

*LIAISON
FERROVIAIRE*  **RoissyPicardie**

Débat public 2010



Introduction de Hubert du Mesnil, président de Réseau Ferré de France

Pour Réseau Ferré de France, la liaison Roissy-Picardie est un projet majeur. Il vise à améliorer le maillage du réseau ferré par la réalisation, au nord de Roissy, **d'une liaison d'une dizaine de kilomètres** entre la ligne classique Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse d'interconnexion qui dessert l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Projet à fort potentiel, Roissy-Picardie répond à des enjeux de déplacement nationaux et interrégionaux entre les territoires picards, Roissy, le reste de la France et de l'Europe.

Pour une grande partie de la Picardie notamment, l'accès aux régions françaises et européennes sera amélioré par de **nouveaux services de train à grande vitesse**. Historiquement à l'écart du réseau ferré à grande vitesse, cette région pourra bénéficier des effets des grands projets de lignes nouvelles qui structureront bientôt l'ensemble du territoire national.

Roissy-Picardie participe également d'une politique nationale de renforcement de l'intermodalité, puisqu'**il améliore l'accès ferroviaire à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle**.

Enfin, les populations qui se rendent chaque jour sur le **pôle d'emplois de Roissy** trouveront avec Roissy-Picardie **une solution performante**, complémentaire à d'autres projets de développement des transports en commun dans le nord de l'Ile-de-France, **afin d'accéder à leur lieu de travail**.

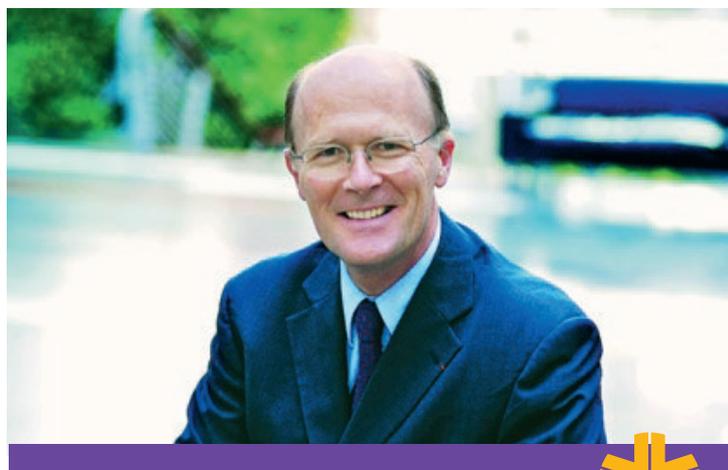
La liaison Roissy-Picardie offrira ainsi **une alternative à la voiture particulière** pour effectuer ces différents types de déplacements.

Ce projet s'inscrit pleinement dans la réalisation des objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement pour le transport ferroviaire de voyageurs. En effet, il contribue à l'amélioration des liaisons des capitales régionales entre elles et avec la région Ile-de-France, et participe à la diffusion de la grande vitesse ferroviaire sur l'ensemble du territoire national.

Pour Réseau Ferré de France et ses partenaires, la liaison Roissy-Picardie répond à **des enjeux d'aménagement et de développement durables du nord du Bassin parisien**, en tirant le meilleur parti du réseau ferré existant. Les conditions de réalisation du projet ont été étudiées en prenant en considération la configuration particulière d'un territoire déjà marqué par les infrastructures de transport, et en cherchant à concilier au mieux les exigences environnementales, fonctionnelles et économiques.

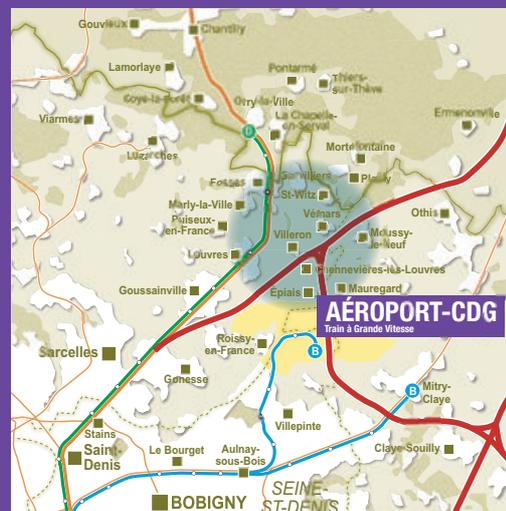
Aujourd'hui, Roissy-Picardie donne lieu au **premier débat public portant sur une opération de mise en réseau de lignes existantes**. Réseau Ferré de France attend de ce débat d'un genre nouveau qu'il permette d'aborder toute la diversité des enjeux liés à ce projet à travers l'expression de toutes les personnes, institutions et organisations qui se sentent concernées. Cette étape, animée par la Commission particulière du débat public, constitue **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.

Dans un esprit d'ouverture et de dialogue, **Réseau Ferré de France se tient à l'écoute** des questions, réflexions et observations émises lors du débat public et saura tirer les enseignements nécessaires à l'orientation future du projet. Réseau Ferré de France remercie par avance les participants au débat, persuadé qu'il sera constructif et fructueux.





LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE





Liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Le dossier du maître d'ouvrage

LE PROJET EN BREF

QUOI ?

- * Créer une ligne nouvelle d'une dizaine de kilomètres au nord de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
- * Relier la ligne à grande vitesse qui dessert la gare Aéroport CDG-TGV et la ligne classique Paris-Creil-Amiens

POURQUOI ?

- * Développer le transport ferroviaire à longue distance
- par un meilleur accès de la Picardie au TGV
- en préservant la capacité du réseau à grande vitesse
- * Faciliter les relations entre la Picardie et le reste du territoire national
- * Renforcer l'attractivité du pôle multimodal de Roissy
- * Améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de Roissy

COMMENT ?

- * Mettre en place des relations TGV entre Amiens, Creil, Roissy et au-delà, vers les grandes capitales régionales
- * Proposer en complément des services de trains régionaux entre Creil et la gare Aéroport CDG-TGV, avec des arrêts dans des gares du parcours

3 QUESTIONS POUR LE DÉBAT

Réseau Ferré de France souhaite notamment porter **3 principales questions** au débat :

Le projet Roissy-Picardie constitue-t-il une réponse adaptée à l'accès de la Picardie à la grande vitesse ferroviaire ?

Quels services de transports cette nouvelle liaison doit-elle offrir et avec quels arrêts ?

Comment la liaison nouvelle serait-elle réalisée et comment peut-elle s'intégrer dans le territoire ?

GUIDE DE LECTURE

Réseau Ferré de France a élaboré le présent dossier afin qu'il permette à chacun de comprendre le contexte et les enjeux qui entourent le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. RFF y présente également ses propositions, en tant que maître d'ouvrage, qui feront l'objet du débat public.

Le lecteur trouvera en introduction du document une présentation de **l'historique** du projet dont les premières réflexions ont été initiées au début des années 1990. Cette description détaillée aidera le lecteur à comprendre le processus de maturation du projet.

Le dossier est composé **de deux grandes parties**.

La première a vocation à éclairer le public sur l'opportunité

du projet. Elle présente une description des caractéristiques des territoires (**chapitre I**) et une analyse du contexte et des enjeux de transports dans lesquels s'inscrit Roissy-Picardie à l'échelle nationale (**chapitre II**), d'une part, et à l'échelle interrégionale et régionale (**chapitre III**), d'autre part. Les chapitres II et III se concluent par une présentation des **objectifs du projet** à ces deux échelles. Le chapitre III décrit de manière large les enjeux d'accès au pôle de Roissy depuis les territoires riverains, de manière à replacer Roissy-Picardie dans l'ensemble des politiques qui visent à améliorer l'accès de la plate-forme aéroportuaire et de son pôle d'emplois.

La seconde partie est entièrement consacrée à

la présentation du projet (chapitre IV). Elle aborde les différentes solutions proposées par Réseau Ferré de France : les scénarios de services ferroviaires et les options de passage de la ligne nouvelle. Celles-ci sont évaluées à la lumière des enjeux humains et environnementaux. Ce chapitre éclaire le lecteur sur l'économie du projet, c'est-à-dire les gains de temps de parcours pour les voyageurs, les prévisions de trafic et le report modal, ainsi que les coûts d'investissement. Ces données aboutissent à l'évaluation socio-économique du projet.

Le dossier aborde enfin **les suites possibles après le débat public**, aussi bien en termes d'études à mener, de concertation avec les acteurs territoriaux et le public, que de perspectives de financement.



introduction

DE « CREIL-ROISSY » À « ROISSY-PICARDIE »	10
LES ACTEURS DU FERROVIAIRE	14

première partie

LES TERRITOIRES DU PROJET FACE AUX ENJEUX DE TRANSPORTS NATIONAUX, INTERRÉGIONAUX ET RÉGIONAUX	16
--	----

LES CARACTÉRISTIQUES ET LES ENJEUX DES TERRITOIRES DU PROJET 18

I.A * DES TERRITOIRES VARIÉS AVEC UN POINT COMMUN : L'INFLUENCE DE LA CAPITAL p. 20

- I.A.1 – Des territoires au profil démographique proche
- I.A.2 – Le nord de l'Ile-de-France : un territoire de contrastes
- I.A.3 – La Picardie : entre influence francilienne et dynamique multipolaire

I.B * VERS UNE ORGANISATION DES TERRITOIRES AUTOUR DE PLUSIEURS PÔLES p. 28

- I.B.1 – La recherche d'un nouvel équilibre au sein du Bassin parisien
- I.B.2 – Une meilleure accessibilité de la Picardie aux autres métropoles régionales
- I.B.3 – La recherche d'un développement partagé autour du pôle de Roissy

LA PICARDIE ET LE NORD DE L'ILE-DE-FRANCE FACE AUX ENJEUX NATIONAUX DE TRANSPORTS 32

II.A * LE CONTEXTE ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE VITESSE EN FRANCE p. 34

II.B * L'ESSOR DES LIAISONS PROVINCE-PROVINCE p. 36

II.C * L'ACCESSIBILITÉ À LA GRANDE VITESSE : ÉTAT DES LIEUX p. 38

- II.C.1 – La Picardie : une accessibilité limitée
- II.C.2 – Le nord de l'Ile-de-France : une accessibilité à la grande vitesse encore très centrée sur Paris

II.D * PARIS-CDG : L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE MULTIMODAL MAJEUR p. 46

- II.D.1 – Un rôle majeur dans le transport aérien
- II.D.2 – Gare Aéroport CDG-TGV : vers une plus grande appropriation par les Nord-Franciliens
- II.D.3 – Les perspectives de développement

II.E * LES OBJECTIFS NATIONAUX DU PROJET ROISSY-PICARDIE p. 50

III * L'ACCÈS RÉGIONAL ET INTERRÉGIONAL AU PÔLE DE ROISSY 52

III.A * LE DIAGNOSTIC DES DÉPLACEMENTS p. 54

- III.A.1 – Un pôle d'emplois rayonnant sur un territoire très étendu
- III.A.2 – Des flux de déplacements importants

III.B * LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS AUTOUR DU PÔLE DE ROISSY p. 57

- III.B.1 – Un réseau routier dense mais souvent congestionné
- III.B.2 – La desserte en transports en commun, point faible de l'accessibilité du pôle de Roissy

III.C * L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE NORD DE L'ILE-DE-FRANCE p. 60

III.D * LES OBJECTIFS INTERRÉGIONAUX ET RÉGIONAUX DU PROJET ROISSY-PICARDIE P. 66

deuxième partie

LE PROJET ROISSY-PICARDIE 68

IV * LES SOLUTIONS PROPOSÉES 70

IV.A * LES BASES DU PROJET AUJOURD'HUI p. 72

- IV.A.1 – Une demande de transport ferroviaire confirmée par l'étude de marché
- IV.A.2 – Répondre à tous les besoins avec un seul projet : intérêts et limites
- IV.A.3 – Les conclusions
- IV.A.4 – Les aménagements nécessaires sur le réseau existant

IV.B * LES SCÉNARIOS POUR LE PROJET p. 76

- IV.B.1 – Les options de passage possibles
- IV.B.2 – Deux scénarios de services possibles proposés

IV.C * LA LIGNE NOUVELLE DANS SON ENVIRONNEMENT p. 78

- IV.C.1 – La prise en compte des enjeux humains et environnementaux
- IV.C.2 – Analyse par option de passage
- IV.C.3 – Synthèse comparative

IV.D * L'ÉCONOMIE DU PROJET p. 90

- IV.D.1 – Les apports du projet sur les temps de parcours
- IV.D.2 – Les prévisions de trafic
- IV.D.3 – Les investissements
- IV.D.4 – L'évaluation socio-économique
- IV.D.5 – Des perspectives pour l'aménagement du territoire

APRÈS LE DÉBAT PUBLIC 101

annexes

LISTE DES ÉTUDES RÉALISÉES PAR RFF / GLOSSAIRE / SIGLES 105



DE CREIL-ROISSY À ROISSY-PICARDIE



Les changements de mode de vie, notamment en termes de déplacements, les choix nationaux en matière de transports ainsi que les évolutions des techniques sont autant de facteurs, parfois contradictoires, qui influent sur la vie d'un projet.

Ce travail de maturation se traduit concrètement par une succession d'études qui forment un véritable cheminement et apportent de nombreux enseignements.

Ainsi, les réflexions menées jusqu'à présent ont cherché à répondre à trois besoins :

- **la desserte de la Picardie par les trains à grande vitesse;**
- **l'accès à Roissy depuis la Picardie;**
- **l'accès au pôle de Roissy depuis l'est du Val-d'Oise.**

Les études ont conduit au constat qu'un seul et même projet ne pouvait apporter une réponse satisfaisante à la fois aux besoins franciliens et aux besoins picards. Deux projets ont alors émergé et ont fait l'objet d'un processus d'élaboration distinct : le projet de liaison entre le RER D et le RER B, appelé « Barreau de Gonesse », et le projet Creil-Roissy, appelé aujourd'hui « Roissy-Picardie ».

En parallèle, la dimension nationale de ce dernier s'est affirmée.

Relier Creil à l'aéroport sous forme de « navettes »

C'est dans le cadre de la coopération entre les Régions Ile-de-France et Picardie et, de manière plus générale, à la suite des échanges entre les huit Régions du Bassin parisien réunies en « Conférence permanente » qu'a émergé, au début des années 1990, le projet Creil-Roissy.

L'idée initiale consistait à créer une ligne ferroviaire nouvelle reliant Creil à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (CDG).

Le service y était assuré par des **trains dédiés, avec un fonctionnement en navettes.**

L'accès à la ligne à grande vitesse (LGV) – en construction à l'époque – se faisait par correspondance.

S'appuyer sur le prolongement de services existants : TGV, RER

La mise en service, en 1994, du contournement à grande vitesse de l'Ile-de-France avec la desserte de l'aéroport Paris-CDG, a mis en lumière **le potentiel de développement de la grande vitesse ferroviaire.**

L'idée de raccorder Amiens à la grande vitesse *via* Creil-Roissy, a donc commencé à s'affirmer.

En parallèle, **les déplacements interrégionaux se sont accrus**, notamment pour le motif domicile-travail. Dans ce contexte,

Décisions Études

1994 : le projet d'une liaison directe au nord de l'aéroport Paris-CDG pour rejoindre Creil est inscrit au **Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)**.

Avril 1994 : signature du **contrat de plan interrégional du Bassin parisien** qui finance notamment les études pour la période 1994 – 1998.

25 novembre 1997 : le Conseil d'aménagement du Bassin parisien (8 régions) décide du lancement d'une étude devant préciser les volets techniques et financiers du projet Creil-Roissy.

Juillet 1993 : premières conclusions de l'étude commanditée par le Conseil régional d'Ile-de-France, le Syndicat des Transports Parisiens (STP, aujourd'hui STIF), le DUAC (ancien nom de la CAC, Communauté de l'agglomération creilloise) et la SNCF. Elle évoque une arrivée possible des trains régionaux Creil-Roissy dans **une nouvelle gare à l'est de l'aéroport**. Un prolongement éventuel est proposé en direction de Marne-la-Vallée.

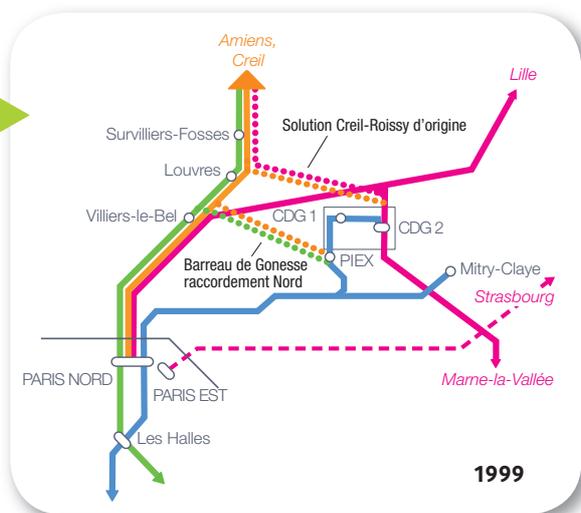
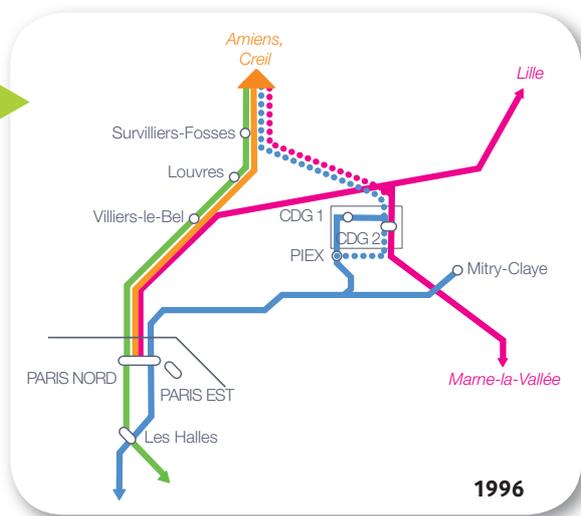
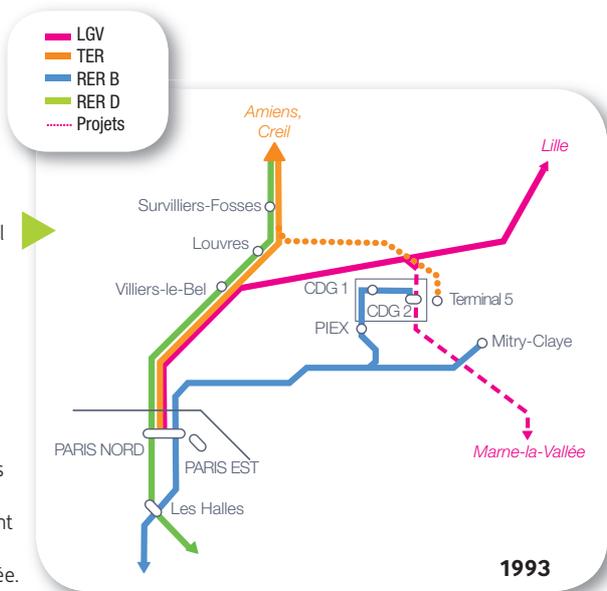
1996 : l'État et le Conseil régional de Picardie décident de poursuivre les réflexions. **L'étude réalisée alors préconise un scénario combinant une liaison pour des TGV Roissy-Creil-Amiens à un prolongement de la ligne B du RER jusqu'à Creil.** L'idée d'une nouvelle gare à l'est de Paris-CDG est en revanche abandonnée.

1998 : une **étude de faisabilité sommaire** est conduite par la SNCF sur le projet de Barreau de Gonesse (liaison RER D) – RER B au sud-ouest de la plate-forme aéroportuaire, terminus au Parc international des expositions de Villepinte (PIEX).

1999 : l'État approfondit les travaux de 1996 en les adaptant à l'évolution du contexte des transports. **L'étude explore deux solutions différentes :**

- la liaison Creil-Roissy dans sa conception d'origine, empruntée par des TGV et des TER,
- le raccordement vers le nord du projet de Barreau de Gonesse permettant la circulation des TER picards.

Elle conclut sur l'intérêt de la première solution pour la Picardie.





DE CREIL-ROISSY À ROISSY-PICARDIE

le projet Creil-Roissy a également évolué, allant dans le sens d'une plus grande imbrication avec le réseau de transports francilien (RER B, RER D...).

Mais combiner ces deux attentes (prolongement des TGV, prolongement des RER) **revenait à rendre le projet plus complexe à réaliser.**

Pour y répondre, deux conceptions distinctes vont progressivement marquer les discussions: la **dissociation avec les projets franciliens** (les études se concentrent sur un service de trains à grande vitesse directs vers la Picardie), **ou au contraire la mutualisation** (recherche d'une emprise partagée avec le RER).

L'intérêt de la grande vitesse se confirme

S'appuyant sur les conclusions de l'étude de 1999, **la réflexion se poursuit sur la solution d'origine Creil-Roissy**, cherchant à étudier de manière plus précise (stade « étude préliminaire ») le projet de prolongation des missions TGV jusqu'à Amiens à partir de Roissy.

L'esprit qui prévaut est alors plutôt celui d'une **dissociation d'avec les projets franciliens**. Ainsi, les solutions proposées pour les besoins régionaux se résument, comme en 1993, à un système de navettes TER Creil-Roissy sans arrêt intermédiaire, notamment en Ile-de-France.

L'idée de la mutualisation avec le réseau francilien reste toutefois abordée, mais cette fois-ci en marge des études préliminaires sur le Barreau de Gonesse et pour les TER uniquement.

À l'issue de ces réflexions, **il ressort que le projet de prolongement des trains à grande vitesse en Picardie est faisable techniquement et économiquement.**

En ce qui concerne les solutions envisagées pour le transport interrégional du « quotidien », elles sont plus complexes, qu'elles soient associées ou non avec le réseau francilien.

Vers un débat public

À la suite des résultats des études de 2004, menées désormais par Réseau Ferré de France, les réflexions se sont poursuivies sur les modalités d'arrivées de TER en gare Aéroport CDG-TGV, les blocages techniques initiaux s'étant progressivement résolus. Les institutions ont maintenu leur intérêt pour le projet **en l'inscrivant dans les contrats de projets État-Région 2007-2013 en Picardie et en Ile-de-France.**

À la fin des années 2000, dans la dynamique du « Grenelle de l'environnement », le contexte général est **favorable au développement du transport ferroviaire**. L'aéroport Paris-CDG s'est également vu confirmer son rôle de **hub mondial** et de **pôle majeur en Ile-de-France** en termes de transports et d'emplois.

En accord avec ses partenaires, Réseau Ferré de France propose de lancer un **nouveau programme d'études dans un esprit de large ouverture**, tout en s'appuyant sur les conclusions issues du processus d'études antérieur et de l'histoire du projet :

- Placer la **coopération interrégionale** comme un facteur clé de bon avancement du projet.
- Mettre au premier plan **la dynamique de la grande vitesse nationale** et son rôle moteur pour le projet.
- Reconnaître et aborder les **enjeux de transports franciliens** dans le secteur; rechercher ensemble les solutions.

Réseau Ferré de France a estimé qu'il était utile que ces éléments puissent être **partagés et débattus avec le grand public**, afin d'évaluer l'opportunité du projet Roissy-Picardie et de préciser ses caractéristiques. Une saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) a été proposée et validée en comité de pilotage le 18 février 2009.

Décisions

Études

2000 : inscription d'une liaison Picardie-Roissy au CPER Picardie 2000-2006.

12 novembre 2002 : RFF prend la maîtrise d'ouvrage du projet et poursuit les études sur la solution d'origine Creil-Roissy. L'État, la Région Picardie et la SNCF cofinancent.

8 juillet 2003 : le Syndicat des Transports Parisiens (STP) démarre les études préliminaires sur le Barreau de Gonesse.

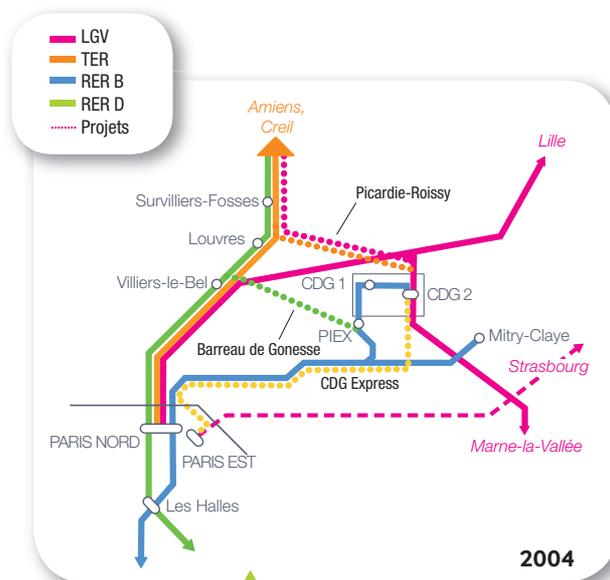
2007 : inscription de la liaison Picardie-Roissy aux CPER Picardie et Ile-de-France pour la période 2007-2013. En Ile-de-France est également inscrite la poursuite des études sur le Barreau de Gonesse.

Septembre 2008 : inscription de la liaison Roissy-Picardie au SDRIF adopté par la Région Ile-de-France.

18 février 2009 : décision du comité de pilotage Roissy-Picardie en faveur d'une saisine par RFF de la CNDP sur la base des résultats d'études.

Juillet 2009 : saisine de la CNDP par RFF sur le projet Roissy-Picardie.

2 septembre 2009 : décision de la CNDP d'organiser un débat public.



Septembre 2004 : restitution des études préliminaires menées par RFF sur la solution d'origine Creil-Roissy. La solution « Train à grande vitesse » est estimée économiquement viable. En revanche, l'insertion de TER en gare Aéroport CDG-TGV bute sur des problèmes techniques (impossibilité de stationner à cause de la présence des trains du projet CDG Express).

2007 : il est décidé que le projet CDG Express n'occupe plus les voies de la gare Aéroport CDG-TGV mais les mêmes que celles du RER B. Pour cette raison notamment, RFF étudie de nouveau la possibilité d'arrivée de TER picards à Roissy.

Juin 2008 : démarrage de pré-études fonctionnelles sur le projet Roissy-Picardie.

Les études préalables à la saisine de la CNDP, ainsi que le débat public sur le projet Roissy-Picardie, sont financés par l'État, la Région Picardie, la Région Ile-de-France et Réseau Ferré de France dans le cadre des CPER 2007-2013.



LES ACTEURS DU FERROVIAIRE

—L'État

Il définit la consistance du réseau, donne son approbation pour les grandes opérations d'aménagement, participe au financement des projets, garantit le respect des procédures de conduite, la réalisation des projets et les règles de sécurité.

—Réseau Ferré de France (RFF)

Réseau Ferré de France est le **propriétaire et le gestionnaire du réseau ferroviaire français**. Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1997, RFF a pour mission l'aménagement, le développement, la modernisation et la mise en valeur du réseau ferré national, dans une logique de développement durable. RFF est le maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires nouvelles y compris les gares.

RFF assure également la **répartition des capacités d'utilisation du réseau ferré**, dans un contexte **d'ouverture** à la concurrence du transport de marchandises (2003) et, depuis fin 2009, du transport international de voyageurs.

RFF est le maître d'ouvrage du projet Roissy-Picardie.

À ce titre, il a conduit les études préparatoires au débat public et porte désormais ce projet au débat.

—Les entreprises ferroviaires

Entreprise ferroviaire historique, la SNCF est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Elle est aujourd'hui l'opérateur principal en matière

de transports de marchandises et de voyageurs.

La SNCF, dans le cadre d'une convention de gestion avec RFF, est également le **gestionnaire de l'infrastructure et des installations existantes liées à l'exploitation** des services de transports : gares et installations de maintenance du matériel.

Depuis l'adoption des Directives européennes qui ont permis l'ouverture du réseau à la concurrence, la SNCF n'est plus la seule entreprise ferroviaire à pouvoir opérer sur le réseau ferré national. Dans un premier temps, l'ouverture a concerné le transport de marchandises, d'abord pour les trafics internationaux en 2003, puis pour l'ensemble des trafics, y compris domestiques, en 2006. Après le fret, **l'ouverture du réseau concerne à présent le transport international de voyageurs.**



Plusieurs opérateurs, parmi lesquels Veolia Transport ou Trenitalia (l'opérateur historique italien), ont fait savoir qu'ils étudiaient la possibilité de proposer une offre ferroviaire voyageurs entre la France et un pays voisin.



Depuis le 13 décembre 2009, des opérateurs ferroviaires privés peuvent faire circuler des trains de voyageurs sur le réseau ferré français, desservant ainsi une ou plusieurs villes françaises, à condition que ces trains aient pour origine et/ou destination une gare située dans un pays européen. Aujourd'hui, huit opérateurs privés utilisent le réseau ferré national pour leur activité de fret et/ou voyageurs: CFL Cargo, Colas-Rail, Euro Cargo Rail, Europorte 2, SNCB, SNCF, Veolia Cargo France et VFLI. Ces opérateurs détiennent près de 15 % du marché.

Tout comme pour le fret, toutes les entreprises ferroviaires trouveront en RFF un interlocuteur attentif à leurs besoins spécifiques: facilité d'accès au réseau, qualité, fiabilité et flexibilité des créneaux horaires proposés.

—Les autorités organisatrices des transports (AOT)

Les Régions sont autorités organisatrices des transports régionaux depuis que la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain leur a confié la compétence pour organiser les transports ferroviaires régionaux. **C'est le cas du Conseil régional de Picardie** qui a ainsi la charge de l'achat et de l'entretien du matériel roulant, ainsi que la définition et le financement de l'offre de transport régional de voyageurs.

En Ile-de-France, cette compétence est confiée au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

Depuis la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, « *le STIF est constitué par la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et les sept départements d'Ile-de-France* ».

—L'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

Il s'agit de l'autorité française de sécurité ferroviaire, dont le siège est à Amiens et qui assure, pour le compte du ministère chargé des transports, l'équité du traitement des acteurs, l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation et contribue à l'interopérabilité des réseaux européens.

—L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, créée par la loi **du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires**. Elle concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et des clients. Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau pour les entreprises ferroviaires n'entraient pas le développement de la concurrence.

première partie

LES TERRITOIRES DU PROJET FACE AUX ENJEUX DE TRANSPORTS NATIONAUX, INTERRÉGIONAUX ET RÉGIONAUX

- I ✨ LES CARACTÉRISTIQUES ET LES ENJEUX DES TERRITOIRES DU PROJET
- II ✨ LA PICARDIE ET LE NORD DE L'ILE-DE-FRANCE FACE AUX ENJEUX NATIONAUX DE TRANSPORTS
- III ✨ L'ACCÈS RÉGIONAL ET INTERRÉGIONAL AU PÔLE DE ROISSY



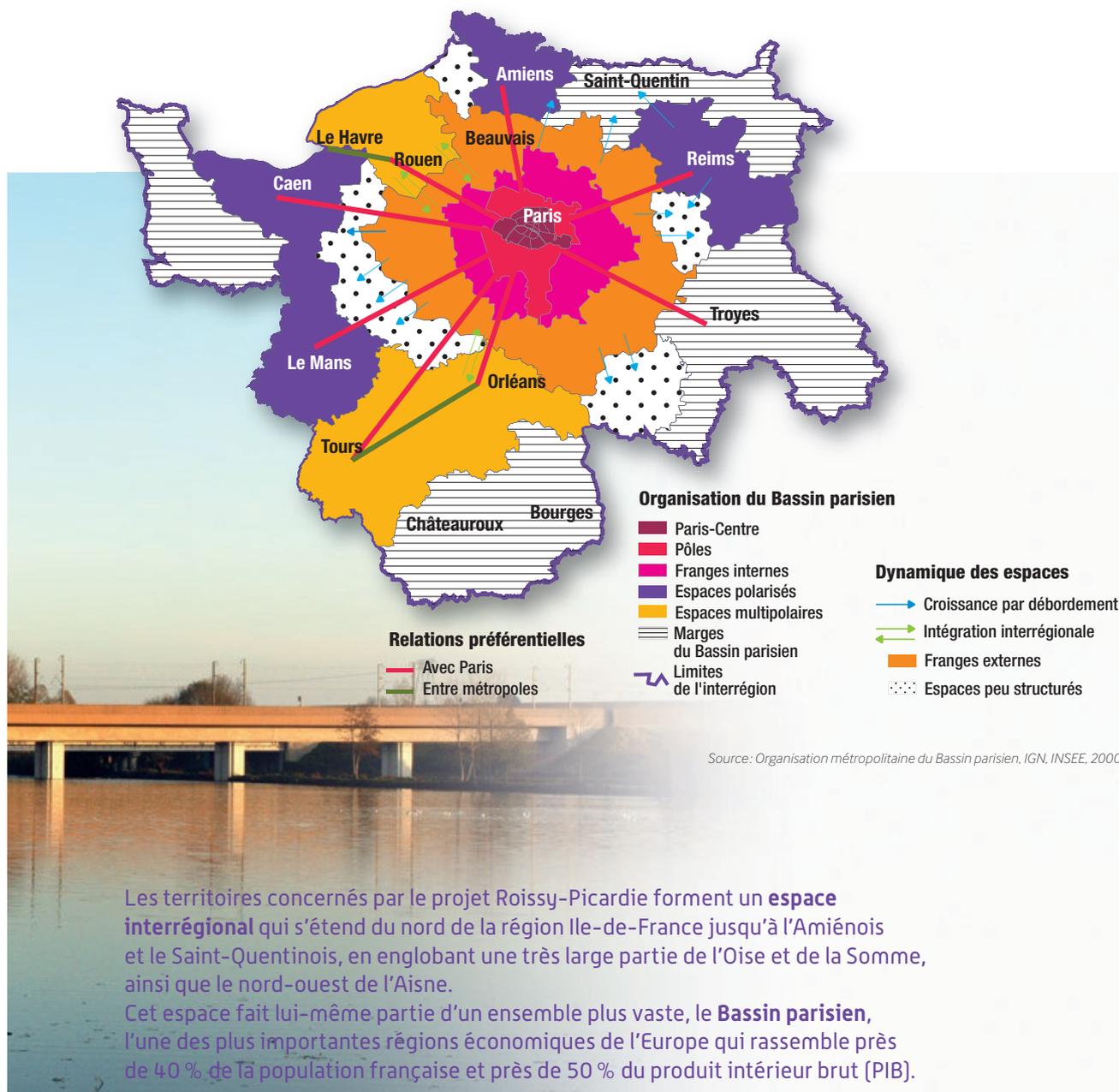




I * LES CARACTÉRISTIQUES ET LES ENJEUX DES TERRITOIRES DU PROJET

I.A - DES TERRITOIRES VARIÉS AVEC UN POINT COMMUN : L'INFLUENCE DE LA CAPITALE
I.B - VERS UNE ORGANISATION DES TERRITOIRES AUTOUR DE PLUSIEURS PÔLES

Le Bassin parisien, un espace organisé autour de la capitale



Les territoires concernés par le projet Roissy-Picardie forment un **espace interrégional** qui s'étend du nord de la région Ile-de-France jusqu'à l'Amiénois et le Saint-Quentinois, en englobant une très large partie de l'Oise et de la Somme, ainsi que le nord-ouest de l'Aisne.

Cet espace fait lui-même partie d'un ensemble plus vaste, le **Bassin parisien**, l'une des plus importantes régions économiques de l'Europe qui rassemble près de 40 % de la population française et près de 50 % du produit intérieur brut (PIB).

Au-delà de leur diversité géographique, démographique ou économique, les territoires concernés par le projet Roissy-Picardie ont pour point commun d'être **fortement polarisés par Paris**, au même titre que les autres régions du Bassin parisien.

Dans une perspective de rééquilibrage, le développement de liaisons transversales entre les principaux pôles urbains et économiques du nord de l'Ile-de-France et de la Picardie constitue un enjeu majeur.

En particulier, l'accès au pôle économique et au nœud de transports de Roissy apparaît comme une condition essentielle pour intégrer ces territoires dans les réseaux d'échanges avec les régions françaises et européennes.

I.A DES TERRITOIRES VARIÉS AVEC UN POINT COMMUN : L'INFLUENCE DE LA CAPITALE

Les territoires du projet sont, pour partie, intégrés au bassin de vie parisien (le Pays de France qui s'étend de l'est du Val-d'Oise au nord de la Seine-et-Marne) ou fortement polarisés par lui (le sud de la Picardie). On compte également des territoires, plus éloignés de Paris, organisés autour de pôles comme Amiens, capitale régionale de la Picardie, Abbeville, Saint-Quentin, Beauvais ou Compiègne.

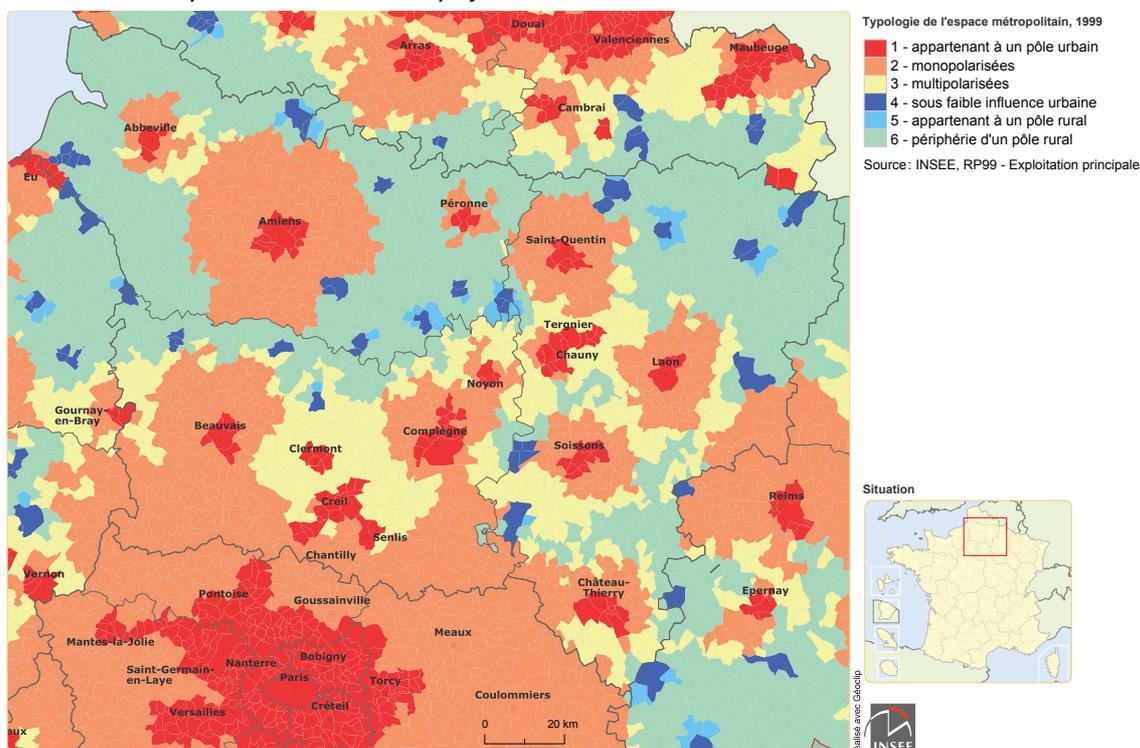
I.A.1 — Des territoires au profil démographique proche

Au 1^{er} janvier 2007, le Val-d'Oise comptait 1 160 000 habitants, dont environ 250 000 habitants pour le nord-est du département, partie intégrante de la Plaine-de-France, qui constitue plus directement le territoire du projet en Ile-de-France.

La croissance annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2007 s'est établie à 0,6%.

Toujours au 1^{er} janvier 2007, la Picardie a atteint 1 900 000 habitants, soit une croissance d'environ 0,3% par an depuis 1999. Les Picards habitent pour 42% dans l'Oise (793 000 habitants), 30% dans la Somme (564 000) et 28% dans l'Aisne (537 000). La Picardie représente aujourd'hui 3% de la superficie du territoire français et rassemble 2,1% de l'ensemble de la population.

