

Débat public Dossier d'information complémentaire Juin 2010



Le débat public sur la liaison ferroviaire Roissy-Picardie a débuté le 15 avril 2010 et doit se clore le 31 juillet. Cette étape est un temps fort dans la vie du projet puisqu'elle permet, au vu des appréciations portées sur son bien-fondé, d'en définir l'opportunité, de débattre de ses objectifs et d'en préciser les principales caractéristiques.

Le projet consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle de quelques kilomètres entre l'axe Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse d'interconnexion qui dessert la gare Aéroport Charles de Gaulle TGV.

Ce projet vise à :

- raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse,
- augmenter la capacité du réseau à grande vitesse,
- contribuer à renforcer l'attractivité du pôle multimodal de Roissy,
- améliorer l'accès à Roissy pour aller prendre l'avion, le TGV ou se rendre à son travail.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
92, AVENUE DE FRANCE
75648 PARIS CEDEX 13
www.rff.fr

L'AVIS DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SUR 4 QUESTIONS AU CŒUR DU DÉBAT

À travers ce document, Réseau Ferré de France souhaite apporter son analyse et des éléments d'information complémentaires de nature à alimenter la réflexion des acteurs locaux et du public sur 4 questions au cœur du débat. Ce document est diffusé par la Commission particulière du débat public chargée de l'organisation du débat sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Lors de la première partie du débat, les échanges ont notamment porté sur les questions suivantes :

- * **D'autres solutions peuvent-elles permettre un raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse dans de meilleures conditions ?**
- * **Quel devenir pour la gare TGV Haute-Picardie avec Roissy-Picardie ?**
- * **Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse peuvent-ils ne faire qu'un seul et même projet ?**
- * **Comment réaliser le projet Roissy-Picardie dans le respect des territoires concernés ?**

En outre, Réseau Ferré de France apporte dans ce document deux éclairages supplémentaires, liés à des questions fréquemment posées, d'une part sur l'intérêt du projet pour les déplacements domicile-travail, d'autre part sur les enjeux pour l'Aisne.

D'autres solutions peuvent-elles permettre un raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse dans de meilleures conditions ?

Deux contre-propositions ont été évoquées pour raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse :

- un raccordement à la LGV Nord au niveau de l'intersection avec la ligne Amiens-Laon à hauteur de Chaulnes dans la Somme,
- un raccordement dans le cadre du développement du réseau à grande vitesse et notamment la réalisation de la LGV Paris-Amiens-Calais-Londres.

Le raccordement de Chaulnes : une desserte limitée à Amiens et un itinéraire consommateur de capacités sur la LGV Nord

La contre-proposition consiste en la création d'un raccordement entre la LGV Nord et la ligne Amiens-Laon à hauteur de Chaulnes (quelques kilomètres au sud de la gare TGV Haute-Picardie) et à électrifier cette ligne entre Chaulnes et Longueau (près d'Amiens) sur une distance d'environ 35 km.

RFF estime qu'elle présente les inconvénients suivants :

➔ Au regard de la gestion du réseau à grande vitesse :

- aucun effet d'augmentation de la capacité du réseau à grande vitesse contrairement à Roissy-Picardie qui dessert la Picardie par un itinéraire alternatif à la LGV Nord,
- une utilisation de la LGV Nord contraire aux enjeux de préservation de la capacité de la ligne pour faire face aux perspectives de développement des circulations,
- une surconsommation de capacité du fait d'une vitesse des trains limitée à 220 km/h en entrée / sortie de la LGV.

