

Étude technique générale Volet technique – Synthèse



TOURNAI — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNI
 COTE D'AZUR — ÎLES DE LA CORSE — CÔTE D'AZUR — RHÔNE — ALPES — AUVERGNE
 ALSACE — LORRAINE — CHAMPAGNE — ARDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE — COMTÉ — BRETAGNE — PAYS — DE — LA — LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE — ET — B
 ALSACE — LORRAINE — CHAMPAGNE — ARDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE — COMTÉ — BRETAGNE — PAYS — DE — LA — LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE — ET — B
 ALSACE — LORRAINE — CHAMPAGNE — ARDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE — COMTÉ — BRETAGNE — PAYS — DE — LA — LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE — ET — B
 ALSACE — LORRAINE — CHAMPAGNE — ARDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE — COMTÉ — BRETAGNE — PAYS — DE — LA — LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE — ET — B
 ALSACE — LORRAINE — CHAMPAGNE — ARDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE — COMTÉ — BRETAGNE — PAYS — DE — LA — LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE — ET — B

SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE TECHNIQUE GÉNÉRALE - INGEROP (DÉCEMBRE 2009)

SOMMAIRE

1. MÉTHODOLOGIE ET OBJECTIFS D'ÉTUDE.....	2
2. CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE	2
2.1. Etudes antérieures	2
2.2. Les fonctions du projet aujourd'hui.....	2
2.2.1. Liaisons entre la Picardie et le réseau à grande vitesse	2
2.2.2. Liaisons entre la Picardie et CDG pour les voyageurs aériens et ferroviaires.....	3
2.2.3. Migrations pendulaires depuis la Picarde.....	3
2.3. Scénarios exploratoires.....	3
2.3.1. Noyau fonctionnel.....	3
2.3.2. Zones de desserte envisageables.....	3
2.3.3. Constitution des scénarios fonctionnels	3
2.3.4. Scénarios de service	3
2.3.5. Scénarios d'infrastructure.....	4
2.3.6. Sélection des scénarios	4
2.4. Descriptions des aménagements envisagés.....	4
2.4.1. Aménagements sur l'existant et infrastructures nouvelles.....	4
Section Amiens – Creil (pour les 3 scénarios).....	4
Section Paris – Creil (pour les 3 scénarios)	5
Section de la LGV d'interconnexion entre Vémars et la plateforme	5
Raccordements à créer sur l'axe Paris-Creil	5
2.4.2. Points d'arrêt, temps de parcours, investissements	5
Gare CDG TGV.....	5
Temps de parcours.....	6
Investissements.....	6
2.5. Scénarios et options de passage retenus (phase 2).....	6
2.5.1. Les deux nouveaux scénarios	6
2.5.2. Niveaux de services	6
2.5.3. Infrastructures.....	7
2.5.4. Les 3 options de passage (nord, centrale et sud).....	7
2.6. Enjeux environnementaux.....	7
2.6.1. Le contexte environnemental.....	7
2.6.2. La limitation des incidences du projet sur l'environnement	7
2.6.3. Perspectives en matière d'aménagement et d'urbanisme	8
3. ANNEXE 1 : RÉSEAUX ACTUELS	9
4. ANNEXE 2 : LES DEUX SCÉNARIOS RETENUS.....	9
5. ANNEXE 3 : ANALYSE DES ÉTUDES ANTÉRIEURES	10

1. Méthodologie et objectifs d'étude

L'étude a été livrée fin 2008, par INGEROP Conseil & Ingénierie, une mise à jour ayant été effectuée début 2010. Réseau ferré de France (RFF) en a été le maître d'ouvrage.