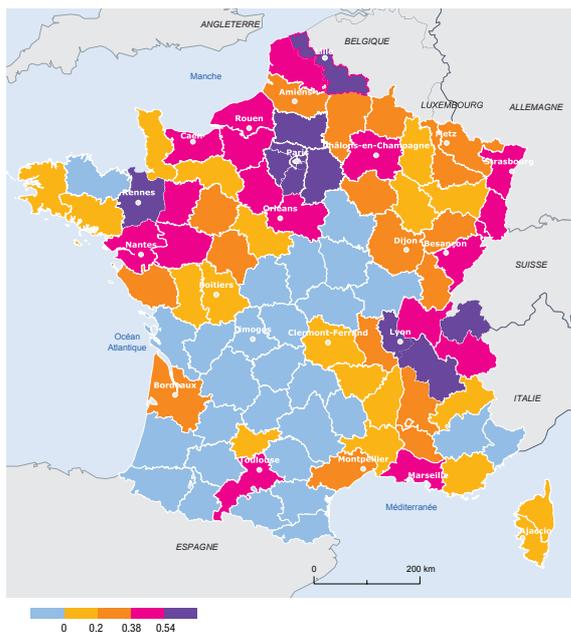
La structure de l'espace sur les territoires du projet



Évolution et structure de la population

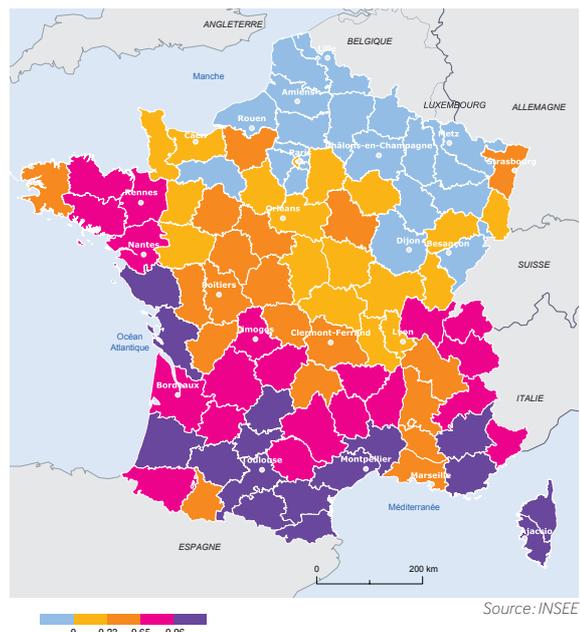
Évolution de la population due au **solde naturel**

(variation annuelle moyenne en %, 1999-2006)



Évolution de la population due au **solde migratoire**

(variation annuelle moyenne en %, 1999-2006)



Pour la Picardie comme pour le nord de l'Ile-de-France, la croissance de la population résulte d'un solde naturel (différence entre les naissances et les décès) positif. En revanche, ces territoires connaissent un solde migratoire (solde apparent entre les entrées et les sorties) négatif, caractéristique des régions du nord et de l'est de la France.

—Une croissance démographique modérée

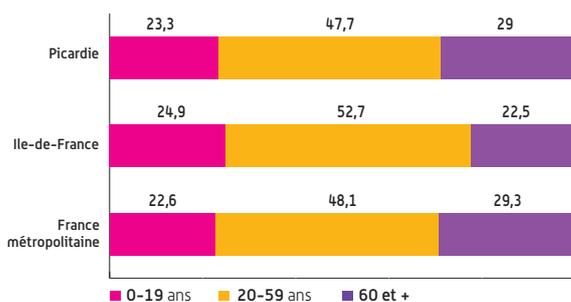
Sur le plan des migrations interrégionales, la **Picardie** a perdu un peu moins de 4 000 habitants par an entre 2001 et 2006, les régions voisines étant souvent la destination de ces sortants. La plupart des arrivants en Picardie proviennent de la région Ile-de-France. Les prévisions de l'INSEE à **l'horizon 2030** indiquent que **la croissance démographique va se faire de manière modérée**, grâce au solde naturel. Ce sont essentiellement les franges les plus proches de l'Ile-de-France qui porteraient cette croissance. Pour le **nord de l'Ile-de-France**, les échanges migratoires se font prioritairement avec les départements franciliens limitrophes et, le plus souvent, avec les communes les plus proches. Plus des trois quarts des personnes qui se sont installées en Plaine-de-France entre 1990 et 1999 habitaient déjà la région en 1990. À l'inverse, 59 % des départs ont pour destination le reste de l'Ile-de-France. Les arrivants sont surtout originaires de départements franciliens proches.

L'Oise est le quatrième département d'origine des arrivants et se place devant les départements franciliens éloignés, non limitrophes.

—Une population en moyenne plus jeune qu'au niveau national

L'aire du projet se situe dans des territoires traditionnellement jeunes : **l'Ile-de-France est la région la plus jeune de France et la Picardie est la troisième région la plus jeune de France** avec un âge moyen de 37 ans (39 ans en France). L'évolution à vingt ans prévoit un alignement sur les tendances nationales. **La population de l'aire du projet devrait rester plus jeune que la moyenne nationale**, mais sa structure par âge s'en rapprocherait. En 2030, l'âge moyen atteindrait 42,3 ans en Picardie, 39,2 ans en Ile-de-France et 42,6 ans en France selon l'INSEE. Du fait de sa croissance naturelle, **la population du nord de l'Ile-de-France conserverait une structure plus jeune** que celle du reste de la région.

Structure par âge de la population au 1^{er} janvier 2030 (prévision en pourcentage)



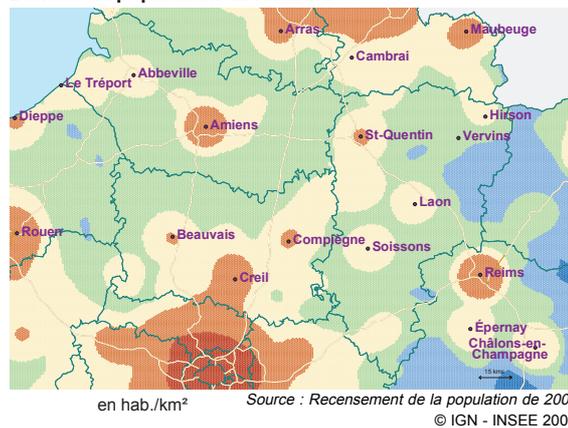
Source : Prévisions INSEE, modèle Omphale scénario central

—Une densité globalement forte, bien qu'hétérogène

Les territoires du projet sont relativement densément peuplés. Toutefois, la densité décroît à mesure que l'on progresse vers le nord, et que l'on s'éloigne de l'aire métropolitaine parisienne :

- **Le sud de l'aéroport Paris-CDG** présente des caractéristiques de tissus urbains denses. Cet espace est partie intégrante du cœur de l'aire métropolitaine parisienne (plus de 7000 hab./km² dans le secteur du Val-de-France autour de Sarcelles).
- **Au nord de l'aéroport** jusque Creil, Compiègne et Beauvais, la densité de population reste forte, largement supérieure à la moyenne nationale (de 300 à 2000 hab./km²) et se concentre en doigt de gant le long des infrastructures.
- **Le nord du périmètre**, au-delà de la RN31 (axe Rouen-Beauvais-Compiègne-Reims), présente des densités plus faibles, comparables aux parties rurales et agricoles du Bassin parisien. Cet espace est toutefois polarisé par des aires urbaines autonomes comme Amiens ou Saint-Quentin. L'évolution récente met en évidence le **phénomène de périurbanisation comme principal mode de croissance**. Les grandes villes picardes ne semblent pas touchées par le mouvement d'augmentation de la population vivant dans les centres urbains, entamé depuis les années 1990 et constaté au niveau national. Les migrations de populations ont tendance à se faire au profit des communes rurales situées en périphérie des grandes villes ou dans des bassins d'emploi plus éloignés.

Densité de population en Picardie



I.A.2 — Le nord de l'Ile-de-France : un territoire de contrastes

Le territoire concerné par le projet Roissy-Picardie s'inscrit dans ce que l'on appelle historiquement et géographiquement le Pays de France. Il forme une région naturelle délimitée au sud par la Seine, au nord par la Forêt de Chantilly, à l'ouest par l'Oise et à l'est par la Goële. Son développement est, de longue date, lié à Paris. Longtemps considéré comme l'un des « greniers à blé » de Paris, le Pays de France a été bouleversé dans un premier temps par la croissance de l'agglomération parisienne, marquée par la construction sur des terrains disponibles et peu chers des grands ensembles après la Seconde Guerre mondiale (Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Tremblay-en-France notamment).

Le deuxième bouleversement majeur fut la création en 1974, sur 3 300 hectares, de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

—Un territoire à enjeux nationaux et régionaux en mutation

Le pôle économique de Roissy, qui s'est constitué autour de l'aéroport, est un espace de transition entre la banlieue nord de Paris et les espaces périurbains du Pays de France et de la Goële. La pérennisation des cultures céréalières constitue un enjeu important dans un secteur soumis à de fortes pressions foncières.

La plate-forme aéroportuaire de Roissy a inscrit dans l'espace alentour une nouvelle organisation territoriale, mais ne s'est pas accompagnée d'un développement urbain coordonné à l'échelle de l'ensemble de l'aire d'influence de Paris-CDG. La multiplicité d'acteurs a singulièrement complexifié la gouvernance (la plate-forme est à cheval sur trois départements).

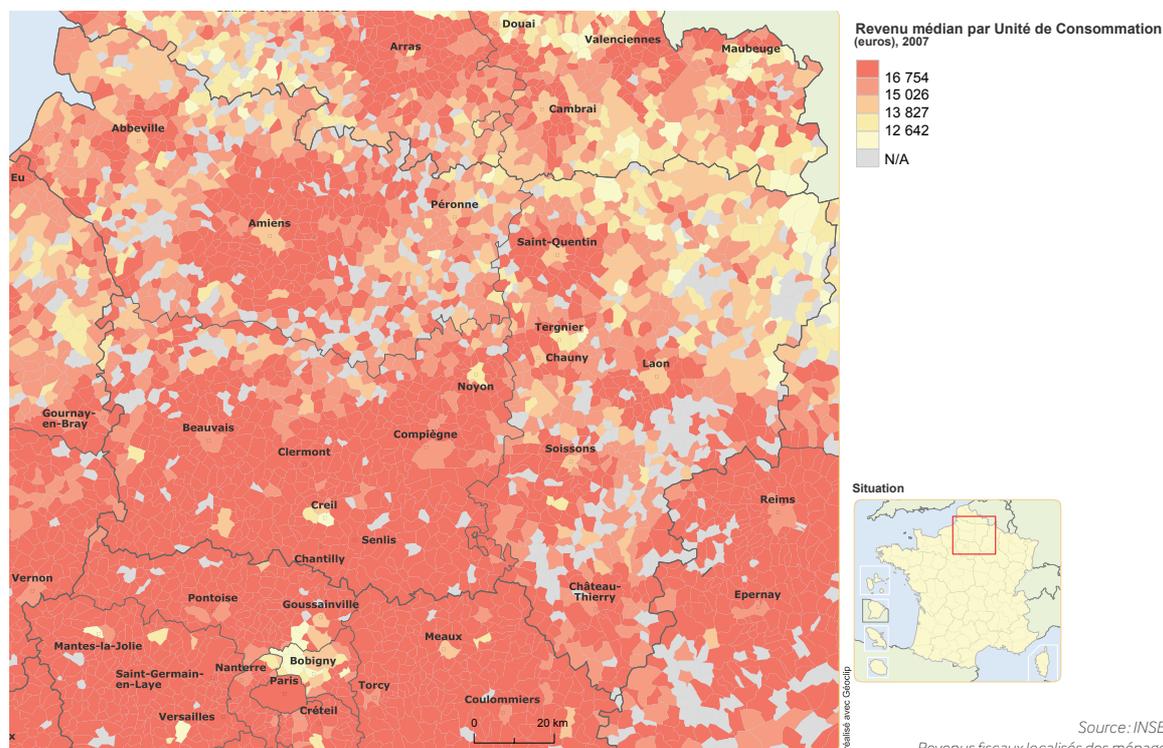
Aujourd'hui, ce territoire – désormais souvent identifié sous le nom de « **Roissy-Plaine-de-France** » – est un territoire de contrastes. Plaque tournante des échanges nationaux et internationaux, il est identifié comme un « **territoire d'intérêt national et régional** » dans le cadre du Contrat de projets État-Région 2007-2013. Le projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France, adopté par le Conseil régional en septembre 2008, le considère comme l'un des **moteurs du développement économique de l'Ile-de-France** et il est identifié comme pôle structurant dans le cadre du Grand Paris.

Cette partie du nord de l'Ile-de-France est aussi caractérisée par **une forte hétérogénéité**. Les activités sont localisées au niveau du pôle aéroportuaire, tandis que l'habitat s'établit de manière dense à l'ouest et au sud de celui-ci et sous forme périurbaine sur tout le secteur nord.

La notion de contraste est également illustrée par le niveau des revenus des ménages, majoritairement inférieur à la moyenne francilienne (voire très inférieure dans le secteur dense du Val-de-France qui concentre les populations les plus fragiles), mais avec des secteurs plus privilégiés au nord de l'aéroport.

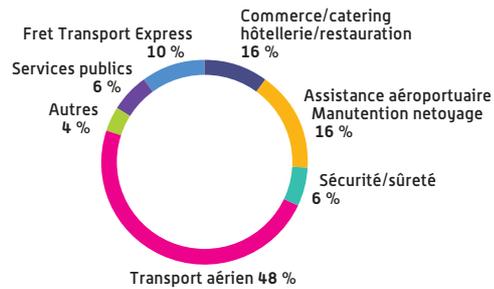
Le revenu fiscal médian (50 % des ménages en dessous et 50 % des ménages au dessus) en France métropolitaine en 2006 était de 17 497 euros, en Ile-de-France de 20 575 euros (Val-d'Oise 18 501 euros) et en Picardie de 16 741 euros.

Le revenu fiscal des ménages





Répartition de l'emploi sur la zone de Roissy par secteur d'activité



Source : Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation de Paris-CDG, 2007

—Roissy, un pôle économique majeur qui rayonne au-delà de l'Ile-de-France

Moins de 40 ans après l'ouverture de l'aéroport Paris-CDG, c'est un pôle économique de premier plan qui a émergé au nord de l'Ile-de-France. Roissy est **un pôle complexe, regroupant plusieurs fonctions** :

- pôle multimodal de transport (aérien et ferroviaire);
- pôle de services;
- pôle d'emplois.

Avec plus de 60 millions de passagers accueillis et plus de 555 000 mouvements d'avions en 2008, la plate-forme de Paris-CDG est un des premiers aéroports européens et mondiaux. Inaugurée en 1994, sa gare SNCF Aéroport-Charles de Gaulle-TGV a été la première à permettre une intermodalité entre l'avion et le rail. En 2008, elle a enregistré environ 3,4 millions de voyageurs.

Lieu d'interconnexion majeur des réseaux de transports, le pôle de Roissy concentre une grande variété d'activités et, notamment, l'ensemble des activités liées à la connectivité intermodale (transport, hôtellerie, commerce, activités tertiaires supérieures, logistique, etc.) qui en font **un véritable pôle de services**.

Si les fonctions aériennes, de transport ferroviaire et de services sont contenues dans la plate-forme, il est difficile de définir précisément les limites du **pôle d'emplois** de Roissy. En effet, celui-ci a **une influence très importante sur l'ensemble du nord de l'Ile-de-France et au-delà sur la Picardie**.

On peut définir deux périmètres: le pôle aéroportuaire et les zones d'activités à proximité (Paris-Nord Villepinte notamment). Avec plus d'un millier d'entreprises et 90 000 emplois en 2007,

le pôle d'emplois aéroportuaire est l'un des plus importants et des plus dynamiques d'Ile-de-France.

Le nombre des emplois sur la plate-forme a augmenté de près d'un tiers entre 2000 et 2006.

Le pôle d'emplois de Roissy pris globalement représentait en 2006 quelque **140 000 emplois sur les communes limitrophes et 300 000 emplois indirects et induits**.

Les activités liées au transport (en particulier aérien) et **à la logistique** sont omniprésentes et concernent près de 50 % des emplois dans le pôle aéroportuaire et encore 16 % à l'échelle de l'est du Val-d'Oise.

L'origine géographique des salariés travaillant sur la plate-forme de Roissy

On note une forte proportion de personnes habitant les trois départements sur lesquels s'étend Paris-CDG. En 2006, plus de 50 % des salariés étaient issus de la Seine-Saint-Denis (20%), du Val-d'Oise (16%) et de la Seine-et-Marne (15%), mais également de l'Oise (13,5%) et de Paris (9%).

L'évolution montre un renforcement de la part des salariés habitant en dehors de l'Ile-de-France. Les Valdoisiens occupent 16% des emplois, soit sensiblement moins que les habitants de Seine-Saint-Denis. Ce phénomène s'explique, en partie, par la qualification de la population active résidant à l'est du département et par la difficulté d'accès à la plate-forme en transports en commun.

À plus long terme, si les effets de la crise invitent à la prudence, certaines prévisions font état de **120 000 emplois sur la plate-forme aéroportuaire d'ici quelques années**.

Ces projections dépendent de la conjoncture du transport

Répartition des salariés de Paris-CDG en fonction de leur département de résidence en 2006 et 2007

	Département de résidence	Effectifs en 2006	Effectifs en 2007	Part (en 2007)
Départements riverains	Val-d'Oise	13 600	14 400	16 %
	Seine-Saint-Denis	16 850	18 000	20 %
	Seine-et-Marne	12 700	13 500	15 %
Autres départements hors Ile-de-France	Oise	10 500	12 100	13 %
	Autres départements	9 330	9 900	11 %
Autres départements, Ile-de-France	Paris	8 200	8 100	9 %
	Val-de-Marne	5 000	5 400	6 %
	Hauts-de-Seine	4 160	4 100	5 %
	Essonne	2 800	2 700	3 %
	Yvelines	1 660	1 800	2 %
	Effectif total		84 800	90 000

Sources: ADP/Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation de Paris-CDG.

aérien dans les années qui viennent. Il a été observé en effet que 1 million de passagers supplémentaires génèrerait 1 500 emplois.

I.A.3 — La Picardie : entre influence francilienne et dynamique multipolaire

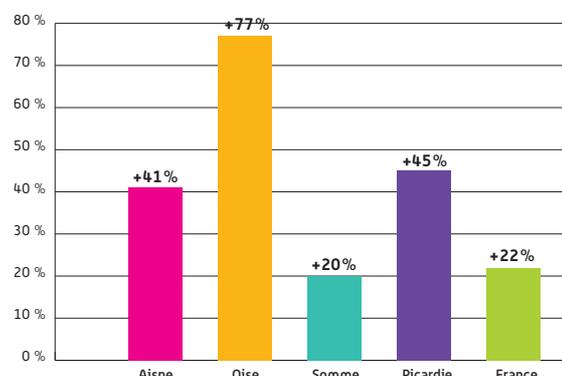
Les géographes ont mis en avant des particularités picardes. Sur le plan économique, la Picardie est marquée par **un poids important de l'agriculture et de l'industrie**. Ces deux secteurs représentent plus de 31 % de l'activité économique en termes de valeur ajoutée contre à peine 22 % au niveau national.

Sur le plan de l'organisation du territoire, la Picardie est caractérisée par **un maillage de petites villes et de villes moyennes et par une imbrication ville-campagne**, comme le souligne le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) à l'horizon 2030, adopté en novembre 2009 par le Conseil régional. Outre Amiens, préfecture et capitale régionale réunissant un peu plus de 180 000 habitants en 2006, la Picardie compte 11 agglomérations moyennes, dont 4 (Beauvais, Saint-Quentin, Compiègne et Creil) dépassent les 70 000 habitants. Si environ 65 % de la population vit en zone urbaine, la plus grande partie de son territoire est relativement peu urbanisée, offrant **un équilibre entre villes et zones rurales**.

—L'atout de la situation géographique pour l'économie

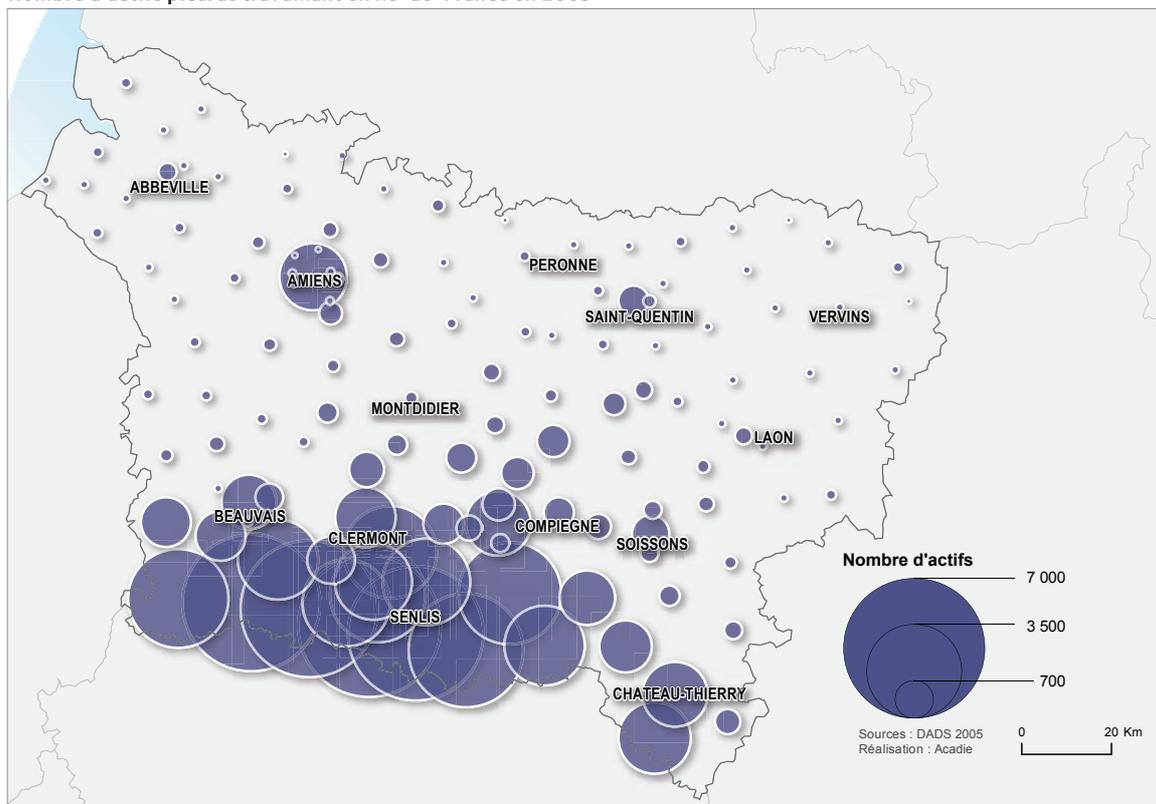
La place de la région au cœur du Bassin parisien et du triangle Paris-Londres-Bruxelles a favorisé le développement de certaines activités, comme **la logistique**. Dans le prolongement de la dynamique du secteur autour du pôle de Roissy, de nombreux centres liés à la logistique se sont ainsi créés autour des grands axes routiers et ferroviaires de la région. Cette tendance devrait se confirmer dans les années à venir au bénéfice de nouveaux équipements structurants comme le canal Seine-Nord Europe reliant, à l'horizon 2016, le bassin de la Seine et de l'Oise au réseau des canaux à grand gabarit du nord de la France et du Benelux.

Évolution du nombre de salariés dans la logistique entre 1999 et 2006



Source: Conseil régional de Picardie, base de données: UNEDIC

Nombre d'actifs picards travaillant en Ile-de-France en 2005



Le SRADDT met en évidence que « cette influence francilienne a évolué entre 1999 et 2005 : alors que le nombre d'actifs picards travaillant à Paris a diminué de 4 %, le nombre d'actifs picards travaillant dans le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis a fait un bond de 22 %, témoignant de l'attractivité croissante du pôle de Roissy ». Source : SRADDT de la Région Picardie.

L'influence de l'Ile-de-France voisine se ressent également, notamment sur les activités de **services aux entreprises**.

Cette situation géographique favorable fait également **du tourisme un enjeu économique important** pour le développement futur de la Picardie. La fréquentation touristique génère aujourd'hui plus de 15 000 emplois dans la région. Il s'agit d'un des aspects de ce que l'on appelle **l'économie résidentielle** qui pourrait se renforcer dans les prochaines années au bénéfice notamment d'**une meilleure accessibilité depuis le territoire national et européen**.

Des pôles de compétitivité interrégionaux

En matière de recherche et d'innovation, la Picardie s'est associée à des régions voisines pour développer **trois pôles de compétitivité**. Outre le pôle Industrie et Agro-ressources mis en place avec la région Champagne-Ardenne et le pôle Up-Tex regroupant des entreprises et unités de recherche du nord de l'Aisne et de la région Nord-Pas de Calais dans les domaines des textiles innovants, la Picardie a créé le pôle I-Trans en coopération avec le Nord-Pas-de-Calais. Réunissant les acteurs de l'industrie, de la recherche et de la formation dans le domaine du ferroviaire et des systèmes

de transports terrestres innovants, cette coopération interrégionale a pour ambition de construire un pôle d'excellence mondiale dans le domaine des transports.

Il représente aujourd'hui environ 15 000 emplois.

—Les territoires de Picardie : entre dynamique propre et influences multiples

Comme le souligne le SRADDT, « la région présente la spécificité d'être soumise à des influences multiples qui se traduisent notamment par des flux domicile-travail. Entre 1999 et 2005, la proportion d'actifs travaillant hors de la région est passée de 16 à 19 %. Ils représentent désormais plus de 100 000 actifs, soit près de 13 000 de plus que six ans auparavant ». L'Ile-de-France attire plus de 80 % de ces « navetteurs », mais d'autres influences – comme celle de Reims – ont émergé.

Toutefois, depuis quelques années, un rééquilibrage des déplacements professionnels est en cours, en particulier avec l'Ile-de-France. En 2005, par exemple, le nombre d'actifs franciliens travaillant en Picardie a augmenté proportionnellement plus rapidement (+ 30 %) que le nombre d'actifs picards (+ 12 %) allant travailler en Ile-de-France. Au-delà de ces grandes tendances régionales, la Picardie

se caractérise par son organisation multipolaire basée autour de « **dix villes piliers** ».

Plusieurs de ces pôles sont concernés par le projet Roissy-Picardie.

—Les potentiels des principaux pôles du territoire de projet

Amiens, capitale régionale de plus en plus attractive en Picardie au-delà des frontières de la Somme, a vocation à se positionner comme tête de réseau des villes piliers picardes.

Depuis une vingtaine d'années, elle déploie une ambitieuse action de requalification urbaine : création de services et d'équipements, revalorisation du centre-ville, etc. Cette **dynamique de capitale régionale** participe de la volonté de donner à la Picardie toute sa place au sein du nord-ouest européen en **développant ses relations avec les autres régions françaises et européennes** et en créant un meilleur équilibre avec Paris, au nord du Bassin parisien.

Le sud de l'Oise est fortement tourné vers l'Île-de-France. Un salarié sur deux travaille en région parisienne (à l'exception du bassin creillois).

Historiquement industrielle, l'**agglomération de Creil** (deuxième de Picardie par sa population) se diversifie en se tournant notamment vers **des secteurs d'innovation et de recherche**. Elle se situe à 50 kilomètres de Paris, ce qui est comparable aux agglomérations franciliennes de Melun



Creil, située à seulement 50 kilomètres de Paris.



Amiens, capitale régionale en plein essor.

ou Mantes-la-Jolie. Elle cherche à valoriser une situation privilégiée de carrefour ferroviaire avec l'**Étoile ferroviaire de Creil**. Les secteurs de Chantilly, Senlis, le Valois, sont marqués par un dynamisme résidentiel.

Ville préfecture, Beauvais est entourée d'un vaste territoire rural qu'elle organise et bénéficie de la présence de l'**aéroport international de Beauvais-Tillé** (3 millions de passagers par an) qui contribue au développement et à la notoriété de l'agglomération.

Ville historique et culturelle, Compiègne est réputée pour son pôle technologique et universitaire. Le développement de l'agglomération est orienté vers les activités tertiaires en valorisant son attractivité liée à son cadre de vie.

Saint-Quentin, capitale de la Haute-Picardie et cinquième aire urbaine picarde avec un peu plus de 100 000 habitants, constitue un pôle d'équilibre important de la Picardie qui poursuit sa reconversion industrielle.

Également très affecté par le déclin de certaines de ses industries, **Chauny-Tergnier** (près de 50 000 habitants) peut s'appuyer sur son pôle ferroviaire récemment conforté.



I.B

VERS UNE ORGANISATION DES TERRITOIRES AUTOUR DE PLUSIEURS PÔLES

Les territoires concernés par le projet Roissy-Picardie ont en commun un **enjeu de rééquilibrage**. Pour la Picardie dans son ensemble, il s'agit de rééquilibrer la relation avec Paris en développant son rayonnement et son ouverture vers les autres régions françaises et européennes, notamment **en renforçant l'accessibilité de la capitale régionale, Amiens**.

Pour le nord de l'Ile-de-France, l'enjeu est de **rééquilibrer le développement entre le pôle de Roissy et les territoires riverains**.

I.B.1 — La recherche d'un nouvel équilibre au sein du Bassin parisien

Le Bassin parisien constitue l'une des plus importantes régions économiques d'Europe.

Toutefois, cette position de pôle européen, le Bassin parisien la doit pour beaucoup au poids de la région Capitale.

Pour l'équilibre du Bassin parisien, son attractivité et son rayonnement au niveau européen, il est important de veiller à ce que la dynamique de développement repose sur une **attractivité partagée entre les différents territoires** qui le composent. L'une des clés réside dans **la capacité pour les villes du Bassin parisien à accéder dans de bonnes conditions aux autres métropoles françaises, ainsi qu'aux hubs internationaux** (en particulier Roissy) présents en Ile-de-France.

Cela passe en particulier par :

- l'accès au réseau à grande vitesse ;
- l'accès au pôle multimodal de Roissy en même temps **que celui-ci voit s'affirmer son rôle de pôle d'échange entre le réseau ferroviaire historique du Bassin parisien et le réseau français et européen à grande vitesse**.

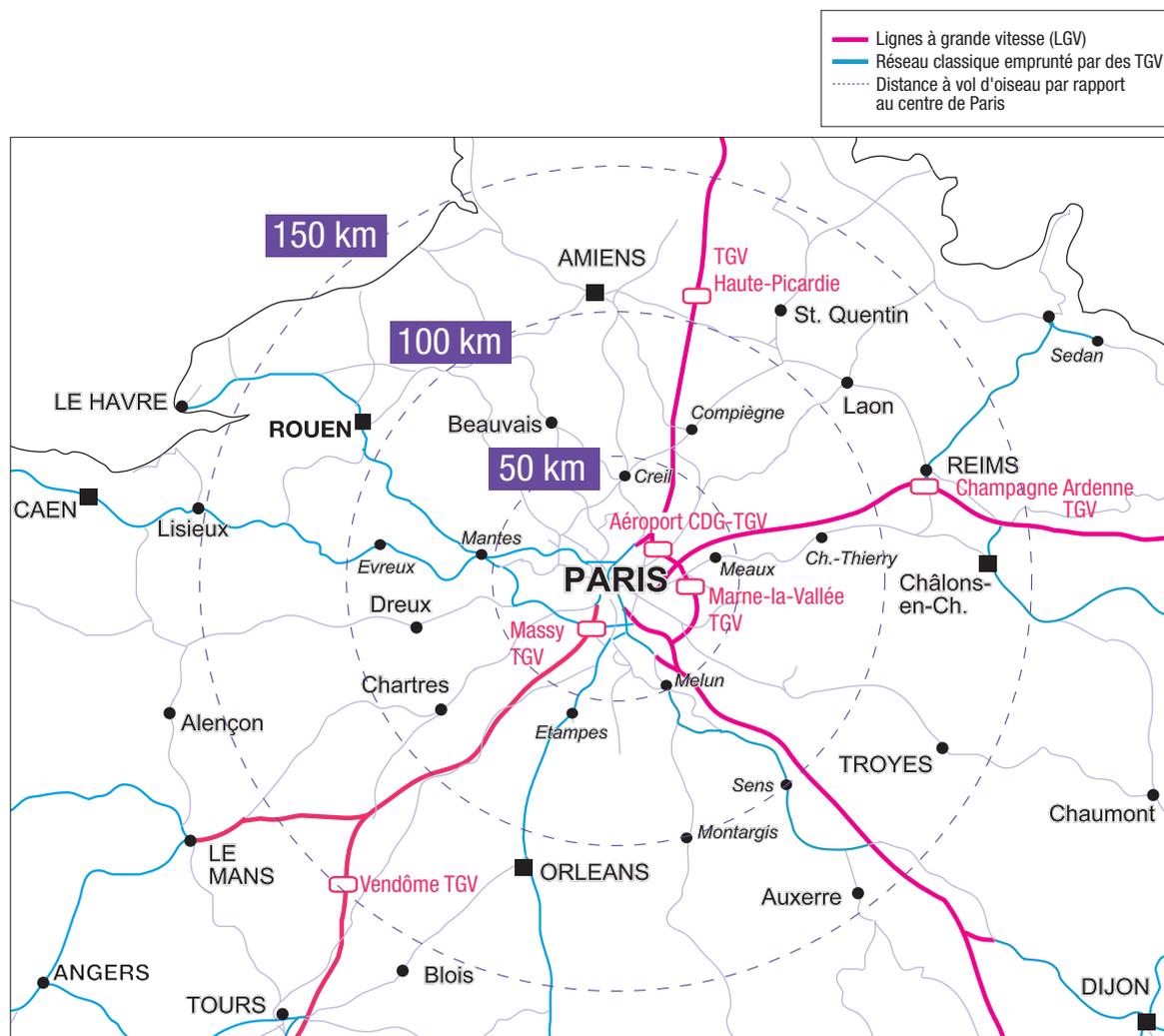
Ce développement plus équilibré des différents territoires du Bassin parisien s'inscrit au cœur des politiques publiques depuis plusieurs années. Dès 1990, les présidents des huit Régions du Bassin parisien prônent une **stratégie commune de développement équilibré et durable de cet espace**.

Ils adoptent en septembre 2009 un cadre de référence stratégique de développement durable commun pour renforcer les coopérations interrégionales.

Ils préconisent également une **organisation interrégionale accrue des transports ferroviaires** pour faciliter les déplacements entre les différents pôles régionaux *via* un maillage et une connexion des liaisons depuis le Bassin parisien vers l'Ile-de-France.



Un accès réduit à la grande vitesse ferroviaire pour les villes du Bassin parisien



Les premières gares sur le réseau à grande vitesse, lorsqu'elles existent, sont situées à une distance minimale comprise entre 100 et 150 kilomètres depuis le centre de Paris. Plusieurs capitales régionales du Bassin parisien ne disposent pas d'accès direct au réseau à grande vitesse. Leurs liaisons avec le reste du territoire national transitent le plus souvent par les gares parisiennes.

Un cadre de référence stratégique du Bassin parisien

« Son objectif est de définir une stratégie de développement équilibrée et durable des huit Régions du Bassin parisien pour valoriser, par la coopération interrégionale, nos atouts et nos complémentarités.

Le cadre de référence stratégique du Bassin parisien se structure autour de 7 principaux engagements visant à doter durablement le Bassin parisien des moyens d'agir structurellement en commun :

1. ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux ;
2. renforcer l'accessibilité au réseau LGV européen et aux plates-formes aéroportuaires d'Ile-de-France ;
3. faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien ;
4. encourager un Bassin parisien plus équilibré ;
5. promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique ;
6. valoriser les continuités écologiques ;
7. permettre la mise en œuvre des engagements. »

Perspectives du Bassin parisien

« 7 engagements des Régions pour un Bassin parisien attractif, durable et solidaire ». 8 Régions du Bassin parisien, 2009



I.B.2 — Une meilleure accessibilité de la Picardie aux autres métropoles régionales

La Picardie cherche aujourd’hui à imaginer une nouvelle forme d’organisation territoriale capable de faire face aux défis à venir. Le Schéma régional d’aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) affirme la volonté de « *passer d’une relation de dépendance à ces influences externes à une situation d’interdépendance afin de transformer les effets de ces influences externes sur son territoire en leviers de développement* ».

Pour atteindre cet objectif, la Picardie veut tirer pleinement parti d’un bassin de consommation de dimension européenne, notamment par une stratégie d’ouverture et de valorisation des grandes infrastructures qui la raccrochent aux territoires voisins et qui peuvent permettre de fixer l’activité économique.

Dans cette logique d’ouverture vers les autres territoires nationaux, le projet Roissy-Picardie est identifié comme un enjeu prioritaire pour la Picardie permettant l’accès à la grande vitesse ferroviaire et au pôle multimodal de Roissy et facilitant les échanges avec les autres régions.

Il s’agit d’une question stratégique notamment pour **Amiens**, pour permettre à la capitale régionale de mieux **s’inscrire dans « les réseaux économiques, de recherche et d’innovation » en lien avec d’autres capitales régionales.**

I.B.3 — La recherche d’un développement partagé autour du pôle de Roissy

Les pouvoirs publics sont aujourd’hui convaincus que l’excellence du **territoire Roissy-Plaine-de-France** passe par **un meilleur équilibre entre le développement du pôle de Roissy proprement dit et celui des territoires riverains.** Dans le projet de **Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)** adopté en septembre 2008, l’objectif affiché est de développer et de rééquilibrer les dynamiques territoriales sur tout cet axe nord qui « *concentre des populations et territoires parmi les plus en difficulté d’Ile-de-France et des tissus urbains fortement perturbés par les coupures spatiales et les nuisances environnementales* ». Concernant plus précisément le secteur de Roissy, l’accent



Entre campagne et ville, le projet d’aménagement de l’écoquartier de Louvres et de Puiseux en France (3 500 logements et tous les équipements nécessaires).

est mis sur une meilleure gestion du développement de la principale porte d’entrée internationale en Ile-de-France. L’objectif affiché par le projet de SDRIF est de rééquilibrer un développement jusqu’ici essentiellement tourné vers l’emploi par une offre urbaine accrue au sud et au nord de l’aéroport et par **une plus grande accessibilité du pôle en transports collectifs.** L’attractivité des territoires du pôle de Roissy passe également par **une prise en compte croissante des contraintes environnementales** et notamment par une maîtrise de l’urbanisme aux alentours de l’aéroport de Paris-CDG afin de préserver les populations des nuisances sonores. Il s’agit aussi, selon le projet de SDRIF, d’assurer des continuités vertes autour du pôle de Roissy et de préserver les espaces agricoles de la pression urbaine. Après des années marquées par un manque de coordination entre la croissance rapide du pôle de Roissy et le développement urbain du territoire, l’État et les collectivités cherchent aujourd’hui à structurer l’avenir de la Plaine-de-France. C’est la mission de **l’Établissement public d’aménagement de la Plaine-de-France** (EPA Plaine-de-France, voir encadré) créé en 2002, chargé de promouvoir des opérations d’aménagement,

de restructuration urbaine et de développement économique pour favoriser une meilleure structuration du territoire.

En parallèle, les collectivités territoriales s'organisent.

Dans l'est du Val-d'Oise, vingt-quatre communes (dont la plupart appartiennent à la Communauté de communes Roissy-Porte-de France ou à la Communauté d'agglomération Val-de-France), réunies au sein du SIEVO, ont adopté dès 2006 leur Schéma de cohérence territorial (SCOT) à l'horizon 2025. Il incite à une gestion rigoureuse de l'espace alliant une programmation fine des nouvelles zones d'habitat et un développement maîtrisé et choisi des zones d'activités, en soulignant l'enjeu fondamental pour le territoire du « pôle d'excellence de l'espace Roissy-Gonesse ». Sur le plan des transports, le SCOT met l'accent sur les liaisons transversales pour décloisonner les territoires et en particulier **mieux les relier à Roissy**. Il encourage également à favoriser la coopération avec les territoires voisins.

De fait, l'aire d'influence et le caractère interrégional des enjeux autour du pôle de Roissy incitent à une **coopération renforcée entre l'Ile-de-France et la Picardie**.

Le Parc naturel régional Oise-Pays-de-France est, à ce titre, un exemple concret de cette coopération interrégionale qui pourrait être accentuée.

Il est vrai qu'au nord de Paris, **des villes moyennes comme Creil ou Senlis – bien qu'en Picardie – structurent le bassin de vie nord-francilien** et jouent un rôle d'interface entre l'agglomération centrale et l'espace rural, similaire à celui de villes comme Meaux, Melun ou Mantes-la-Jolie, qu'il faut gérer et valoriser, notamment en matière de desserte locale de part et d'autre des limites administratives.

Pour un développement durable de Paris–Charles-de-Gaulle

Pour mieux maîtriser et organiser le développement de la plate-forme aéroportuaire et ses effets sur les territoires proches, le Président de la République a demandé début 2008 au Président du Conseil économique, social et environnemental, Jacques Dermagne, de conduire une démarche destinée à élaborer une charte pour le développement durable de Paris-CDG. Rappelant que la plate-forme est un enjeu majeur pour le développement durable de la nation, le rapport, rendu public en décembre 2008, formule 35 propositions classées selon 12 objectifs portant, notamment, sur la maîtrise des nuisances sonores, l'amélioration des transports collectifs, le développement économique et social, la promotion du développement du territoire de Roissy et la recherche d'une plus grande cohérence spatiale. Afin que la dynamique de l'aéroport bénéficie pleinement à l'ensemble du territoire et à tous ses habitants, le rapport préconise également une gouvernance renforcée et un rôle consolidé de l'État. La mise en œuvre concrète des actions proposées est désormais confiée au Préfet de la Région Ile-de-France dans le cadre d'une large concertation avec les acteurs territoriaux.