➔ Au regard des besoins de déplacements identifiés :

- une desserte de la Picardie limitée à Amiens et aux destinations accessibles en correspondance à Amiens (Abbeville, Albert...) : **pas de desserte de l'Oise**,
- un **potentiel de trafic fortement réduit** (avec Roissy-Picardie, plus de 50 % des voyageurs montent ou descendent à Creil, gare où sont assurées les correspondances avec Beauvais, Compiègne, Saint-Quentin...) et par conséquent une **desserte TGV probablement plus limitée** qu'avec Roissy-Picardie,
- un risque, à terme, de **concurrence pour circuler sur la LGV Nord entre les liaisons vers Amiens et les autres services de trains à grande vitesse** (Paris-Nord-Pas de Calais, Paris-Nord Europe, province-province vers Lille) qui disposent d'un potentiel de trafic supérieur. Les trains desservant la gare TGV Haute-Picardie ont pour destination ou origine commerciale Lille ou Bruxelles. Les trains desservant Amiens (envisagés dans le cadre de la contre-proposition) ne peuvent en aucun cas s'y substituer.

Projet Roissy-Picardie



Avec le projet Roissy-Picardie, la grande vitesse irrigue une large partie de la région Picardie.

Contre-proposition de raccordement de Chaulnes



Dans le cas de l'itinéraire par Chaulnes, l'effet de diffusion est nettement moindre.

Le raccordement de Chaulnes, quelques éléments techniques :

(analyse du bureau d'études Ingerop à la demande de RFF, mai 2010, coûts en euros hors taxes)

→ **coût de l'électrification** Amiens-Chaulnes : env. 60 M€.

→ **caractéristiques et coût du raccordement** entre la LGV Nord et la ligne Amiens-Laon :

- construction d'un raccordement de 4 km dénivelé sur la LGV Nord, afin d'éviter la zone urbaine de Chaulnes et permettant l'insertion à 220 km/h sur la ligne à grande vitesse,

- opération estimée entre 70 et 90 M€.

→ **coût total : entre 130 et 150 M€.**

→ **temps de parcours entre Amiens et la gare Aéroport-CDG-TGV : entre 48 et 50 minutes** (55 minutes avec Roissy-Picardie y compris un arrêt de 2 minutes à Creil).



L'intégration de la Picardie dans le cadre du développement du réseau à grande vitesse : un perspective à plus long terme

Le principe serait ici d'envisager le raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse par la réalisation de projets de lignes nouvelles : la LGV Paris-Amiens-Calais (Londres), coordonnée le cas échéant avec la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Le projet Paris-Amiens-Calais consiste à construire environ 200 km de ligne à grande vitesse pour relier plus directement Paris au tunnel sous la Manche. **La pertinence du projet** – qui implique un investissement de plusieurs milliards d'euros – est étroitement **liée aux perspectives de saturation de la LGV Nord, qui n'apparaîtra qu'à long terme**, compte tenu des mesures possibles : mise en place du cadencement, modernisation de la signalisation, utilisation plus fréquente de rames à 2 niveaux.

Le projet de LGV Paris-Amiens-Calais (Londres)



Le projet Paris-Amiens-Calais ne répond pas aux mêmes objectifs que Roissy-Picardie :

→ la conception même des LGV limitant le nombre de gares en ligne, **la diffusion de « l'effet grande vitesse » sur la Picardie serait réduite** (un arrêt unique aux abords d'Amiens ?),

→ une échéance de mise en œuvre à long terme qui n'apporte donc **pas une solution opérationnelle au besoin de raccordement à court terme au réseau à grande vitesse** tel qu'il s'exprime en Picardie.

En outre, la possibilité de trains directs entre la Picardie et les autres métropoles régionales serait **conditionnée par la réalisation d'autres projets financièrement très lourds**, comme une rocade LGV au nord et à l'ouest de l'Ile-de-France. L'ambition et la complexité de ce projet – au stade des études exploratoires – l'inscrivent nécessairement dans un horizon plus lointain.

Synthèse de l'avis de RFF

Le projet Roissy-Picardie offre une solution opérationnelle dès 2020 pour l'intégration de la Picardie au réseau à grande vitesse. Fondé largement sur la valorisation du réseau existant, il permet, contrairement au raccordement de Chaulnes, une large diffusion de « l'effet grande vitesse » sur le territoire régional pour un aménagement et un investissement raisonnables (entre 6 et 11 km de ligne nouvelle à construire pour un coût global entre 225 et 375 M€). La réalisation de Roissy-Picardie, projet de maillage du réseau long de quelques kilomètres, est absolument compatible et cohérent avec la poursuite des réflexions sur le développement du réseau à grande vitesse (LGV Paris-Amiens-Calais, ligne nouvelle Paris-Normandie, rocade LGV en Ile-de-France...) qui concernent d'autres objectifs et s'inscrivent dans des échéances de réalisation et des échelles de coûts très différentes.