Compte tenu de la complexité du sujet, l'ensemble de l'étude a été mené sur la base d'une réflexion itérative, tenant compte des décisions prises en comité de pilotage, chaque phase de réflexion permettant un avancement progressif. L'étude s'est ainsi déroulée en deux phases, la première alimentant la seconde par ses analyses et ses conclusions :

- ▶ **Phase 1** : Une analyse des études antérieures a permis d'identifier les fonctions du projet et d'écartier certains scénarios fonctionnels ne répondant pas aux attentes. Suite à quoi les fonctionnalités attendues pour le projet Roissy Picardie ont été reformulées. Enfin, un premier ensemble de scénarios exploratoires d'aménagement a été élaboré en réponse à ces fonctionnalités. Une estimation des coûts a été réalisée pour chacun des 3 scénarios étudiés.
- ▶ **Phase 2** : Après échanges avec ses partenaires, RFF a décidé de privilégier une solution d'aménagement susceptible d'être mise en place rapidement, cohérente avec les principaux objectifs, finançable, d'impact environnemental moindre et permettant éventuellement une évolutivité vers d'autres fonctions à long termes. Cette décision a conduit à modifier les scénarios proposés dans la phase exploratoire 1 tout en conservant certains principes.

2. Conclusions de l'étude

2.1. Etudes antérieures

Une analyse des études réalisées depuis 1996 a été menée en y incluant les expertises faites par les organismes publics ou institutionnels (CGPC, DRE, SNCF, RFF). Aucun de ces travaux n'a toutefois abouti à des décisions opérationnelles. Toutefois, de nombreux enseignements peuvent être tirés des réflexions qui ont eu lieu sur le projet.

Le tableau en Annexe n°3 reprend les principales conclusions de ces études.

Trois motifs de déplacements, en l'occurrence la longue distance (marché du TGV), les trajets domicile-travail, et les déplacements aériens ont toujours été recherchés.

L'analyse révèle qu'aucun projet étudié n'a permis de satisfaire simultanément ces triples besoins, à la fois depuis la Picardie et depuis l'est du Val d'Oise.

Ainsi, il a été choisi de démarrer la démarche exploratoire par l'étude d'un projet permettant de mutualiser l'ensemble des fonctions.

2.2. Les fonctions du projet aujourd'hui

Le projet présente plusieurs facettes avec deux enjeux majeurs qui sont :

- ▶ de connecter la Picardie au réseau à grande vitesse
- ▶ de relier la plateforme aéroportuaire Paris-CDG depuis le sud de la Picardie et le Val d'Oise.

2.2.1. Liaisons entre la Picardie et le réseau à grande vitesse

Avec un temps de trajet de 40 minutes depuis Amiens et une desserte de 10 trains par jour et par sens, la gare TGV – Haute Picardie ne permet pas de relier de manière suffisante la région au réseau à grande vitesse. Les projets du barreau d'Amiens et de LGV Paris-Amiens-Londres ne permettent pas de répondre

à ce que qu'offrirait la création d'une ligne nouvelle entre le secteur Louvres – Survilliers et le triangle de Vémars, que ce soit fonctionnellement (accès de l'Oise par exemple) ou en termes de délais de réalisation.

2.2.2. Liaisons entre la Picardie et CDG pour les voyageurs aériens et ferroviaires

Outre les liaisons TGV Amiens-Roissy, un arrêt intermédiaire à Creil, ou encore des missions TER Creil-Roissy, pourraient être envisagées. Elles permettraient d'organiser un rabattement à Creil des voyageurs provenant des autres villes picardes (desserte de l'Oise ou de l'Aisne) et de diffuser ainsi les effets du projet.

2.2.3. Migrations pendulaires depuis la Picarde

Pour les déplacements domicile-travail la mise en place d'un service TER Creil-Roissy apparaît opportune avec un cadencement à la 1/2h, la desserte de zones cibles d'urbanisation, une desserte calquée sur les zones d'emploi (les 3 terminaux connectés au CDG VAL).

2.3. Scénarios exploratoires (phase 1)

Une carte de la situation actuelle des réseaux de transport ferrés est disponible en Annexe n°1.

2.3.1. Noyau fonctionnel

Le « noyau fonctionnel » à la base des réflexions est établi selon deux composantes :

- ▶ La première consiste à créer une infrastructure de liaison, pouvant accueillir les services TGV depuis Amiens, les TER picards, le RER D,
- ▶ La seconde consiste à chercher les moyens d'une diffusion de services depuis cette infrastructure jusqu'aux terminaux (Roissypôle et CDG TGV sont ciblés).