L'EPA Plaine-de-France : une structure de projets au service d'un développement cohérent du pôle Roissy-Plaine-de-France

En cohérence avec les objectifs du projet de SDRIF et du Grand Paris, l'Établissement public d'aménagement (EPA) porte plusieurs projets de développement d'habitat et de parc d'activités économiques, ainsi qu'une stratégie de cohérence des développements. Parmi les projets d'habitat les plus significatifs, l'ambitieux projet d'éco-quartiers à Louvres-Puiseux-en-France consiste à construire 3 500 logements supplémentaires sur une centaine d'hectares répartis sur trois sites. L'opération phare de développement économique concerne l'aménagement de l'espace Roissy-Gonesse situé au sud-ouest de l'aéroport. À travers un programme pouvant aller jusqu'à 1,5 million de m² de bureaux, l'objectif est d'attirer notamment des fonctions tertiaires supérieures d'entreprises de l'économie de la connaissance (qui aujourd'hui s'implantent encore peu en Ile-de-France), en valorisant une position stratégique à proximité de l'aéroport et de la gare TGV de Roissy et de Paris, d'une grande accessibilité internationale.





II ✨ LA PICARDIE ET LE NORD DE L'ILE-DE-FRANCE FACE AUX ENJEUX NATIONAUX DE TRANSPORTS

- II.A - LE CONTEXTE ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE VITESSE EN FRANCE
- II.B - L'ESSOR DES LIAISONS PROVINCE-PROVINCE
- II.C - L'ACCESSIBILITÉ À LA GRANDE VITESSE : ÉTAT DES LIEUX
- II.D - PARIS-CDG : L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE MULTIMODAL MAJEUR
- II.E - LES OBJECTIFS NATIONAUX DU PROJET ROISSY-PICARDIE



Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Cet objectif est au cœur des politiques de transport. Ainsi, pour faciliter l'usage du train pour les déplacements de longue distance en France et en Europe, la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit « de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020. [...] Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini ».

L'objectif est « 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 ». Le caractère structurant du transport ferroviaire régional est également souligné pour contribuer à la diffusion de l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

Pour la Picardie et le nord de l'Ile-de-France, l'objectif de développement du transport ferroviaire pour les déplacements à longue distance pose la question de l'accessibilité au réseau des lignes à grande vitesse, aujourd'hui malaisée. Une situation commune à de nombreux territoires du Bassin parisien qui résulte de l'histoire du développement de la grande vitesse en France.

II.A LE CONTEXTE ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE VITESSE EN FRANCE

Lancée en 1981, la grande vitesse a révolutionné le transport ferroviaire et a considérablement renforcé son attractivité pour les déplacements nationaux. La part du trafic à grande vitesse dans le transport collectif national à grande distance est aujourd'hui supérieure à 65 %.

Les trains aptes à la grande vitesse sont **un facteur clé de la croissance du trafic ferroviaire en France**.

D'ici 2025, les prévisions nationales tablent sur une croissance de la fréquentation du réseau ferré national de 2% par an, les services à grande vitesse progressant dans le même temps de 2,6% par an en moyenne, ce qui correspond à une augmentation du trafic d'environ 50% sur la période.

Dans la conception du réseau à grande vitesse, le but initial était de rapprocher de Paris les grandes métropoles d'équilibre (Lyon, Marseille, Lille, Nantes...) sans desserte intermédiaire. L'évolution du « modèle TGV » depuis la mise en service

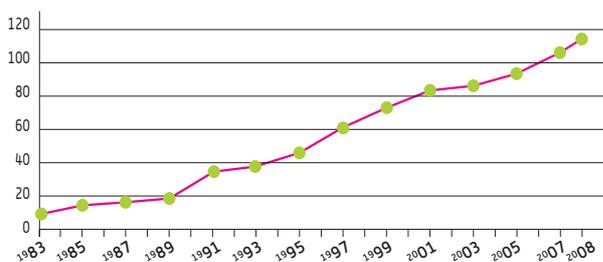
de la première ligne à grande vitesse en 1981, entre Paris et Lyon, a progressivement permis de mieux irriguer le territoire grâce à **la modernisation du réseau classique** situé dans le prolongement des lignes nouvelles, permettant aux trains à grande vitesse de **poursuivre leur parcours** au-delà des grandes capitales régionales.

À partir de 1989, la LGV Atlantique permet ainsi au TGV de desservir une cinquantaine de villes. Puis, vient en 1993 la mise en service de la LGV Nord qui diffuse les bénéfices de la grande vitesse sur l'ensemble du Nord-Pas de Calais et ouvre plus largement le TGV au trafic international avec l'Eurostar® vers Londres et le Thalys® vers le Benelux et l'Allemagne.

Mais, à l'exception de Tours ou du Mans, **les grandes villes du Bassin parisien n'ont pas bénéficié de la grande vitesse bien que leur territoire soit traversé par les lignes nouvelles**. Paris reste le passage obligé pour accéder au TGV.

La LGV Est européenne ouverte en 2007 a marqué un tournant, améliorant très nettement la performance du ferroviaire entre Paris et l'est de la France et, au-delà, vers l'Allemagne et la Suisse, tout en desservant Reims, ville du Bassin parisien.

Croissance du trafic grande vitesse
en millions de voyageurs transportés



Source: Ministère chargé des Transports

RFF, un contrat de performance avec l'État pour un réseau de transports durable

Au regard de ces prévisions, l'optimisation du réseau existant et le déploiement des moyens permettant d'en garantir le bon fonctionnement constituent plus que jamais l'une des missions centrales de RFF. Une mission qui s'inscrit dans une logique de développement durable et qui figure dans le contrat de performance que RFF et l'État ont signé en novembre 2008.

Ce contrat de performance 2008-2012 confirme la vocation de RFF à contribuer au développement durable des territoires, grâce à la mise à disposition d'infrastructures ferroviaires modernes, accessibles, efficaces et répondant aux besoins des populations. Ces engagements s'inscrivent dans le sillage des grands principes du Grenelle de l'environnement et, en particulier, dans la stratégie de développement du report modal destiné à réduire l'impact environnemental des transports.

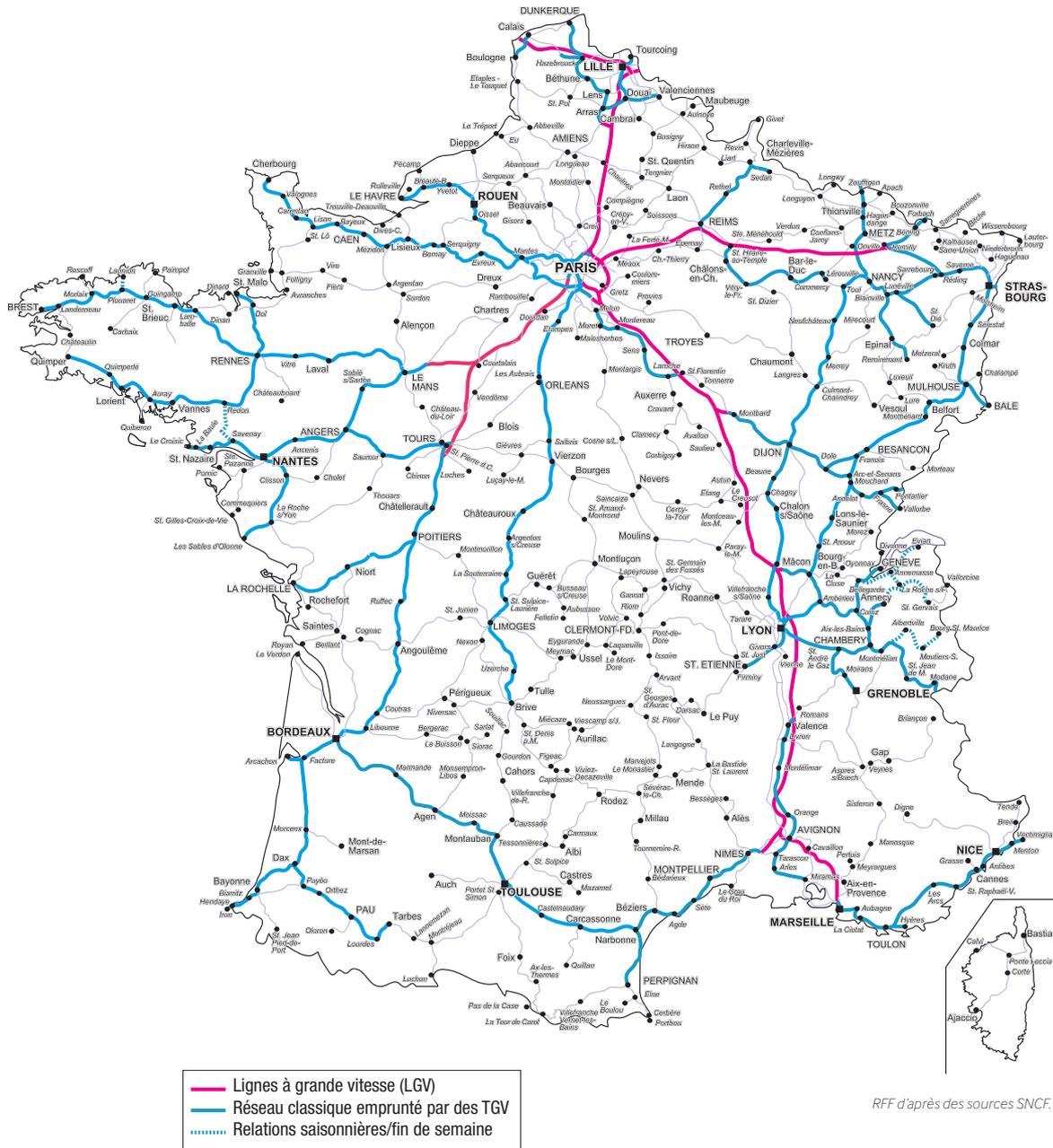




La grande vitesse en chiffres

- 1 881 kilomètres de lignes à grande vitesse (LGV), soit le réseau à grande vitesse le plus étendu d'Europe
- 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse à lancer d'ici 2020
- environ 8 000 km de lignes classiques parcourues par des trains aptes à la grande vitesse
- 114 millions de voyageurs transportés en 2008 (TGV, Eurostar®, Thalys®)
- En France, 800 TGV quotidiens
- 203 gares desservies par TGV en France (1 en Picardie) + 48 à l'étranger

Le réseau ferré emprunté par le TGV en 2009





II.B

L'ESSOR DES LIAISONS PROVINCE-PROVINCE

Mise en service en 1994, la ligne nouvelle d'interconnexion qui relie les LGV Nord et Sud-Est à l'est de Paris, a constitué une évolution dans le modèle initial des lignes à grande vitesse centrées sur Paris. Elle a permis de développer le trafic de voyageurs entre régions sans passer par Paris, tout en desservant des gares nouvelles en Ile-de-France. En rendant possible des transversales efficaces, la LGV d'interconnexion rééquilibre cette déformation du territoire national à l'avantage des métropoles régionales.

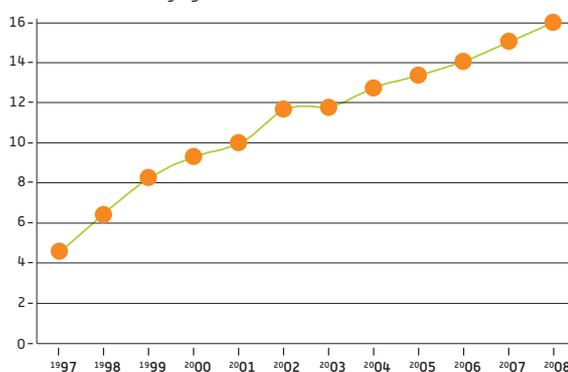


Pour les voyageurs, la nouvelle configuration du réseau à grande vitesse a permis d'accroître l'offre de transport, de supprimer les ruptures de charge (correspondances entre gares parisiennes) et généralement de diminuer les temps de parcours. Pour l'Ile-de-France, la présence de 3 gares TGV supplémentaires (Aéroport CDG-TGV, Massy TGV et Marne-la-Vallée TGV) a offert aux franciliens une alternative aux gares parisiennes et a amélioré l'accès à la grande vitesse. Le trafic province-province représente **la plus forte hausse du réseau ferroviaire français**, avec un taux de croissance annuel moyen de 6% depuis 2003. Les études indiquent que le trafic global de ces services devrait continuer de progresser à moyen et long terme et même accroître sa part dans le trafic grande vitesse national.

Plébiscités par les voyageurs, les liaisons à grande vitesse entre régions françaises sans changement de gare à Paris illustrent bien l'évolution du modèle français de la grande vitesse. Il s'agit à la fois de **rapprocher les territoires** par des **gains de temps** de parcours significatifs grâce aux lignes nouvelles, mais désormais **d'assurer une desserte fine**

des régions dans une logique de maillage et de diffusion des bénéfices de la grande vitesse. Pour le Bassin parisien, leur développement peut être une opportunité pour rattraper le retard pris en matière d'accessibilité.

Évolution du trafic TGV province-province
en millions de voyageurs annuels



Source: SNCF

—Les défis posés par la croissance des trafics

La partie nord du réseau à grande vitesse français devrait connaître dans les prochaines années un développement important du nombre de circulations. Cette croissance globale pourrait être contrainte par la capacité de la LGV Nord.

La modification des habitudes de déplacements, mais aussi la mise en service progressive de nouvelles sections de LGV sur le territoire national et en Europe, laissent entrevoir **un fort développement des liaisons TGV, notamment province-province, dans les années à venir.**

Il est alors probable qu'une forme de concurrence s'instaure dans le futur entre ces nouveaux TGV province-province et les trains de l'axe radial partant de Paris vers l'Europe du Nord-Ouest (Lille, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne...) pour l'utilisation de la LGV Nord.

De plus, **l'ouverture à la concurrence** pour les liaisons internationales de voyageurs, effective depuis fin 2009, renforcera probablement les demandes d'utilisation de la LGV Nord.

À moyen ou long terme, **l'optimisation de la capacité de la LGV Nord** constitue un enjeu fort pour Réseau Ferré de France dans une optique de développement du trafic.

Un passage obligé par la LGV Nord pour les trains desservant la gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV

Le réseau à grande vitesse français interconnecté comporte une branche unique vers le nord : la LGV Nord. La gare Aéroport CDG-TGV, vers laquelle converge aujourd'hui la majorité des trains à grande vitesse province-province, a d'ailleurs été conçue sur le modèle d'une gare de passage, traversée par la LGV d'interconnexion avant que celle-ci ne se raccorde à la LGV Nord. Du fait de cette caractéristique, tous les trains qui desservent actuellement la gare Aéroport CDG-TGV circulent sur la LGV Nord.

Perspectives d'évolution du trafic province-province (arrondies)

	2007	2020 (prévisions)	2035 (prévisions)
Marché TGV province-province global	15 millions	22 millions	30 millions
Marché TGV global avec hypothèse du SESP (estimation MVA)	93 millions	127 millions	164 millions
Part du marché du réseau province-province/ trafic TGV Total	16 %	17 %	18 %

Source: mvaconsultancy, 2009



LGV Nord : la saturation, mythe ou réalité ?

La saturation d'un réseau de transport est une notion complexe. Pour une ligne ferroviaire, elle dépend de nombreux facteurs liés à l'infrastructure (comme la signalisation), à la gestion du trafic ou au type de matériel utilisé.

Les analyses de RFF laissent présager que l'horizon d'une possible saturation de la LGV Nord n'interviendra pas avant 20 ou 30 ans et, surtout, que plusieurs leviers pourraient être utilisés pour repousser cet horizon. À court terme, il est prévu la mise en place du cadencement pour la circulation des trains. À plus long terme, les leviers concernent la modernisation de la signalisation ou l'utilisation plus fréquente de rames à 2 niveaux.





II.C

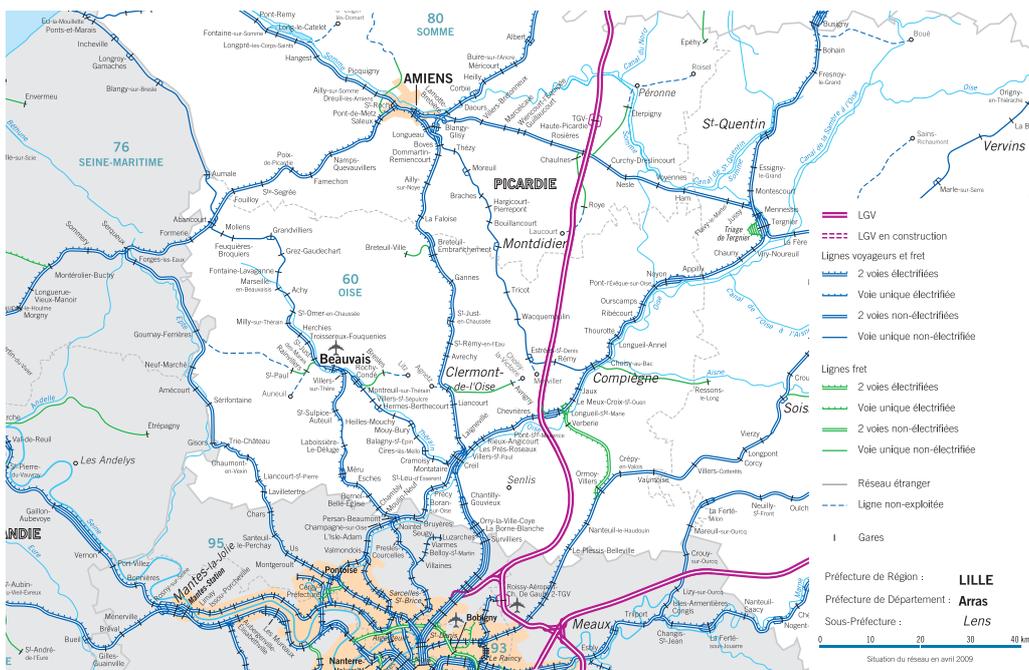
L'ACCESSIBILITÉ À LA GRANDE VITESSE : ÉTAT DES LIEUX

II.C.1 — Picardie : une accessibilité limitée

Bien que traversée par la LGV Nord sur plus de 130 km, la Picardie n'a pas profité pleinement du développement de la grande vitesse. Elle dispose d'un seul point d'arrêt situé en dehors des grandes villes qui ne peut irriguer tout le territoire régional. Conséquence logique : les Picards utilisent moins le train pour leurs déplacements nationaux que la moyenne des Français.

Le réseau ferré en Picardie

Source: RFF



Depuis le XIX^e siècle jusqu'à nos jours, le réseau ferroviaire de la Picardie s'est dessiné **sous l'influence de la proximité avec Paris**. Les quatre premières grandes lignes structurantes ont une direction nord-sud (axes Paris-Beauvais, Paris-Creil-Amiens, Paris-Creil-Saint-Quentin et Paris-Laon). Après la Seconde Guerre mondiale, le réseau s'est modernisé avec notamment l'électrification des lignes Paris-Lille et Paris-Bruxelles dès 1960. Le réseau ferroviaire picard, fortement interconnecté avec le réseau francilien, est caractérisé par la prédominance de son trafic vers Paris et l'Île-de-France.

—Deux tiers des Picards qui prennent le TGV passent par Paris

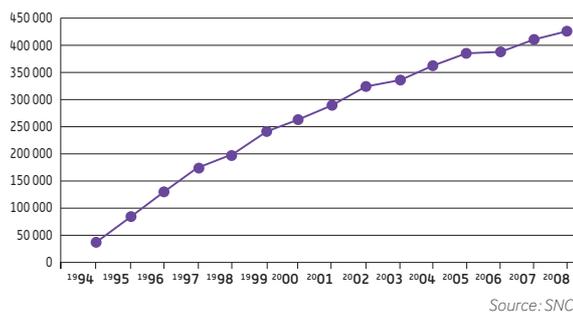
Dans le contexte de développement du réseau LGV, la Picardie fait figure de parent pauvre. Elle se classe avant-dernière des régions métropolitaines par le nombre de gares desservies par le TGV, ce qui peut être perçu comme un paradoxe pour une région qui est traversée par une LGV. L'accès à la grande vitesse s'effectue aujourd'hui essentiellement par les gares parisiennes qui drainent 64 % des trajets des Picards, contre 24 % pour la gare TGV Haute-Picardie et 7 % pour la gare Aéroport CDG-TGV.

—Gare TGV Haute-Picardie : une fréquentation significative, un rayonnement régional réduit

La gare TGV Haute-Picardie est située à 45 km d'Amiens et 40 km de Saint-Quentin. Cette gare dispose actuellement d'une offre d'environ 25 trains par jour desservant une quarantaine de destinations de Rhône-Alpes, du Midi méditerranéen, de l'ouest et de l'est de la France. Cette offre est significative mais reste largement inférieure à celle des gares parisiennes ou de la gare Aéroport CDG-TGV qui enregistre l'arrêt de plus de 50 trains par jour. En position excentrée par rapport aux pôles urbains picards, la gare TGV Haute-Picardie n'est pas connectée au réseau ferroviaire régional. Sa desserte en transport en commun est assurée par une navette routière avec un temps de trajet de 40 minutes depuis Amiens comme depuis Saint-Quentin.

Si la gare TGV Haute-Picardie est choisie par 55 % des voyageurs originaires de la Somme, ceux de l'Oise et de l'Aisne transitent majoritairement par Paris. Toutefois, malgré un rayonnement régional réduit, la fréquentation de la gare TGV Haute-Picardie est en hausse continue, atteignant 450 000 voyageurs par an, ce qui témoigne du potentiel pour les déplacements en TGV province-province depuis la Picardie.

Évolution de la fréquentation annuelle de la gare TGV Haute-Picardie



La gare Aéroport CDG-TGV n'est, en revanche, attractive que pour 7 % des Picards, quasi exclusivement habitant dans l'Oise. Cela s'explique aisément par l'absence de liaison directe en transport en commun et par des temps de parcours routiers depuis le nord ou l'ouest de la Picardie supérieurs à une heure.

—Des contraintes d'accessibilité à la grande vitesse qui limitent la part du ferroviaire dans les déplacements longue distance

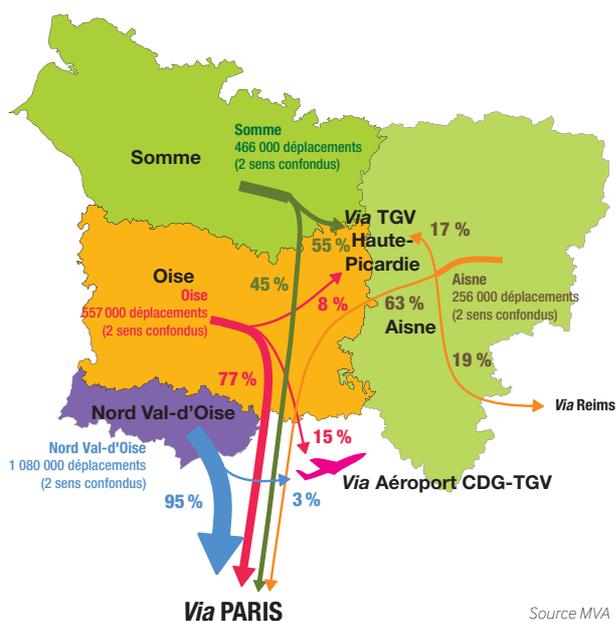
Cette situation induit qu'une large part de la population picarde est située à plus d'une demi-heure d'une gare TGV. Du fait de ce niveau d'offre relativement faible, les Picards utilisent moins le train, en moyenne, que l'ensemble des Français (hors Ile-de-France). Leur mobilité en la matière s'élevait en 2007 à 1,19 déplacement par habitant et par an, à comparer à la moyenne nationale hors Ile-de-France, égale à 1,43, soit 20 % supérieure.

En outre, les pré et post-acheminements des voyageurs vers et depuis les gares TGV Haute-Picardie et Aéroport CDG-TGV, induisent des déplacements routiers avec une part modale importante pour la voiture, de l'ordre de 50 % pour la première et même 80 % pour la gare francilienne.

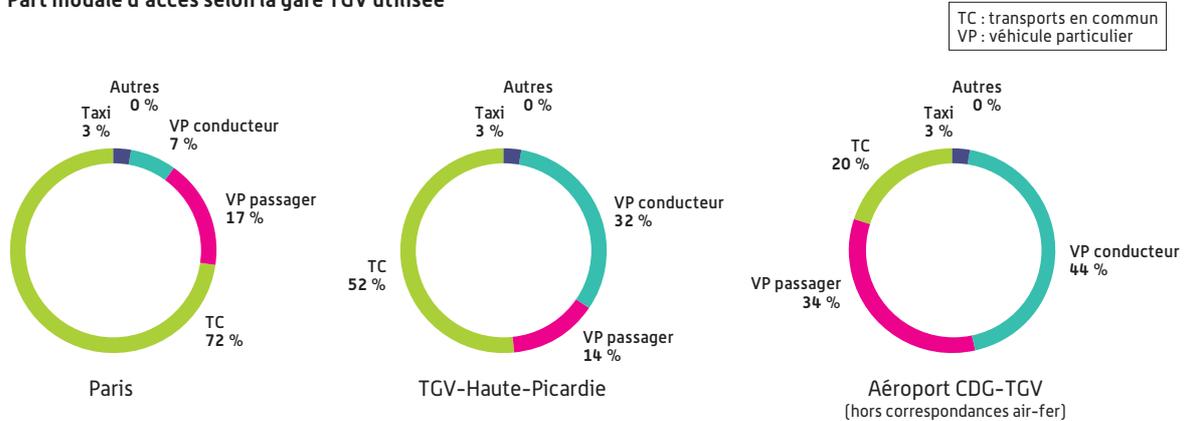
—Un potentiel important pour le ferroviaire dans un contexte de croissance des flux

Les études ont mis en évidence les flux de déplacements – tous modes de transport confondus – entre la Picardie et l'ensemble des régions desservies par le réseau de LGV. Depuis la Picardie, les flux principaux (chiffres 2007) s'effectuent vers l'axe rhodanien, la côte atlantique et la région limitrophe de Champagne. Pour les destinations plus éloignées, comme Languedoc et Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Gare TGV de rabattement selon le département d'habitation (année 2007)



Part modale d'accès selon la gare TGV utilisée



Source: mvaconsultancy, 2009

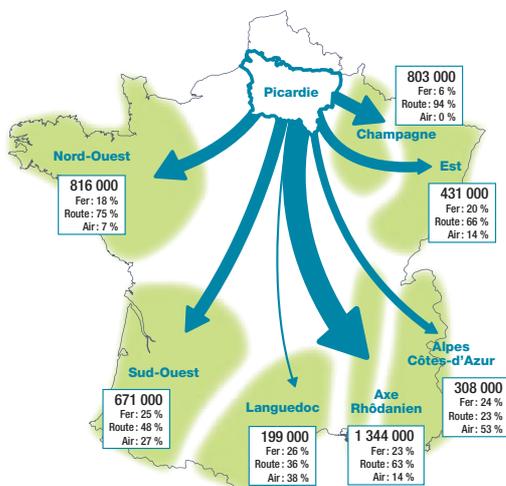
Le marché est moins important. Pour l'ensemble de ces déplacements, **le train a une part de marché assez modeste, autour de 25 %.**

Au vu de ces chiffres, il existe **un potentiel de report indéniabie depuis la voiture ou l'avion**, l'usage du train pour la longue distance restant assez peu développé pour la Picardie et pour toutes les destinations. Les études ont également analysé l'évolution de la demande à moyen et long terme. Il en ressort que la croissance de la demande des déplacements TGV longue distance à l'horizon 2020 s'établirait à 3 % pour la Picardie, du fait notamment de l'amélioration apportée par les projets de LGV en service à cet horizon.

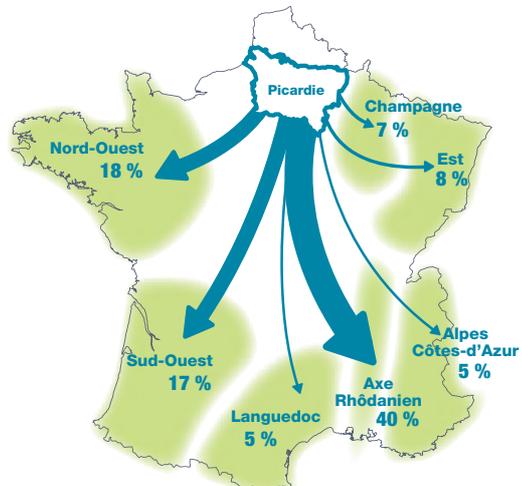
—La dynamique autour du transport ferroviaire régional: un atout pour la diffusion de l'effet grande vitesse

En 2007, la Picardie était la cinquième région française en nombre de passagers utilisant les TER, avec près de 900 millions de voyageurs.km, alors que la région se classe au douzième rang national en termes de population. Ces chiffres s'expliquent, certes, par la proximité de Paris, un réseau ferré et de gares dense, mais également par une action volontariste menée depuis 2002, date de la prise en charge par la Région de la compétence sur les transports régionaux. Entre 2002 et 2008, **la fréquentation des TER a crû de 38,5 %.**

Volume et part modale des déplacements longue distance depuis la Picardie en 2007



Répartition par destination des déplacements par fer depuis la Picardie en 2007



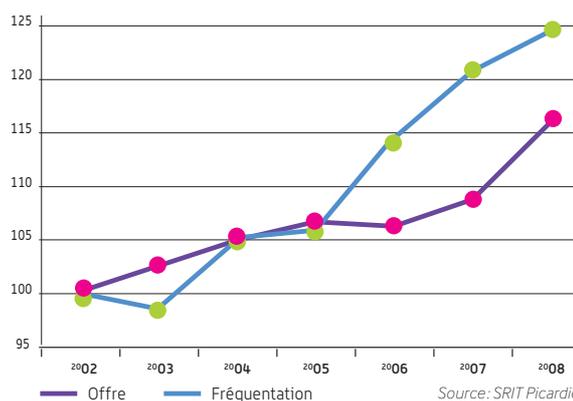
Source: mvaconsultancy, 2009

La croissance de l'offre (+ 20% sur la même période), la mise en place de tarifications attractives, l'investissement massif dans des trains modernes (400 M€ investis entre 2002 et 2009) ou la rénovation des gares et point d'arrêts expliquent largement ces résultats.

En outre, la Région a fait le choix d'accompagner financièrement la modernisation des infrastructures afin de gagner en capacité, en accessibilité et en qualité. C'est ainsi que des travaux de modernisation sur le réseau conduits par RFF (signalisation plus moderne, relèvement de vitesse...) ont permis d'améliorer significativement les dessertes entre Amiens et Laon, et Amiens et Saint-Quentin dès 2007, et entre Amiens et Compiègne, d'une part, et Amiens et Abbeville, d'autre part, fin 2009. D'ici à 2013, d'autres lignes TER vont profiter de ces améliorations.

L'ensemble de ces investissements contribuent à doter la Picardie **d'un réseau et d'un service ferroviaire performant** facilitant les déplacements interrégionaux et régionaux, mais permettant également la **diffusion de l'effet de la grande vitesse** dans le cadre du projet Roissy-Picardie.

Offre réalisée et fréquentation du réseau TER picard entre 2002 et 2008



Offre réalisée et fréquentation du réseau TER entre 2002 et 2008 (base 100 en 2002)



La qualité du réseau ferroviaire picard permet une large diffusion de l'effet de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire.

Un réseau TER de plus en plus attractif pour irriguer la région : des exemples concrets de réalisation et de projets

Depuis la mi-décembre 2009, les utilisateurs des lignes Abbeville-Amiens et Amiens-Compiègne ont vu, après plus de cinq années de travaux, le nombre de trains augmenter considérablement. Pour la ligne Compiègne-Amiens, l'offre est passée de 13 à 25 trains par jour, avec un temps de trajet ramené à moins d'une heure pour les trains les plus rapides.

Pour l'axe Amiens-Abbeville, l'offre est désormais de 23 allers-retours par jour (TER + Corail Intercités), soit + 40 %. En outre, les études sur l'électrification de la ligne entre Amiens-Abbeville et Rang du Fliers (Berck) pourraient être engagées cette année. Ce projet, estimé entre 180 et 200 M€, permettrait d'éviter le changement de locomotive à Amiens, et rendrait même possible le prolongement de services TGV vers la côte picarde dans le cadre du projet Roissy-Picardie. Outre l'étoile ferroviaire d'Amiens, au cœur des investissements réalisés dans le cadre du Contrat de plan État-Région (CPER) 2000-2006, l'autre grand nœud du réseau picard, Creil, va connaître des améliorations sensibles sur la période couverte par le Contrat de projets État-Région 2007-2013.

Pour la ligne Creil-Beauvais, le plus important projet du CPER, il s'agit, grâce à des travaux sur la signalisation et au doublement de la voie sur certaines portions, de proposer jusqu'à 20 allers-retours par jour contre une quinzaine actuellement. La réalisation sera effective en 2013. Pour Creil-Paris, il s'agit d'étudier les mesures qui permettraient d'augmenter la régularité et la capacité de l'axe : intérêt d'une voie supplémentaire et mesures d'exploitation.



II-C.2 — Le nord de l'Île-de-France : une accessibilité à la grande vitesse encore très centrée sur Paris

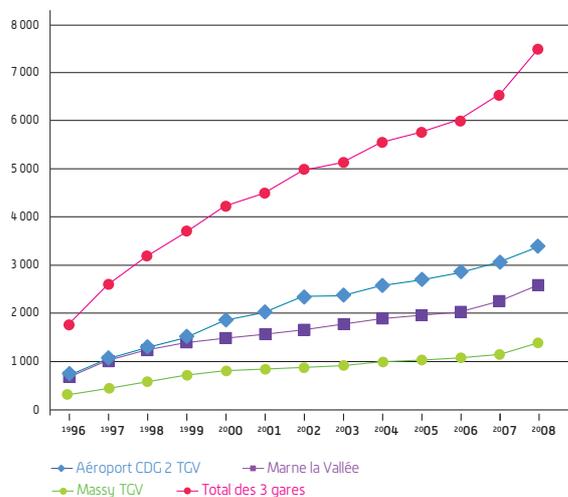
À l'instar de nombre de métropoles du Bassin parisien, la population francilienne (hors Paris, soit plus de 9 millions sur les 11,6 millions d'habitants de la région) dispose d'une accessibilité au réseau à grande vitesse, le plus souvent contrainte par un transit par les gares parisiennes. C'est notamment le cas pour le nord de l'Île-de-France. Avant la création des gares franciliennes sur la LGV d'interconnexion Est, la desserte de l'agglomération parisienne ne comportait que 6 gares de grandes lignes pour plus de 10 millions d'habitants. Ces gares parisiennes, héritage du développement ferroviaire français en étoile, sont spécialisées par destination géographique. Ainsi, pour les Franciliens habitant hors Paris, le temps d'accès aux gares parisiennes, très variables, peut toutefois approcher ou dépasser une heure. En 1994, la mise en service de 3 nouvelles gares (Aéroport CDG-TGV, Massy TGV, Marne-la-Vallée TGV) a permis de **rapprocher une partie des Franciliens de la grande vitesse**

et de délester quelque peu les gares de la capitale. L'intérêt de ces gares est de proposer des dessertes vers un grand nombre de régions françaises. Toutefois, malgré une croissance très rapide, les gares TGV hors Paris (on les nommera **les « gares franciliennes »** par différence avec les « gares parisiennes ») ne représentent **encore que 8 % du trafic des gares parisiennes**, démontrant ainsi une appropriation incomplète par les Franciliens, malgré leurs atouts indéniables. Parmi ces trois gares franciliennes, on remarque que la gare Aéroport CDG-TGV a connu la plus forte croissance de sa fréquentation. Son trafic a crû de 14,5 % en moyenne par an entre 1996 et 2007 contre 11,8 % à Marne-la-Vallée TGV et 12,4 % à Massy TGV. Sur le périmètre d'étude, 95 % des voyageurs nord-franciliens accèdent aujourd'hui à la grande vitesse *via* les gares parisiennes. Et la gare Aéroport CDG-TGV n'est utilisée que par 3 % des personnes enquêtées.



Malgré une forte croissance du trafic dans les gares franciliennes (hors Paris), les gares parisiennes – ici la gare de l'Est – restent le principal point d'accès à la grande vitesse en Ile-de-France.

Évolution de la fréquentation des trois gares TGV franciliennes en milliers de voyages par an



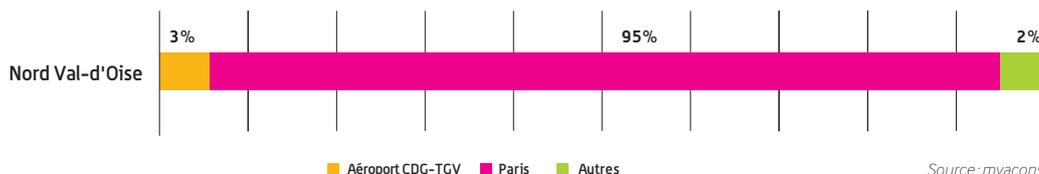
Source: SNCF

Trafic des gares TGV parisiennes et franciliennes en millions de voyageurs

	2006	2007	2008
Gares parisiennes	74	81	89
Gare de Lyon	29	29,4	30,9
Gare Montparnasse	25,6	25,7	26,4
Gare du Nord	19	19,5	21
Gare de l'Est	0	6,3	10,6
Gares franciliennes	6,1	6,5	7,5
Aéroport CDG-TGV	2,8	3,0	3,4
		+6%	+14%
Marne-la-Vallée	2,1	2,3	2,6
		+7%	+14%
Massy TGV	1,1	1,2	1,4
		+7%	+17%
Autres gares	0,1	0,1	0,1
Total	80,1	87,5	96,5

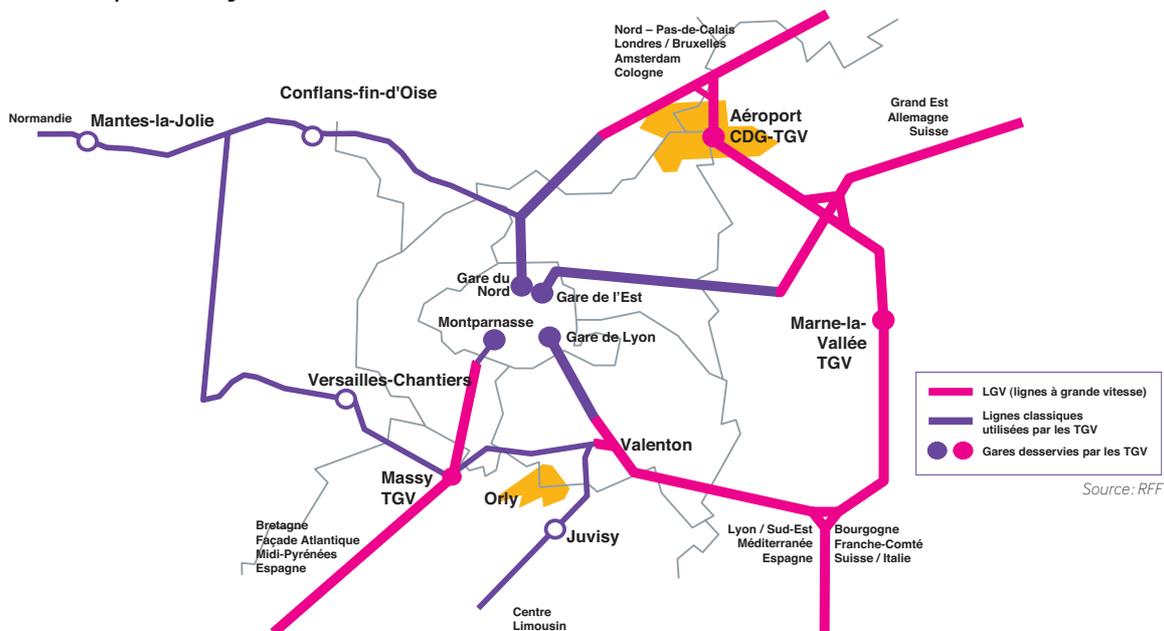
Source: SNCF

Gare TGV de rabattement pour les usagers habitant dans le Val-d'Oise



Source: mvaconsultancy, 2009

La desserte par trains à grande vitesse en Ile-de-France



L'enjeu du développement du réseau de gares TGV en Ile-de-France

La logique visant à un meilleur maillage du territoire par la grande vitesse ferroviaire est une question d'actualité en Ile-de-France. La mise en évidence d'une accessibilité limitée pour une majorité des Franciliens, couplée à la dynamique des relations TGV de régions à régions, amènent l'État, les collectivités locales (notamment à travers le SDRIF) et les acteurs du transport, à réfléchir à la desserte de gares existantes ou au développement de nouvelles gares desservies par des trains à grande vitesse. Pour illustrer le premier cas, on peut citer l'arrêt de TGV province-province dans les gares de Mantes-la-Jolie, Juvisy, Conflans-fin-d'Oise ou Melun.

Par ailleurs, des réflexions sont en cours sur la création de rocades LGV en Ile-de-France. La plus avancée concerne le projet d'interconnexion des LGV Atlantique et LGV Sud-Est (appelé « Interconnexion Sud ») au sud de Paris qui desservirait l'aéroport d'Orly. Dans une vision à plus long terme, on évoque une rocade ouest et nord permettant de boucler une sorte de « périphérique de LGV » autour de l'Ile-de-France et connectant toutes les branches du réseau LGV partant de Paris. Dans cette optique, de nouvelles gares pourraient voir le jour en Ile-de-France.