Quel devenir pour la gare TGV Haute-Picardie avec Roissy-Picardie ?

La gare TGV Haute-Picardie, mise en service en 1994, a constitué la solution retenue pour desservir la Picardie, dès lors que le choix avait été fait d'un tracé direct entre Paris et Lille pour la LGV Nord.

Avec aujourd'hui environ 450 000 voyages par an, **cette gare a rencontré le succès escompté** en matière de fréquentation et dessert un territoire étendu : Somme, Nord de l'Aisne, Sud du Nord-Pas-de-Calais. Sa position excentrée par rapport aux pôles urbains picards **limite toutefois son rayonnement régional** : seuls 23 % des Picards qui prennent le TGV l'utilisent, proportion qui atteint 55 % pour les habitants de la Somme. La desserte TGV directe de la gare d'Amiens grâce à Roissy-

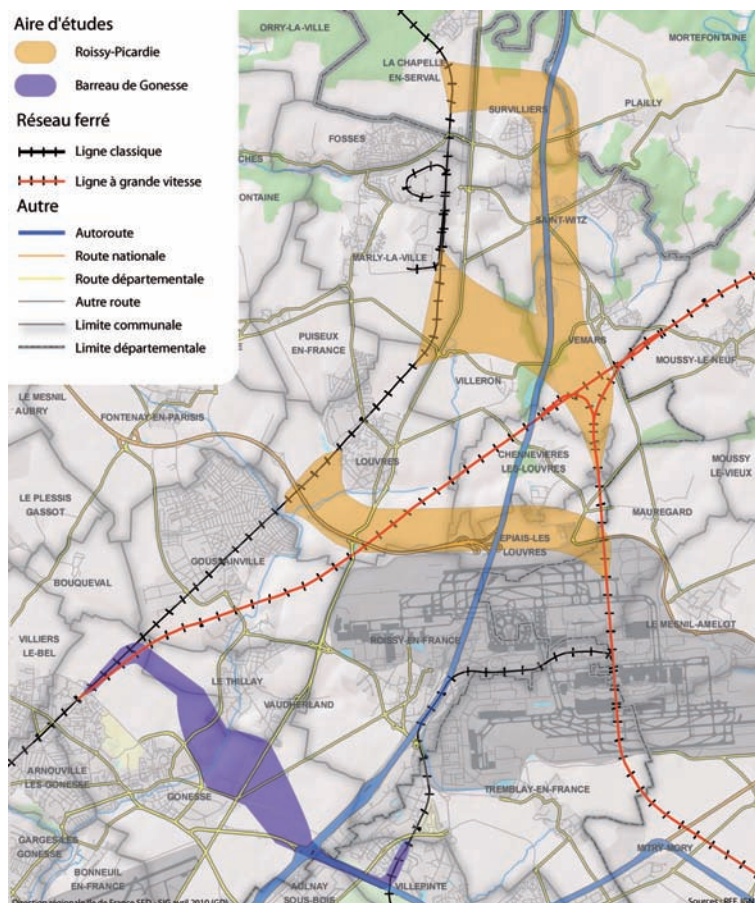
Picardie aura un effet de **report vers le nouveau service évalué à environ 30 %** de la fréquentation de la gare TGV Haute-Picardie.

Une fois le projet Roissy-Picardie réalisé, la gare TGV Haute-Picardie 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**. Ceci pourra prendre la forme de départs des trains d'Amiens et de la gare TGV Haute-Picardie vers une même destination à des horaires complémentaires.

Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse peuvent-ils ne faire qu'un seul et même projet ?

