horaires décalés. La Région Picardie (en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux) envisage une amplitude du service étendue sur 19 heures, au minimum de 5h du matin à minuit, pour couvrir une large partie des besoins des salariés.

Question du PNR : Y a-t-il des projets de renforcement de l'offre en déplacements alternatifs à la voiture au sein du pôle de Roissy

Réponses de RFF :

Le dossier support du débat public présente les principaux projets de transports qui visent à améliorer l'accès à Roissy depuis les territoires riverains. Pour ce qui relève des transports internes à la plate-forme aéroportuaire, Aéroports de Paris (ADP) a eu l'occasion, durant le débat public, d'apporter les informations suivantes dans son cahier d'acteurs : « *CDG Val permet d'accéder à environ 65% des emplois de la plate-forme de Roissy. Pour les autres zones (zone de fret, zone technique, zone d'entretien), il existe une importante gare routière à Roissypôle offrant plus de 30 lignes de bus irrigant la plate-forme ou les communes*

extérieures. (...) Par ailleurs, un réseau de desserte locale par bus existe également y compris la nuit avec le dispositif «Filéo» (transport à la demande) et les services de bus «Noctilien». Il devrait être renforcé progressivement grâce à la levée récente des Interdictions de Trafic Local, mesures limitant le développement des transports par bus sur la plateforme de l'aéroport».

Est également évoquée, la création d'une gare supplémentaire sur le RER B en zone de fret qui concentre d'ores et déjà 20% des emplois de la plate forme et qui est amenée à se développer fortement ainsi que la zone avoisinante : développement d'activités commerciales (projet «Aéroville»), extension du Parc des Expositions, zones d'activités sur les communes de Tremblay-en-France, développements sur Roissy-en-France...

Question du PNR : *Comment RFF compte travailler par la suite avec les collectivités locales des territoires desservis ?*

Réponses de RFF :

RFF croit fermement en l'apport de la concertation dans la définition des projets et dépasse, dans sa pratique, les obligations réglementaires. La poursuite des échanges après le débat public a vocation à permettre aux personnes concernées de contribuer à l'élaboration progressive du projet, en apportant leur expertise et leur connaissance du terrain. Elle s'appuie notamment sur une concertation étroite avec les acteurs locaux (élus, responsables professionnels et associatifs) et sur une information régulière du public sur l'avancée des réflexions et des décisions relatives au projet.

Dans le cas de Roissy-Picardie, s'il est décidé de poursuivre le projet après le débat public, RFF précisera dans sa décision les modalités principales de gouvernance, de concertation et d'information.

S'agissant du PNR Oise – Pays de France, au-delà de l'obligation réglementaire visant à ce que l'étude d'impact des aménagements affectant le territoire des communes adhérentes soit soumis à l'avis de l'organisme de gestion du PNR, les réunions du débat public à l'occasion desquelles les sujets relatifs à la biodiversité ont été spécifiquement évoqués (Fosses et Beauvais) ont conforté Réseau ferré de France dans l'idée de développer ultérieurement une démarche collaborative notamment dans l'approche des questions liées aux continuums écologiques et à la trame verte et bleue.

3. Sur les aménagements induits

Question du PNR : *Quels seront précisément les aménagements nécessaires sur la ligne existante Paris-Creil dans le cadre du présent projet à court terme ? Clôture ? Garage ? Eclairage ? Quels sont les aménagements qui risquent d'être nécessaires sur la ligne existante Paris-Creil à plus long terme ?*

Réponses de RFF :

Outre les investissements nécessaires pour la réalisation de la partie en ligne nouvelle de la liaison Roissy-Picardie, des investissements sont prévus sur le réseau existant. Ils sont estimés entre 70 millions d'euros HT (scénario TGV) et 100 millions d'euros HT (scénario TGV + TER, nécessitant un aménagement de la gare CDG TGV).

Dans cette enveloppe est notamment prévue la construction d'une 4^{ème} voie entre Orry-la-Ville et Chantilly. Ce qui est en jeu est la possibilité d'effectuer des dépassements des trains omnibus par les trains directs entre Orry-la-Ville et Chantilly. Ce sont les arrêts des trains qui consomment de la capacité. Ces dépassements, nécessaires dans les deux sens, sont plus faciles dans un système à quatre voies entre Orry et Chantilly. A ce stade des études, il n'a pas été jugé nécessaire de prévoir la construction d'une 3e voie entre Chantilly et Creil, du fait notamment que les trains y ont des sillons relativement homogènes (sans arrêt) et qu'aucun n'a besoin de dépasser un autre. Les deux voies sont en outre suffisantes pour écouler l'ensemble du trafic prévu. L'hypothèse d'une troisième voie entre Chantilly et Creil n'est pas à exclure pour autant. Elle pourrait être utile en cas de situation dégradée du trafic.

Au-delà de Roissy-Picardie et pour tenir compte des autres développements envisagés (liaisons Creil-Paris par exemple), des crédits d'étude sont prévus au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013 pour déterminer quels seraient précisément les investissements à effectuer à moyen terme sur l'axe et selon quel phasage. Il pourrait s'agir d'aménagements sur les voies à hauteur d'Orry-la-Ville et de Chantilly.