—Le marché des déplacements longue distance du nord de l'Ile-de-France : tendances et perspectives

Les études menées par RFF ont mis en évidence les tendances actuelles des déplacements des habitants du nord de l'Ile-de-France (aire d'étude) ainsi que les prévisions d'évolution à horizon 2020 et au-delà.

Depuis le nord de l'Ile-de-France, les flux majeurs s'effectuent également vers l'axe rhodanien et la côte atlantique.

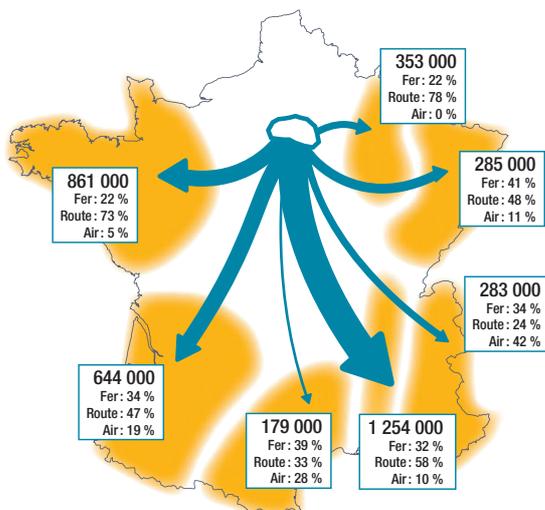
La même relation entre la distance et l'importance des flux est observée, en particulier vers le Midi-Méditerranée.

Pour l'ensemble de ces déplacements, le train a une part de marché plus importante que depuis la Picardie, proche de 30%. Les parts modales les plus modestes observées s'élèvent à 22% depuis le secteur nord-ouest et la Champagne : le temps de correspondance restant le même, la différence provient des temps et coûts de rabattement nettement plus faibles. Le potentiel de report semble plus modéré que depuis la Picardie, mais une marge de progression existe vers les secteurs où la part modale ferroviaire reste modeste.

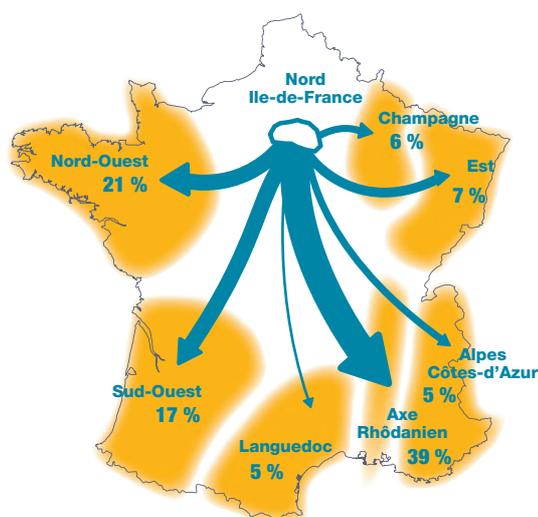
Les prévisions à l'horizon 2020 tablent sur une croissance annuelle de l'ordre de 2,75% pour l'ensemble des destinations, avec un développement plus rapide vers le Sud-Ouest en raison des améliorations liées à la LGV Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux).



Volume et part modale des déplacements longue distance depuis le nord de l'Ile-de-France en 2007



Répartition par destination des déplacements par fer depuis le nord de l'Ile-de-France en 2007



Source: MVA Consultancy, 2009

II.D PARIS-CDG : L'ENJEU DU DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE MULTIMODAL MAJEUR

Pôle aérien de niveau mondial, l'aéroport Paris–Charles-de-Gaulle est l'une des portes d'entrée principales sur la région Capitale et, au-delà, sur l'ensemble du territoire national. Il est le cœur d'un puissant réseau de transports terrestres : autoroutes et lignes ferroviaires l'ont progressivement positionné comme un pôle multimodal parmi les plus importants en France et en Europe. Le développement de l'accessibilité en transports en commun de ce pôle permettrait de renforcer l'attractivité du territoire nord-francilien.

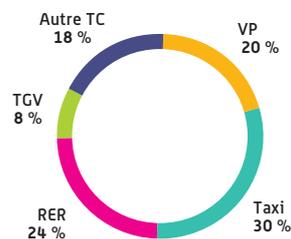
II.D.1 — Un rôle majeur dans le transport aérien

Premier aéroport français et deuxième aéroport européen derrière Heathrow et devant Francfort, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (près de 60 millions de passagers par an) constitue un **hub aérien mondial** avec une offre tournée vers l'international. Les enquêtes menées par Aéroports de Paris (ADP) montrent que l'activité de transport aérien de voyageurs génère (chiffres 2007) :

- 17,5 millions de voyageurs en correspondance avion-avion à Paris-CDG ;
- 1,7 millions de voyageurs en correspondance avion-avion entre Paris-CDG et Orly ;
- 2 millions de voyageurs TGV-avion (soit un peu plus de 3 % du trafic aérien) ;
- 38,7 millions de voyageurs au départ ou à l'arrivée de Paris-

CDG sans correspondance avec le TGV ou l'avion, soit une moyenne journalière de près de 110 000 voyageurs. L'aéroport génère des flux de passagers importants qui ont recours à 50% au transport routier pour accéder ou quitter la plate-forme.

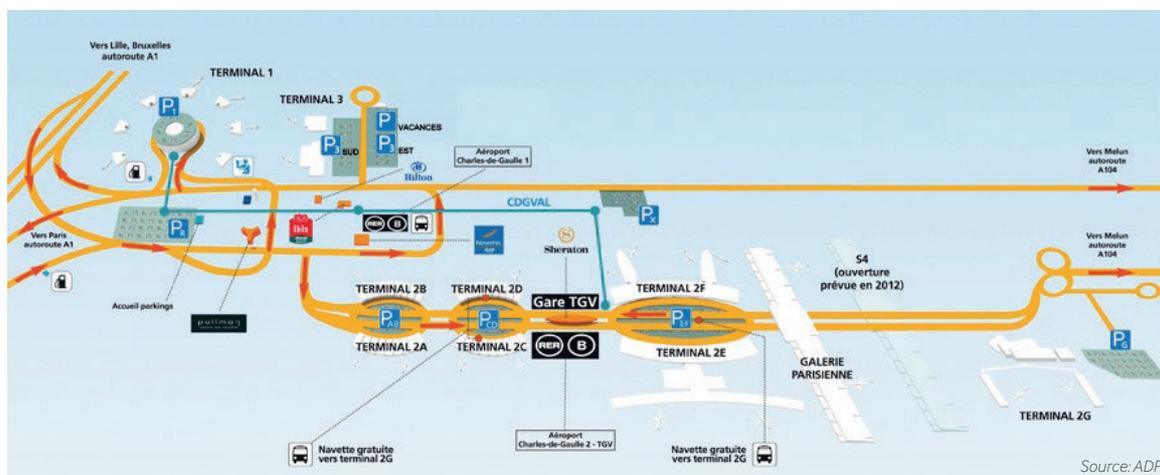
Les parts modales d'accès à l'aéroport (passagers aériens)



TC : transports en commun
VP : véhicule particulier
conducteur, passagers, location

Source: ADP

Plan de Roissy



Source: ADP

II.D.2 — Gare Aéroport CDG-TGV : vers une plus grande appropriation par les Nord-Franciliens

Inaugurée en 1994, la gare Aéroport CDG-TGV, située sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion Est, est implantée au cœur du terminal 2. Elle a été **la première gare française à permettre l'intermodalité** entre le train et l'avion et l'une

des premières à être desservie par les liaisons à grande vitesse province-province.

Reliée à la majorité des grandes villes françaises ainsi qu'à Bruxelles, elle dispose d'une desserte riche et de qualité avec plus de 50 TGV quotidiens, nombre croissant d'année en année.

Elle devient de plus en plus attractive et fréquentée, dans un contexte de fort développement des trafics province-province.

Desserte TGV au départ de la gare Aéroport-Charles de Gaulle-TGV en 2009





Avec 3,4 millions de voyageurs en 2008, elle est la deuxième gare sur ligne nouvelle la plus fréquentée après celle de Lille-Europe. Les flux intermodaux TGV-avion sont les plus importants et représentent 70% des usagers, avec 2,4 millions de passagers en 2008.

Un million de passagers (2007) utilise cette gare sans relation avec l'aérien. La fonction de hub ferroviaire, c'est-à-dire de correspondance entre deux trains, représente 10 à 11% du trafic, soit plus de 300 000 voyageurs annuels. La gare

constitue un « nœud » privilégié du réseau à grande vitesse. Il est important de noter que **seuls 20% des usagers de la gare sont des passagers locaux, venant de l'Île-de-France** (Paris inclus). Cette relative faiblesse de l'utilisation de la gare Aéroport CDG-TGV par les habitants du nord de l'Île-de-France, et cela en dépit de la proximité géographique, s'explique par une accessibilité locale à la plate-forme encore incomplète. **La gare Aéroport CDG-TGV est un site stratégique possédant un fort potentiel de développement.** Son accessibilité et son offre méritent d'être valorisées pour lui permettre de devenir une **véritable gare régionale d'accès à la grande vitesse.**

II.D.3 — Les perspectives de développement

Face aux perspectives de forte croissance des trafics dans les prochaines années, en particulier pour les liaisons province-province, la gare aura à l'horizon 2020 un rôle accru en termes de desserte du territoire. Les destinations accessibles directement seront plus nombreuses. Ce sont près de **6 millions de voyageurs** qui devraient passer chaque année. Le développement des liaisons ferroviaires à grande vitesse reliant les principales métropoles nationales et européennes, dans un rayon de 3 heures environ, permet également d'envisager **la substitution de certains vols courts et moyens courriers par des TGV** (affrétés éventuellement par des opérateurs aériens).

Le projet de fret à grande vitesse CAREX (Cargo Rail Express)

Le projet CAREX fait partie des grands projets actuels de développement des transports à Roissy. Porté par les collectivités locales et les principaux acteurs de la plate-forme aéroportuaire, il a pour objectif de proposer une solution logistique innovante et durable pour le fret express et le cargo aérien, en intégrant le transport ferroviaire à grande vitesse dans la chaîne logistique. Il s'agit de développer la complémentarité entre le fer et l'aérien en desservant par train des zones situées entre 200 et 800 km de Paris-CDG et ainsi, favoriser le report modal de camions et de vols courts courriers vers le train à grande vitesse.

Le projet CAREX est constitué d'un réseau européen où l'on retrouve, outre Paris-CDG, les aéroports de Lyon, Liège, Amsterdam, Londres ou encore Cologne. Pour Paris-CDG, le site CAREX sera implanté à Goussainville et sera raccordé à la LGV Nord.

Un matériel roulant spécifique, apte à la circulation sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, sera nécessaire.

Le démarrage du service CAREX à Roissy pourrait intervenir dès 2015.

En contribuant à préserver les capacités de la LGV Nord, le projet Roissy-Picardie est tout à fait compatible avec le projet CAREX.





Roissy-Picardie et Paris-Amiens-Londres, des projets aux objectifs distincts et dont les réalisations s'inscrivent à des échéances différentes

Depuis le début des années 1990, des réflexions ont été engagées en vue d'une meilleure intégration de la Picardie au réseau à grande vitesse, notamment par le biais du projet de LGV Paris-Amiens-Calais, souvent appelé « Paris-Amiens-Londres » (PAL).

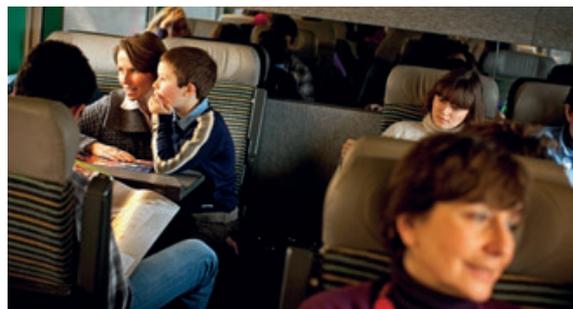
Le projet de LGV Paris-Amiens-Londres, évoqué depuis la fin des années 1980, a pour objectif le développement des liaisons ferroviaires entre Paris et Londres grâce à un itinéraire plus direct que l'itinéraire par Lille. Il consisterait à réaliser une **nouvelle ligne à grande vitesse, longue d'un peu plus de 200 km, pour relier Paris à Londres en passant aux environs d'Amiens**.

Plus court d'une cinquantaine de kilomètres que l'itinéraire qui passe actuellement par Lille, cette ligne permettrait de relier **Paris à Londres en 2 heures seulement**. La réduction du temps de parcours entre les deux capitales atteindrait environ 20 minutes. En février 2007, la Commission nationale du débat public (CNDP) a toutefois estimé qu'elle ne pouvait prendre position quant à l'organisation d'un débat public au regard de la maturité du projet. La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement cite Paris-Amiens-Calais dans le programme de 2 500 km de ligne supplémentaire à étudier. Ainsi, compte tenu de son ambition et de son coût probable, **ce projet s'inscrit dans une échelle et dans une temporalité différentes de celles du projet Roissy-Picardie**. Il nécessite un approfondissement des réflexions, notamment en matière de marché des déplacements

et d'aménagement du territoire. La question de l'arrivée de cette ligne nouvelle en Ile-de-France, dans un contexte de saturation grandissante des infrastructures existantes, reste également à explorer.

Les deux projets ont, en fait, des objectifs propres qui répondent à des enjeux importants pour la Picardie :

- **pour le projet Roissy-Picardie** : l'accès à Roissy, des relations à grande vitesse directes avec les régions de l'est, de l'ouest et du sud de la France et 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** : l'amélioration des relations ferroviaires entre la capitale picarde et Paris, et un accès à Londres par grande vitesse depuis Amiens.





II.E LES OBJECTIFS NATIONAUX DU PROJET ROISSY-PICARDIE

Face à ce contexte national, le projet Roissy-Picardie a pour objectif de développer le transport ferroviaire pour les déplacements nationaux :

- par une meilleure intégration de la Picardie et du nord de l’Ile-de-France au réseau ferré à grande vitesse,
- par une optimisation du fonctionnement du réseau grâce à un nouveau débouché pour les trains à grande vitesse au nord de l’aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Projet d’aménagement du territoire fondé en grande partie sur l’utilisation du réseau existant, Roissy-Picardie s’inscrit en pleine cohérence avec les objectifs du Grenelle de l’environnement. En outre, le projet contribuera à renforcer la **dimension multimodale** du pôle de Roissy.

— Améliorer l’accès de la Picardie au réseau ferroviaire à grande vitesse

Le projet de liaison Roissy-Picardie permettrait **d’accroître les relations directes par train à grande vitesse entre la Picardie et le reste de la France.**

Face à la nette prédominance actuelle de la voiture par rapport au train – la part de marché du train oscille entre 6% (Champagne) et 23% (axe rhodanien) en 2007

– Roissy-Picardie pourrait constituer une offre attractive pour les voyageurs en **évitant le changement de gare à Paris** et en apportant des gains de temps significatifs.

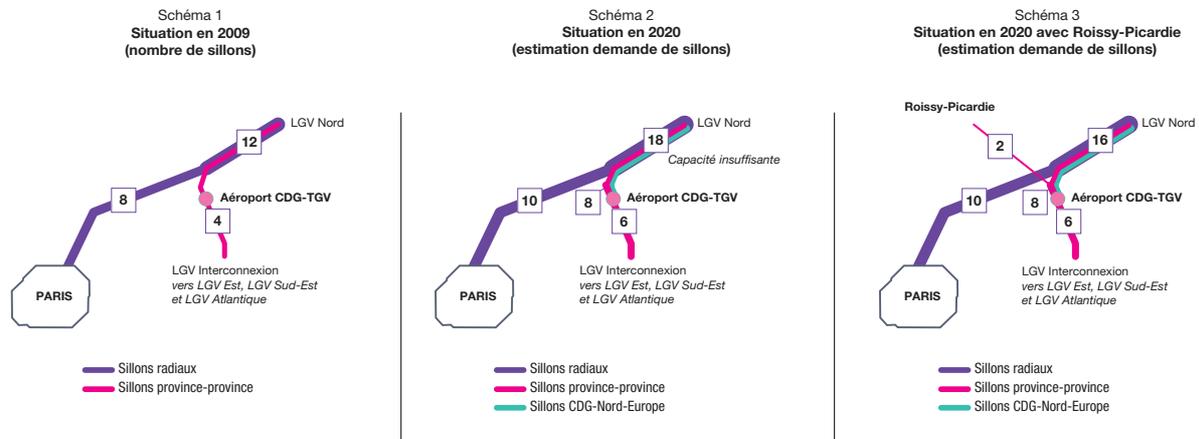
Cette nouvelle compétitivité du fer est susceptible

de **contribuer à l’objectif national de rééquilibrage modal en faveur du rail.**

Pour la Picardie, cette liaison nouvelle permettrait non seulement de donner à **Amiens, capitale régionale, un accès direct aux trains à grande vitesse**, mais aussi de **diffuser les bénéfices** de la grande vitesse sur une large partie de la région. Cela serait possible par l’organisation de correspondances en gare de **Creil**, dont la position d’**étoile ferroviaire** serait valorisée pour desservir d’autres pôles régionaux, notamment Beauvais, Compiègne ou Saint-Quentin, mais également la vallée de l’Oise par la ligne Creil – Persan Beaumont – Pontoise.

Apports du projet Roissy-Picardie sur la capacité du réseau à grande vitesse

Estimation (arrondie) du nombre de trains par sens en heure de pointe



La capacité des lignes à grande vitesse est exprimée en sillons par heure de pointe (un sillon correspondant au créneau horaire réservé pour la circulation d'un train). La LGV Nord accueille des trains radiaux (en provenance de Paris, tels que Paris-Lille, Eurostar®, Thalys®) et des trains province-province qui desservent la gare Charles-de-Gaulle TGV (exemple Marseille-Lille).

En situation actuelle, avec 12 trains par heure, il demeure des capacités sur la LGV Nord (schéma 1).

En situation future, RFF souhaite pouvoir offrir toute la capacité disponible pour répondre aux demandes des entreprises ferroviaires. À l'horizon 2020, on prévoit une augmentation du nombre de trains aussi bien sur les relations « province-province » qu'entre l'Europe du Nord-Ouest et Paris-Nord, d'une part, et CDG-TGV, d'autre part. Dans cette perspective, le nouveau débouché offert par le projet Roissy-Picardie permet de diriger des trains « province-province » vers la Picardie et ainsi d'accroître la capacité globale du réseau à grande vitesse (schémas 2 et 3).

NB : par hypothèse, les circulations sont symétriques en nord-sud et sud-nord ; le nombre de sillons par sens est le même et un seul chiffre est donc représenté pour chaque tronçon de ligne.

— Augmenter la capacité du réseau à grande vitesse pour répondre à la demande croissante de déplacements

La recherche d'une meilleure desserte de la Picardie rejoint l'objectif pour Réseau Ferré de France d'**optimiser la gestion du réseau à grande vitesse français**. Dans une perspective de croissance du trafic au cours des prochaines décennies, ce projet de maillage du réseau ferroviaire aurait pour effet **de permettre le développement de nouveaux services** en offrant un second débouché pour les trains au nord de Roissy. En effet, certains trains desservant la gare Aéroport CDG-TGV pourraient rejoindre le réseau classique sans avoir à emprunter la LGV Nord comme c'est le cas aujourd'hui. Cela permettrait de préserver la capacité de la LGV Nord.

— Une capacité accrue, facteur d'une nouvelle attractivité de la gare Aéroport CDG-TGV, utile pour le nord de l'Ile-de-France

La gare Aéroport CDG-TGV est au cœur du projet Roissy-Picardie. Les trains susceptibles d'emprunter l'éventuelle

future liaison la desserviront tous. Cela contribuera à **l'augmentation du nombre de destinations et de la fréquence des trains**, deux éléments clés de l'attractivité d'une gare.

De plus, à l'occasion de la réalisation du projet Roissy-Picardie, RFF propose d'**accroître la capacité de la gare Aéroport CDG-TGV** en permettant l'accueil et le retournement de trains sur six voies à quai au lieu des quatre aménagées actuellement. Un tel dispositif serait utile au-delà des besoins spécifiques de Roissy-Picardie et garantirait **le potentiel de développement de la gare sur le long terme**.

L'accessibilité du pôle de Roissy est l'un des atouts majeurs du territoire nord-francilien. Tout renforcement de cette accessibilité est favorable à la réussite des projets de développement économique du territoire, facteurs de créations d'emplois et de richesses.

Pour le nord de l'Ile-de-France, cette attractivité renforcée va dans le sens **de l'appropriation par les Franciliens de la gare Aéroport CDG-TGV en tant que « gare du territoire »**.



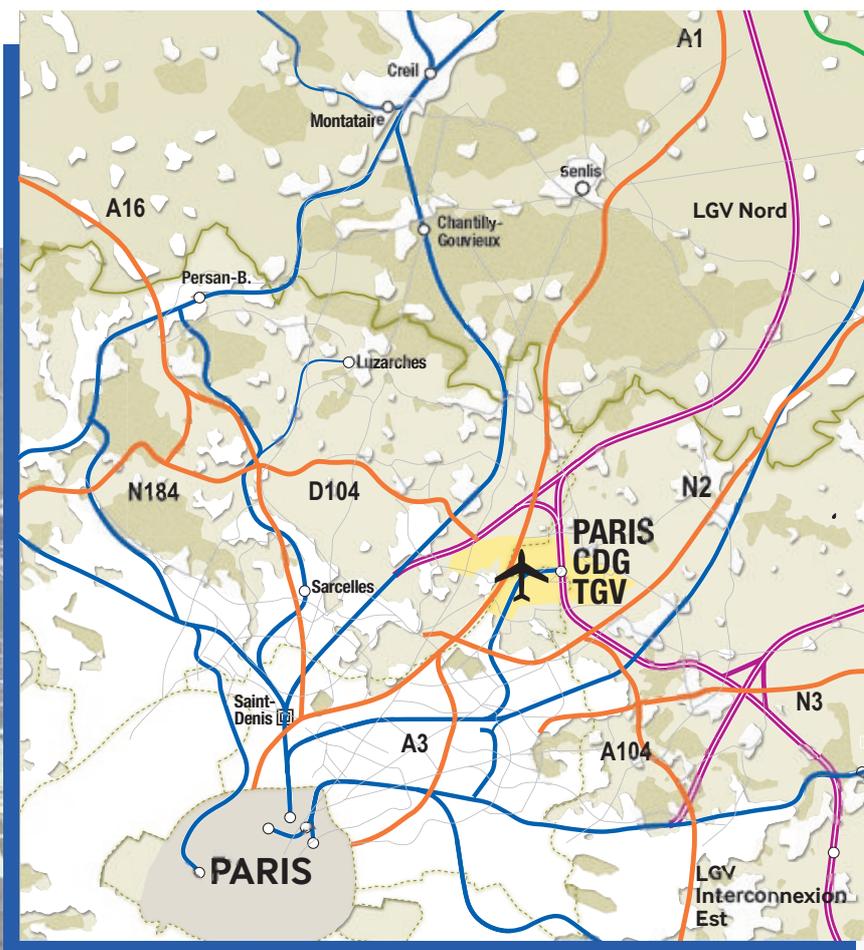
III ✨ L'ACCÈS RÉGIONAL ET INTERRÉGIONAL AU PÔLE DE ROISSY

III.A - LE DIAGNOSTIC DES DÉPLACEMENTS

III.B - LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS AUTOUR DU PÔLE DE ROISSY

III.C - L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE NORD DE L'ÎLE-DE-FRANCE

III.D - LES OBJECTIFS RÉGIONAUX ET INTERRÉGIONAUX DU PROJET ROISSY-PICARDIE



Le pôle de Roissy, pôle de développement majeur en Ile-de-France, représente aujourd'hui plus de 140 000 emplois dont 90 000 pour la plate-forme aéroportuaire, volume qui a plus que doublé en vingt ans.

Ce bassin d'emploi, moteur stratégique de la région, exerce une attractivité rayonnant bien au-delà des limites de l'Ile-de-France et génère des besoins de déplacements importants, susceptibles de croître.

Aujourd'hui, pour accéder à l'aéroport et au bassin d'emploi, **l'usage de la voiture particulière est le plus fréquent, faute d'une meilleure accessibilité en transports en commun.** Cette situation entraîne des congestions de plus en plus importantes sur les accès routiers et constitue un critère discriminant pour les personnes sans véhicule particulier.

La recherche d'un accès performant en transports en commun à l'aéroport et au pôle d'emplois de Roissy est donc une priorité des politiques publiques de transports dans une optique de développement durable, dans sa triple dimension économique, environnementale et sociale.

Au même titre que d'autres projets qui répondent à des besoins des habitants de l'Ile-de-France, le projet Roissy-Picardie pourrait être une réponse aux enjeux de déplacements interrégionaux depuis les territoires situés au nord de la plate-forme.

III.A LE DIAGNOSTIC DES DÉPLACEMENTS

Les flux de déplacements vers le pôle de Roissy sont générés par trois catégories de personnes : les passagers aériens, les passagers ferroviaires et les employés de la plate-forme. Ils sont estimés pour la zone aéroportuaire à 235 000 personnes par jour. Selon des prévisions générales de croissance des trafics aérien et ferroviaire et des perspectives de développement économique du pôle de Roissy, ces déplacements vont s'accroître dans les années à venir.



L'aire d'attractivité du pôle d'emplois de Roissy ne cesse de s'étendre et de s'intensifier.

III.A.1 — Un pôle d'emplois rayonnant sur un territoire très étendu

Le pôle de Roissy rayonne sur un large territoire **au-delà des frontières de la plate-forme** et génère des déplacements de plus en plus importants dans un rayon de 50 kilomètres autour de l'aéroport.

Si la crise financière de 2008 l'a ralentie, la croissance des emplois devrait se poursuivre sur la plate-forme au bénéfice de nombreux projets d'activités et de services associés.

III.A.2 — Des flux de déplacements importants

Les déplacements journaliers vers la plate-forme aéroportuaire sont estimés à environ 235 000 par jour, répartis entre des flux de passagers aériens, de passagers des trains à grande vitesse et des employés de la plate-forme.

Estimation des flux principaux en 2008

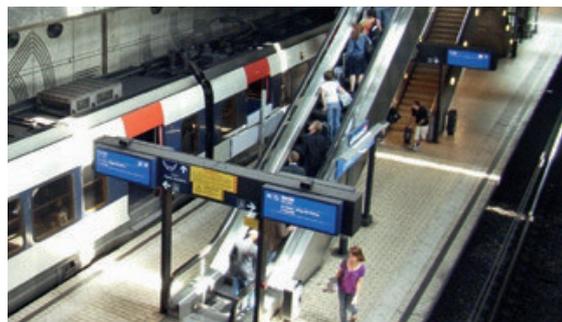
	Flux annuels	Flux quotidiens
Passagers aériens	39 millions hors transit	110 000 à 120 000
Passagers TGV	600 000 hors transit	1 700 à 1 800 hors transit
Employés de la plate-forme	34 millions (2 sens confondus)	110 000

Flux générés par la plate-forme. Sources: MVA Consultancy

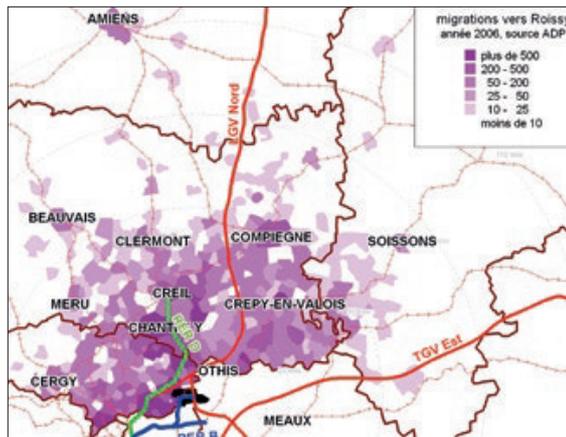
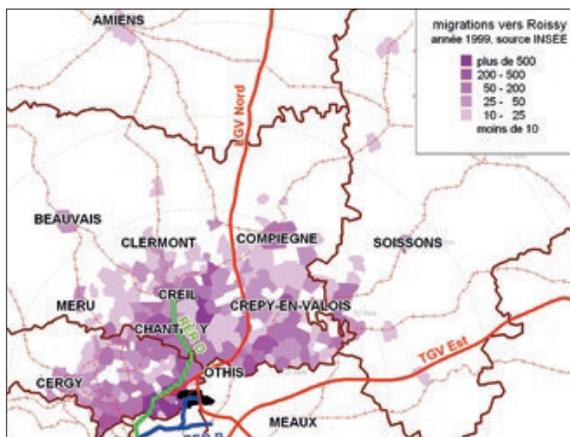
Les prévisions en termes de flux de déplacements tablent sur une **augmentation de la moyenne journalière d'environ 75 % d'ici 2035**.

Cette perspective constitue un **véritable défi dans la recherche du report modal**, sachant que, selon une enquête « transports » effectuée pour ADP en 2002, 80 % des déplacements des employés de la plate-forme s'effectuent en voiture. Les 20 % restants sont effectués en transports en commun, essentiellement par le RER B. Sur les 13 000 salariés picards de la plate-forme, **90 % prennent leur voiture**.

Les **déplacements des employés** se répartissent sur



Flux migratoires vers le pôle de Roissy (nombre de déplacements par jour) en 1999 et 2006 dans l'aire d'étude et évolutions

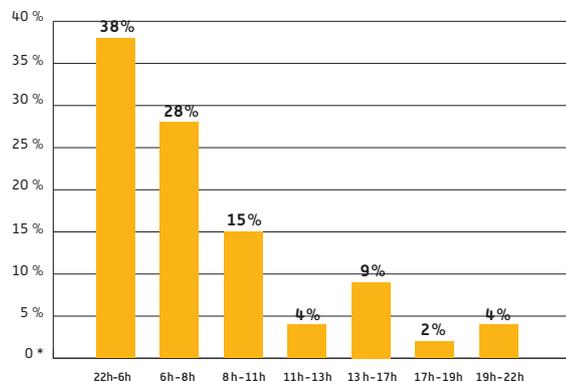


En volume, le marché des déplacements domicile-travail est le plus important. En 2008, il représentait quelque 34 millions de déplacements, dont plus de 5 millions depuis la Picardie.

Source: MVA Consultancy, d'après données ADP et INSEE

la journée de façon spécifique. Ceci est lié à l'activité aéroportuaire et aux **horaires décalés**. L'étude des horaires de déplacements des employés montre en effet des caractéristiques propres, avec des heures de pointes anticipées. Le matin, près de 40 % des trajets allers ont une heure de départ avant 6 heures et l'après-midi, près de 40 % des retours ont une heure de départ comprise entre 13 et 17 heures.

Heures de départ du domicile



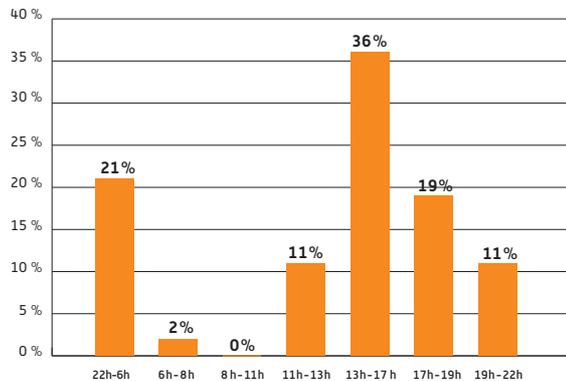
Déplacements des salariés de la plate-forme aéroportuaire

	2008 (chiffre ADP)	2020 (prévisions)	2035 (prévisions)
Déplacements générés sur l'année vers ou depuis la plate-forme	34 millions	48 millions	60 millions
En moyenne journalière (2 sens confondus)	110000	155000	195000

Sources: MVA

Le marché des déplacements pour motif aérien sur la zone d'étude était estimé en 2008 à environ 800 000 déplacements depuis la Picardie et 1 million depuis le Val-d'Oise.

Heures de départ du lieu de travail



Source: MVA Consultancy, d'après données ADP et INSEE

Synthèse du marché des déplacements annuels pour motif aérien (enquête 2008)



La desserte interne de la plate-forme facilitée par le CDGVAL

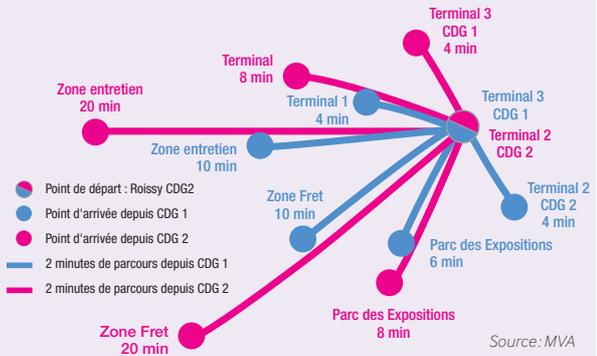
Ce métro qui dessert tous les terminaux, parkings et zone de fret, est un axe structurant de la plate-forme. Il dessert environ 75 % des emplois.

Il existe également un réseau de bus, mais il est encore assez peu développé au regard du nombre d'emplois.

Roissypôle est un nœud modal de transport combinant RER, CDGVAL et gare routière.



Temps de parcours internes à la plate-forme aéroportuaire





III.B

LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS AUTOUR DU PÔLE DE ROISSY

Face aux nombreux besoins de déplacements, quelles sont les solutions de transport pour les personnes ? Si l'aéroport est bien desservi par le réseau routier, celui-ci subit une congestion croissante. **L'accessibilité en transports en commun est aujourd'hui peu satisfaisante** sur les courtes et moyennes distances. Hormis vers la Seine-Saint-Denis et Paris, l'offre ferroviaire directe est inexistante et nécessite des correspondances pénalisantes. L'offre en transports en commun routier est dense, mais elle implique des temps de parcours relativement élevés.

III.B.1 — Un réseau routier dense mais souvent congestionné

L'accès routier à Roissy depuis la Picardie et le nord de l'Île-de-France se structure autour de quatre axes majeurs :

- l'autoroute A1 Paris-Lille;
- l'autoroute A16 Paris-Amiens-Calais;
- la route nationale RN2 Paris-Soissons-Laon;
- la francilienne A104 qui dessert d'est en ouest le Val-d'Oise.

Les temps de parcours pour accéder à Roissy en voiture depuis les territoires du projet sont relativement performants hors congestion. Toutefois, les difficultés de circulation aux heures de pointe peuvent accroître nettement ces temps de trajets.

III.B.2 — La desserte en transports en commun, point faible de l'accessibilité du pôle de Roissy

L'accessibilité en transports en commun ferroviaires depuis la Picardie et le nord de l'Île-de-France est diffuse : sans liaison ferroviaire directe, **les lignes aboutissent à la gare du Nord** et imposent une correspondance avec le RER B pour accéder à la plate-forme. Si la correspondance avec le RER B à gare du Nord peut s'effectuer rapidement, la rupture de charge reste une contrainte.

Le passage par Paris est donc pénalisant, notamment pour les habitants du sud de l'Oise qui, partant de Creil, effectuent un trajet de 1 h 10 quand le temps de parcours en voiture hors congestion est de 35 minutes environ.

Pour le reste du territoire picard, il est souvent nécessaire de transiter par Paris ou d'effectuer une correspondance à Creil. Depuis le Val-d'Oise, malgré la proximité de la plate-forme,



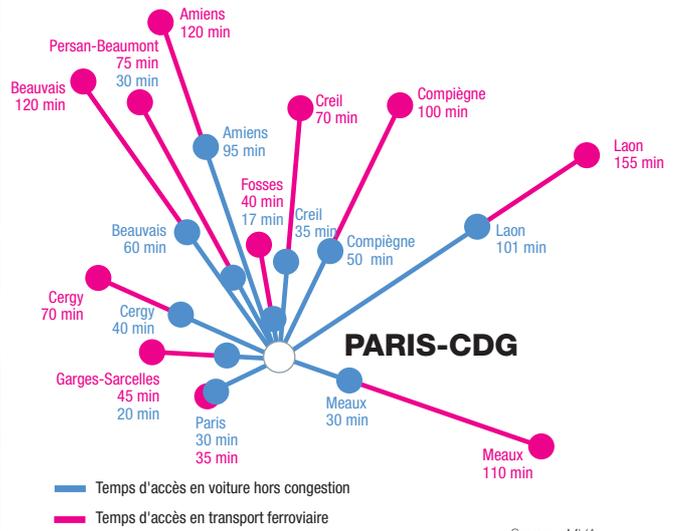
Le RER B en gare du Nord, seul accès en transport en commun ferroviaire vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

il n'existe pas de liaison ferrée directe. Le trajet se fait soit par le RER D qui arrive à Paris-Gare du Nord pour prendre ensuite le RER B, soit en bus. Par exemple, depuis la gare de Garges-Sarcelles située à seulement 15 kilomètres, le bus rejoint Roissy-pôle en 45 minutes.

La desserte depuis le nord-ouest de la Seine-et-Marne est assurée par un réseau de bus.



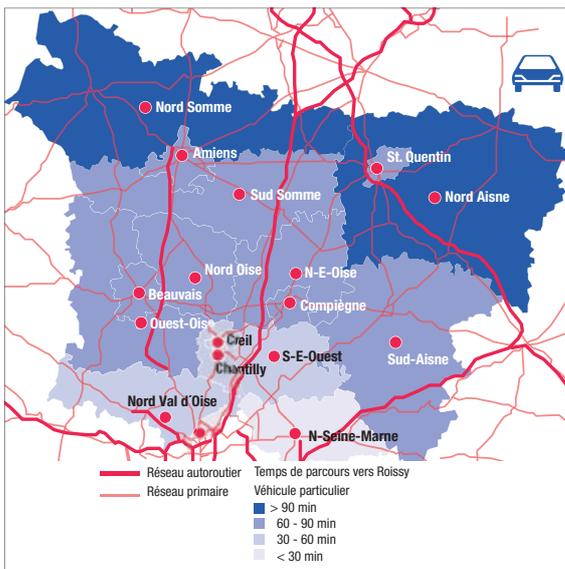
Temps de parcours



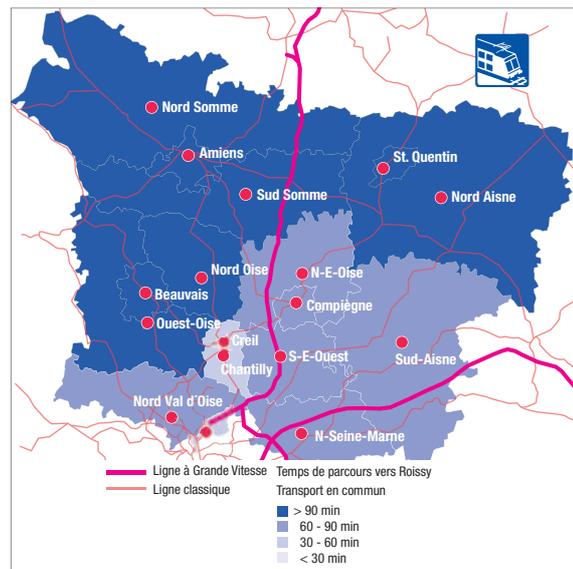
Source: MVA

L'aéroport Paris-CDG est bien desservi par le réseau routier, mais celui-ci est de plus en plus congestionné, notamment aux heures de pointe.

Comparaison des temps de parcours vers Roissy en véhicules particuliers et en transports en commun



Temps de parcours en véhicule particulier



Temps de parcours en transports en commun

Source: MVA

Les illustrations précédentes montrent de façon schématique cette accessibilité ferroviaire médiocre (temps de parcours le plus rapide, y compris correspondance), notamment en comparaison avec la voiture.

La mauvaise accessibilité régionale pénalise fortement les employés de la plate-forme qui n'habitent pas le long du RER B et les populations des départements limitrophes.

Cette situation n'est pas sans poser de problèmes. Au niveau économique et social, le pôle d'emplois de Roissy se prive ainsi d'un bassin de main-d'œuvre important dont la population,

faute de moyens de transports en commun, n'accède pas aux emplois de la zone aéroportuaire. Cet enclavement est d'autant plus mal vécu que l'aéroport, bien que situé à proximité de zones en difficulté sociale, a peu de retombées économiques sur ces territoires qui ne bénéficient pas tous des recettes fiscales de l'activité aérienne. Ils en subissent toutefois les nuisances. Enfin, l'omniprésence de l'automobile, facteur de congestion, pourrait à terme affecter la dynamique économique du pôle et son attractivité.



Les liaisons routières Picardie-Roissy

Deux lignes régionales d'autocars existent entre la Picardie et le pôle de Roissy. La ligne Creil-Senlis-Roissy, qui propose un trajet en 50 minutes, est empruntée par 200 voyageurs par jour de semaine en moyenne (2007) ; 80 % des utilisateurs sont des salariés du pôle de Roissy.

La fréquentation est en progression régulière, grâce à une tarification incitative. Bien qu'étant une solution partielle aux besoins de déplacements, ce succès encourage la mise en place de transports en commun alternatifs à l'usage de l'automobile.

Depuis la fin 2009, la Région Picardie a lancé une nouvelle liaison, cette fois entre Soissons, Crépy-en-Valois et Roissy.