Les deux projets ont des objectifs distincts :

- Roissy-Picardie vise le raccordement de la Picardie au réseau LGV et la possibilité d'une liaison interrégionale entre Roissy et la Picardie,
- le Barreau de Gonesse prévoit une nouvelle branche du RER D pour l'accès à Roissy depuis l'est du Val-d'Oise et la desserte du futur espace économique du triangle de Gonesse.



Description du projet de Barreau de Gonesse

Dans sa version ferroviaire telle qu'elle est étudiée aujourd'hui par RFF à la demande du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (porteur du projet), le Barreau de Gonesse consiste en la création d'une nouvelle ligne qui relierait les voies du RER D au nord de la gare de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnoville à la gare RER B du Parc International des Expositions (PIEX).

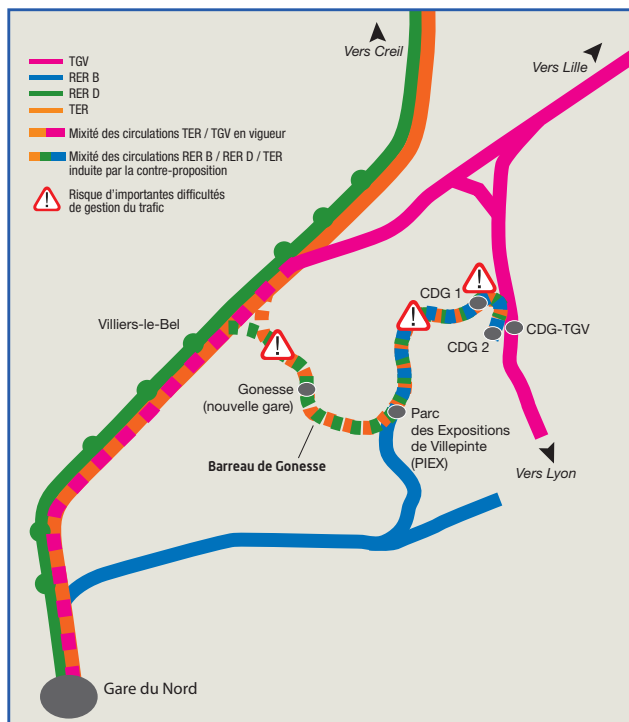
Cette ligne constituerait une nouvelle branche du RER D. Le principe serait de prolonger les trains de la ligne D du RER ayant actuellement pour terminus/origine la gare de Villiers-le-Bel, avec une fréquence en heure de pointe de 4 trains par heure et par sens. Le coût estimatif du projet est de l'ordre de 240 M€₂₀₀₈.

Le Barreau de Gonesse a fait l'objet d'études préliminaires en 2006-2007. Le STIF a récemment mandaté RFF pour réaliser les études d'insertion du projet au sein du projet d'urbanisation du triangle de Gonesse. Il s'agit d'une étape importante de l'élaboration du dossier des objectifs et des caractéristiques principales (DOCP), document nécessaire à la concertation avec le public.

Une contre-proposition : le Barreau de Gonesse comme projet unique

La contre-proposition consisterait fonctionnellement à ce que le Barreau de Gonesse soit emprunté à la fois par les trains du RER D et par les trains venant ou allant en Picardie.

Techniquement, cela impliquerait la réalisation d'un raccordement vers le nord entre la ligne Paris-Creil et le Barreau de Gonesse en complément du raccordement vers le sud déjà prévu. Au-delà du PIEX, il est proposé que les trains empruntant le Barreau de Gonesse puissent se prolonger jusqu'à Roissy en reprenant le tracé du RER B.



Analyse de Réseau Ferré de France

Le Barreau de Gonesse ne peut pas constituer un itinéraire de raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse

Cette hypothèse nécessiterait la réalisation d'un raccordement entre les voies du RER et la LGV d'interconnexion au sein de l'aéroport. Ceci n'est **techniquement pas envisageable** du fait de l'environnement très contraint de la plate-forme, si ce n'est et sous toutes réserves, à des coûts sans proportion avec les flux dont il est question. La circulation de trains à grande vitesse sur le Barreau de Gonesse n'est donc pas faisable.