2.3.2. Zones de desserte envisageables

N'ont pas été retenus la zone de fret express (à l'ouest de l'A1) ainsi que la « nouvelle zone fret » au Sud-ouest de la plateforme, car trop excentrée et inopportune face à la création d'une halte RER B pour la dernière zone nommée. Les zones privilégiées sont donc Roissypôle au sens large (T1, T3, et gare RER B CDG 1) et T2 qui inclut les gares CDG TGV et RER B CDG 2.

2.3.3. Constitution des scénarios fonctionnels

Pour chacune des missions (TGV, TER, RER D), la question se pose de savoir si elle accède directement à la plateforme ou non (changement), à la zone Roissypôle, à la zone T2. Pour le TGV l'accès à la gare CDG TGV est naturel. Pour les TER et le RER D, 8 scénarios fonctionnels ont été établis dont deux sont directement écartés compte tenu du peu de sens qu'il y aurait à bâtir un accès régional uniquement pour le RER. Les 6 autres scénarios fonctionnels restants à ce stade (A à D, G et H) sont récapitulés dans le tableau ci-après (chapitre 2.3.6).







2.3.4. Scénarios de service

Les scénarios de service intègrent tous 7 AR TGV / jour avec arrêt à Creil (correspondances en provenance de Compiègne, Beauvais, voire Saint-Quentin). Pour couvrir la demande de proximité, tous les scénarios incluent à ce stade un service TER qui comprend 2 trains par heure et par sens avec arrêts à Chantilly et Survilliers. Dans le cas de deux scénarios est en plus ajouté un prolongement du RER D jusqu'à la zone aéroportuaire, avec une fréquence de 4 trains/h/sens.

2.3.5. Scénarios d'infrastructure

A cette étape de la réflexion, le site d'accueil des TGV est aisément identifié : la gare CDG TGV. La problématique des points d'arrêt à l'intérieur de la plate-forme (Roissypôle et/ou CDG TGV) porte donc sur les TER picards et le RER D.

La gare RER CDG 2 ne peut recevoir de nouvelles dessertes du fait de la présence de 10 trains par heure en terminus. La gare RER CDG 1 ne peut pas, quant à elle, servir de gare terminus et passante à la fois. Par ailleurs, l'idée de création d'une nouvelle gare souterraine à CDG TGV a été écartée (installations aéroportuaires de tri de bagages en sous-sol). Les points d'arrêt éligibles pour les TER picards et le RER D sont donc la gare CDG TGV (à transformer) et une gare nouvelle dite Roissypôle (« RP »), proche de CDG 1 et de la gare routière.

scénario	schéma de principe	fonctionnel					service			infrastructure	
		accès à CDG					TGV Amiens	TER Picardie	RER D	points d'arrêt	
		TGV Amiens	TER Picardie		RER D					TER Picardie	RER D
gare TGV	zone T2	zone RP	zone T2	zone RP							
A		○	○		○		7 AR / jour	2 TER / h / sens	4 RER / h / sens	gare TGV	gare TGV
B		○	○		○		7 AR / jour	2 TER / h / sens	4 RER / h / sens	gare TGV	gare nouvelle (Roissypôle)
C		○		○	○		7 AR / jour	2 TER / h / sens	4 RER / h / sens	gare nouvelle (Roissypôle)	gare TGV
D		○		○	○		7 AR / jour	2 TER / h / sens	4 RER / h / sens	gare nouvelle (Roissypôle)	gare nouvelle (Roissypôle)
G		○	○				7 AR / jour	2 TER / h / sens		gare TGV	correspondance hors plateforme
H		○		○			7 AR / jour	2 TER / h / sens		gare nouvelle (Roissypôle)	correspondance hors plateforme

2.3.6. Sélection des scénarios

Les scénarios B et C qui créent une nouvelle gare tout en occupant la gare TGV par les circulations régionales ne semblent pas optimaux, ils sont donc écartés, ainsi que le scénario H qui crée une nouvelle gare uniquement pour les missions TER.