III.C

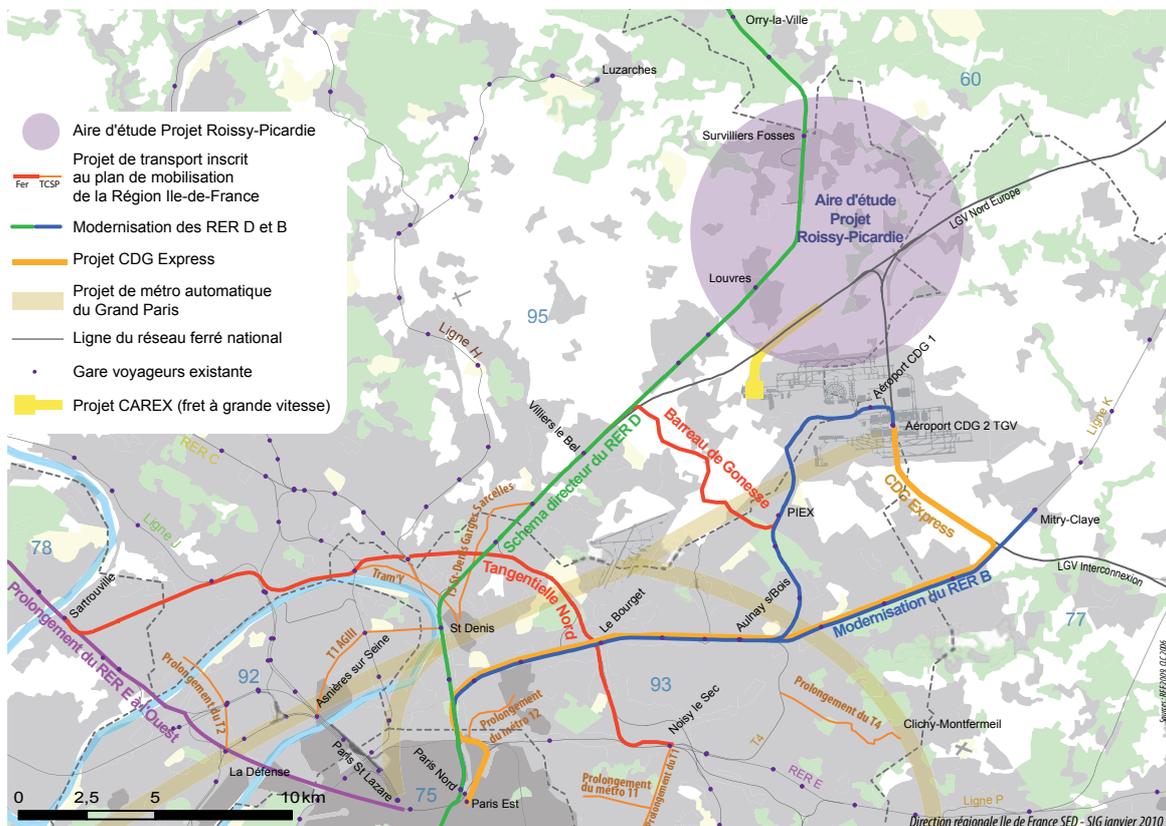
L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE NORD DE L'ILE DE FRANCE

En Ile-de-France, les pouvoirs publics mènent depuis plusieurs années des **politiques de transports ambitieuses** qui visent à développer l'usage et améliorer la qualité des transports collectifs. Développement du réseau de bus Mobilien, nouvelle organisation des services RER et Transilien pour gagner en performance et en fiabilité, renforcement des réseaux de rocade facilitant les dessertes de pôle à pôle...

Toutes ces actions stratégiques sont définies par la Région Ile-de-France et par l'État dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 et mises en œuvre par les acteurs du transport (STIF, RFF, SNCF notamment).

Plusieurs projets concernent le nord de l'Ile-de-France. **Ils contribueront à faciliter l'accès au pôle de Roissy.** Inscrite aux CPER Ile-de-France et Picardie, la liaison Roissy-Picardie poursuit le même objectif pour les territoires situés au nord de Roissy.

Carte des projets ferroviaires en Ile-de-France



—Les RER B et D modernisés

Transportant chaque jour 900 000 voyageurs, **la ligne B du RER traverse l'agglomération parisienne selon un axe nord-sud**. Elle dessert 21 communes au nord, ainsi que l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Des travaux de modernisation ont été lancés début 2009 afin d'apporter une meilleure fréquence et plus de confort.

Le projet, appelé « RER B Nord+ », se caractérise par :

– la mise en œuvre d'une **desserte renforcée et simplifiée** à l'heure de pointe : un train omnibus toutes les 3 minutes en direction de chacun des deux terminus ;

– la mise en place de **deux voies dédiées** ;

– la création d'une **quatrième voie à Mitry-Claye**, ainsi que d'une **voie supplémentaire** en gare du Parc international des expositions (PIEX) ;

– le **rehaussement des quais** sur l'ensemble des gares RER B Nord améliorant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et facilitant les montées et descentes, ce qui réduit les temps d'arrêt en gare.

L'ensemble des aménagements sera achevé en 2013.

Avec une charge estimée, en 2009, à 550 000 voyageurs par jour ouvré, et une hausse de fréquentation du réseau Transilien de 4 à 5 % par an, **le RER D est la troisième ligne la plus fréquentée de ce réseau**. Elle a été créée en 1995 par le percement d'un nouveau tunnel entre les stations Gare de Lyon et Châtelet-les-Halles permettant de connecter les réseaux nord (branche vers Orry-la-Ville) et sud-est (branches vers Melun et Malesherbes).

Elle dessert aujourd'hui 65 communes, dont 60 en Ile-de-France et 8 départements dont l'Oise en Picardie et le Loiret en région Centre. Sa longueur importante (160 km) en fait une ligne très fragile et avec un niveau d'irrégularité élevé.



En 2010, le projet de modernisation du RER B se poursuit au nord de Paris, avec des travaux de signalisation pour réduire la distance entre deux trains, la création d'une 4^e voie d'une longueur de 800 m à Mitry-Claye, le rehaussement des quais dans l'ensemble des gares.

Face à ce constat, un premier plan d'amélioration a été mis en œuvre en 2003 visant à fluidifier le trafic dans certains nœuds de la ligne, identifiés comme particulièrement critiques. Ces premières mesures visaient autant à créer des infrastructures nouvelles qu'à fiabiliser l'existant et à améliorer les procédures de maintenance.

Un schéma directeur d'amélioration a ensuite été étudié et approuvé par le STIF à la fin de l'année 2006. Ses principaux objectifs sont un **accroissement significatif de la régularité de la ligne et une adaptation de l'offre de transports aux besoins**. Ce programme identifie deux principales échéances d'amélioration, à moyen terme (2013/2014) et plus long terme (2020).

Fin 2008, une évolution de l'offre sur le RER D est intervenue ; elle a porté à la fois sur les trains circulant aux heures creuses et sur ceux qui circulent aux heures de pointes, et a eu pour principal objet d'améliorer la régularité et d'homogénéiser l'intervalle entre les circulations.

Une étape importante a été franchie à l'été 2009 avec l'approbation d'un programme d'investissements de 120 M€₂₀₀₆ pour la première phase d'amélioration. Des travaux importants sur les systèmes de signalisation ferroviaire vont être entrepris pour permettre des gains de régularité significatifs impactant l'ensemble de la ligne.

En parallèle, des études ont été initiées afin de permettre, à la fin de l'année 2013, de proposer une offre de douze trains par heure et par sens au nord de la ligne circulant dans des conditions de régularité et de ponctualité significativement accrues par rapport à la situation actuelle.

—Le projet de liaison « Barreau de Gonesse »

Pour l'est du Val-d'Oise et ses 240 000 habitants, l'un des objectifs majeurs est l'amélioration des conditions de déplacements vers les pôles d'emplois de Villepinte, Tremblay et Roissy (PIEX, Paris Nord II, plate-forme aéroportuaire de Paris-CDG notamment).

Le projet du Barreau de Gonesse pourrait répondre à cet objectif et ainsi participer au développement urbain, social et économique de ce territoire.

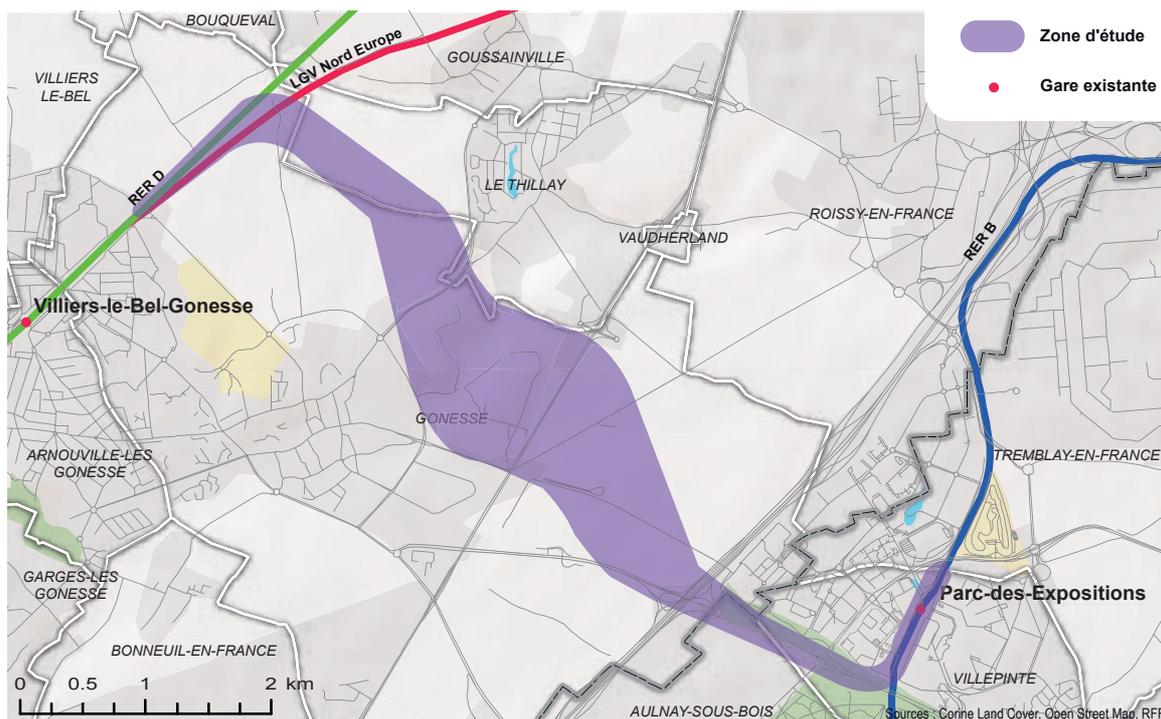
Le projet consiste en la **création d'une nouvelle liaison reliant le RER D au niveau du Val-de-France (Sarcelles,**

Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Arnouville-lès-Gonesse), au RER B au niveau du PIEX.

Il pourrait contribuer :

- à l'amélioration de l'accès aux emplois de la plate-forme aéroportuaire depuis l'est du Val-d'Oise;
- au renforcement de l'accessibilité aux emplois de la zone Paris Nord II;
- à l'accompagnement du développement urbain et notamment le projet d'aménagement de l'espace Roissy-Gonesse, piloté par l'Établissement public d'aménagement Plaine-de-France;

Projet de Barreau de Gonesse - Fuseau de l'étude préliminaire de 2007



Des projets inscrits au Plan régional de mobilisation pour les transports en Ile-de-France

Modernisation des RER, Barreau de Gonesse, Tangentielle Nord, Tram T5 sont des projets cofinancés, qui figurent parmi les priorités du Plan régional de mobilisation pour les transports lancé en juin 2008. L'ambition est de répondre concrètement aux besoins de transports des Franciliens à court, moyen et long termes. Le plan porte à la fois sur le développement du réseau de transports (prolongement de lignes de RER ou de métro, nouvelles lignes de tramway et de métro) et sur l'amélioration de la qualité de service avec la mise en service de nouveaux matériels roulants (le train le « Francilien » notamment)

ou l'accessibilité des transports en commun pour les personnes à mobilité réduite.



- au **maillage des réseaux de transports en commun franciliens** par la création d'une liaison transversale est-ouest;
- au renforcement de l'**accessibilité du PIEX**.

Le projet du Barreau de Gonesse est inscrit au CPER Ile-de-France 2007-2013 (volet études et premiers travaux) et a également été retenu au titre du Plan Esprit banlieues de 2008. En outre, **le projet de Schéma directeur adopté par la Région Ile-de-France (SDRIF) acte le principe de réalisation de cette liaison ferroviaire**. Il décrit la construction d'une voie nouvelle de surface, dite « Barreau de Gonesse », pour des missions du RER D à destination du Parc des expositions de Villepinte-Tremblay et du pôle d'emplois de Roissy-Sud.

Le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, a fait réaliser les études préliminaires par RFF en 2006 et 2007. Celles-ci ont porté sur la faisabilité d'une liaison ferroviaire nouvelle qui relierait la gare RER D de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnoville à la gare RER B du PIEX, avec l'ouverture d'une nouvelle gare à Gonesse au niveau du projet urbain de Roissy-Gonesse. 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**. Ces études ont dégagé différentes variantes de tracés et de localisation de la nouvelle gare. L'investissement a été estimé à 240 M€₂₀₀₈.

Pour répondre rapidement aux besoins quotidiens de déplacement des habitants de l'est du Val-d'Oise vers le pôle de Roissy, le STIF a également étudié en 2008 et 2009 la possibilité d'insérer sur le même secteur **un site propre pour des bus à haut niveau de service (BHNS)**. Ce site pourrait offrir dès 2013 une solution performante pour les déplacements vers les secteurs d'activité de Villepinte, Tremblay et Roissy. Il constituerait une **préfiguration de la liaison ferroviaire** qui s'inscrit davantage dans la temporalité de l'aménagement de l'espace Roissy-Gonesse.

Les emprises nécessaires à sa réalisation pourraient être réservées dans un délai proche.

Les caractéristiques du projet de liaison ferroviaire restent à préciser. Les études se poursuivent donc actuellement dans le cadre d'une convention signée entre l'État, la Région Ile-de-France et le STIF en décembre 2009. Elles permettront d'éclairer les nombreux acteurs de ce projet sur les conditions et le calendrier de mise en œuvre.

—Arc Express, projet de rocade autour de Paris

Inscrit dans le plan régional de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, Arc Express est un projet de rocade de métro automatique en proche couronne, maillant les lignes de transports collectifs existantes (lignes de métro, RER et trains de banlieue, tramways) permettant de desservir les territoires denses ou en développement.

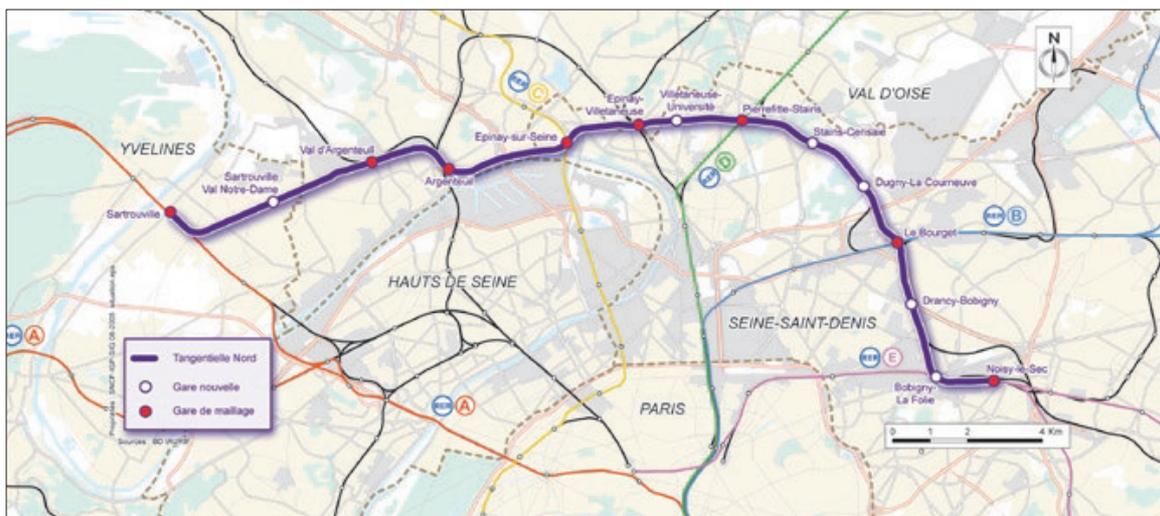
Long d'une soixantaine de kilomètres, principalement souterrain, il vise à faciliter les déplacements effectués en petite couronne avec un objectif de report de la voiture vers les transports publics. Il a vocation à profiter également aux habitants de la grande couronne en améliorant sensiblement l'accessibilité aux emplois de la région ainsi qu'au cœur d'agglomération en déchargeant le réseau existant. Conçu pour une vitesse commerciale de 40 km/h, sa fréquence serait comparable à celle du métro parisien. Arc Express est un projet réalisable en plusieurs arcs (nord-ouest, sud-est, nord-est et sud-ouest). Le 2 septembre 2009, suite à la saisine du STIF, la CNDP a décidé d'organiser un débat public.

—CDG Express, disposer d'une liaison à haute performance entre le centre de Paris et l'aéroport

Plus de 80 % des déplacements entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'effectuent par la route. En raison des embouteillages très fréquents sur les autoroutes A1 et A3, le temps de parcours entre le centre de Paris et l'aéroport peut varier d'une demi-heure à plus de deux heures.

Le projet CDG Express consiste à réaliser une liaison ferroviaire dédiée entre la gare de l'Est et Paris-CDG, arrivant en gare de CDG 2, sur les mêmes quais que le RER B. Un des objectifs est de capter une part importante des flux de passagers aériens, qui utilisent aujourd'hui des transports individuels (taxi ou véhicule particulier), entre Paris et l'aéroport Paris-CDG. Le projet a obtenu sa déclaration d'utilité publique fin 2008 et est actuellement en phase de négociation avec un candidat à la concession.

Tracé de la Tangentielle Nord



—La Tangentielle Nord : faciliter les dessertes de banlieue à banlieue

Le projet de la Tangentielle Nord consiste en la **création, sur 28 kilomètres, de deux voies dédiées au transport de voyageurs, contiguës à celles de la ligne dite de « Grande Ceinture ».**

Elle reliera Sartrouville à Noisy-le-Sec en desservant les départements des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, sans passer par Paris. Ce projet constitue une réponse efficace à la problématique des liaisons de banlieue à banlieue, en desservant 14 gares, dont 6 nouvelles, qui permettront des correspondances avec :

- les RER A, B, C, D et E;
- les trains Transiliens de Paris Nord et de Paris Saint-Lazare;
- le tramway T1 et le futur tramway T5.

Sa fréquence sera élevée, avec un passage toutes les 5 minutes aux heures de pointe et 10 minutes aux heures creuses. Le matériel sera de type « train léger », moins large et plus silencieux que les trains classiques.

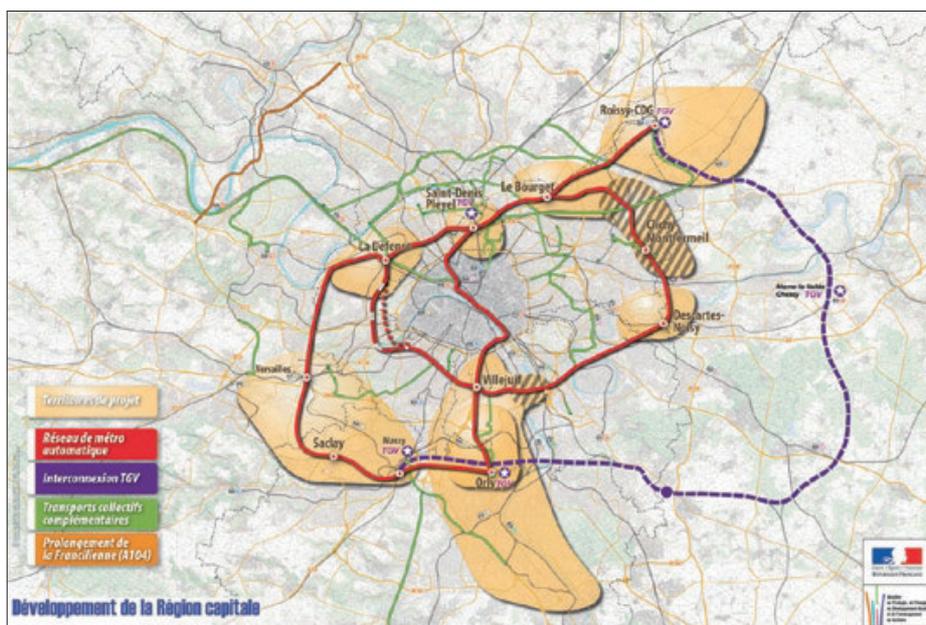
La déclaration d'utilité publique a été prononcée le 27 mai 2008. Les travaux sur le premier tronçon Epinay-sur-Seine - Le Bourget débutent pour une mise en service prévue en 2014 et en 2016 pour le trajet complet entre Sartrouville et Noisy-le-Sec.

—Tram T5, une alternative à la voiture

Cette **nouvelle ligne de tramway de 6,6 kilomètres desservira 4 communes en 16 stations** : partant de la place du 8-Mai-1945 à Saint-Denis, elle traversera Pierrefitte-sur-Seine et Sarcelles avant de rejoindre Garges-lès-Gonesse. En tout, ce sont plus de 85 500 personnes (population habitant ou travaillant à moins de 400 mètres d'une station) qui pourront en bénéficier. Au moins 30 000 personnes devraient l'utiliser chaque jour.

Elle offrira **une alternative crédible à la voiture** en permettant de nombreuses correspondances avec des lignes de bus réparties sur tout son tracé, mais aussi avec le tramway T1 et la ligne de métro 13 à Saint-Denis et avec le RER D à Garges-Sarcelles. Plusieurs chantiers ont déjà été lancés par le STIF : réaménagement de la gare de Garges-Sarcelles en septembre 2007, déplacement des réseaux souterrains de Sarcelles en mai 2008, installation du système de transport et construction du site de maintenance à Pierrefitte-sur-Seine. Début 2010, une nouvelle étape a démarré avec les travaux d'aménagements urbains et d'implantation de la plate-forme du tramway. La nouvelle ligne doit être mise en service à la fin 2011.

Projet de métro automatique du Grand Paris



Le Grand Paris : l'ambition d'une métropole durable

Les projets portés par l'État pour le développement du Grand Paris visent trois objectifs principaux :

- **renforcer l'attractivité et la compétitivité de la région capitale** en organisant des espaces de recherche, de création et d'innovation ;
- **désenclaver les territoires** où se concentrent des populations décrochées de la dynamique métropolitaine ;
- **résoudre les difficultés quotidiennes de déplacement des Franciliens.**

Les trois principaux aéroports franciliens, Paris-CDG, Le Bourget et Paris-Orly, présentent aujourd'hui, du fait de leur spécialisation progressive et leur complémentarité, des atouts considérables pour le développement et l'attractivité internationale de la région Capitale.

Les services qu'ils remplissent et les emplois et activités qu'ils génèrent assurent de plus en plus des fonctions de **pôles d'échanges économiques métropolitains et internationaux**. Leur maillage progressif avec le réseau LGV national et européen tend à conforter leur position de **plate-forme intermodale** et à répondre au nécessaire desserrement des gares parisiennes.

Ces « polarités » économiques, celle de l'aéroport Paris-CDG, porte internationale de l'Ile-de-France, constitueront de véritables

« clusters » mondiaux soutenus par **un nouveau réseau de transport, répondant aux enjeux du Grenelle de l'environnement**, véritable système nerveux central du nouvel espace métropolitain. Le réseau de transport du Grand Paris sera basé sur un **métro automatique de grande capacité en rocade** qui, en participant au désenclavement de certains territoires, reliera le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Ile-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux. Ce réseau sera **interconnecté aux autres réseaux de transport public urbain** en Ile-de-France et sa réalisation sera coordonnée avec les mesures d'amélioration et de modernisation de ces réseaux.





III.D

LES OBJECTIFS INTERRÉGIONAUX ET RÉGIONAUX DU PROJET ROISSY-PICARDIE

Les besoins de déplacements entre la Picardie et le pôle de Roissy sont de plus en plus importants, d'une part pour aller prendre l'avion à Paris-Charles de Gaulle, mais aussi pour se rendre sur son lieu de travail.

Aujourd'hui, faute de véritable alternative, l'usage de la voiture particulière est largement majoritaire depuis la Picardie, mais également depuis le nord de l'Île-de-France. Les accès routiers du pôle aéroportuaire sont de ce fait de plus en plus congestionnés. En outre, la non-possession d'un véhicule particulier est fréquemment vécue comme une difficulté d'accès aux emplois de la plate-forme.

Parmi l'ensemble des projets qui visent à améliorer les conditions d'accès au pôle de Roissy en transports en commun depuis les territoires riverains, le projet Roissy-Picardie peut apporter une solution efficace aux habitants du nord de la plate-forme aéroportuaire pour :

- se rendre à l'aéroport et prendre l'avion ;
- aller travailler au sein du pôle d'emplois de Roissy.

La réalisation d'une ligne nouvelle entre la LGV d'interconnexion qui dessert Roissy et la ligne Paris-Creil-Amiens rendrait possible la mise en place, en fonction des enseignements du débat public et si les autorités

organisatrices des transports le décident, **de services ferroviaires régionaux entre la Picardie et la gare Aéroport CDG-TGV**. Ces services pourraient desservir le nord du Val-d'Oise en fonction de l'option de passage retenue. Ces services – complémentaires des circulations de TGV répondant d'abord à l'objectif national du projet Roissy-Picardie – renforceraient les possibilités d'accès à la plate-forme grâce à une fréquence adaptée et des temps de parcours performants.

Par un cadencement et une amplitude horaire adaptés aux spécificités des emplois du pôle de Roissy, ils pourraient constituer une solution alternative à l'usage de l'automobile.

Pourrait-on faire rouler des TER sur la ligne à grande vitesse ?

Le projet Roissy-Picardie pose la question de l'opportunité de faire circuler des trains régionaux (TER) entre la Picardie et Roissy. La ligne nouvelle à créer entre la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil-Amiens est prévue pour être une ligne classique parcourable à 160 km/h. Un trajet de 3 à 5 km au nord de la gare Aéroport CDG-TGV devra être effectué sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion qui autorise une vitesse des trains à 220 km/h. Cela pose deux questions : la compatibilité du matériel TER et les conséquences sur la gestion du trafic de la ligne à grande vitesse.

Les lignes à grande vitesse ont vocation à accueillir des trains aptes à la grande vitesse. Toutefois, ces dernières années la question de la mixité des circulations sur les lignes nouvelles a été posée. Ainsi, la future ligne de contournement Nîmes-Montpellier et le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan devraient permettre la circulation de trains de marchandises, car cela répond à un véritable besoin, identifié lors du débat public en 2009.

Dans le cas de Roissy-Picardie, chaque train régional devra être équipé du système de signalisation embarqué en vigueur sur le réseau à grande vitesse et qui équipe tous les TGV.

Sur la seconde question, le matériel TER de dernière génération est apte à circuler à 160 km/h et permet des accélérations supérieures aux rames TGV. La quasi-totalité des TGV qui empruntent la ligne d'interconnexion desservent la gare Aéroport CDG-TGV et sont donc en phase d'accélération ou de décélération lorsqu'ils la quittent ou y arrivent. Ainsi, les profils de vitesse des TGV et des TER sur les quelques kilomètres à effectuer par ces derniers sur la LGV seraient comparables. Techniquement, les éventuelles circulation de TER ne gêneraient donc pas la gestion du trafic TGV. Celui-ci resterait, de toutes façons, prioritaire sur le réseau à grande vitesse.

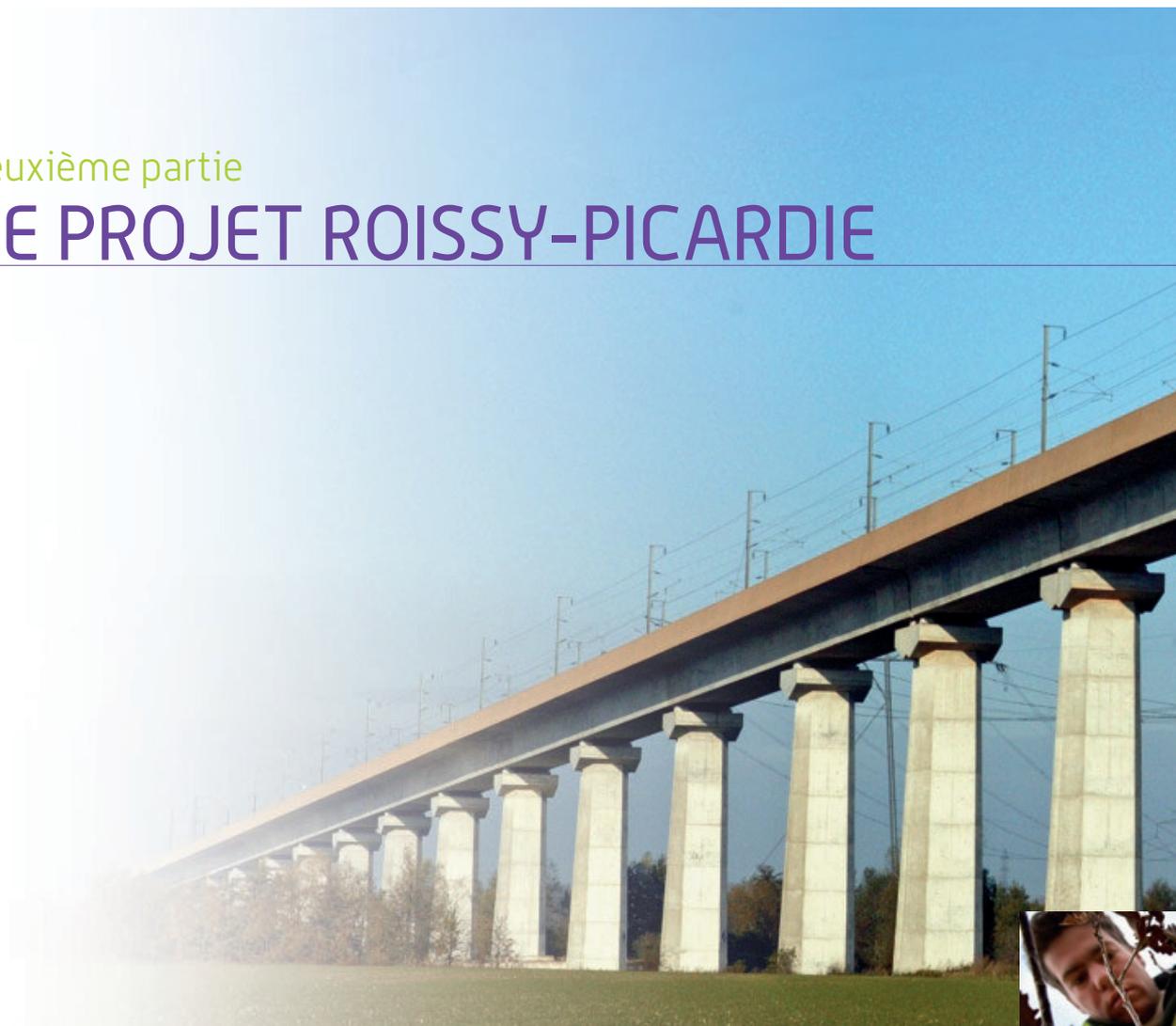


Ils réduiraient significativement les temps de trajet domicile-travail et les temps d'accès à la plate-forme pour prendre l'avion, ce qui en fait un **facteur de report modal** vers un mode plus respectueux de l'environnement. L'opportunité et la forme que pourraient prendre ces services est l'une des questions du débat public. Il pourrait s'agir de trains régionaux (TER) au départ de Creil avec des arrêts intermédiaires potentiels sur la ligne Creil-Paris, permettant une correspondance avec le réseau francilien. Ils emprunteraient la ligne à grande vitesse d'interconnexion sur quelques kilomètres au nord de la gare Aéroport CDG-TGV. À noter que les services de TGV pourraient également

contribuer à faciliter ces déplacements interrégionaux vers Roissy. Pour les trajets domicile-travail, cette solution pourrait être mise en place dans le cadre d'un accord entre l'autorité organisatrice des transports (la Région Picardie en l'occurrence) et l'entreprise ferroviaire sur les conditions d'accès aux TGV et sur la tarification applicable. Enfin, la mise en place d'une offre de trains régionaux faciliterait l'accès à la gare Aéroport CDG-TGV et donc à l'ensemble des destinations nationales qu'elle offre.

deuxième partie

LE PROJET ROISSY-PICARDIE



IV ✨ LES SOLUTIONS PROPOSÉES







IV * LES SOLUTIONS PROPOSÉES

IV.A - LES BASES DU PROJET AUJOURD'HUI

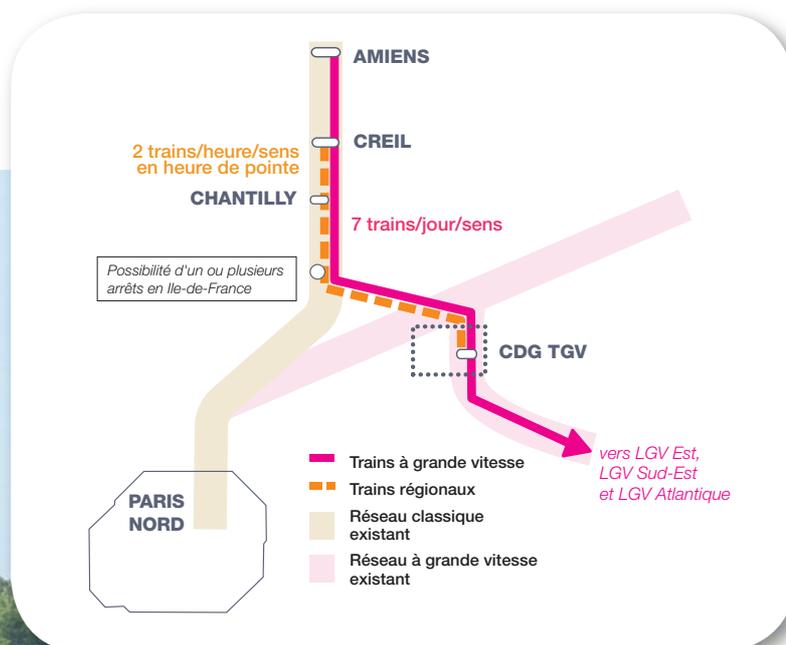
IV.B - LES SCÉNARIOS POUR LE PROJET

IV.C - LA LIGNE NOUVELLE DANS SON ENVIRONNEMENT

IV.D - L'ÉCONOMIE DU PROJET

Projet Roissy-Picardie

Scénarios trains à grande vitesse ou trains à grande vitesse + trains régionaux



Les différentes études menées depuis l'origine du projet ont permis de constituer un socle technique solide et ont fourni des enseignements sur lesquels Réseau Ferré de France s'est appuyé lorsque les réflexions ont été relancées en 2008.

En premier lieu, il en ressort que l'objectif d'amélioration des liaisons entre la Picardie et le reste du territoire national pourrait être atteint grâce à la construction d'une liaison de quelques kilomètres entre la ligne existante Paris-Creil-Amiens et la ligne à grande vitesse de contournement de l'Ile-de-France, à proximité de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Cette liaison pourrait être bâtie dans des délais relativement brefs et pour un coût modéré.

À côté de cette fonction nationale, base du projet, les fonctions interrégionales et régionales pourraient constituer une opportunité pour améliorer l'accès au pôle de Roissy depuis les territoires situés au nord de l'aéroport.

Pour l'implantation de la ligne nouvelle dans son environnement, plusieurs options de passage sont aujourd'hui envisagées. Ces options peuvent être comparées entre elles, à l'aune de leurs performances, des enjeux des territoires traversés et de leur coût.

IV.A LES BASES DU PROJET AUJOURD'HUI

En 2008, s'appuyant sur les enseignements des études précédentes, RFF a engagé une démarche visant à rechercher de manière très ouverte les solutions ferroviaires permettant de répondre aux besoins de déplacements. Les conclusions ont abouti au projet Roissy-Picardie aujourd'hui proposé.

IV.A.1 — Une demande de transport ferroviaire confirmée par l'étude de marché

Le projet Roissy-Picardie est au cœur de **besoins de déplacements très divers, à des échelles différentes** : l'accès à la grande vitesse ferroviaire pour les déplacements nationaux, l'accès à l'avion et l'accès à l'emploi, aussi bien depuis la Picardie que depuis le nord de l'Ile-de-France (partie nord-est du Val-d'Oise principalement).

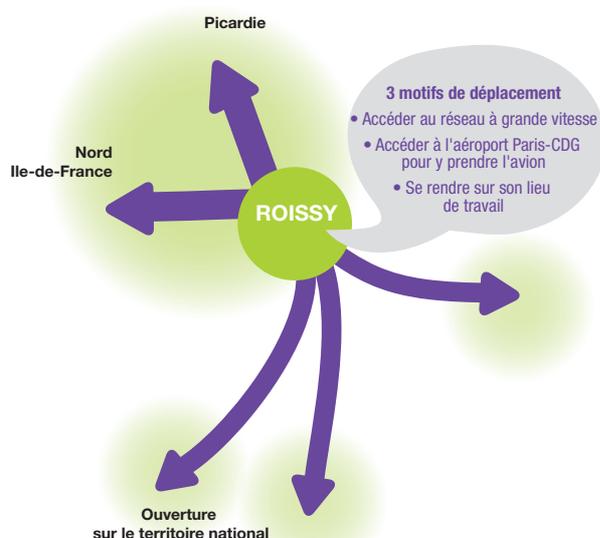
Avant de procéder à une recherche de solutions de nature ferroviaire, RFF a souhaité mieux connaître quels étaient aujourd'hui les besoins de déplacements évoqués, tous modes de transport confondus. **Une étude de marché a ainsi été effectuée fin 2008**. Plus de 2 600 personnes appartenant aux

deux régions concernées ont accepté de répondre à un questionnaire téléphonique.

L'étude de marché, par sa portée et par sa précision, a permis de confirmer l'existence **d'une véritable demande sur chacun des segments de clientèle**. Les volumes de déplacements qui ont été identifiés justifient le recours au transport ferroviaire, d'autant plus que de nombreuses personnes enquêtées se sont montrées intéressées pour se déplacer en train plutôt qu'en voiture sur les liaisons concernées.

Fort de ces résultats, la démarche d'étude initiée en 2008 a d'abord consisté à évaluer la possibilité de répondre aux différents besoins de transports par un projet unique.

Les besoins de déplacements



IV.A.2 — Répondre à tous les besoins avec un seul projet : intérêts et limites

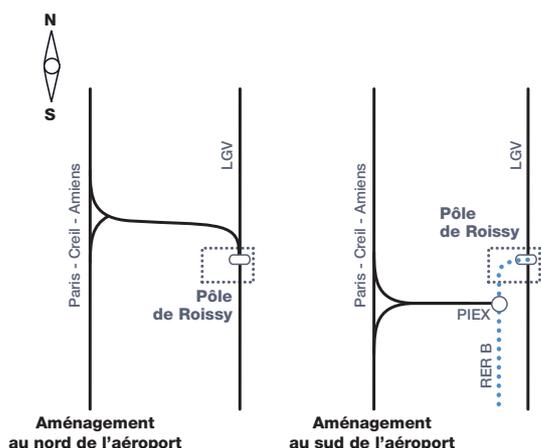
Deux principes d'aménagement ont été explorés. Ils reposent chacun sur l'idée d'une **mutualisation des fonctions picardes et franciliennes**. Ils s'appuient sur des localisations et des configurations différentes, bien que proches géographiquement.

—Un aménagement au nord de l'aéroport

Dans l'hypothèse où la ligne nouvelle serait aménagée au nord de la plate-forme aéroportuaire, l'ajout d'un **raccordement sud** en plus du raccordement vers le nord permettrait un prolongement de services franciliens, tel que le RER D, jusqu'à Roissy.

En effet, cette mutualisation des fonctions implique une forte **complexité d'exploitation** par la circulation de trains à grande vitesse, de trains régionaux et de RER sur une même

Recherche de mutualisation



infrastructure. Les investissements nécessaires pour garantir un bon fonctionnement ferroviaire et un niveau de service à la hauteur des besoins (nécessité de prévoir un doublement du nombre de voies sur la ligne nouvelle et le long de la LGV jusque dans la plate-forme aéroportuaire, création d'une gare nouvelle au sein de la plate-forme aéroportuaire) conduisent **à augmenter considérablement le coût du projet.**

En outre, à l'horizon étudié (2020), le nombre de voyageurs transportés au total ne semble pas être en mesure de justifier l'investissement.

Ainsi, RFF et ses partenaires au sein des contrats de projets État-Régions Ile-de-France et Picardie ont décidé **de ne pas retenir le principe d'un raccordement sud pour le projet Roissy-Picardie**, d'autant plus que cette fonction d'intérêt régional (RER) est assurée par ailleurs par le projet du Barreau de Gonesse.