Le Barreau de Gonesse ne peut pas constituer une solution pertinente pour l'accès de la Picardie à Roissy

Les temps de trajet en TER entre Creil et Roissy seraient compris entre 40 et 51 minutes selon la politique d'arrêts à comparer avec une fourchette 18 à 27 minutes par la liaison Roissy-Picardie. Cela constituerait une **alternative peu performante** par rapport à la voiture (temps de trajet de 35 minutes entre Creil et Roissy).

Le Barreau de Gonesse a vocation à être dédié aux trains du RER D pour garantir la qualité de services

L'utilisation du Barreau de Gonesse comme réponse à l'ensemble des besoins de déplacements impliquerait l'utilisation des mêmes voies par les RER D et les TER Picardie. C'est ce que l'on appelle la mixité. Celle-ci ne pose pas de difficulté lorsque le nombre de trains est faible ou lorsque les trains vont à la même vitesse (exemple : TER/TGV sur les seize premiers kilomètres de la ligne Paris-Creil).

Sur le Barreau de Gonesse, cette mixité irait à **l'encontre de l'intérêt des voyageurs**. Tout retard sur l'un des deux services risquerait de provoquer des perturbations sur le RER D ou sur la ligne Paris-Creil.

En outre, cela irait à contre-courant de la tendance forte en Ile-de-France qui vise justement à **dédier des voies aux services RER** pour simplifier l'exploitation afin d'assurer **une meilleure régularité**.

À titre d'illustration, au nord de Paris, des investissements très importants sont réalisés pour que les trains du RER B circulent sur des voies distinctes des TER et de ceux de la ligne K du Transilien (Paris-Crépy).

La mutualisation des usages sur le Barreau de Gonesse serait une solution moins performante et pas plus économique que la réalisation des deux projets

Afin que les trains rejoignent Roissy, et compte-tenu des fréquences des RER et TER, le doublement des voies entre le PIEX et Roissy ainsi qu'une capacité d'accueil supplémentaire à CDG 2 ou CDG 1, seraient indispensables si l'on veut assurer les fonctionnalités promises.

Ces travaux supplémentaires au Barreau de Gonesse, à réaliser dans un environnement très contraint, aboutiraient à des montants équivalents à la réalisation de Roissy-Picardie et du Barreau de Gonesse pour un service qui ne satisferait pas les voyageurs.

Synthèse de l'avis de RFF

Les analyses menées par RFF montrent qu'il n'est pas possible dans des conditions économiques et de performances acceptables d'envisager l'utilisation du Barreau de Gonesse pour assurer l'ensemble des besoins de déplacements.

Deux projets s'avèrent nécessaires pour répondre aux différents besoins de déplacements.

Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse apparaissent ainsi complémentaires.

Comment réaliser le projet Roissy-Picardie dans le respect des territoires concernés ?

Roissy-Picardie : un projet dont le principe même intègre les enjeux de développement durable

En s'appuyant sur l'utilisation du réseau existant, le projet permet de raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse par **une infrastructure limitée à quelques kilomètres.**

À côté de cette **sobriété des moyens** mis en œuvre pour des retombées majeures, RFF s'impose de prendre en compte le développement durable dans la conception de Roissy-Picardie comme dans chacun de ses projets.

Pour RFF, la **bonne insertion dans les territoires** des projets de développement du réseau est un **objectif continu et dynamique** en s'affinant tout au long du processus d'élaboration du projet. Cette prise en compte concerne toutes les sphères du développement durable :

- l'**accessibilité des territoires** qui est l'essence même des projets, le report modal et la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- la **dimension sociale** à travers une recherche d'optimisation des retombées économiques sur les territoires,
- la **qualité des infrastructures** qui laisse une large part à l'innovation, à l'éco-construction, à l'efficacité énergétique et aux protections vis à vis du bruit,
- la **dimension environnementale** en respectant au mieux les milieux humains, naturels et la biodiversité.



Protection acoustique au moyen de buttes paysagères (merlons).