Les 3 scénarios restants vont être analysés dans la suite de l'étude. Le scénario G devient le scénario 1, le scénario A devient le scénario 2 et le scénario D le scénario 3.

2.4. Descriptions des aménagements envisagés

2.4.1. Aménagements sur l'existant et infrastructures nouvelles

Section Amiens – Creil (pour les 3 scénarios)

La desserte d'Amiens en TGV nécessite une adaptation des quais pour recevoir des TGV en unités multiples (UM), ainsi qu'un faisceau de remisage de 4 voies de longueur utile 250 m pouvant accueillir au minimum 3 rames dont une UM, permettant également d'assurer le préchauffage (les zones d'Amiens marchandises ou de Longueau sont pressenties). La capacité de la ligne sur la section Amiens-Creil est importante et ne pose pas de problèmes. Le temps de parcours Grande Ligne est quant à lui estimé à 38 minutes.

Section Paris – Creil (pour les 3 scénarios)

La nouvelle desserte conduit, entre Creil et Orry-la-Ville, à passer de 11 trains par heure à 14 trains par heure avec des trains directs et d'autres avec arrêts. L'infrastructure actuelle dispose de 4 voies entre Paris et Orry-la-Ville (2 rapides et 2 RER), puis 3 jusqu'à Chantilly, puis 2 jusqu'à Amiens. En gare de Creil des aménagements de simultanités d'entrée – sortie sont nécessaires pour gérer les nouvelles circulations. Contrairement aux apparences, le prolongement de la 3^{ème} voie entre Creil et Chantilly présente un faible gain de capacité pour un investissement important. En revanche la mise à 4 voies de la section Orry-Chantilly permettrait de dégager de la capacité.

L'étude d'exploitation a d'abord examiné la circulation des TER et TGV sur les voies moins chargées, en l'occurrence celles du RER D, ce qui nécessite par ailleurs des aménagements à Orry pour permettre le dépassement de TER à l'arrêt par les missions sans arrêt : déplacement du terminus RER D vers le sud, jeux de communications pour favoriser la perméabilité entre les voies.

Section de la LGV d'interconnexion entre Vémars et la plateforme

► Scénario 1

Avec actuellement 6 trains par heure en pointe, le scénario 1 (3 trains par heure et par sens) peut s'insérer parmi les circulations actuelles sur la LGV. La circulation des TER nécessiterait d'équiper ces derniers en TVM 430 (système de signalisation embarquée).

Une alternative consisterait à assurer les déplacements domicile-travail entre Creil et Roissy par des TGV (option combinable avec le scénario 1).

► Scénarios 2 et 3

Pour des raisons de capacité de la LGV, les scénarios 2 et 3 nécessitent quant à eux la création d'une infrastructure nouvelle pour les RER et TER. L'équipement onéreux des TER serait alors économisé et la mixité TER/TGV sur la LGV évitée.

Concrètement, est proposée la création de voies dédiées au 2 TER + 4 RER terminus (h/sens) avec une vitesse de conception de 160 km/h. Le doublement encadrant a été retenu pour le scénario 3 et le doublement au cœur pour le scénario 2 (voies du barreau d'interconnexion ripées sur l'ensemble de leur longueur). Pour les 2 scénarios, les franchissements, dont l'un sous une piste et l'autre sous deux taxiways, représentent un coût relativement important et de fortes contraintes à respecter afin de ne pas perturber l'exploitation aéronautique.

Raccordements à créer sur l'axe Paris-Creil

Pour les scénarios 1, 2 et 3, les raccordements à destination de la Picardie sont programmés à 160 km/h. Dans les scénarios 2 et 3 un raccordement vers le sud est nécessaire. Il doit permettre l'accès aux RER D à la ligne nouvelle.

2.4.2. Points d'arrêt, temps de parcours, investissements

Gare CDG TGV

► Scénario 1

Avec actuellement 6 voies dont 4 à quai et 2 de passage sans arrêt, le trafic journalier monte à 29 TGV/sens avec en heure de pointe une circulation de 4 trains par heure et par sens.