—Un aménagement au sud de l'aéroport

Le Barreau de Gonesse consiste à établir une branche nouvelle du RER D au-delà de Villiers-le-Bel en direction du Parc international des expositions de Villepinte (PIEX), où la connexion avec le RER B peut être établie.

Le principe d'un **raccordement nord** entre les voies de la ligne Paris-Creil-Amiens et celles du projet de barreau ferroviaire de Gonesse a été évoqué dès la fin des années 1990.

Cette variante du Barreau de Gonesse, qui a fait l'objet d'études spécifiques, permettrait à des trains venant

du nord de la ligne Paris-Creil-Amiens d'emprunter le Barreau de Gonesse jusqu'à son terminus, le PIEX. Les deux types de services (TER, RER D) seraient par conséquent mutualisés sur cette section commune et les TER auraient également leur terminus au PIEX.

Or, cette variante ne constituerait pas une solution attractive pour les déplacements du quotidien en provenance de Picardie compte tenu d'un **temps de parcours peu performant**. Le trajet Creil-Roissy durerait de l'ordre de **45 minutes** et il ne serait pas compétitif par rapport à la route. Il équivaudrait à plus du double du temps de parcours que permettrait la liaison Roissy-Picardie par un aménagement au nord de l'aéroport.

Par ailleurs, le projet du **Barreau de Gonesse n'a pas vocation à accueillir d'autres circulations que des RER D**, dans l'intérêt même du bon fonctionnement du service. En effet, l'expérience montre que la circulation sur les mêmes voies de trains de natures différentes (RER, grandes lignes, TER), est la cause de nombreux problèmes d'exploitation qui dégradent la régularité et pénalisent les voyageurs. Ainsi, l'orientation recherchée aujourd'hui en Ile-de-France est de **simplifier l'exploitation du réseau**, en dédiant ces infrastructures au RER. Sur la ligne Paris-Creil, les RER D et les autres trains (TGV, Corail Intercités, TER) circulent sur des voies distinctes.

Enfin, le projet Roissy-Picardie vise en priorité à relier la ligne Paris-Creil-Amiens directement à la ligne à grande vitesse d'interconnexion pour permettre la **circulation de rames TGV entre la Picardie, la gare Aéroport CDG-TGV** et, au-delà, à destination des grandes métropoles régionales.

Un tel itinéraire n'est tout simplement **pas possible par le Barreau de Gonesse.**

RFF n'a donc pas retenu la solution d'un raccordement nord du Barreau de Gonesse parmi les scénarios d'aménagement possibles.

IV.A.3 — Les conclusions

À l'issue de cette démarche, l'aménagement retenu pour le projet Roissy-Picardie consiste en une ligne ferroviaire nouvelle située au nord de la plate-forme aéroportuaire, avec un raccordement vers le nord uniquement.

Ainsi, les **hypothèses** suivantes ont été prises comme

le **point de départ des études techniques** :

- une **voie ferrée nouvelle** de type conventionnel (vitesse limitée à 160 km/h), reliant la ligne Paris-Creil-Amiens avec la LGV d'interconnexion qui dessert l'aéroport Paris-CDG ;
- un **raccordement** de cette liaison sur la ligne Paris-Creil-Amiens orienté **vers le nord** (en direction de Creil) ;
- un **raccordement sur la LGV d'interconnexion** orienté vers le sud, permettant l'accès au réseau à grande vitesse (axes Atlantique, Sud-Est / Méditerranée et Est européen) ;
- la **possibilité de s'arrêter à la gare Aéroport Charles de Gaulle TGV**, pour desservir le pôle aéroportuaire, mais également pour envisager un **nœud de correspondances entre trains à grande vitesse** ;
- la **possibilité de s'arrêter en certains points sur l'axe existant Paris-Creil**, notamment en Ile-de-France, pour permettre une desserte locale.

À noter que l'hypothèse de points d'arrêts sur la ligne nouvelle elle-même a été écartée, car elle ne répond pas à un besoin identifié de desserte du territoire concerné.

En parallèle, les études sur le projet de barreau ferroviaire de Gonesse se poursuivent selon un processus propre, sans raccordement nord.

IV.A.4 — Les aménagements nécessaires sur le réseau existant

Le projet Roissy-Picardie inclut un certain nombre d'aménagements sur le réseau existant de manière à pouvoir accueillir les circulations de trains supplémentaires. La nature de ces aménagements devra être précisée dans les étapes ultérieures des études. Néanmoins, les principales caractéristiques sont d'ores et déjà connues.

—Sur l'axe Paris-Creil-Amiens

La **gare d'Amiens** nécessiterait quelques aménagements afin de permettre le garage des trains à grande vitesse.

Les installations du site « marchandises » ou celles de Longueau pourraient être utilisées.

En **gare de Creil**, des aménagements seront nécessaires sur les voies afin de permettre la simultanéité des entrées et sorties de trains (suppression de goulets d'étranglement).

En ce qui concerne la **ligne Paris-Creil-Amiens**, des aménagements de capacité entre Orry-la-Ville et Creil, à préciser dans la suite des études, pourraient améliorer la robustesse de l'exploitation.

Le projet ne prévoit pas d'effectuer des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne existante qui dispose d'ores et déjà de bonnes caractéristiques géométriques (vitesse 160 km/h).

À long terme, une telle hypothèse n'est toutefois pas à écarter, à condition que l'important investissement qui en découle soit justifié par les avantages obtenus.

—Sur le réseau à grande vitesse

Outre les raccordements à prévoir sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion, l'essentiel des aménagements consiste à **augmenter la capacité de la gare Aéroport CDG-TGV**.

Aujourd'hui, celle-ci dispose de six voies dont quatre bénéficient de quais. Cette configuration à six voies suffit amplement à absorber le trafic actuel.

L'**adjonction de deux quais supplémentaires sur les voies centrales** est proposée afin d'augmenter la capacité globale de la gare à l'horizon du projet. Ces deux voies centrales, conçues à l'origine pour être circulées à grande vitesse, sont en réalité très peu utilisées, la quasi-totalité des trains marquant l'arrêt à la gare Aéroport CDG-TGV. Elles peuvent donc, sans inconvénient, être transformées afin d'y permettre l'arrêt des trains, tout en conservant la possibilité de passage de trains sans arrêt.

Ces aménagements seraient une réponse adaptée à la croissance attendue du nombre de trains à grande vitesse « province-province », à la mise en place probable de services de trains à grande vitesse en origine-terminus à la gare Aéroport CDG-TGV à destination du nord-ouest de l'Europe, notamment, et pour l'accueil de trains régionaux Roissy-Picardie.

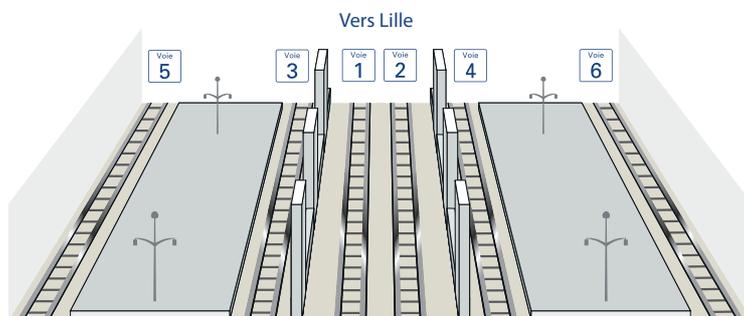
L'aménagement proposé n'a pas d'impact sur la superstructure.

De nouvelles circulations verticales (escalators, escaliers) permettant l'accès aux espaces voyageurs sont néanmoins à prévoir.

Au final, la gare Aéroport CDG-TGV verrait sa capacité d'accueil augmentée sensiblement (six voies disponibles à quai au lieu de quatre aujourd'hui). L'infrastructure serait ainsi optimisée et valorisée, passant d'une conception d'origine en « gare traversante » à une **puissante porte d'entrée sur le réseau ferroviaire à grande vitesse**, offrant de nombreuses possibilités de correspondances, ainsi qu'une intermodalité air-fer renforcée.

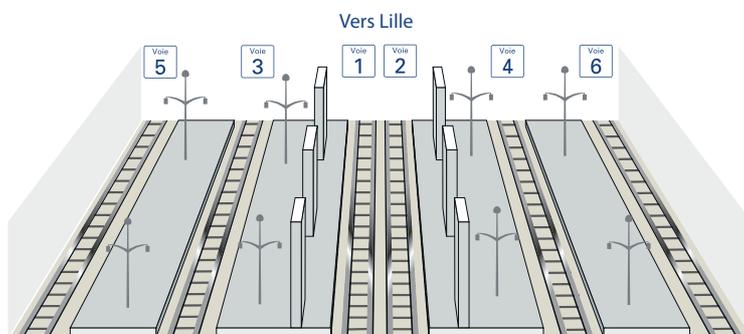


Schéma de la configuration actuelle de la gare Aéroport CDG-TGV



Le principe d'aménagement consiste à réduire l'entraxe actuel des voies centrales, afin d'intercaler de nouveaux quais entre ces voies centrales (1, 2) et les voies intermédiaires, immédiatement adjacentes (3, 4). Les voies intermédiaires (3, 4) sont décalées quant à elles vers l'extérieur afin de permettre une largeur de quais suffisante. Les voies extérieures (5, 6) demeurent inchangées; seule la largeur des quais existants entre les voies extérieures et les voies intermédiaires est réduite.

Schéma de la configuration proposée



IV.B LES SCÉNARIOS POUR LE PROJET

Le principe d'un aménagement au nord de la plate-forme aéroportuaire a été retenu. Sur cette base, plusieurs variantes restent possibles. Elles sont qualifiées ici d'**options de passage**.

Dès lors, concevoir un projet ferroviaire complet revient à effectuer le croisement entre les options de passage, relatives à l'infrastructure, et les **scénarios de services**, relatifs au matériel roulant et à la desserte.

IV.B.1 — Les options de passage possibles

Trois options de passage ont été envisagées et étudiées pour la partie du projet réalisée en ligne nouvelle. Leurs principales différences résident dans leur implantation géographique, ce qui autorise plusieurs cas de figure en matière de desserte et de nature de services ferroviaires.

Les trois options de passage permettent de réfléchir à plusieurs **modalités d'insertion de la ligne nouvelle dans son environnement** (par exemple, privilégier le trajet le plus court, ou bien permettre un trajet plus long mais inscrit dans un couloir d'infrastructures préexistantes).

Concrètement, elles se différencient dans leurs principes de la manière suivante :

– Une **option de passage « Nord »** : elle démarre au niveau de la jonction des LGV, puis elle longe l'autoroute A1, avant de bifurquer vers la ligne Paris-Creil-Amiens qu'elle rejoint au nord de Surveilliers-Fosses. L'aménagement proposé ne comporte pas d'arrêt en Ile-de-France.

– Une **option de passage « Centrale »** : elle démarre au niveau de la jonction des LGV, puis elle bifurque vers l'ouest jusqu'à rejoindre rapidement la ligne Paris-Creil-Amiens au sud de Surveilliers. Un arrêt pourrait être envisagé en Ile-de-France (Surveilliers-Fosses).

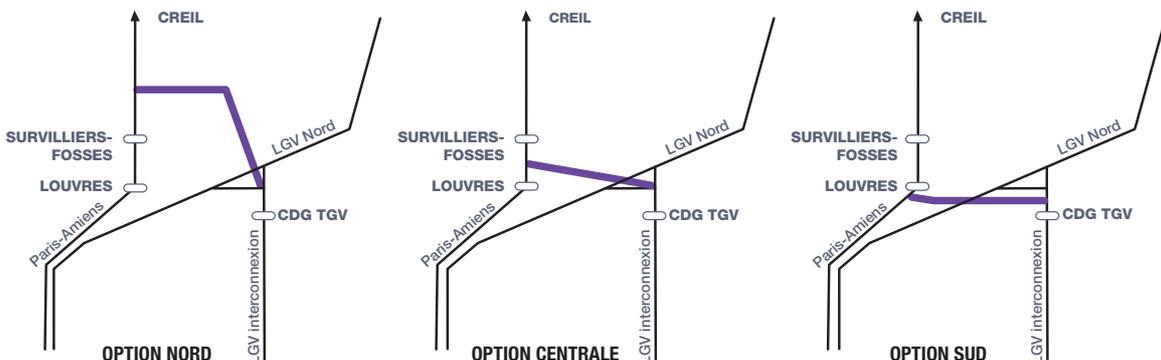
– Une **option de passage « Sud »** : elle démarre au sud de la jonction des LGV, longe la plate-forme aéroportuaire et la Francilienne avant de rejoindre la ligne Paris-Creil-Amiens au sud de Louvres. Deux arrêts pourraient être envisagés en Ile-de-France (Louvres et Surveilliers-Fosses).

IV.B.2 — Deux scénarios de services possibles proposés

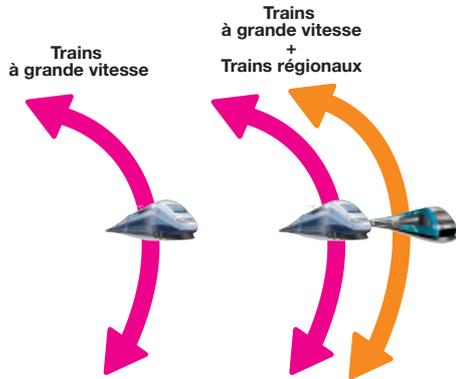
Le projet Roissy-Picardie a pour objectif premier de connecter le réseau à grande vitesse au réseau classique qui dessert la Picardie pour rendre possible une offre TGV entre la Picardie et les grandes métropoles régionales.

La liaison projetée pourrait également être une opportunité pour la mise en place, en complément, de services de trains

Les options de passage



Les scénarios de services



régionaux suivant une **fréquence compatible** avec le développement des liaisons en trains à grande vitesse, ces derniers ayant naturellement priorité sur le réseau construit à cet effet.

Sur ces bases et après concertation avec ses partenaires – en particulier la SNCF et la Région Picardie en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux – et en fonction des conclusions de l'étude du marché des déplacements, RFF propose **deux scénarios de services** de transport. Ils se déclinent selon le type et le nombre de trains, ainsi que selon la définition des arrêts. Le premier scénario est basé sur une offre unique de trains à grande vitesse et le second sur une offre combinée de trains à grande vitesse et de trains régionaux.

—L'offre de trains à grande vitesse : répondre aux besoins de déplacements sur la longue distance

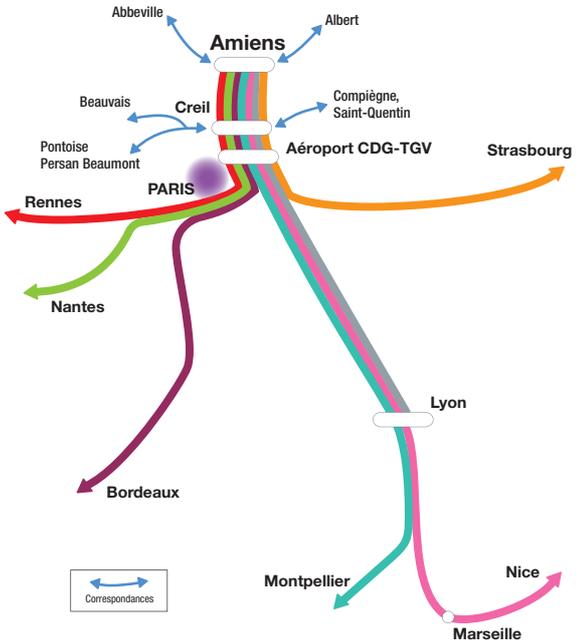
Il est prévu que les besoins de déplacements sur la longue distance soient assurés par le système de trains à grande vitesse, à même de permettre à la fois une circulation sur ligne classique et sur le réseau de LGV.

Un service de trains à grande vitesse avec une fréquence de 7 A/R par jour au minimum depuis Amiens, avec arrêt à Creil, a été pris en compte. Ce niveau de service est cohérent avec le développement attendu du marché.

—L'offre de trains régionaux : répondre aux besoins de déplacements interrégionaux et régionaux

L'offre de trains régionaux est conçue comme pouvant compléter l'offre de trains à grande vitesse directs (ils ne s'y substituent pas). Ils répondent aux besoins de

L'offre de trains à grande vitesse envisagée



déplacements entre la Picardie et le pôle de Roissy pour aller y travailler, y prendre l'avion ou prendre le TGV à la gare de l'aéroport. Ces trains régionaux assureraient la liaison entre Creil – lui-même nœud de correspondances en Picardie – et la gare Aéroport CDG-TGV.

Les **arrêts intermédiaires** proposés entre Creil et CDG-TGV sont Chantilly (dans l'Oise) et, selon les options de passage, Survilliers-Fosses et Louvres (dans le Val-d'Oise). Dans ces deux derniers cas, l'arrêt des trains régionaux Creil-Roissy dans le Val-d'Oise est l'opportunité d'aménager une correspondance avec le réseau francilien (RER). Ces services bénéficieraient d'une fréquence de **2 trains par heure de pointe** (sur une durée totale de 5 heures, répartie dans la journée, en fonction des besoins des voyageurs), et de **1 train par heure creuse**. L'amplitude horaire totale serait de 19 heures, ce qui revient à 24 trains en allers-retours journaliers.

Les perspectives d'augmentation de capacité de la gare Aéroport CDG-TGV (6 voies à quai au lieu de 4 actuellement) **garantissent la compatibilité entre le développement des services nationaux et internationaux à grande vitesse et le service de trains régionaux tel qu'envisagé**. Quant à la capacité en ligne (nombre de trains pouvant circuler), elle est conditionnée par les lignes dites « radiales » (Paris-Sud Est, Paris-Nord Europe et Paris-Atlantique), la LGV d'interconnexion disposant, elle, d'une réserve de capacité significative.



IV.C LA LIGNE NOUVELLE DANS SON ENVIRONNEMENT

Un diagnostic territorial a été effectué afin d'identifier et de prendre en compte les principaux enjeux humains et environnementaux dans la définition du projet, au même titre que les enjeux sociaux et économiques. Cette analyse permet aujourd'hui d'évaluer et de comparer **trois options de passage** pour la ligne nouvelle.

IV.C.1 — La prise en compte des enjeux humains et environnementaux

Ce diagnostic s'appuie sur une **collecte de données large et récente**. Elle couvre six grandes thématiques : la topographie et l'hydrologie, la géologie et l'hydrogéologie, le milieu naturel, le patrimoine naturel, le milieu humain (urbanisme, habitat...) et le paysage.

L'aire d'étude s'étend de la partie nord de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à la bordure sud de la forêt de Chantilly, sur environ 4 à 8 kilomètres de large.

Les incidences du projet sur la ligne Paris-Creil et son environnement découlent du fait qu'un nombre plus important de trains circulerait.

Les enjeux associés (insertion sonore notamment en zone urbanisée, aménagements sur la ligne ou en gare...) seront étudiés précisément si la poursuite des réflexions sur le projet est décidée à l'issue du débat.

—S'adapter au relief

Située dans l'entité géologique du bassin sédimentaire de Paris (alternance de dépôts calcaires, sableux, argileux ou marneux), l'aire d'étude est majoritairement constituée de plateaux faiblement vallonnés. Elle ne présente **pas de contraintes topographiques majeures pour l'insertion d'une infrastructure**. Quelques franchissements de petites vallées sont toutefois nécessaires.

—Préserver la ressource en eau

Les formations sédimentaires sont propices à la présence de nappes phréatiques, certaines étant utilisées pour l'alimentation en eau potable (AEP) des populations ou pour les activités agricoles et industrielles. C'est notamment le cas de la nappe du Soissonnais qui présente de forts débits et une eau de bonne qualité. Dans l'aire d'étude sont concernés les captages AEP et leurs périmètres de protection de Fosses, Louvres, Vémars, Chennevières-lès-Louvres.

La ligne de crête principale (Marly/Survilliers/Saint-Witz) marque la séparation entre les deux grands bassins hydrographiques de la Seine (au sud) et de l'Oise (au nord). Les eaux superficielles sont drainées par les thalwegs naturels qui les dirigent vers les principaux cours d'eau : la Thève, l'Ysieux, le Crout, la Biberonne et dans l'aire d'étude le Ru de la Michelette, ainsi que le Rhin. Quelques étangs sont également recensés.

Les enjeux de préservation de la ressource en eau concernent, par exemple, le **rétablissement des cours d'eau franchis** ou la **protection des nappes**.

—Maintenir la biodiversité : zones naturelles et corridors biologiques

Dans ce secteur proche de l'agglomération parisienne, densément peuplé, les espaces « naturels » restent fortement liés aux activités humaines. Les principales zones d'enjeu sont les secteurs boisés ou les vallées des cours d'eau. Leur valeur biologique a donné lieu à un classement à l'inventaire des Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) : massif forestier de Chantilly-Ermenonville, bois de Morrière, forêt de Coye et plus loin vallée de la Thève et de l'Ysieux. Certains de ces espaces sont aussi inventoriés comme Zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO), en l'occurrence le massif des Trois Forêts et le Bois du Roi. Plusieurs de ces espaces font aussi l'objet de protections, soit au titre du Parc naturel régional Oise-Pays-de-France, conjoint entre les régions Ile-de-France et Picardie, soit au titre du réseau européen Natura 2000 : Zone de Protection Spéciale des forêts picardes.

Les corridors biologiques (haies, bois relais, cours d'eau ou fonds de vallées) et dans une **moindre mesure les espaces agricoles constituent des zones intéressantes** pour la vie et les déplacements de nombreuses espèces. Certains de ces bois sont protégés au titre des règlements d'urbanisme en tant qu'« Espaces boisés classés ». Enfin, le site des Trois Forêts, à cheval entre l'Ile-de-France et la Picardie, est intégré au Parc naturel régional Oise-Pays-de-France.

—Respecter la richesse patrimoniale

De nombreux sites classés et inscrits témoignent de la **richesse patrimoniale historique, culturelle ou naturelle** du secteur. Ils sont pour l'essentiel localisés dans la partie nord de l'aire d'étude : vallée de la Nonette, forêt d'Ermenonville. Plusieurs monuments historiques des centres urbains sont

protégés (classement ou inscription) : églises de Plailly, de Marly-la-Ville, de Survilliers, de Louvres (église Saint-Justin et tour de Saint-Rieul), d'Épias-lès-Louvres et de Chennevières-lès-Louvres (église Saint-Leu-et-Saint-Gilles), domaine de la Grange Cistercienne de Vollerand. La présence de ces monuments induit des exigences vis-à-vis du projet, telles que **la discrétion visuelle et l'insertion globale dans le paysage**. Quant au potentiel archéologique de l'aire d'étude, il conduira en cas de découverte de sites à des actions de fouilles et de sauvegarde des vestiges.



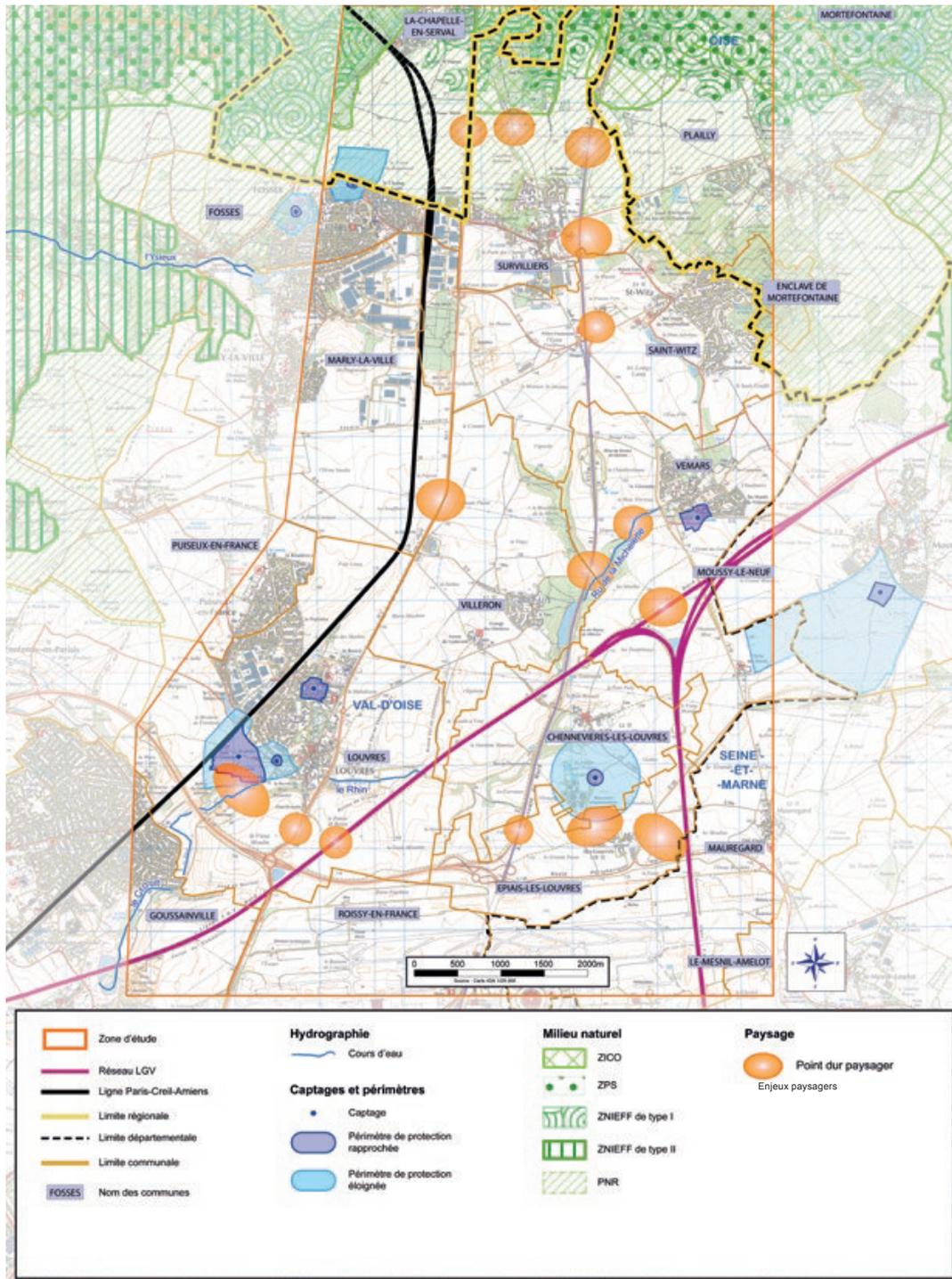
—Veiller à la bonne intégration paysagère du projet

L'aire d'étude est divisée en deux grandes entités paysagères. Au nord, les **paysages forestiers** des massifs boisés, à la lisière sinueuse, marquent clairement l'horizon. Ils contribuent à la qualité paysagère et sont visibles de loin ; ils sont sensibles aux modifications, notamment les coupes forestières traversantes.

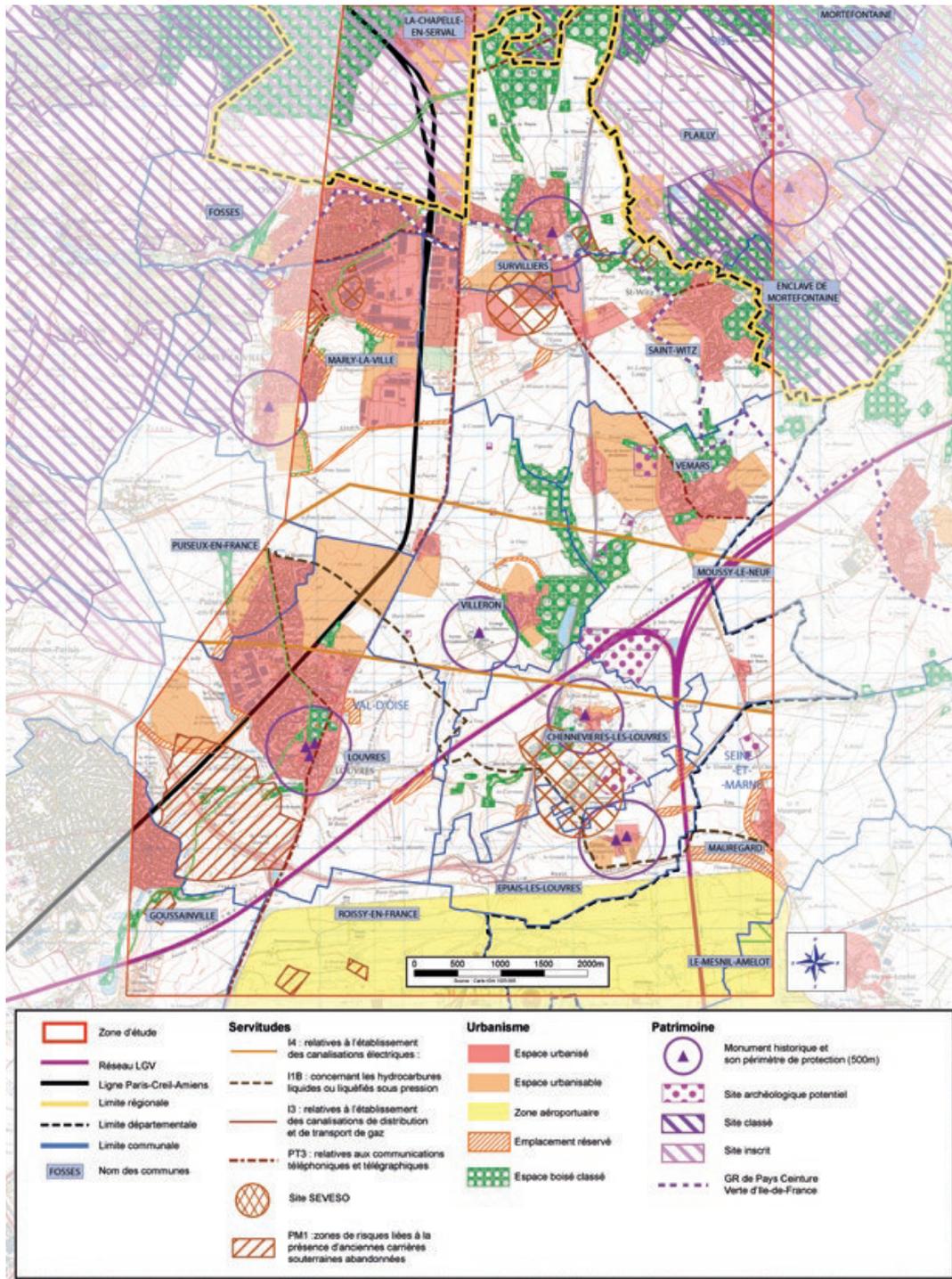
Au sud, les **paysages d'openfield** de la Plaine-de-France couvrent la majorité des plateaux. Ce paysage, plutôt neutre, est structuré par les routes, chemins et limites de parcelles. Dans cet ensemble homogène, quelques éléments constituent des points de repères verticaux : bosquets, bandes boisées, pylônes...

Au sein de ces entités, les zones habitées forment autant de **paysages urbains** : zones d'habitat collectif, centres

Carte des enjeux liés aux ressources en eau et au milieu naturel



Carte des enjeux liés à l'urbanisme, au patrimoine et aux servitudes





La grange dimière de Vollerand, monument historique.

historiques, zones industrielles etc. qui se détachent nettement. Aux entités urbaines uniformes des villages plus ruraux s'opposent les zonages différenciés des agglomérations urbaines de Marly-la-Ville, Louvres, Fosses.

—S'insérer dans un contexte périurbain contrasté

L'aire d'étude est influencée par l'agglomération parisienne, mais elle est comparativement peu dense (en moyenne 478 hab/km², source INSEE 2006). La prise en compte de la **composante humaine** est l'un des principaux enjeux. La densité de population est globalement plus élevée pour les communes du Val-d'Oise, au sud, que pour les communes de l'Oise, au nord. Les densités de population varient ainsi de moins de 30 hab/km² à près de 3 000 hab/km². Les **zones d'habitat** sont discontinues et sont implantées dans les secteurs agricoles ou forestiers, qui représentent plus de la moitié de l'espace. La situation de l'aire d'étude à proximité des zones d'emploi et des infrastructures la rend attractive et plusieurs zones résidentielles sont à l'étude ou programmées. L'**activité agricole**, traditionnelle dans la Plaine-de-France, reste encore bien représentée. Elle bénéficie de la bonne nature des sols (limons des plateaux) et se traduit par des cultures intensives, principalement la céréaliculture. L'élevage est très peu présent, même si quelques communes en limite est de l'aire d'étude sont concernées par les appellations « Brie de Meaux » et « Brie de Melun ».

Les **zones d'activités** ou zones industrielles sont nombreuses (Louvres, La Guépelle, Moimont, Fosses-Saint-Witz, zone hôtelière du Petit Marais...). Plusieurs projets sont en cours de réalisation ou à l'étude (Louvres, Villeron, Vémars...).

Trois **zones classées Seveso** (activités potentiellement à risque) sont présentes à Saint Witz (produits pyrotechniques), Chennevières-lès-Louvres (dépôt d'hydrocarbures) ou Marly-la-Ville (produits de parfumerie). Un passage dans le périmètre de protection de ces zones rendrait nécessaire des mesures de protection spécifiques.

Les **grandes infrastructures** (voies routières, voies ferroviaires...) sont aujourd'hui les principales sources d'émissions sonores avec l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, dont le plan d'exposition au bruit (PEB) orienté est-ouest couvre une partie des communes du secteur. À l'exception de quelques secteurs situés à proximité des principales infrastructures, les options de passage concernent majoritairement des zones dites « *d'ambiance acoustique préexistante modérée* ».

La largeur de la zone affectée par le bruit de part et d'autre des voies ferrées dépend de nombreux facteurs parmi lesquels le trafic (nombre de trains, matériels, vitesse de circulation...), le profil de la voie (en remblai, en déblai...), la présence d'obstacles à la propagation (relief, bâtiments...). Si le projet est poursuivi après le débat public, un objectif prioritaire des études sera de rechercher un tracé limitant son

impact acoustique. Les études futures identifieront quelles zones doivent, en cas de dépassement des seuils d'émissions réglementaires, faire l'objet de **mesures de protection acoustique spécifiques**.

Par ailleurs, comme pour toutes les infrastructures actuelles, la voie nouvelle fera l'objet d'un classement sonore, qui permettra de définir une zone au sein de laquelle les nouvelles constructions devront respecter certains critères d'isolation acoustique. La combinaison de ces deux aspects (protection des habitations préexistantes et critères urbanistiques pour les nouvelles constructions) permet de garantir une bonne intégration du projet sur ce critère.

Zone d'ambiance sonore et réglementaire

Une zone est dite d'*ambiance sonore modérée* si le bruit moyen ambiant sur la période de jour est inférieur à 65 dB(A) et le bruit moyen ambiant sur la période de nuit est inférieur à 60 dB(A). Inversement, on définit une *zone d'ambiance sonore non modérée* si le bruit moyen ambiant atteint ou dépasse 65 dB(A) sur la période de jour ou s'il atteint ou dépasse 60 dB(A) sur la période de nuit.

Dans le cas d'une ligne nouvelle classique (comme Roissy-Picardie) et dans une zone d'ambiance sonore modérée, le maître d'ouvrage doit s'engager à ce que la contribution sonore du projet ne dépasse pas en façade des logements présents les seuils (LAeq) de 58 dB(A) la nuit et 63 dB(A) le jour, contre 63 dB(A) la nuit et 68 dB(A) le jour dans une zone d'ambiance sonore non modérée.

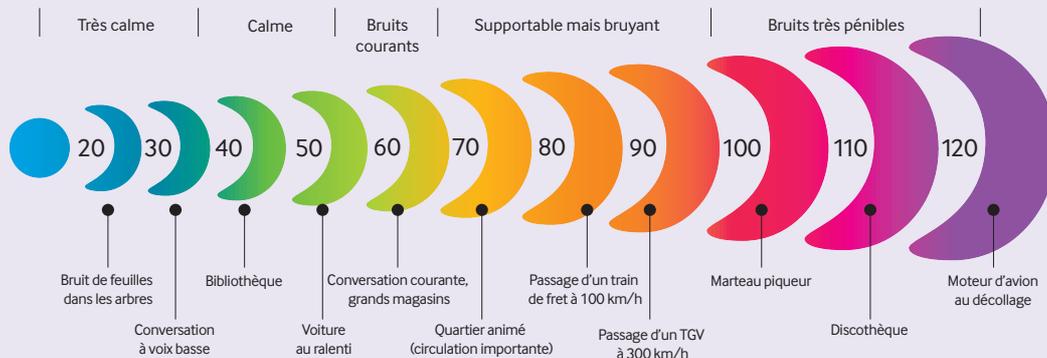
La notion de bruit ferroviaire

Le bruit est constitué d'un mélange confus de sons produits par une ou plusieurs sources sonores qui provoquent des vibrations de l'air. Celles-ci se propagent jusqu'à notre oreille, entraînant une sensation auditive plus ou moins gênante. Pour caractériser l'intensité sonore, on utilise le décibel (noté dB). On parle alors du niveau sonore. Les bruits audibles par l'homme se situent environ entre 0 et 120 dB. Cependant, l'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon à toutes les fréquences d'un son: elle est beaucoup plus sensible aux fréquences aiguës qu'aux graves. Pour tenir compte de ce phénomène, une nouvelle unité est utilisée: le dB (A), ou décibel pondéré A. Cette unité restitue de façon relativement fidèle la sensation auditive humaine: c'est l'unité couramment employée en acoustique de l'environnement.

Le bruit de circulation ferroviaire provient de plusieurs sources:

- le bruit de roulement: il est provoqué par le frottement des roues sur les rails et il croît avec la vitesse (à matériel identique). Le bruit de roulement des trains dépend de l'état de surface des roues et des rails: plus les surfaces sont lisses, plus le bruit est faible;
- le bruit aérodynamique: au-delà de 320 km/h, le bruit aérodynamique devient prépondérant;
- le bruit de traction (moteur et auxiliaires), prépondérant au-dessous de 60 km/h, reste masqué et négligeable sur les nouvelles lignes sauf au droit des zones de ralentissement (points d'arrêt).

Échelle comparative des niveaux de bruit (LAeq) en dB (A)



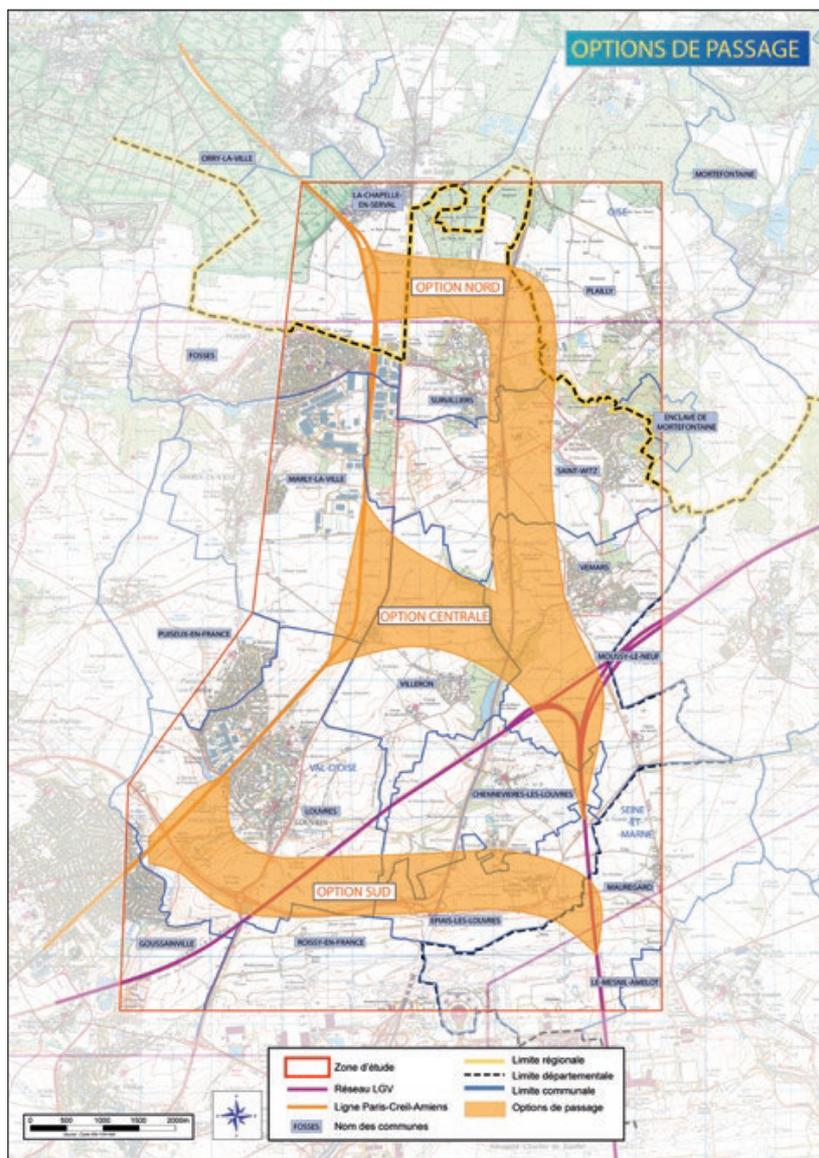
IV.C.2 — Analyse par option de passage

Au-delà de la description générale des enjeux humains et environnementaux dans le territoire concerné par la ligne nouvelle, une analyse plus fine est nécessaire pour chacune des options de passage. Il s'avère en effet que la répartition et l'importance des enjeux diffèrent, souvent significativement, en fonction de chaque option. Ainsi, des objectifs

d'atténuation des incidences, adaptés à chaque cas, peuvent être proposés dans la conception du projet.