Une prise en compte des enjeux d'insertion dès la définition des options de passage

Pour Roissy-Picardie, la bonne insertion de la ligne nouvelle dans les territoires a été prise en compte dès les premières études. Cela s'est traduit dans la définition des options de passage :

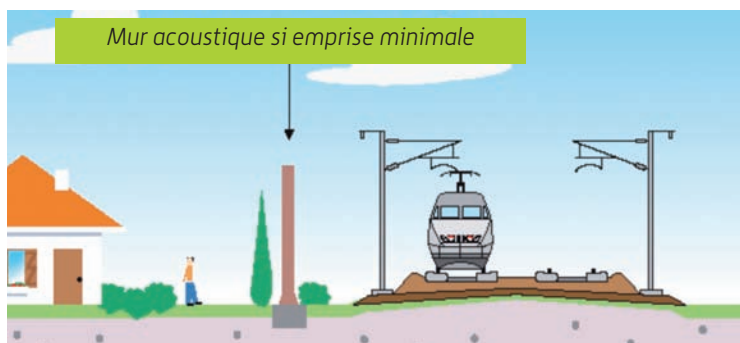
- en recherchant un principe de couloir commun avec des infrastructures routières existantes : A1 pour l'option nord, Francilienne D104 pour l'option sud,
- en limitant le linéaire à réaliser pour l'option centrale.

À ce stade très amont dans le processus, **RFF a identifié les principaux enjeux** des différentes options de passage. Dans le déroulement ultérieur du processus d'études, plusieurs considérations guideront l'action de RFF pour la recherche de **la meilleure intégration possible** du projet dans les territoires.

Deux principes généraux : la prise en considération de l'ensemble des enjeux des territoires et la progressivité du processus d'études

Les territoires concernés par le projet se caractérisent par une grande diversité d'enjeux. L'intégration du projet pourra être assurée par une approche globale afin d'**apporter la meilleure réponse** à des enjeux parfois contradictoires. Ainsi, la limitation souhaitable de la ponction foncière sur les exploitations agricoles et les mesures d'intégration paysagère, par nature consommatrices d'espaces, nécessitent quelques arbitrages menés de manière itérative et progressive.

Le processus d'études et d'instruction des projets d'infrastructure ferroviaire est guidé par un **principe général de progressivité des études**. Du débat public jusqu'à sa réalisation, le projet se précise ainsi que ses modalités d'insertion sur le territoire, grâce en particulier, à la concertation avec les acteurs locaux et le public.



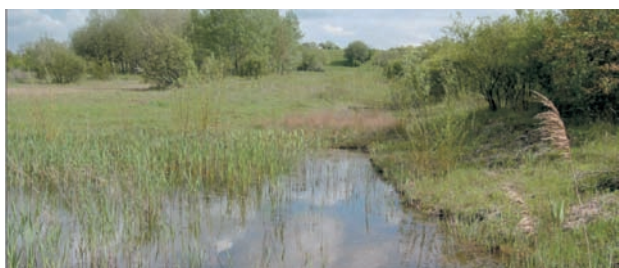
Protection acoustique au moyen de murs anti-bruit.

Exemple de clôture pour la petite faune.

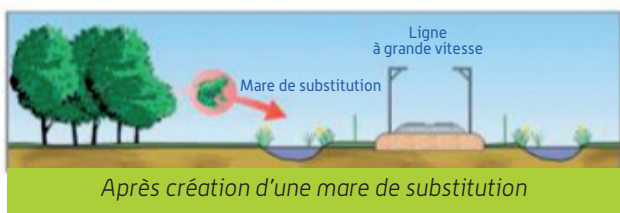


Une conviction : l'apport de la concertation pour la bonne insertion des projets

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 à 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 information régulière du public sur l'avancée des réflexions et des décisions relatives au projet.



Création de mares de substitution pour maintenir la continuité entre zones d'habitat et de reproduction d'espèces animales



Opération de déplacements d'espèces vers des milieux non impactés ou aménagés.



Un souci constant : la limitation des incidences des projets sur l'environnement

Tout projet d'infrastructure ferroviaire est porteur d'incidences environnementales sur les territoires qu'il traverse.