L'espacement minimum entre deux TGV reçus sur la même voie est de 8 minutes 59 secondes (4min59sec dues à la capacité de la signalisation d'espacement et 4 min pour la durée de stationnement), ce qui donne une marge de 6min01sec entre 2 TGV se succédant tous les quarts d'heure.

Avec ces hypothèses, l'étude montre la possibilité de traiter sans réaménagement lourd de la gare un TER origine-destination sur une voie avec une fréquence à la demi-heure, un TGV origine-terminus à l'heure, ainsi qu'un 5^{ème} TGV par heure et par sens. Néanmoins, il est plus prudent de prévoir éventuellement un réaménagement de la gare afin d'en augmenter la capacité.

- Scénario 2

Le réaménagement des voies centrales de la gare CDG TGV en gare TER/RER terminus permettrait de traiter un trafic maximum de 6 TER/RER terminus par heure (augmentation de la capacité à quai).

Les 4 voies extérieures permettraient quant à elles de traiter un trafic allant jusqu'à 10 TGV au passage par heure et par sens (actuellement 4 TGV par heure et par sens en heure de pointe).
- Scénario 3

Création dans la zone de Roissypôle d'une gare nouvelle à 4 voies et 2 tiroirs. Le positionnement de cette nouvelle gare en souterrain sous la gare routière formerait un potentiel intermodal fort. L'aménagement paraît techniquement réalisable mais il augmenterait fortement les coûts du projet.

Temps de parcours

Quelque soit le scénario retenu, la durée de déplacement Amiens-Creil-Roissy en TGV s'élèverait à environ 55 minutes. Pour les TER, le trajet Creil-Roissy s'effectuerait en approximativement 20 minutes (incluant des arrêts à Chantilly et Survilliers).

Investissements

Les fourchettes d'investissement en euros constants valeur 2008, y compris des provisions, s'élèvent à 220-260 M€ pour le scénario 1, 350-450 M€ pour le scénario 2, 400-550 M€ pour le scénario 3.

2.5. Scénarios et options de passage retenus (phase 2)

2.5.1. Les deux nouveaux scénarios

Remarque liminaire : les décisions prises en comité de pilotage du 18 février 09 ont notamment conduit à une modification des scénarios de services. En particulier, les principes des scénarios 2 et 3, intégrant la circulation de RER, n'ont pas été retenus, notamment du fait d'incertitudes techniques, financières et du fait d'une opportunité restant à démontrer, dans un contexte de concurrence potentielle avec d'autres projets susceptibles d'assurer les mêmes fonctions. L'étude s'est donc poursuivie en phase 2 sur deux scénarios distincts des trois scénarios d'origine.

Pour le premier scénario, ce sont uniquement des TGV Amiens-Creil-Roissy sans réaménagement de la gare CDG TGV, avec la possibilité de poursuivre sur le réseau à grande vitesse (est, sud et ouest). Pour le deuxième scénario un réaménagement de la gare CDG TGV est prévu pour accueillir des TGV (idem que précédemment) ainsi que des TER terminus en provenance de Creil, nœud de correspondance pour la Picardie.

Le réaménagement de la gare garantit un développement du trafic à l'horizon du projet, et est établi dans le même esprit que celui proposé dans la phase 1 de cette étude pour le trafic TER+RER (augmentation de la capacité à quai).

La fonction « francilienne » est quant à elle conservée sous la forme d'une correspondance entre le RER D avec les TER au niveau de Survilliers-Fosses.

Ces deux scénarios seront dorénavant respectivement désignés scénarios N°1 [TGV] et N°2 [TGV+TER]. Ils sont représentés en Annexe N°2 de cette synthèse.

2.5.2. Niveaux de services

Le trafic comprend 7 AR en TGV par jour à l'horizon 2020 et 2 TER par heure et par sens.

Les sillons seront donnés prioritairement aux TGV.

Les risques de concurrences pourraient toutefois être éventuellement résorbés par l'utilisation totale ou partielle de TGV pour le service régional (si accord entre l'Autorité Organisatrice des Transports et le transporteur).

2.5.3. Infrastructures

Ce chapitre aborde les différences par rapport à la phase exploratoire qui n'ont pas encore été mentionnées.