L'analyse des enjeux humains et environnementaux spécifiques à chaque option de passage permet par ailleurs d'en faciliter **la comparaison et de mettre en lumière des objectifs pour l'insertion du projet.**

Les trois options de passage dans l'aire d'étude



Carte des reliefs

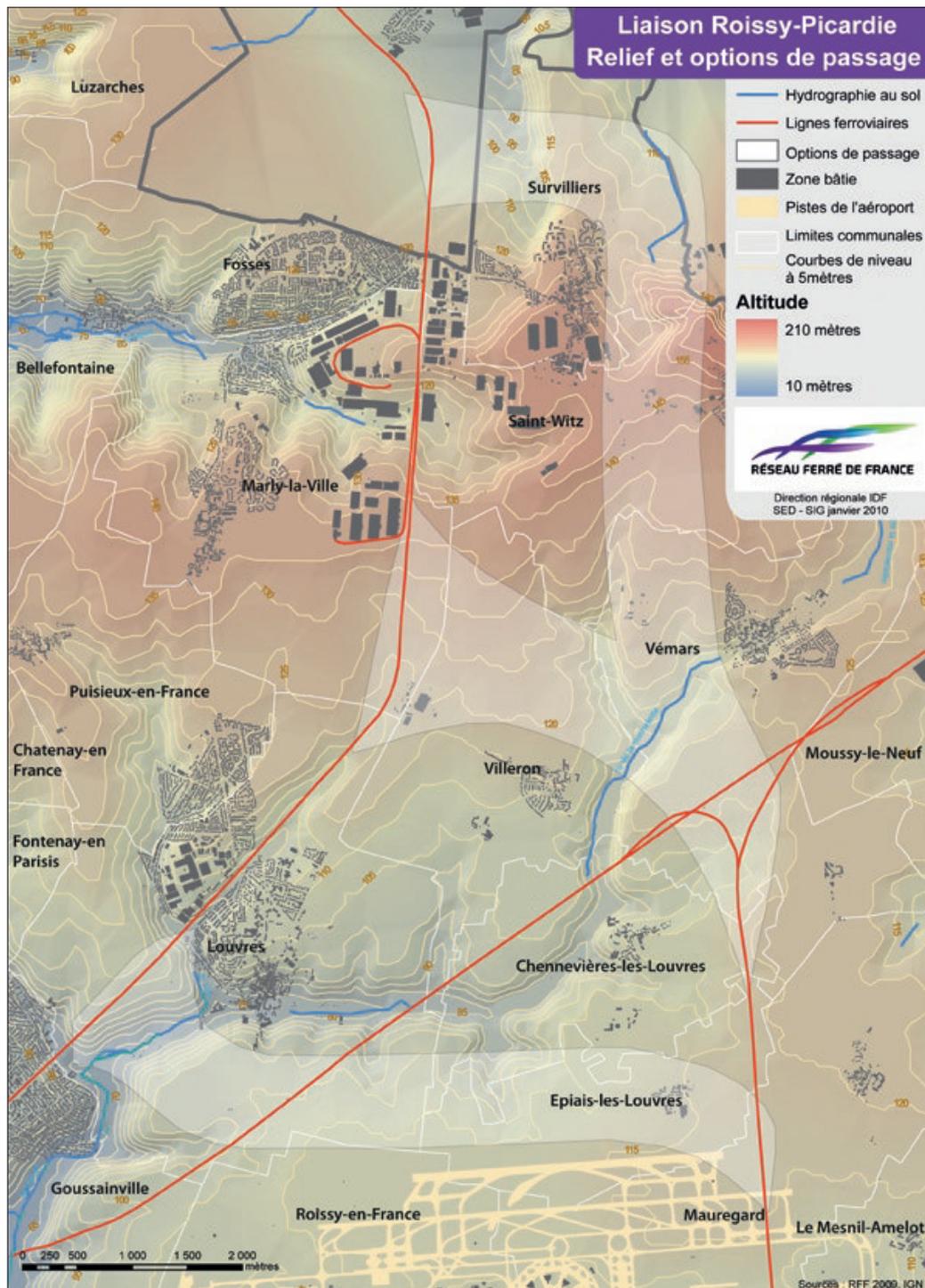


Tableau des résultats de l'analyse comparative des 3 options de passages

	Option de passage Nord	Option de passage Centrale	Option de passage Sud
> S'adapter aux contraintes physiques	Intégration dans le relief (plateau et vallons) n'exigeant pas de dispositifs techniques particuliers ou de déblais/remblais exceptionnels. Choix des pentes de talus à effectuer en fonction des contraintes de topographie et des contraintes d'insertion paysagère, agricoles, etc.		Idem options nord et centrale, à l'exception d'un point singulier (vallon du Rhin entre Louvres et Goussainville).
> Préserver la ressource en eau	Franchissement du Ru la Michelette par un ouvrage de taille adaptée (écoulement des eaux, couloir biologique,...).	Franchissement du Ru la Michelette par un ouvrage de taille adaptée (écoulement des eaux, couloir biologique,...)	Franchissement du Ru Rhin par un ouvrage de taille adaptée (écoulement des eaux, couloir biologique,...). Présence du périmètre de captage AEP de Louvres.
> Maintenir la biodiversité : zones naturelles et corridors biologiques	Passage dans le Parc naturel régional et en limite de la zone Natura 2000. L'option touche des zones inventoriées de forte valeur (ZNIEFF, ZICO). Coupure de plusieurs boisements et/ou corridors biologiques.	Passage dans les zones d'agriculture intensive. Coupure de plusieurs boisements et/ou corridors biologiques.	Passage dans les zones d'agriculture intensive. Coupure de plusieurs boisements et/ou corridors biologiques.
> Respecter la richesse patrimoniale	Présence connue de sites archéologiques nécessitant un diagnostic suivi de fouilles éventuelles.	Présence connue de sites archéologiques nécessitant un diagnostic suivi de fouilles éventuelles.	Pas de sites archéologiques connus, mais présence potentielle nécessitant un diagnostic suivi de fouilles éventuelles.
	Covisibilité potentielle avec deux monuments historiques pouvant conduire à des adaptations du profil ou des aménagements paysagers. L'option franchit un itinéraire de grande randonnée.	Peu de risques de covisibilité avec des monuments historiques.	Covisibilité potentielle avec deux monuments historiques pouvant conduire à des adaptations du profil ou des aménagements paysagers.
> Veiller à la bonne intégration paysagère du projet	Plusieurs zones à enjeux identifiées, notamment le Parc naturel régional et une extrémité du site inscrit (Vallée de la Nonette), proximité ou intersection d'infrastructures (triangle LGV de Vémars, autoroute A1, voirie départementale).	Peu de zones à enjeux identifiées : proximité ou croisement d'infrastructures ou dans des zones visuellement exposées (triangle LGV de Vémars, A1, RD 317).	Plusieurs zones à enjeux identifiées : proximité ou croisement d'infrastructures (route périphérique nord de Roissy, autoroute A1, LGV, puis RD 1), passage à proximité de Louvres en zone vallonnée.
> S'insérer dans un contexte périurbain contrasté	Des zones d'activités actuelles ou projetées (Vémars et Saint-Witz) occupent quasiment l'ensemble du fuseau.	Malgré la présence de zones d'activités industrielles existantes ou en projet (Villeron et Louvres), il subsiste des larges zones de passage dans l'option de passage.	Présence d'un périmètre Seveso en limite de l'option de passage (Chennevières-lès-Louvres) et zone d'activités à l'étude à Louvres au sein de l'option de passage.
	Présence dans l'option de passage et en sa limite des zones habitées ou urbanisables Saint-Witz, Survilliers, Vémars, La Chapelle-en-Serval, contraignant l'espace.	Présence en limite de l'option de passage des zones habitées ou urbanisables de Vémars et Villeron. L'espace est toutefois relativement peu contraint.	Présence dans l'option de passage des zones habitées ou urbanisables de Louvres et Épiails-lès-Louvres) contraignant fortement l'espace.
Enjeu modéré			
Enjeu assez fort			
Enjeu fort			
Enjeu très fort			
	Nombreuses infrastructures (rail, route...) et servitudes interceptées.	Quelques infrastructures (rail, route...) et servitudes interceptées.	Quelques infrastructures (rail, route...) et servitudes interceptées.
	Conflit avec les objectifs de maintien des surfaces agricoles. Emprises relativement élevées liées à la longueur de l'option.	Conflit avec les objectifs de maintien des surfaces agricoles. Emprises relativement réduites liées à la longueur de l'option.	Conflit avec les objectifs de maintien des surfaces agricoles. Emprises relativement réduites liées à la longueur de l'option.

Savoir-faire et ambition de RFF dans la prise en compte du développement durable pour la conception et la réalisation des projets d'investissement sur le réseau ferroviaire

Exemples de mesures d'insertion du projet dans son environnement en phase de conception



> Préservation de la biodiversité

De nombreux aménagements sont définis, notamment pour limiter les effets de coupure sur les corridors écologiques :

adaptation des ouvrages hydrauliques, ouvrages spécifiques pour la grande faune...

Par ailleurs, les emprises ferroviaires sont entièrement clôturées pour éviter les intrusions et les risques de collision. Pour limiter les effets d'emprise vis-à-vis des espaces naturels et de la flore remarquable, plusieurs types de mesures, adaptées en fonction des sites concernés, sont également proposés : calage fin du tracé, limitation des emprises...



> L'eau : transparence hydraulique et protection de la ressource

Le franchissement de chaque cours d'eau et des écoulements présents fait l'objet d'une

étude hydraulique très détaillée. La transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire est assurée afin que le projet n'aggrave pas le risque d'inondation. Pour éviter les risques de pollution dans les secteurs très vulnérables (captages d'alimentation en eau potable, en particulier), des dispositifs de rétention des pollutions sont mis en place (bassins étanches), des plans d'intervention en relation avec les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) sont également mis au point.



> La lutte contre le bruit

La mise en service d'une ligne nouvelle se traduit par une modification significative de l'ambiance sonore des territoires traversés, qui constitue une des composantes du cadre de vie

des riverains. Le maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de dispositifs de protection acoustique destinés à réduire la contribution sonore de son infrastructure, dans le respect du cadre réglementaire français et des normes en vigueur.

Exemples de mesures mises en œuvre pendant les travaux



> Pour respecter les milieux naturels

• repérage précis des stations végétales remarquables et protection des espèces protégées ;

• défrichement évité au printemps dans la mesure du possible ;
• proscription des zones de dépôts provisoires, d'installations annexes et d'aires de stockage dans les zones écologiquement sensibles (ZNIEFF, stations botaniques protégées, etc.).

> Pour préserver les milieux aquatiques et les ressources en eau

• installations de chantier à risques proscrites dans les zones sensibles (proximité des cours d'eau, zones inondables, zones d'infiltration vers les nappes d'eau souterraine...);
• eaux de ruissellement de chantier systématiquement collectées, puis traitées avant rejet ;
• réalisation, si nécessaire, de pêches électriques préventives de sauvetage.

> Pour limiter les nuisances sonores et les vibrations

• engins et matériels conformes aux normes en vigueur ;
• informations des riverains ;
• travail de nuit et les jours fériés limité, sauf en cas de situation exceptionnelle ;
• utilisation des explosifs soumise à des règles très strictes définies par la réglementation.

IV.C.3 — Synthèse comparative

Les options de passage sont la **traduction physique** du projet. En premier lieu, les enjeux **humains et environnementaux** présents dans les territoires et spécifiés pour chaque option de passage sont recensés et évalués. Par la suite, pour disposer d'une appréciation complète de la manière avec laquelle la réalité physique du territoire influe sur les caractéristiques

de chaque option, il convient également de préciser quelles sont les conséquences en termes de **coût estimatif du projet** (longueur et complexité de l'infrastructure projetée), de **performance** attendue de l'infrastructure (temps de parcours notamment) et de **services envisageables** (nombre d'arrêts possibles).

Tableau de synthèse de l'analyse comparative des 3 options de passage

	Option de passage Nord	Option de passage Centrale	Option de passage Sud
> Enjeux humains et environnementaux	Enjeux très forts sur le paysage, les milieux naturels et sur l'occupation urbaine	Enjeux modérés sur le paysage et les milieux naturels grâce à des ouvrages adaptés	Enjeux pouvant être localement forts, notamment du fait du relief et de la proximité de l'urbanisation
> Coûts estimatifs de réalisation (partie en ligne nouvelle y compris raccordement)	Linéaire à construire : environ 11 km 275 ME ₂₀₀₈ HT	Linéaire à construire : environ 6 km 155 ME ₂₀₀₈ HT	Linéaire à construire : environ 7 km nombreux ouvrages d'art 240 ME ₂₀₀₈ HT
> Performances de l'infrastructure	Creil-Roissy 18 minutes environ	Creil-Roissy 20 minutes environ	Creil-Roissy 27 minutes environ
> Services envisageables	Aucun arrêt en Ile-de-France possible	Un arrêt envisageable pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses	Deux arrêts envisageables pour les trains régionaux à Survilliers-Fosses et Louvres

 De l'option la plus favorable à l'option la moins favorable



L'option de passage Nord a l'avantage de présenter un couloir commun avec l'autoroute A1, mais elle est celle qui affecte le plus les enjeux, notamment en matière de paysage et de présence de zones urbanisées. C'est l'option la plus longue, d'où de forts impacts en termes d'emprises. Enfin, cette option ne présente pas de desserte possible pour l'Ile-de-France sur la ligne Paris-Creil.

L'option de passage Centrale permet de minimiser la consommation d'espace. Le linéaire à construire serait de l'ordre de 6 km environ, ce qui limite les coûts de réalisation, ainsi que les incidences environnementales. Les enjeux apparaissent modérés sur les plans paysagers et patrimoniaux. De plus, les difficultés liées à son insertion technique apparaissent faibles et elle permet d'envisager un arrêt en Ile-de-France.

L'option de passage Sud permettrait une desserte plus complète du nord-est du Val-d'Oise en proposant potentiellement deux arrêts sur ce territoire, ce qui aurait toutefois pour conséquence d'allonger les temps de parcours.

L'option de passage Sud, de longueur intermédiaire, est marquée principalement par la présence de zones d'activités et de zones urbaines. Son coût est élevé.

Au vu de cette analyse comparative, RFF a décidé d'approfondir les calculs économiques sur la base de l'option Centrale. Cela ne constitue toutefois en rien une prise de position définitive de la part du maître d'ouvrage.

Pour RFF, il est de l'intérêt même du débat public de discuter de manière ouverte des différentes options et de fournir ainsi les éléments permettant une décision motivée du maître d'ouvrage à l'issue de cette étape fondamentale pour le projet.

IV.D L'ÉCONOMIE DU PROJET

L'analyse de l'économie du projet a pour objet de présenter dans un premier temps les gains qui seraient obtenus grâce au projet, suivant les deux scénarios de services (scénario TGV – scénario TGV + TER) en termes :

- de temps de parcours pour les déplacements entre la Picardie, Roissy et les grandes métropoles françaises qui seraient mises en relation directe par trains à grande vitesse ;
- de prévisions de trafic ferroviaire et de report modal.

Dans un deuxième temps, les investissements liés au projet sont exposés. Cette analyse aboutit à l'évaluation socio-économique. Celle-ci permet d'apprécier la rentabilité du projet selon les deux scénarios de service. À ce stade des études, les résultats présentés ci-après (temps de parcours, prévisions de trafics, coûts de l'infrastructure) correspondent à l'option de passage Centrale.

IV.D.1 — Les apports du projet sur les temps de parcours

— Les gains de temps entre la Picardie et les grandes métropoles régionales par rapport à l'offre ferroviaire actuelle

L'analyse comparative a porté sur les relations entre la capitale régionale Amiens et plusieurs grandes villes reliées par le nouveau service. Les données suivantes montrent la comparaison entre les temps réels (calculés en fonction des horaires 2009 et des correspondances les plus rapides possibles, par les gares parisiennes ou par la gare TGV Haute-Picardie) et les temps possibles avec le projet. Tout en constituant une offre de transports supplémentaire par rapport à ce qui existe actuellement, le projet permettrait

d'obtenir des gains de temps qui varient selon les destinations. Pour plusieurs relations, il permet une **réduction de temps de trajet de l'ordre d'une demi-heure**. Ces résultats renforceraient dans tous les cas la pertinence du fer par rapport à la route.



Les TGV province-province : la recherche d'un maillage du territoire

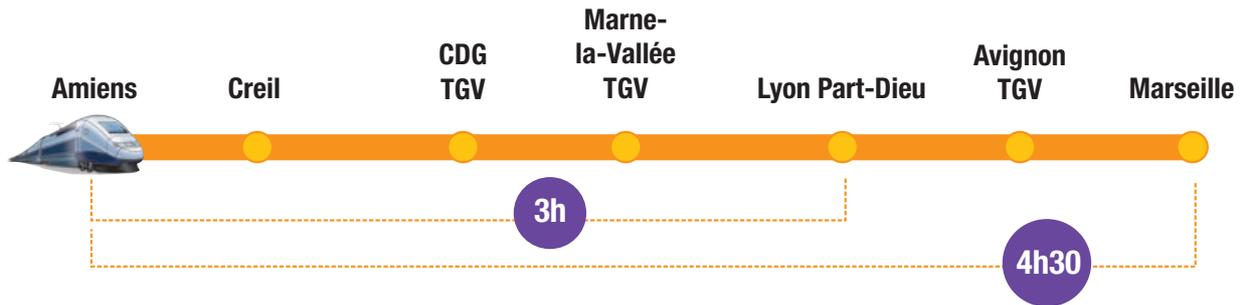
Les temps de parcours simulés avec le nouveau service prennent en compte les principes actuels de desserte de la SNCF sur les TGV province-province qui privilégient une politique d'arrêts dans les différentes villes du parcours pour mieux diffuser l'effet de la grande vitesse plutôt qu'une desserte directe ville à ville, comme c'est le cas depuis les gares parisiennes. Ceci a tendance à limiter les gains de temps observables dans la situation de projet.

En outre, pour juger des apports du projet Roissy-Picardie sur les déplacements à longue distance, il est important de mettre en perspective, au-delà des gains des temps de parcours, l'avantage procuré par la mise en place de liaisons directes évitant les changements de gare à Paris, qui peuvent être pénalisants pour de nombreux voyageurs (personnes à mobilité réduite, voyageurs avec bagages...). Pour ces derniers, les liaisons directes, plus confortables, sont un critère essentiel.



Exemples de gains de temps sur les relations à destination du Sud-Est

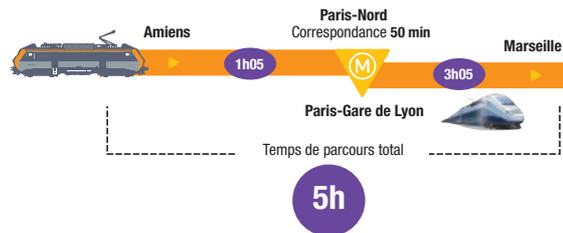
Temps de parcours avec le projet



Temps de parcours actuel vers Lyon (via Paris)

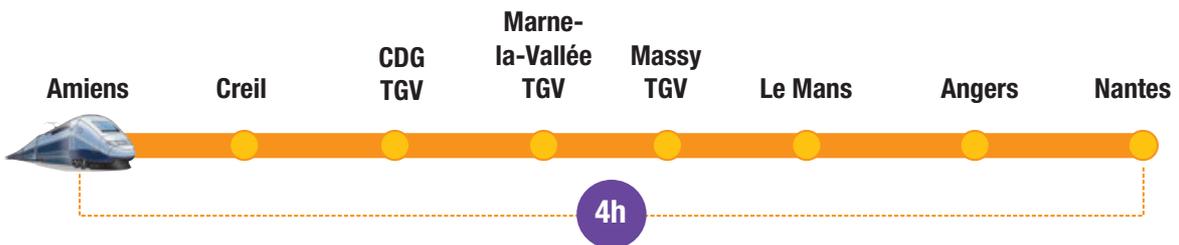


Temps de parcours actuel vers Marseille (via Paris)

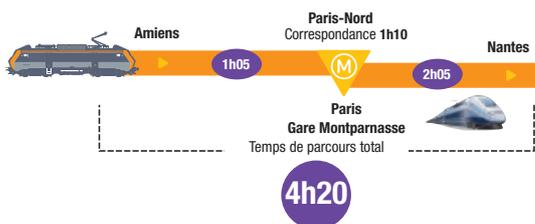


Exemples de gains de temps sur les relations à destination de l'Ouest

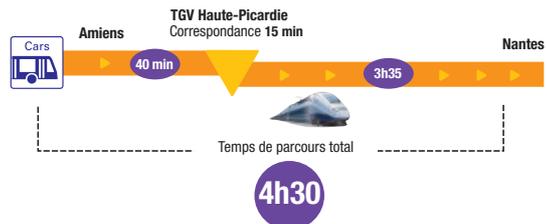
Temps de parcours avec le projet



Temps de parcours actuel via Paris



Temps de parcours actuel via TGV Haute-Picardie



—Les gains de temps entre la Picardie et Roissy

Dans le scénario « trains à grande vitesse », le trajet Amiens-Creil-Roissy sur la ligne classique, puis la ligne nouvelle durerait 38 minutes entre Amiens et Creil, avec 2 minutes d'arrêt à Creil, puis 15 minutes entre Creil et l'aéroport, soit une durée totale du déplacement **depuis Amiens, vers Roissy de 55 minutes environ.**

Ce temps de parcours est à comparer avec un temps actuel de l'ordre de 2 heures par train *via* Paris-Nord et de 1 h 30 en voiture, ce qui met en évidence les avantages procurés par le projet.

Pour les trains régionaux pris en compte dans le second scénario, le temps de parcours est estimé à 6 minutes entre Creil et Chantilly, puis à 7 minutes entre Chantilly et Survilliers, enfin à 5 minutes entre Survilliers et Aéroport CDG-TGV. En intégrant les temps d'arrêt, le trajet **Creil-Roissy**

s'effectuerait en 20 minutes environ, à comparer aux 50 minutes de l'actuelle navette routière Creil-Senlis-Roissy et aux 35 minutes d'un parcours en véhicule personnel.

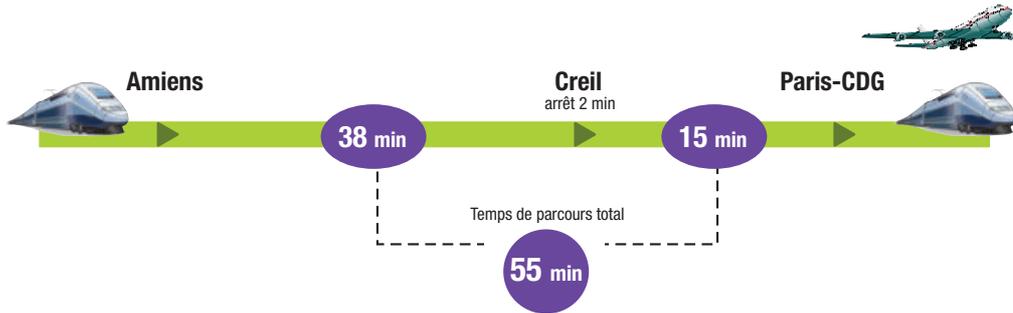
La performance du transport ferroviaire est également fortement améliorée depuis d'autres villes picardes comme **Beauvais** ou **Compiègne** dès lors qu'une correspondance adaptée en gare de Creil est mise en place, avec des **temps de trajets ferroviaires quasiment divisés par deux** et proches du temps de parcours routier.

Depuis **Saint-Quentin**, l'accès actuel à Roissy peut s'effectuer en prenant la navette routière jusqu'à la gare TGV Haute-Picardie, puis un TGV, ce qui aboutit à un temps de trajet de l'ordre de 1 h 30. L'utilisation du nouveau service Roissy-Picardie avec une correspondance à Creil conduirait à un temps équivalent.



Scénario trains à grande vitesse

Temps de parcours avec le projet



Temps de parcours actuel *via* Paris

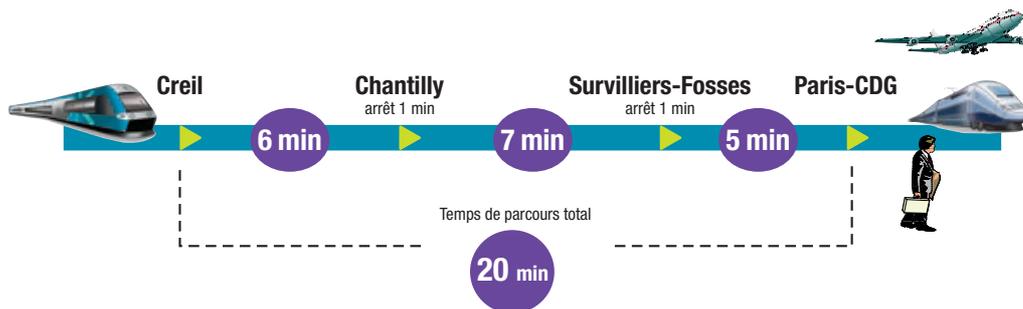


Temps de parcours en voiture



Scénario trains à grande vitesse + trains régionaux

Temps de parcours avec le projet en train régional



Temps de parcours avec la navette routière Picardie-Roissy

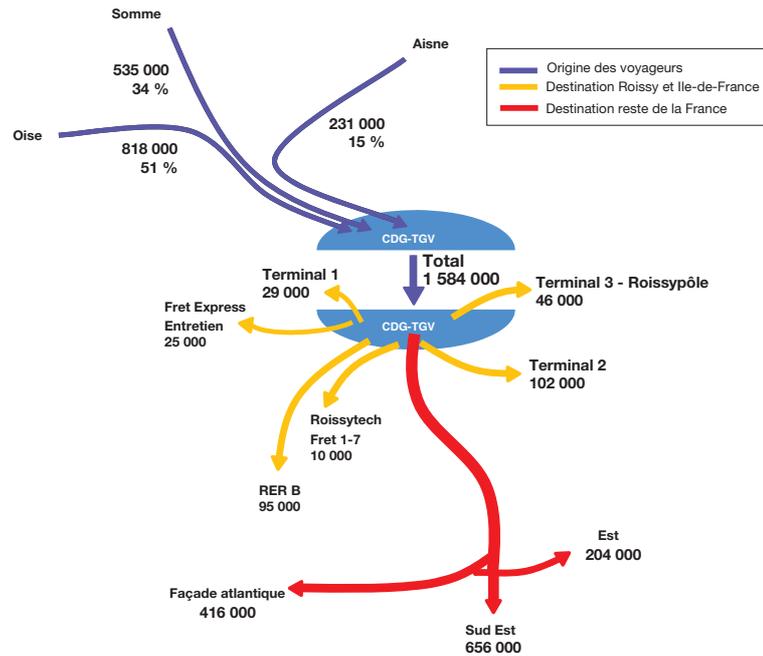


Temps de parcours en voiture

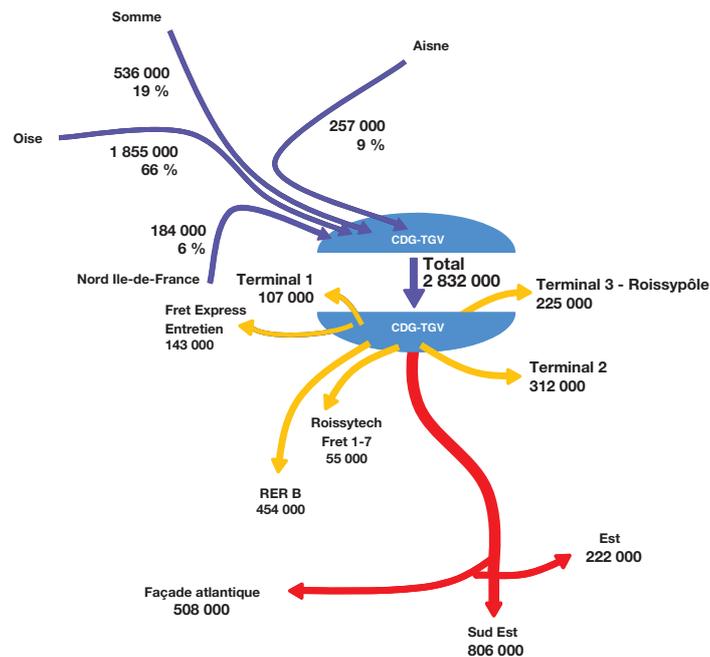


Répartition en 2020 du nombre de voyageurs par provenance et par destination

Scénario de services « trains à grande vitesse »



Scénario de services « trains à grande vitesse + trains régionaux »





IV.D.2 — Les prévisions de trafic

—La définition de la situation de référence

Une modélisation des trafics a été effectuée aux horizons 2020 et 2035. Les résultats obtenus dépendent directement, dans chaque scénario, des niveaux de service et des coûts pour les usagers. Les prévisions de trafic prennent également en compte l'évolution du réseau ferroviaire et intègrent en particulier la mise en service, à l'horizon 2020, des LGV Rhin-Rhône, Sud Europe Atlantique, Bretagne-Pays de la Loire, ainsi que le contournement de Nîmes et de Montpellier.

—Le volume de trafic, les provenances et destinations des voyageurs

Dans le scénario « TGV », les 7 allers-retours quotidiens en TGV génèrent **1,6 million de déplacements en 2020**, dont un peu moins de la moitié provient du report d'usagers du fer qui transitaient jusque-là par Paris ou utilisaient (pour un tiers d'entre eux) la gare TGV Haute-Picardie.

Le scénario « TGV + trains régionaux » permet d'augmenter significativement le trafic par rapport au scénario précédent. Plus de **2,8 millions de déplacements** sont ainsi obtenus. Les 1,2 million de déplacements supplémentaires sont majoritairement issus d'un **meilleur report du mode routier** sur le mode ferroviaire (+ 840 000 voyages environ par rapport au scénario « TGV »), mais aussi d'un report accru depuis la gare Haute-Picardie et les gares parisiennes (+ 360 000 voyages supplémentaires).

Il est intéressant de noter qu'en renforçant les possibilités d'accès à la gare Aéroport CDG-TGV et à son offre de destinations TGV, les services régionaux permettent aussi d'accroître le nombre de voyages en train sur longue distance (+ 200 000 voyages). Toutefois, c'est le marché des **déplacements domicile-travail** qui profite le plus des services régionaux, atteignant **plus de 1 million de voyages annuels**.

L'analyse des lieux de montée/descente met en évidence **l'importance de l'arrêt des TGV à Creil**, gare permettant d'assurer les correspondances avec de nombreuses autres destinations (Saint-Quentin, Compiègne, Beauvais...). Pour les trains régionaux, on relève l'importance du nombre de voyages liés à l'arrêt en gare de Chantilly (de l'ordre de 650 000 voyages en 2020).

La fréquentation des trains a été étudiée dans le scénario « trains à grande vitesse + trains régionaux ». En 2020, les services TGV accueilleraient, sur leur parcours initial (ou terminal) au nord de Roissy, en moyenne 180 passagers par train. Les services TER accueilleraient environ 120 personnes par train en heure de pointe, 110 en heure creuse. Ces ordres de grandeur équivalents soulignent que le choix de densifier l'offre à la demi-heure en heure de pointe répond bien à la demande.

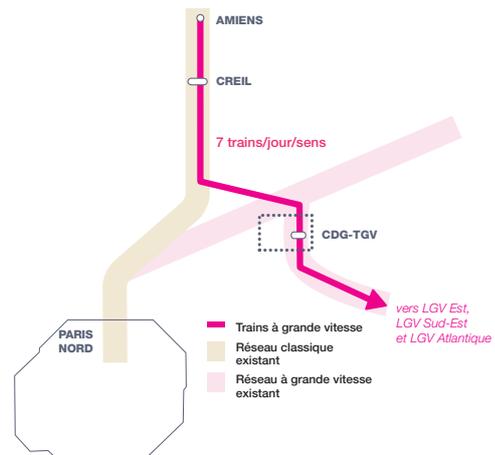
À plus long terme (horizon 2035), la fréquentation moyenne des trains progresse aussi bien pour les trains à grande vitesse (240 voyageurs) que pour les trains régionaux (150 voyageurs).

Scénario de services « trains à grande vitesse »

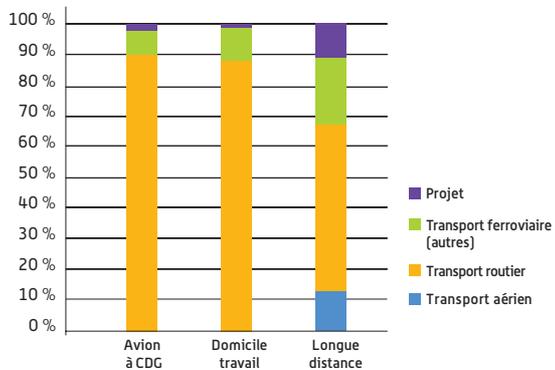
Volumes en situation de projet

Déplacements annuels en milliers/an	Transport routier	Transport ferroviaire (autre)	Transport aérien	Projet
Avion à CDG	2 600	200	–	100
Domicile/ Travail	27 700	3 400	–	200
Longue distance	6 000	2 400	1 600	1 300
Total	36 300	6 000	1 600	1 600

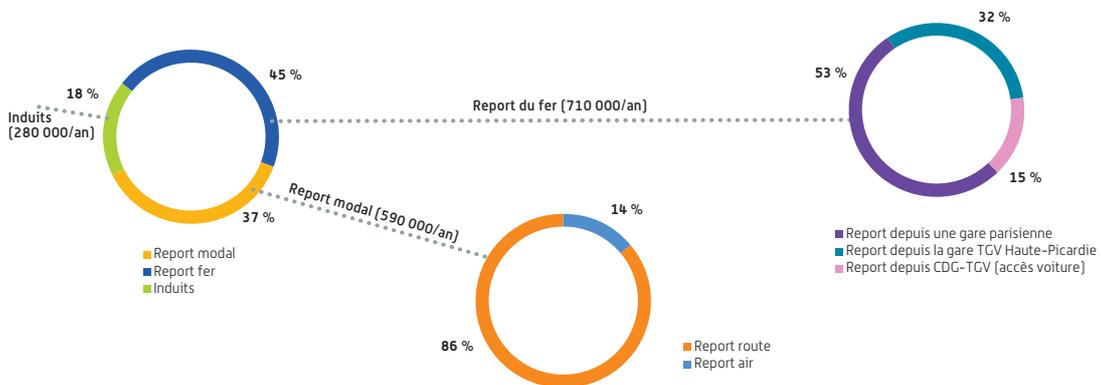
Valeurs arrondies. En lignes les différents marchés; en colonnes les modes de transport dont le projet. Les colonnes s'additionnent.



Parts modales par marché



Provenance des trafics utilisant le projet (1 580 000/an)



—La répartition et le report modal

Globalement, sur l'ensemble des marchés, le projet permet au mode ferroviaire de gagner environ 2 points de part modale.

Dans l'aire d'étude et pour le marché de la longue distance, le nouveau service permet **d'accroître la part modale ferroviaire d'un peu plus de 5 points**, à plus de 32 % de part de marché, dont 11 % pour le projet.

Pour ce marché des déplacements domicile-travail, la part routière reste prépondérante dans l'aire d'étude, supérieure à 85 %. La part de marché du fer passe toutefois de 11 %

en situation de référence à 14 % en situation de projet.

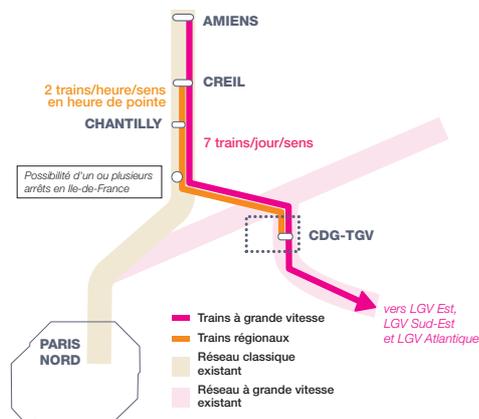
Les reports de trafic se font majoritairement depuis la voiture, mode prépondérant en référence, quel que soit le marché. Parmi les usagers qui effectuent un changement de mode de transport au profit du projet, plus de 85 % proviennent de la route, dans le scénario trains à grande vitesse et 94 % dans le scénario trains à grande vitesse + trains régionaux.

Scénario de services « trains à grande vitesse + trains régionaux »

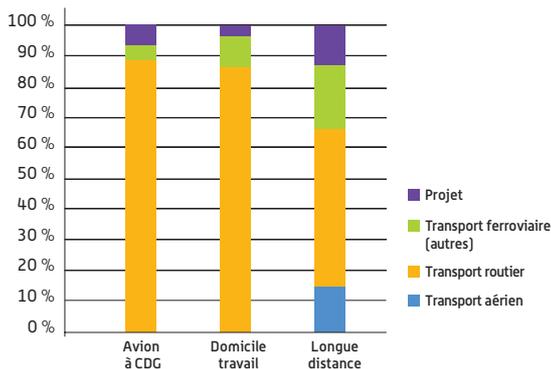
Volumes en situation de projet

Déplacements annuels en milliers/an	Transport routier	Transport ferroviaire (autre)	Transport aérien	Projet
Avion à CDG	2 500	200	–	200
Domicile/Travail	27 000	3 200	–	1 100
Longue distance	6 000	2 200	1 600	1 500
Total	35 500	5 600	1 600	2 800

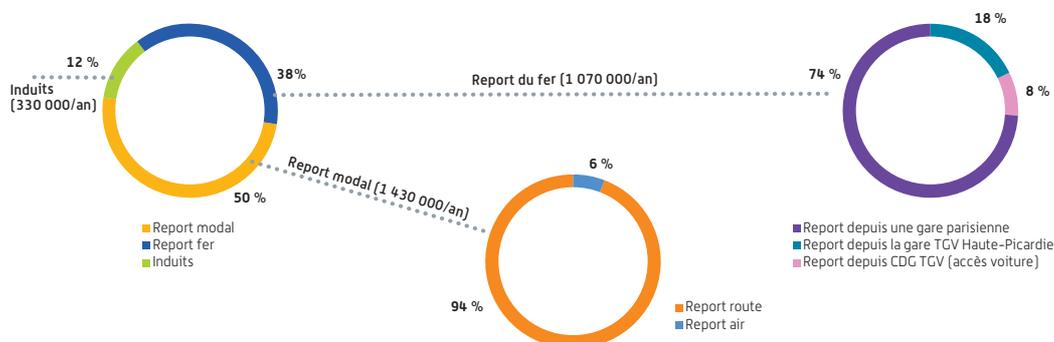
Valeurs arrondies. En lignes les différents marchés; en colonnes les modes de transport dont le projet. Les colonnes s'additionnent.



Parts modales par marché



Provenance des trafics utilisant le projet [2 830 000/an]



IV.D.3 — Les investissements

— Investissements en infrastructures

Pour l'option de passage centrale retenue dans l'évaluation socio-économique, les coûts élémentaires d'investissements en infrastructures peuvent être détaillés de la manière suivante.

Estimation des coûts d'investissement pour les infrastructures

Postes	Estimations, en M€ HT aux conditions économiques de 2008
Aménagements sur le réseau existant (sur la ligne, en gares)	70
Création de la ligne nouvelle y compris raccordement	155
Total scénario Trains à grande vitesse	225
Aménagement des voies centrales de la gare Aéroport CDG-TGV	30
Total scénario Trains à grande vitesse + TER	255

Le coût des investissements en infrastructures est estimé à 225 millions d'euros hors taxes dans le scénario trains à grande vitesse et à 255 millions d'euros hors taxes dans le scénario trains à grande vitesse + trains régionaux dans lequel est pris en compte l'aménagement de capacité de la gare Aéroport CDG-TGV. Un peu plus de 50% correspond à la réalisation de la ligne nouvelle.

— Investissements en matériels roulants

En ce qui concerne les trains à grande vitesse, le besoin en rames supplémentaires a été estimé à 10. Néanmoins, il est probable que certaines de ces rames soient en réalité achetées par l'entreprise ferroviaire dans le cadre d'autres projets de développement (Sud Europe Atlantique, par exemple). C'est donc un nombre moyen de 3,6 rames, qui a été utilisé dans l'évaluation socio-économique. Pour les services

Récapitulatif (Conditions économiques de 2008)

Scénario « TGV »	
Coût total en infrastructures:	225 M€ HT
Coût total en matériel roulant:	65 M€ HT
Scénario « TGV + trains régionaux »	
Coût total en infrastructures:	255 M€ HT
Coût total en matériel roulant:	100 M€ HT

régionaux, afin d'assurer une fréquence à la demi-heure en heure de pointe, le nombre de trains supplémentaires est estimé à 5. Chaque rame doit être équipée du système de signalisation embarquée TVM 430 afin de pouvoir circuler sur la LGV.