La limitation des incidences nécessite notamment :

- une juste caractérisation des enjeux environnementaux par la réalisation de diagnostics et d'inventaires réitérés avec une **précision croissante** à chaque stade d'études ;
- une mise au point et un suivi des **mesures de suppression, réduction et compensation des impacts** des projets en concertation avec les acteurs locaux et en partenariat avec les organismes et les administrations compétents, et ce dans toutes les phases du projet, en études comme lors de la réalisation des travaux ;
- le recours aux **compétences les plus diverses** (des géotechniciens au bureau d'études paysagères, du bureau d'études d'ingénierie aux associations naturalistes locales...) et la mobilisation des méthodologies les plus adaptées.

L'optimisation des retombées économiques et sociales des travaux

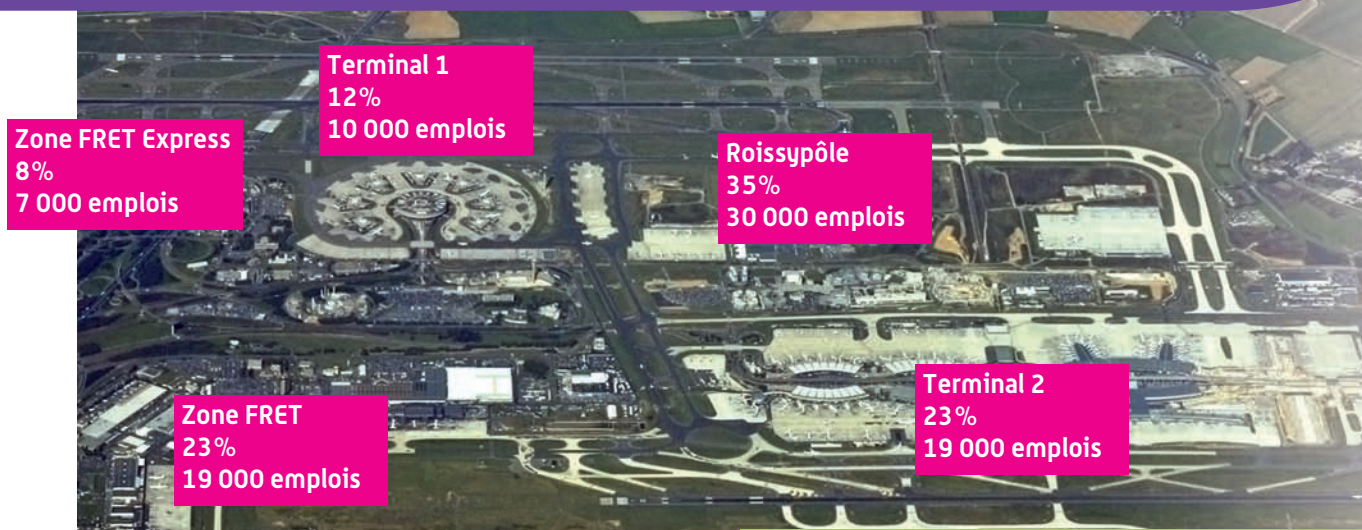
RFF promeut la mise en place d'actions et de dispositifs visant à ce que les retombées économiques et sociales liées à la réalisation des travaux se trouvent optimisées. Cela prend la forme de **clauses sociales dans les marchés de travaux**, du recours à des entreprises de réinsertion sociale pour la réalisation de certains types de travaux ou encore de la mise sur pied **d'actions de formation** auprès des demandeurs d'emploi en partenariat avec les organismes compétents.

L'archéologie, un enjeu également pris en compte

RFF consultera les services de l'État pour la localisation précise des périmètres des sites connus (tel le château d'Orville) ou la définition de sites potentiels.