Le doublement de la LGV d'interconnexion a été abandonné (pas de RER), ainsi que le principe de raccordement sud du barreau Louvres-Roissy.

L'hypothèse de raccordement sur la ligne existante Paris-Creil-Amiens en se connectant aux voies lentes (voies actuelles du RER D), a été comparée à une hypothèse de connexion aux voies rapides (situées à l'ouest de l'axe). La connexion aux voies lentes a l'avantage de présenter la plus grande réserve de capacité (actuellement 4 trains par heure et par sens), de permettre une desserte de la gare de Survilliers sans aménagement nouveau, mais elle implique une mixité RER/TER, contrainte difficilement envisageable. Le raccordement aux voies rapides ne permet pas de dessertes des points d'arrêt suscités (sauf aménagements), il autorise en revanche une exploitation à vitesse commerciale plus élevée, toutefois les voies rapides sont actuellement proches de la saturation (11 trains par heure et par sens).

2.5.4. Les 3 options de passage (nord, centrale et sud)

Pour l'implantation de la ligne nouvelle, l'enjeu a été notamment de limiter au maximum les impacts environnementaux (éviter des espaces les plus urbanisés et des zones naturelles sensibles).

- ▶ **L'option de passage nord** longe l'autoroute A1 sur plusieurs kilomètres, connecte la ligne Paris-Creil-Amiens au nord de Fosses et la ligne d'interconnexion dans le triangle de Vémars ;
- ▶ **L'option de passage centrale** est la plus courte. Elle relie la ligne Paris-Creil-Amiens entre Louvres et Survilliers à la ligne d'interconnexion au niveau du triangle de Vémars ;
- ▶ **L'option de passage sud** relie la ligne Paris-Creil-Amiens au sud de Louvres à la ligne d'interconnexion au nord de l'aéroport Paris-CDG, approximativement le long de la future extension de la Francilienne.

2.6. Enjeux environnementaux

Le diagnostic s'est appuyé sur une large collecte de données dans le cadre des études réalisées par RFF en 2004 et réactualisées en 2009.

Remarque : l'étude environnementale a été approfondie et réactualisée en 2009/2010. Une synthèse de cette étude est disponible par ailleurs.

2.6.1. Le contexte environnemental

- ▶ Géologiquement/topographiquement, les plateaux mollement vallonnés du secteur ne présentent pas de contrainte majeure pour l'insertion d'une infrastructure.
- ▶ D'un point de vue hydrologique des nappes aquifères sont exploitées pour l'alimentation en eau potable des communes voisines, ce qui donne lieu à la mise en place de périmètres de protection.
- ▶ Le milieu naturel, regroupe plusieurs zones telles que la Plaine de France au sud (champs cultivés), des Zones Naturelles d'Intérêts Ecologiques, Faunistiques et Floristiques de type II (ZNIEFF), des Zones d'Intérêt Communautaire pour les oiseaux (ZICO), et enfin les 3 forêts picardes sont intégrées au Parc Naturel Régional « Oise-Pays-de-France ». Plusieurs zones font l'objet de protections.
- ▶ Le patrimoine culturel regroupe plusieurs monuments classés et inscrits au titre des monuments historiques ainsi que des sites archéologiques.
- ▶ L'étude du milieu humain montre un espace assez fortement peuplé avec des zones industrielles (Survilliers, Saint-Witz et Marly-la-Ville), mais aussi de grandes surfaces agricoles (moitié du secteur) et des carrières d'exploitation dont certaines abandonnées (sables ou gypses).
- ▶ Trois grandes tendances paysagères se dégagent dans le secteur : le paysage d'openfield, le paysage forestier et le paysage urbain.