IV.D.4 — L'évaluation socio-économique

— Qu'est-ce que l'évaluation socio-économique d'un projet ?

L'évaluation socio-économique d'un projet permet d'apprécier son intérêt pour la collectivité et de comparer les différentes options étudiées. Elle constitue un élément d'aide à la décision. Elle est fondée sur un bilan socio-économique quantifié qui mesure les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité. L'évaluation socio-économique est établie selon une méthodologie rigoureuse et normalisée, commune à l'ensemble des projets d'infrastructures de transports.

Si le calcul socio-économique est nécessaire, il n'est pas pour autant suffisant dans l'évaluation d'un projet. Celle-ci doit également s'appuyer sur des éléments complémentaires, portant notamment sur les effets du projet en matière d'aménagement du territoire et de développement économique local.



—Les indicateurs de la rentabilité socio-économique

Le taux de rentabilité interne (TRI) est un outil de décision à l'investissement. Un projet d'investissement ne sera généralement estimé rentable pour la collectivité que si son TRI prévisible est supérieur au taux d'actualisation. Le taux d'actualisation (actuellement fixé à 4 %) traduit les préférences de la collectivité entre le présent et le futur : un euro gagné aujourd'hui n'a pas la même valeur qu'un euro gagné demain. Le bilan actualisé (ou VAN, valeur actualisée nette) est la somme des avantages annuels liés au projet moins les coûts annuels, actualisés sur la durée de vie du projet (50 ans en règle générale). Ces indicateurs sont révélateurs de la rentabilité socio-économique et non de la rentabilité financière du projet.

—Comment calcule-t-on le bilan socio-économique d'un projet ?

Le bilan socio-économique d'un projet permet de déterminer sa rentabilité et la valeur ajoutée créée, en tenant compte des coûts d'investissement des infrastructures et du matériel roulant, et en évaluant les avantages et les inconvénients qu'il engendre.

Le bilan socio-économique consiste notamment à :

- quantifier et convertir en monnaie les impacts du projet (avantages et inconvénients) recensés pour la collectivité : les clients du transport ferroviaire, les clients d'autres modes de transports (routier, aérien...), les entreprises de transports, les gestionnaires d'infrastructures, l'État, les collectivités territoriales et les tiers (autres membres de la collectivité impactés par le projet sans être directement intéressés par celui-ci) ;
- calculer les indicateurs clés de rentabilité, notamment la valeur actualisée nette (VAN) et le taux de rentabilité interne (TRI).

—Les résultats pour Roissy-Picardie

Les valeurs obtenues pour les indicateurs globaux (VAN et TRI) permettent de déterminer la rentabilité propre et comparée du projet. Ils sont calculés en intégrant le coût d'opportunité des fonds publics.



Récapitulatif (Conditions économiques de 2008)

Valeur en euros publics dépensés

Scénario « TGV »

Valeur actualisée nette : 680 M€ HT

Taux de rentabilité interne : 9,5 %

Scénario « TGV + trains régionaux »

Valeur actualisée nette : 770 M€ HT

Taux de rentabilité interne : 9,6 %

Le TRI obtenu est relativement élevé dans chaque scénario, largement supérieur au taux d'actualisation.

La valorisation des gains de temps et de coût pour les usagers (lié en particulier au marché des déplacements à longue distance) constitue l'élément principal du bilan pour la collectivité.

IV.D.5 — Des perspectives pour l'aménagement du territoire

D'un point de vue qualitatif, la réalisation du projet Roissy-Picardie influencera nécessairement le futur des territoires concernés, notamment par le développement d'opportunités d'aménagement.

En les mettant en relation au sein du Bassin parisien, le projet est une opportunité pour renforcer la complémentarité de ces territoires (activités, urbanisme, tourisme et loisirs, environnement...) qui sont aujourd'hui fortement segmentés. L'organisation du développement, abordée à l'échelle d'ensemble du nord de l'aire métropolitaine parisienne et du sud de la Picardie, pourrait avoir des **effets positifs sur la cohésion territoriale**, l'évolution de l'organisation des transports (notamment transports en commun ferroviaires avec l'amélioration des services). Partagés par l'ensemble des territoires concernés, ces **effets** pourraient être encore **renforcés par une politique concertée des différents acteurs de l'aménagement**.

Pour Amiens, le projet peut être un **levier pour le rayonnement** de la capitale régionale en Picardie et dans

le nord du Bassin parisien. Les retombées pourraient être fortes pour l'attractivité du sud de la Picardie et notamment l'agglomération creilloise qui pourrait bénéficier d'une **image renouvelée** en valorisant une position de carrefour ferroviaire à l'accessibilité renforcée.

La diffusion sur une large partie du territoire (vers la côte picarde, la vallée de l'Oise à l'aval et à l'amont de Creil et la Haute-Picardie) des effets du projet sera liée aux **actions d'accompagnement** qui pourront être mises en place aussi bien en termes de services de transport complémentaires que d'amélioration du réseau ferroviaire.

Il faut également replacer la liaison dans une logique d'aménagement intégrant les autres projets d'infrastructures ou de développement d'activités, notamment en Ile-de-France. Dans le nord de l'Ile-de-France, les opportunités concernent essentiellement le **renforcement de la compétitivité** grâce à une desserte et une insertion améliorées du pôle de Roissy : meilleure accessibilité aux emplois et développement du hub (grande vitesse ferroviaire et multimodal).

À l'échelle nationale, le projet aurait des effets bénéfiques sur l'organisation du réseau de grande vitesse ferroviaire.



Roissy-Picardie : un atout pour la réussite des projets urbains de l'agglomération de Creil

Dans le cadre de son projet de territoire, l'agglomération de Creil développe un vaste projet de renouvellement urbain dont l'aménagement du cœur d'agglomération autour de la gare, sur 150 ha, constitue l'un des piliers. L'ambition consiste à transformer les quartiers situés autour de la gare de Creil et des importantes emprises ferroviaires pour créer un pôle urbain à même de répondre aux enjeux liés au logement, à l'emploi, aux commerces et services mais également à l'intermodalité des transports. La définition de ce projet fait l'objet d'un partenariat entre l'ensemble des collectivités territoriales concernées, la SNCF et RFF.



APRÈS LE DÉBAT PUBLIC...

Si le débat public conduit à confirmer l'opportunité de réaliser le projet Roissy-Picardie, Réseau Ferré de France engagera ensuite un processus d'études mené en concertation avec les acteurs territoriaux et le public. Parallèlement, les modalités de financement du projet seront progressivement précisées avec l'ensemble des partenaires concernés.



Quelle décision après le débat public ?

Le débat public permet à toutes les personnes qui le souhaitent de s'exprimer sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses principales caractéristiques. À l'issue du débat, dans un délai de deux mois, un **compte rendu** est établi par la Commission particulière du débat public (CPDP), puis le président de la Commission nationale du débat public (CNDP) en dresse le **bilan**. Ces documents n'ont pas pour objet de se prononcer, ni même de donner un avis sur le fond du projet. Ils rappellent habituellement les conditions d'organisation et du déroulement du débat, et recensent l'ensemble des opinions et remarques exprimées par le public au cours de celui-ci. Le maître d'ouvrage dispose ensuite de **trois mois pour statuer sur le principe et les conditions de la poursuite éventuelle du projet**. Cette décision se traduit par une délibération du conseil d'administration de Réseau Ferré de France qui est publiée au *Journal Officiel* de la République française. Elle s'accompagne généralement d'une information

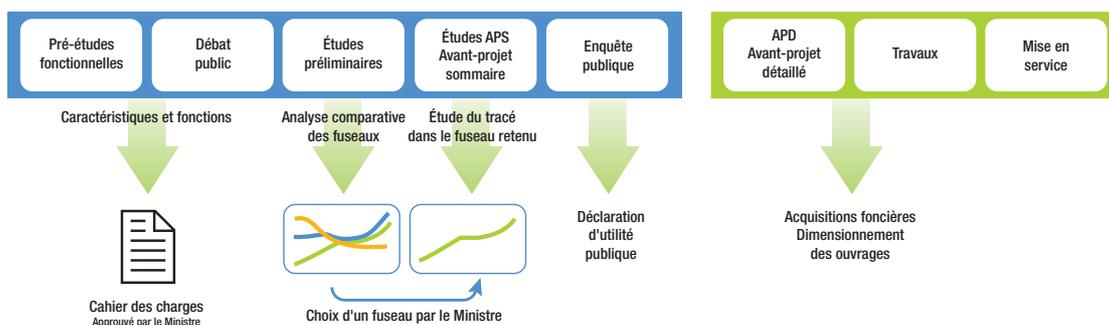
auprès de l'ensemble des participants au débat public. Si l'intérêt de réaliser le projet est confirmé, les étapes suivantes peuvent alors être engagées.

Un processus d'études et de concertation continu jusqu'à la mise en service

Parce qu'il permet de clarifier l'ensemble des enjeux et de réduire les incertitudes, le débat public contribue à une meilleure définition du projet. Si tel est le cas à l'issue du débat public sur Roissy-Picardie, Réseau Ferré de France saura sur quelles bases poursuivre les études, par exemple sur la question des options de passage ou sur la nature des trains qui emprunteront la liaison.

Les études qui seront engagées, ainsi que les questions qui seront abordées dans le cadre de la concertation territoriale, dépendent donc étroitement des apports qu'aura pu avoir le débat public dans la définition du projet.

Schéma du processus habituel d'élaboration d'un grand projet ferroviaire



—Le processus habituel d'élaboration des projets ferroviaires

L'élaboration d'un projet d'infrastructure ferroviaire fait l'objet d'étapes successives. Chacune d'elles permet de préciser progressivement les caractéristiques techniques, les incidences environnementales et les mesures d'accompagnement envisagées, les avantages et le bilan socio-économiques, les coûts du projet.

Si le maître d'ouvrage décide à l'issue du débat public de poursuivre le projet, il engage généralement des études dites préliminaires, qui permettent de comparer, pour l'option de passage retenue, plusieurs fuseaux d'environ 1 000 mètres de large chacun. Une fois le fuseau choisi, les études dites d'avant-projet sommaire (APS) seront ensuite poursuivies, par une recherche de tracés au sein de ce fuseau. Une fois l'APS approuvé par une décision ministérielle, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique permet aux citoyens de s'exprimer sur un projet qui se traduit par un tracé de référence ou plusieurs tracés possibles au sein d'une bande de 500 mètres de large environ. Une commission ou un

commissaire enquêteur recueille l'ensemble des expressions du public appelé à se prononcer sur les options présentées et rend un avis sur le projet. Cet avis, s'il est favorable, conduit à la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet par décret. Vient ensuite la phase d'avant-projet détaillé (APD), afin de préparer les premiers travaux (acquisitions foncières, archéologie préventive...), puis la phase de travaux est enfin initiée.

—La déclinaison possible du processus pour le projet Roissy-Picardie

La ligne nouvelle à construire dans le cadre du projet Roissy-Picardie (de l'ordre de 6 à 11 km environ) s'inscrit géographiquement dans un territoire réduit. De ce fait, les études ont défini des options de passage de l'ordre de 1 000 à 1 500 mètres de large, en fait assez proche de la dimension des fuseaux de passage généralement définis au stade des études préliminaires. En fonction des enseignements du débat, il pourrait être opportun **d'orienter assez rapidement les études sur**

une recherche de tracés possibles au sein d'une option de passage. Cela correspondrait à l'engagement des études techniques et environnementales (notamment l'étude d'impact) à un stade « avant-projet ».

En parallèle, il conviendra d'approfondir la ou les options fonctionnelles retenues à l'issue du débat public (type de trains circulant sur la ligne, niveau de services et ses implications en termes d'exploitation, précisions sur les prévisions de trafic et évaluation socio-économiques). L'ensemble de ces études visent *in fine* à préparer le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, l'enquête pouvant intervenir en 2013 ou 2014. Après la déclaration d'utilité publique et la réalisation des études détaillées et des travaux, **la mise en service de la ligne pourrait être envisagée à l'horizon 2020.**

—Une concertation continue jusqu'à la mise en service

Réseau Ferré de France est convaincu qu'une implication forte de la part des collectivités territoriales, des acteurs socio-économiques, du monde associatif et du grand public constitue un gage d'amélioration du processus d'élaboration de ce projet. Aussi, RFF souhaiterait-il **prolonger le dialogue instauré au moment du débat public.**

La démarche de partenariat et d'information du public serait donc poursuivie **tout au long de l'élaboration** du projet selon des modalités qui pourront être discutées avec l'ensemble des participants au débat public. Un tel principe favorise le **partage des enjeux et des solutions** autour d'un projet en confrontant les informations et les expertises des uns et des autres.

RFF s'engage ainsi à mettre en place, à l'issue du débat public, un **dispositif de concertation territoriale** dans un esprit de transparence et d'ouverture.

À travers un dispositif d'information et de partage des opinions, connaissances et expertises, cette concertation constitue une forme d'aide à la décision en apportant des éclairages améliorant l'approche de Réseau Ferré de France. Le projet est ainsi progressivement affiné et son inscription territoriale n'en est que meilleure.

Concrètement, la concertation territoriale repose essentiellement sur deux dispositifs complémentaires, dont les modalités sont adaptées aux spécificités et contexte de chaque projet:

— **un dispositif de dialogue**, sous la forme d'ateliers de travail

qui réunissent régulièrement les acteurs concernés par le projet. Il s'agit de créer des espaces d'échanges et de travail communs – souvent thématiques – sur le projet et ses effets, en mettant en place un dialogue continu fondé sur la transparence et l'échange d'informations et d'expertises;

— **un dispositif d'information du public** qui peut se matérialiser par un site Internet du projet, des documents d'information et des réunions publiques fixées à des moments clés. En complément de ces outils, RFF entretient un dialogue permanent avec les représentants élus des collectivités concernées par le projet au moyen de rendez-vous et de réunions à son initiative ou à la demande des élus.

Les modes de réalisation et de financement envisageables

Au stade du débat public, il est trop tôt pour définir le mode de réalisation des grands projets d'infrastructure et leur montage financier associé. L'expérience issue des projets mis en œuvre récemment montre que la décision sur le mode de réalisation intervient à un stade plus avancé, généralement au niveau de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). La répartition des financements entre les différents partenaires est bouclée de plus en plus souvent après la DUP.

—Les modes de réalisation possibles

Il est cependant possible de présenter les modes de réalisation habituellement mis en œuvre. On compte principalement deux options:

— **la réalisation en maîtrise d'ouvrage publique.** Dans ce cas, le maître d'ouvrage – Réseau Ferré de France pour le projet Roissy-Picardie – conduit l'ensemble des phases d'études permettant de définir précisément la consistance du projet avant d'en confier la construction à des entreprises privées sélectionnées après une procédure d'appel d'offres.

À l'issue des travaux qu'il finance intégralement avec ses partenaires, RFF réceptionne les nouveaux ouvrages qui intègrent le réseau ferré national, puis en assure l'entretien, la maintenance et la régénération le moment venu comme sur le reste du réseau. C'est ce mode de réalisation qui a été retenu pour les LGV Est Européenne et LGV Rhin-Rhône et qui est habituellement privilégié pour les investissements d'un montant plus modeste.

— **la réalisation en partenariat public-privé (PPP)** qui peut prendre la forme soit d'un contrat de concession, soit d'un contrat de partenariat. Dans les deux cas, RFF réalise les études jusqu'à l'avant-projet sommaire, puis lance une consultation des entreprises pour la passation du contrat. Dans le cas de la concession, le partenaire privé est chargé de concevoir, de financer (le cas échéant en bénéficiant pour partie de subventions publiques), de construire, d'exploiter, d'entretenir et de régénérer la ligne nouvelle. Il se rémunère en percevant directement les péages des trains circulant sur la ligne qu'il exploite.

Dans le cas du contrat de partenariat, il existe une répartition des risques entre les partenaires publics et privés. Comme pour la concession, le partenaire privé est chargé de concevoir, de financer (le cas échéant en bénéficiant pour partie de subventions publiques), de construire, d'exploiter, d'entretenir et de régénérer la ligne nouvelle. Mais, à la différence de la concession, le partenaire public conserve tout ou partie du risque lié au trafic et donc les recettes de péage des trains qui lui sont associées. Le partenaire privé est rémunéré sous la forme d'un loyer qui lui est versé par le partenaire public durant la durée du contrat.

Jusqu'à présent, dans le domaine ferroviaire, l'option du PPP a été retenue pour les lignes à grande vitesse en raison de la complexité du projet et du montant élevé de l'investissement à réaliser. C'est ainsi que le projet de LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) fait l'objet d'un contrat

de concession, et que les projets de contournement de Nîmes et de Montpellier et la LGV Bretagne-Pays de-la-Loire seront réalisés dans le cadre d'un contrat de partenariat.

—Les perspectives de financement pour Roissy-Picardie

Dans le cas du projet Roissy-Picardie, il convient de considérer le montant d'investissement nécessaire à la réalisation du projet. Ce montant d'investissement est à l'échelle des projets habituellement financés dans le cadre de programmes contractualisés entre l'État et les collectivités territoriales (ce que l'on appelle aujourd'hui les contrats de projets).

—Les partenaires possibles du financement

S'il est réalisé, le projet Roissy-Picardie nécessiterait que plusieurs partenaires publics participent au financement : le maître d'ouvrage RFF, l'État et les collectivités territoriales. Les partenaires qui financent les étapes actuelles du projet sont l'État, la Région Picardie, la Région Ile-de-France, ainsi que Réseau Ferré de France. On peut envisager que les discussions sur le financement de la réalisation du projet pourraient concerner les mêmes institutions auxquelles d'autres collectivités territoriales pourraient le cas échéant être conviées. La contribution de RFF serait liée au niveau de rentabilité pour le gestionnaire d'infrastructure, conformément à ses statuts.

Annexes

* Décision de la CNDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 SEPTEMBRE 2009

DÉCISION N° 2009 / 41 / LFRP / 1

PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE « ROISSY PICARDIE »

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Président de Réseau Ferré de France en date du 6 juillet 2009, reçue le 6 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,
- après en avoir délibéré,
- considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national, car il tend à développer le transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France et à garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy,
- considérant que les impacts sur l'environnement sont significatifs, la zone concernée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux,
- considérant que les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement du pôle de Roissy,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le Président


Philippe DESLANDES

* Liste des études réalisées par RFF

Pré-études fonctionnelles

Intitulé	Prestataire	Rapports	Descriptif
Étude d'aménagement du territoire	Setec Organisation	Volume 1 : diagnostic Volume 2 : effets	Diagnostic des territoires Effets potentiels du projet
Étude du marché des déplacements	MVA Consultancy	Volume 1 : rapport détaillé Volume 2 : synthèse	Pôle de Roissy, marché des déplacements concernés par le projet, analyse prospective
Étude technique générale	Ingérop	Volume 1 : phase 1	Analyse des études précédentes, recherche des fonctions et des scénarios (aménagement, services) Description des aménagements, des impacts environnementaux
	MVA Consultancy	Volume 2 : phase 2, rapport méthodologique détaillé	Étude de trafics et évaluation socio-économique
Approfondissements à l'étude technique	Ingérop	Volet technique	Expertises complémentaires de faisabilité technique et d'exploitations ferroviaires
		Volet environnemental	Mise à jour de l'état des lieux et de l'analyse comparative

Accessibilité: faculté d'un territoire, d'une ville ou d'un site d'être atteint facilement lors d'un déplacement.

Ex. La Gare du Nord dispose d'une bonne accessibilité en métro.

Aire d'étude: portion de territoire sur lequel on recueille des connaissances et où on évalue les effets potentiels du projet.

Ex. L'aire d'étude regroupe quatre départements.

Aire urbaine: ensemble de communes constitué par un pôle d'au moins 5000 emplois, ainsi que par des communes rurales ou urbaines, dont au moins 40 % de la population ayant un emploi travaille soit dans ce pôle, soit dans des communes attirées par lui (définition INSEE).

Aménagement: résultat d'une opération de construction ou de transformation d'un élément physique du réseau.

Ex. Le nouvel aménagement de la gare a permis d'ajouter un quai. Voir aussi Infrastructure.

Amplitude horaire: écart entre deux horaires donnés.

Ex. L'amplitude horaire entre le premier et le dernier train de la journée est de 12 heures.

Autorité organisatrice des transports (AOT): en France, une autorité organisatrice de transports est une collectivité à laquelle la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982, dite LOTI, a confié la mission d'organiser les transports. Grâce à la décentralisation, les Régions sont aujourd'hui responsables de l'organisation des transports ferroviaires régionaux. L'État conserve l'organisation des liaisons nationales.

Axe: espace structuré par une ou des infrastructures de transports reliant une ou plusieurs agglomérations.

Ex. L'axe Paris-Creil-Amiens

Barreau: infrastructure linéaire de transport établie entre deux autres lignes et en assurant la liaison (métaphore de l'échelle: barreaux et montants). Dans le monde ferroviaire, les barreaux sont souvent plutôt conçus comme des branches.

Bénéfice actualisé: il s'agit de la somme des coûts et avantages actualisés du projet sur la période d'évaluation (en général 50 ans pour les grands projets d'infrastructure). Il constitue un indicateur de la rentabilité du projet pour la collectivité. Voir également Taux de rentabilité interne (TRI).

Biodiversité: désigne la diversité du monde vivant à tous les niveaux: diversité des milieux (écosystèmes), diversité des espèces, diversité génétique au sein d'une même espèce.

Cadencement: organisation des circulations de trains de manière à ce qu'elles aient lieu à intervalles réguliers et répétitifs, avec le même schéma de desserte.

Ex. La ligne étant cadencée, les départs se font à 16 h 30, 17 h 30...

Capacité: nombre de trains qu'il est possible de faire circuler sur une ligne, ou d'accueillir en gare, au cours d'une période donnée, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure. On parle aussi de capacité au sujet du nombre maximal de voyageurs pouvant occuper un train.

Cluster: micro-territoire regroupant des activités hautement spécialisées, ce qui facilite les synergies.

Ex. Un cluster des métiers de la mode est envisagé près de Saint-Denis.

Couloir: dans les études environnementales, désigne un espace globalement linéaire dans lequel des déplacements sont effectués (animaux sauvages notamment) ou qui regroupe un certain nombre de caractéristiques communes établies sur la longueur. Synonyme: corridor.

Coût d'opportunité des fonds publics: notion relative au fait que les fonds publics ne sont pas une source de financement infinie et que des choix entre plusieurs investissements doivent être faits. En pratique, cela revient à majorer le coût estimatif d'un investissement (+ 30 % en France). Un projet estimé à 1 milliard d'euros sera donc considéré dans le calcul socio-économique comme correspondant à un investissement de 1,3 milliard d'euros.

Covisibilité: situation dans laquelle deux éléments du paysage peuvent être vus l'un par l'autre.

Ex. L'église du village est visible depuis la voie ferrée et réciproquement.

Desserte: nombre et nature des arrêts dont bénéficie un site.

Ex. La gare CDG-TGV, avec plus de 50 trains s'arrêtant chaque jour, dispose d'une bonne desserte.

Emprise: espace occupé par une infrastructure et ses dépendances. Voir aussi Plate-forme.

Étoile ferroviaire: appellation donnée à un nœud ferroviaire dès lors qu'il comprend plusieurs branches, convergeant le plus souvent vers une gare centrale.

Études préliminaires (EP): stade d'étude avant la conception d'un projet au cours duquel celui-ci est défini par ses grandes caractéristiques. Plusieurs fuseaux sont généralement étudiés.

Exploitation: ensemble des actions consistant à assurer le fonctionnement et l'entretien des services ferroviaires. En particulier, action de faire rouler les trains, accueil des voyageurs en gare et vente de billets... À distinguer de la maintenance et des travaux d'investissement.

Flux: volume se déplaçant pendant un temps donné.

Ex. Un flux de 150 voyageurs par heure parvient en gare.

Fréquence: nombre de trains pendant un temps donné.

Ex. En journée, la fréquence a été augmentée de 2 à 4 trains par heure.

Fréquentation: nombre de voyageurs utilisant un service ferroviaire.

Fuseau: bande de territoire d'une largeur comprise généralement entre 0,5 et 2 km dans laquelle est étudiée la possibilité d'implanter une infrastructure linéaire. Au stade d'étude « EP », plusieurs fuseaux sont étudiés. Un seul fuseau est ensuite étudié au stade « APS », avec une largeur réduite. Voir Option de passage, Tracé.

Géométrie: forme d'une infrastructure (profil en long, profil en travers, courbure...).

Heures de pointe: heures de la journée lors desquelles la fréquentation des transports est la plus forte. En général, les heures de pointe sont marquées le matin et le soir, du fait des déplacements domicile-travail. Contraire: heures creuses.

Horizon: date repère permettant d'effectuer des prévisions, en particulier pour mesurer les effets supposés du projet. Il s'agit généralement d'une date annuelle.

Hub: dans le transport aérien, un aéroport est qualifié de « hub » (moyeu en anglais) dès lors qu'il sert de point de correspondance entre une multitude de lignes, généralement d'une même compagnie, qui y convergent. Cette organisation en étoile répond à un modèle économique différent des liaisons qualifiées « de point à point » (vols charters, compagnies à bas-coûts). Par extension, on dénomme hub un nœud ferroviaire dans lequel les correspondances possibles entre trains sont nombreuses et fréquentes.

Hydrogéologie: domaine de la géologie qui s'intéresse aux eaux souterraines.

Hydrographie: ensemble des eaux courantes ou stagnantes d'un territoire donné.

Infrastructure: ensemble des parties inférieures d'un ouvrage. Dans le domaine ferroviaire, on inclut dans l'infrastructure la voie ferrée elle-même, les ouvrages qui la supportent, ainsi que les dispositifs d'alimentation des trains (caténaires).

Interconnexion: dans le domaine ferroviaire, ligne dont le rôle est d'assurer la jonction entre des parties du réseau éloignées et non connectées entre elles.

Intermodalité: utilisation successive de plusieurs modes de transports sur un même trajet.

Ex. Dans ce déplacement intermodal, on peut emprunter les transports en commun urbains, puis le train.

Voir aussi Multimodalité.

LAeq ou niveau acoustique équivalent: moyenne des niveaux de bruit mesurés sur une période donnée.

LGV (Ligne à grande vitesse): ligne ferroviaire dont les caractéristiques techniques permettent la circulation de trains aptes à grande vitesse, à des vitesses maximales élevées (au-delà de 250 km/h généralement) et avec une signalisation adaptée (en opposition à ligne classique).

Maillage: action de relier des éléments d'un ou plusieurs réseaux entre eux. Plus un réseau est maillé, plus il est théoriquement performant.
Ex. Le maillage du métropolitain parisien est excellent et permet de nombreux itinéraires alternatifs.

Maître d'ouvrage: personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. RFF est maître d'ouvrage du projet présenté dans ce dossier.

Métropole: ville importante par sa taille et son influence, dans laquelle on retrouve des fonctions de commandement (siège sociaux, pouvoirs publics...), ainsi que des équipements de haut rang (transports, culture, sports...). La métropolisation consiste en l'évolution d'une ville vers un statut de métropole.

Mission: trajet ferroviaire planifié, comportant une origine, un terminus, une desserte intermédiaire éventuelle. Une mission est attachée à un type de service particulier: TGV, TER, RER...

Mixité: caractéristique d'une infrastructure, d'un équipement, qui accueille des services de nature différente.

Modal: relatif à un mode de transport (automobile, train, avion, bateau...).

Multimodalité: caractéristique d'un pôle ou d'un site de transport dans lequel plusieurs offres de nature différente sont disponibles (train, automobile, avion, bateau...), qu'elles soient utilisées successivement (voir Intermodalité) ou alternativement.

Natura 2000: réseau de sites ayant pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union européenne. Il est composé de sites désignés par les États membres en application des directives européennes dites « Oiseaux » et « Habitats » de 1979 et 1992. Il assure le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire.

Nœud: croisement entre plusieurs voies de transport avec possibilité importante de correspondances pour les voyageurs, permettant des voyages dans de nombreuses directions. Voir aussi Hub.

Openfield: type de paysage caractérisé par son ouverture visuelle (absence d'éléments boisés, notamment).

Option de passage: bande de territoire pouvant aller jusqu'à plusieurs kilomètres de largeur, utilisée au stade des pré-études fonctionnelles. L'existence de plusieurs options de passage témoigne de possibilités encore très ouvertes pour aménager la ligne, à une grande échelle.

Ex. Selon les options, le projet passe à l'ouest ou à l'est de la ville.
Voir aussi Fuseaux.

Périurbain : qualifie les territoires périphériques à la partie agglomérée d'une aire urbaine, avec une occupation de l'espace plus diffuse, en transition avec l'espace rural, mais en fonctionnement avec l'agglomération.

Plate-forme (aéroportuaire) : domaine aéroportuaire formant un tout géographique, sur lequel sont établies les infrastructures liées au transport aérien (pistes, aéroports, espaces verts, zones d'activités...).

Pôle : entité géographique exerçant une attraction vis-à-vis de territoires alentours. Les expressions « multipolaire » (plusieurs pôles) ou « polarisation » (effet d'attraction exercé par un pôle) s'y rapportent.

Pré-acheminement (et post-acheminement) : partie d'un déplacement antérieure (ou postérieure) à l'utilisation d'un mode de transport principal.

Ex. Un pré-acheminement en taxi pour aller prendre l'avion.
Synonyme : rabattement.

Pré-études fonctionnelles : stade d'étude en amont de la conception d'un projet au cours duquel l'opportunité de celui-ci est étudiée sur la base de premières grandes caractéristiques.

Raccordement : voie ferrée permettant la jonction entre deux lignes ferroviaires distinctes. Si l'on souhaite autoriser tous les mouvements, quatre raccordements sont nécessaires. À rapprocher de la notion de bretelle d'échangeur dans le domaine autoroutier.

Radiale : qualifie une ligne ferroviaire rayonnant à partir d'un centre.
Ex. La ligne Paris-Creil-Amiens est une ligne radiale.
Voir aussi : Tangentielle, Interconnexion.

Rame : ensemble constitué par une (ou plusieurs) locomotives et des voitures.

Ex. Deux rames ont été accolées en gare afin de ne former qu'un seul train.

Relèvement de vitesse : action consistant à modifier une infrastructure (ferroviaire) de manière à augmenter la vitesse limite à laquelle les trains sont autorisés à y circuler.

Report modal : transfert d'une partie des voyageurs ou de marchandises d'un mode de transports sur un autre mode de transports.

RER : service de transport ferroviaire francilien (Réseau express régional) mis en place dans les années 1970, reposant principalement sur des missions à haute fréquence, souvent sur voies dédiées. À la différence du réseau Banlieue, les lignes de RER traversent généralement Paris intra-muros. Le RER est exploité par la SNCF et la RATP. Voir aussi Transilien.

Rocade : infrastructure dont le tracé est établi sous la forme d'un contournement, d'une ville par exemple.

Rupture de charge : conséquence, pour les voyageurs, d'une correspondance, en changeant de train par exemple. La rupture de charge est souvent considérée comme pénalisante pour les voyageurs.

Saisine (de la CNDP) : sollicitation de la Commission nationale du débat public par le maître d'ouvrage responsable du projet afin d'obtenir une décision sur l'organisation d'un débat public. La saisine est établie sur la base d'un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire.

Servitude : contrainte à prendre en compte dans la conception d'un aménagement.

Ex. Les servitudes liées à la présence d'une canalisation de gaz imposent la mise en place de protections particulières.

Signalisation ferroviaire : ensemble de signaux et dispositifs devant être respectés par les trains en circulation, notamment pour garantir une sécurité optimale. Elle s'appuie sur un découpage de la ligne en « cantons », c'est-à-dire en sections de voie d'une longueur variable (plusieurs kilomètres en général), grâce auxquels l'espacement entre les trains est automatiquement contrôlé. Il existe plusieurs types de signaux, principalement mécaniques ou lumineux, ainsi que des tableaux indicateurs relatifs à la vitesse ou à la typologie des voies. Voir aussi TVM.

Sillon : créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train, selon un itinéraire prédéfini.

Situation de projet : situation future dans laquelle le projet est considéré comme étant mis en service.

Situation de référence : situation future dans laquelle le projet n'est pas considéré comme étant mis en service. La comparaison entre la « situation de projet » et la « situation de référence » permet de mesurer les effets supposés du projet. À noter également que la situation de référence diffère de la situation actuelle par la prise en compte des évolutions prévisibles du contexte d'ici l'horizon étudié (conjoncture économique, projets réalisés...).

Socio-économie : approche intégrant des facteurs sociaux dans les calculs économiques. Par exemple, la sécurité, les gains de temps, l'impact sur l'environnement, etc. sont des critères socio-économiques.

Tangentielle : synonyme de rocade.

Taux d'actualisation : ce taux est utilisé pour apprécier l'intérêt que représente les investissements publics pour la collectivité, au regard des bénéfices futurs attendus. Son niveau dépend du poids que l'on souhaite donner au futur (« un euro d'aujourd'hui aura moins de valeur demain »). On donne ainsi plus de valeur au futur si le taux d'actualisation est faible, favorisant les investissements à long terme. Pour les calculs financiers relatifs aux grands investissements publics, le taux d'actualisation est fixé à 4% depuis 2005. Il était précédemment de 8%.

Taux de rentabilité interne (TRI): taux d'actualisation appliqué à un projet, qui annule le bénéfice actualisé sur la durée de l'évaluation (50 ans généralement). Pour faire l'analogie avec un placement, on peut dire que l'investissement est intéressant dès lors que le bénéfice engendré par le projet compense, au minimum, la perte de valeur de la somme investie du fait de l'actualisation (concrètement, le TRI doit être supérieur à 4%). Voir aussi Bénéfice actualisé.

TER: service de transport ferroviaire régional (trains express régionaux) mis en place par la SNCF et par les régions à partir des années 1990 pour assurer des déplacements principalement intra-régionaux.

TGV: service de transport ferroviaire à grande vitesse mis en place par la SNCF à partir de 1981. Les trains de ce service sont conçus pour circuler sur les lignes à grande vitesse françaises (LGV), mais ils peuvent également poursuivre leur parcours sur les lignes classiques électrifiées et sur certaines LGV étrangères. D'autres trains aptes à la grande vitesse existent en Europe, avec des dénominations différentes (ICE, AVE...).

Tracé: représentation précise de l'implantation future d'une infrastructure.

Ex. Plusieurs tracés sont étudiés au sein d'un même fuseau.

Trafic induit ou induction: trafic lié aux voyageurs qui effectuent un nouveau déplacement grâce au projet.

Transilien: regroupement, pour la SNCF, de toute l'activité relative à l'exploitation des lignes et des gares du réseau banlieue, ainsi que les sections de lignes du RER hors RATP.

Transparence hydraulique: aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle aux mouvements des eaux. Globalement, un ouvrage est dit « transparent » d'un point de vue hydraulique lorsqu'il n'amplifie pas le niveau des plus hautes eaux, ne réduit pas la zone d'expansion des crues, n'allonge pas la durée des inondations ou n'augmente pas leur étendue, n'intensifie pas la vitesse d'écoulement des eaux...

Triangle: croisement entre plusieurs infrastructures linéaires se matérialisant sous la forme approximative d'un triangle.

Ex. Le triangle de Vémars.

TVM: transmission voie-machine. Système de signalisation utilisé sur les LGV françaises, assurant un affichage dans le poste de conduite des trains et non pas le long de la voie.

VAN: valeur actualisée nette. Voir aussi Bénéfice actualisé.

Liste des sigles

- AEP:** Alimentation en eau potable
- ADEME:** Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- AFITF:** Agence de financement des infrastructures de transport de France
- APS:** Avant-projet sommaire
- AOC:** Appellation d'origine contrôlée
- CIACT:** Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires
- CNDP:** Commission nationale du débat public
- CPDP:** Commission particulière du débat public
- CPER:** Contrat de projets État-Région
- DIACT:** Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires
- Diren:** Direction régionale de l'environnement
- DRE:** Direction régionale de l'équipement
- DUP:** Déclaration d'utilité publique
- EPIC:** Établissement public à caractère industriel et commercial
- ERTMS:** European Rail Traffic Management System; en français: système de gestion du trafic ferroviaire européen
- GL:** Grandes lignes
- INSEE:** Institut national de la statistique et des études économiques
- LGV:** Ligne à grande vitesse
- PAL:** Paris-Amiens-Londres
- PDU:** Plan de déplacements urbains
- PIB:** Produit intérieur brut
- PLU:** Plan local d'urbanisme
- RER:** Réseau express régional
- RFF:** Réseau Ferré de France
- RTE-T:** Réseau transeuropéen de transport
- SCOT:** Schéma de cohérence territoriale
- SDRIF:** Schéma directeur de la Région Ile-de-France
- SESP:** Service économie, statistiques et prospective (ministère des Transports)
- SIC:** Site d'intérêt communautaire
- SIEVO:** Syndicat intercommunal d'études et de programmation pour le développement de l'est du Val-d'Oise
- SNCF:** Société nationale des chemins de fer français
- SRADDT:** Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire
- SRIT:** Schéma régional des infrastructures et des transports
- STIF:** Syndicat des transports d'Ile-de-France
- TCSP:** Transports en commun en site propre
- TER:** Train express régional
- TIPP:** Taxe intérieure sur les produits pétroliers
- UIC:** Union internationale des chemins de fer
- Unesco:** Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
- ZICO:** Zone importante pour la conservation des oiseaux
- ZNIEFF:** Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique
- ZPPAUP:** Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager
- ZPS:** Zone de protection spéciale

TGV, TER, RER, Transilien et Corail sont des marques déposées de la SNCF.

Conception-rédaction-réalisation: Stratis – 16 bis avenue Parmentier – 75011 Paris – Tél.: 01 55 25 54 54

Ressources iconographiques • **Couverture:** de haut en bas, de gauche à droite: Aéroports de Paris/P. Stroppa - Studio Pons, F. Léonardi, RFF/CAPA/William Daniels (TOMA) • **Introduction de Hubert du Mesnil:** p. 5: RFF/L. Benevello • **Introduction:** p. 10: F. Léonardi, RFF, SNCF/Marc Carémantrant • p. 14, 15: RFF/CAPA/Lionel Charrier (TOMA), F. Léonardi, RFF/D'Angelo Jean-Jacques • **Première partie:** p. 16, 17: F. Léonardi, RFF/D'Angelo Jean-Jacques, Setec organisation • **chapitre I:** p. 18: RFF/D'Angelo Jean-Jacques • p. 24: DREIF/Gobry • p. 27: F. Léonardi, Setec organisation • p. 28: F. Léonardi • p. 30, 31: DREIF/Gobry, Emile Luidier/LA COMPANY pour Aéroports de Paris • **chapitre II:** p. 32: F. Léonardi • p. 36, 37: RFF/CAPA/Lionel Charrier (TOMA), RFF/D'Angelo Jean-Jacques, Setec organisation • p. 41: F. Léonardi • p. 43: RFF/Recoura Christophe • p. 45: RFF/ROLLE Gilles - REA • p. 48, 49: RFF/ROLLE Gilles - REA, RFF/D'Angelo Jean-Jacques, RFF/CAPA/William Daniels (TOMA) • p. 50: RFF • **chapitre III:** p. 52: T. Rusek • p. 54: DREIF/Gauthier, Setec organisation • p. 56, 57: DREIF/Gobry, RFF • p. 58, 59: Setec organisation, RFF • p. 61: SNCF/Marc Carémantrant • p. 65: Stratis • p. 66: DREIF/Gauthier, F. Léonardi • **Deuxième partie:** p. 68, 69: RFF/D'Angelo Jean-Jacques, RFF/CAPA/Thierry Ozil (TOMA), RFF/CAPA/William Daniels (TOMA), RFF/CAPA/Christel Sasso (TOMA) • **chapitre IV:** p. 70: RFF/Recoura Christophe • p. 75: RFF • p. 78, 79, 82, 89: Ingerop • p. 90: RFF/Giraud Philippe • p. 92: F. Léonardi • p. 95: RFF/CAPA/William Daniels (TOMA) • p. 98: RFF/CAPA/Lionel Charrier (TOMA) • p. 99: RFF/IMATEC • p. 100, 101: Setec organisation, RFF/Philippe Giraud/terres du sud



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

92, AVENUE DE FRANCE
75648 PARIS CEDEX 13

www.rff.fr

Février 2010

B'Straits 2010

UNITES KINGDOM—IRELAND—ESTONIE—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—REPUBLIQUE—CZEKA—REPUBLIKA—ESTONIEN—CZECH REPUBLIC—FRANCE

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE I

ION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TER

BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS P

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU

SLOVENIJA—MAGYARORSZÁG—ROMÂNIA—BĂLGĂRIJA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—REPUBLIK—CZEKA—REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE

SLOVENIJA—MAGYARORSZÁG—ROMÂNIA—BĂLGĂRIJA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SL

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

ALS,

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVEN

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE

SLOVENIJA—MAGYARORSZÁG—ROMÂNIA—BĂLGĂRIJA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA