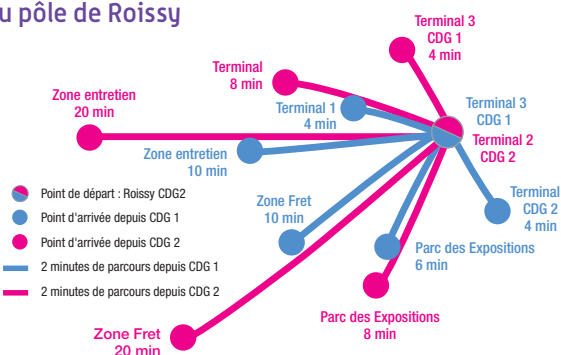
Les services de l'État seront également sollicités pour la prescription d'un diagnostic (tous les vestiges ne sont pas connus à ce stade d'étude) à l'issue duquel des fouilles de sauvegarde pourront être prescrites. Les travaux de construction ne démarreront qu'après la réalisation de ces fouilles.

Gare CDG-TGV : un point d'arrivée dans la plate-forme intéressant y compris pour les salariés



Répartition des emplois sur la plate-forme de Roissy [sources MVA consultancy d'après données ADP, 2008].

Temps de parcours en transports en commun internes au pôle de Roissy



La plate-forme aéroportuaire compte actuellement environ 90 000 emplois. À l'horizon 2020, les prévisions tablent sur 45 000 emplois supplémentaires. La particularité du pôle aérien est la dispersion de ces emplois sur un vaste périmètre qui rend complexe leur accessibilité en transport en commun. La mise en service par Aéroport de Paris (ADP), en 2007, du métro automatique CDGVAL, a constitué une amélioration très significative de l'accès aux emplois présents sur les terminaux aériens 1 et 2 et sur Roissypôle. Ces trois pôles représentent plus des deux-tiers des emplois si l'on intègre la montée en puissance des satellites 3 et 4 du terminal 2.

Compte-tenu de la dispersion des emplois, aucun projet de transport public ne peut répondre complètement à la diversité des situations des salariés. Toutefois, l'arrivée au sein du terminal 2 proposée dans le cadre du projet Roissy-Picardie constitue une solution pertinente pour les salariés des entreprises de la plate-forme habitant en Picardie et dans le secteur Surveilliers-Fosses/Louvres (suivant les options de passage). En outre, la présence du RER B à CDG 2 permet d'accéder aux zones d'emplois situées au sud de l'aéroport.

D'autre part, les emplois à Roissy sont caractérisés par les horaires décalés. Dans le scénario où circuleraient des TER entre Creil et Roissy, la Région Picardie envisage une amplitude du service étendue, au minimum de 5 h du matin à minuit. Une fréquence de 2 trains par heure sera offerte lors des périodes de la journée où la demande sera la plus forte. Ceci constituerait un service attractif.

Les prévisions de trafics issues de l'étude de marché chiffrent à 1 100 000 le nombre de déplacements en 2020 pour des raisons domicile-travail, soit 40 % des flux de Roissy-Picardie dans le scénario TGV+TER.

Roissy-Picardie : une opportunité pour l'Aisne

L'Aisne est directement concernée par le projet Roissy-Picardie. Tous les territoires desservis par la ligne Creil-Chauny-Tergnier-St-Quentin-Busigny pourront bénéficier d'un meilleur accès au TGV et à Roissy grâce aux synergies qui pourront être mises en place entre les services TER, Intercités et les TGV en gare de Creil.

Roissy-Picardie permettra des gains de temps de parcours de l'ordre de 30 minutes vers les principales agglomérations françaises (Lyon, Marseille, Nantes...) par rapport à un passage par les gares parisiennes.

En parallèle de Roissy-Picardie, le contrat de projets État-Région Picardie 2007-2013 prévoit la réalisation d'études relatives à l'amélioration de l'accès ferroviaire de l'Aisne - dans les secteurs desservis par l'axe Paris-Soissons-Laon en particulier - à Roissy et, de manière générale, à la grande vitesse. Plus largement, cette étude pourrait prendre en compte l'accès à Roissy depuis les différents territoires desservis par la ligne Paris-Laon, y compris dans l'Oise (Valois) mais aussi dans la Seine-et-Marne (Goële), si cela répond à une demande du territoire.