2.6.2. La limitation des incidences du projet sur l'environnement

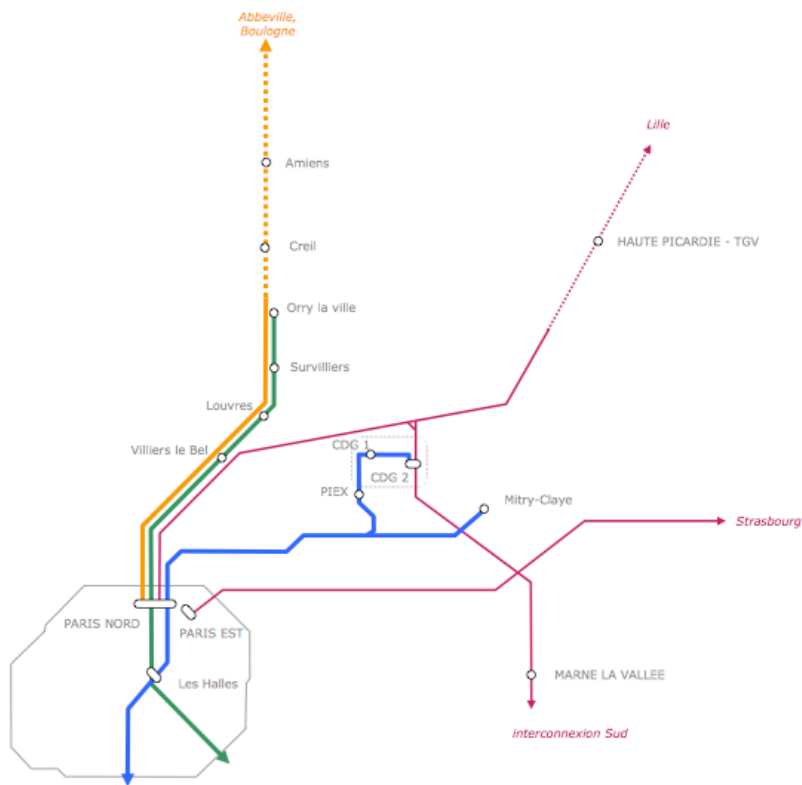
Des mesures seront prévues pour atténuer ou compenser les incidences environnementales liées à la réalisation du barreau.

2.6.3. Perspectives en matière d'aménagement et d'urbanisme

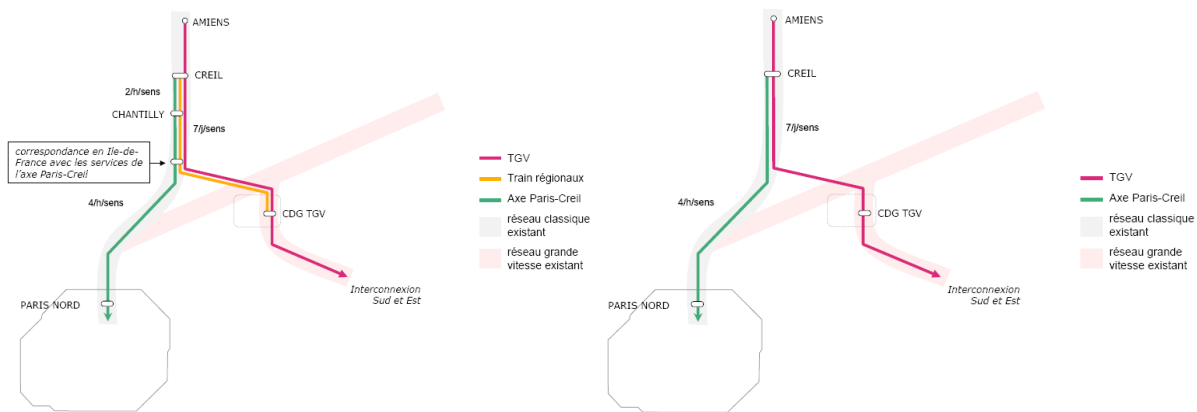
Dans le secteur de Roissy, plusieurs projets de grande envergure sont prévus, tels que l'aménagement d'une « Aéroville » (centre de commerces et de services), la création du centre d'affaire « Airapolis » (13 ha), l'aménagement de Roissyparc International.

A proximité du tracé, les principaux projets en matière de développement économique sont la zone d'activité « Le Ronce », la zone d'activité de Villeron et la zone d'activités « les portes de Vémars ».

3. Annexe 1 : réseaux actuels



4. Annexe 2 : les deux scénarios retenus



5. Annexe 3 : Analyse des études antérieures

Bureau d'études	Année	Donneurs d'ordre	Description du scénario	Fonctions prises en compte	Projet intégré picard/franilien	Service TGV	Service TER Picard	Service franilien	Clientèle TGV	Clientèle TER picard
Sof'eral	1996	STP/Idc C r e R U F / S N C F	Scénario 1	barreau/Louvre/Roissy/CDG / cr éation/nouvelles entrées/mars		NON	Amiens-Roissy/correspondance C r e l	C r e l Roissy: 30'	apport existant	apport existant
			Scénario 2	scénario 1 + prolongement entrée Marnes-la-Vallée	accès/picard/CDG (migrants autres nantes)	OUI	Amiens-Roissy/correspondance C r e l	C r e l Roissy: 30'	apport existant	apport existant
			Scénario 3	cr éation/centre (bar dougler) Louvre/Roissy/correspondance/CDG/N Sli Louvres		OUI	videux/correspondances	C r e l Roissy: 35/45'	accès/Roissy/CDG en correspondance	apport existant
			Scénario 4	travaux/BN SLouvres-CDG		NON				
Sotom V2	1996	C R R e a r d e - Bassin parisien	Scénario 1	barreau/Louvre/Roissy/nouvelles entrées/CDG - non et en surface		NON				
			Scénario 2	barreau/Louvre/Roissy-CDG/TGV	accès/picard/CDG voir eau/autres du/TER/Roissy/migrants/nantes)	NON	Amiens-Roissy: 45' prolongement correspondance-ver/Bauvais, Complègne/Quenah	C r e l Roissy: 30' ennavé	apport existant	17M (2 axes)
			Scénario 3	prolongement/TER/Bever/CDG/repar ultra/indépendant/parisien/TER/CDG/1		OUI	Changement/CDG/1	C r e l Roissy: 15/30'	apport existant	17M
			Scénario 4	scénario 3 + depuis/CDG/2 (ense grandin/boulevard/parisien/CDG/1 et CDG/2) avec accès/barreau/autres contexte		OUI	Amiens-Roissy: 45' prolongement correspondance-ver/Bauvais, Complègne/Quenah	C r e l Roissy: 15/30'	apport existant	
SEMALY	1999	Pr é l e c t u r e R é g i o n P i c a r d e	Variant aA	barreau/Louvres-CDG/2-TGV	accès/picard/CDG (migrants autres nantes/épave/chemin/engarde TG/Vibé/épave)	NON	Amiens-Roissy: 60' 5/R prolongés interconnectés	C r e l Roissy: 15' endesse/TER/GV (avec entrées/AR/D)	apport existant	13M
			Variant aB	barreau/du/onsse/interaccordement Nord	accès/picard/du/onsse/interaccordement (migrants/nantes)	OUI	Amiens-Roissy/correspondance FEX/phase1 prolongement/CDG par boucsuden phase2/oussuppresson/parisiennes R/ER/B)	C r e l Roissy: 40' via/FEX/phase1 C r e l Roissy: 30' phase2	apport existant accès/Roissy/CDG	115M en phase1 13M en phase2
SNCF	2004	R F F C R P i c a r d e	Variant aA	barreau/Louvres-CDG/2-TGV	accès/picard/CDG (migrants autres nantes/épave/chemin/engarde TG/Vibé/épave)	NON	Amiens-Roissy: 60' 7/R prolongés interconnectés	C r e l Roissy: 14' fréquence/30/60' par TER	apport existant	09-18M
SNCF	2006	R F F - S T F	Variant aB	barreau/du/onsse/interaccordement via/FEX	accès/du/onsse/interaccordement via/FEX (migrants/nantes)	OUI	Amiens-Roissy/du/onsse correspondance	accès/Roissy/CDG Sud/correspondance FEX	non connu	

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

92, AVENUE DE FRANCE
75648 PARIS CEDEX 13

www.rff.fr

Avril 2010

HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
TOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNI
RDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
ACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET B
PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—
ARA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
É LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAY
KO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE
—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—AC
KA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE