

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE

# ÉTUDES PRÉLIMINAIRES DU TGV PICARDIE

RAPPORT DE MISSION  
(ANNEXES)

Service de l'Équipement  
des Transports  
ÉQUIPEMENTAIRE

CDAT  
8789

JUIN 1991

## PIECES ANNEXES

### Annexe 1

- 1.1 Lettre de mission
- 1.2 Compte rendu des réunions plénières

### Annexe 2

- 2.1 L'offre de transport
- 2.2 Trafic international
- 2.3 Prévision de trafic (2000) entre les relations PARIS, LONDRES et BRUXELLES

### Annexe 3

- 3.1 Schéma des tronçons
- 3.21 Tracés NORD - AMIENS (1/100.000)
- 3.22 Tracés SUD - AMIENS (1/100.000)
- 3.3 Raccordement VF Nord de la gare SNCF d'Amiens (MONTIERES)
- 3.4 Bifurcation ARSY
- 3.5 Raccordement VF SUD de la gare SNCF (variante BOVES)
- 3.6 Estimation (répartition par postes)
- 3.7 Estimations et temps de parcours

### Annexe 4

- 4.1 Temps de parcours
- 4.2 Flux directionnel Régional et TER

### Annexe 5 (Approche analytique des relations entre PARIS, LONDRES et BRUXELLES)

- 5.1 Prévision de trafic (2000)
- 5.2 Excédent brut d'exploitation (TGV NORD et PICARDIE)
- 5.3 Hypothèses de répartition des investissements (Infrastructures et matériel)
- 5.4 Bilans pour la Collectivité

### Annexe 6

Lettre Association TGV Amiens-Picardie-Normandie

Paris, le - 4 AOUT 1989

ANNEXE I.1.

Monsieur l'Ingénieur Général,

Lorsque le Gouvernement a décidé, le 3 août 1988, la confirmation du tracé du T.G.V.-Nord entre PARIS et LILLE, il lui est apparu nécessaire de prévoir un certain nombre de mesures permettant, dans le domaine des transports, de tirer le meilleur parti du passage du T.G.V. en Picardie et de renforcer l'unité de la région.

Ces mesures ont été arrêtées lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 17 novembre 1988. L'intérêt d'une ligne nouvelle reliant PARIS au Tunnel sous la Manche et LONDRES via AMIENS, et se débranchant du tracé du T.G.V.-Nord quelques kilomètres au Sud de Roye, a été souligné à cette occasion. Afin de l'apprécier de façon plus concrète, il a été décidé que les études techniques économiques et financières de cette opération seraient engagées sans délai.

Par lettre du 23 décembre 1988, j'ai confié à M. Joseph ELKOUBY, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, la mission de définir les éléments techniques et économiques d'un tracé situant Amiens sur un flux de trafic entre Paris et le tunnel sous la Manche à partir du tracé retenu pour le T.G.V.-Nord.

M. ELKOUBY ne peut continuer aujourd'hui les études entreprises pour des raisons de santé, et m'a demandé de le décharger des responsabilités que je lui avais données. En conséquence, je vous demande de poursuivre cette mission.

Vous étudierez diverses hypothèses de montage financier et d'échéance de réalisation, en intégrant notamment les concours financiers des collectivités locales. En toute hypothèse, la réalisation de ce projet ne devra en aucun cas entraîner une dégradation des comptes de la S.N.C.F..

Monsieur Hubert GUERET  
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées  
Conseil Général des Ponts et Chaussées  
23, Avenue Franklin Roosevelt  
75016 PARIS

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports  
DOCUMENTATION  
REF. n°


.../...  
19 AOUT 1989

En liaison avec les Préfets concernés, vous prendrez contact avec les autorités locales et régionales afin d'engager avec elles la concertation nécessaire.

Je vous invite également à prendre contact avec le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., que j'informe par ailleurs de la mission qui vous est confiée. Je lui demande que l'établissement vous apporte les informations et les concours que vous estimerez nécessaires. La Direction des Transports Terrestres vous fournira toute l'assistance utile au bon déroulement de votre mission.

Je souhaiterais disposer de vos premières conclusions pour la fin de l'année 1989.

Je vous prie de croire, Monsieur l'Ingénieur Général, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michel Delebarre', with a horizontal line underneath it.

**Michel DELEBARRE**



Direction des Transports Terrestres

-----  
Sous-Direction des Chemins de Fer  
-----

ANNEXE 1.2

F1

PARIS, le 12-4-1989

COMPTE-RENDU DE LA REUNION  
DU 29 MARS 1989 A AMIENS

Objet : Ligne T.G.V. Paris - Fréthun via Amiens.

Participants :

MM.	OHREL	Préfet de la Région Picardie, Préfet de la Somme
	ELKOUBY	Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
	DEMILLY	Président du Conseil Général de la Somme
	DE ROBIEN	Député-Maire d'Amiens
	MARSEILLE	Conseiller Municipal d'Amiens
	SIMON	Conseil Général du Pas-de-Calais
	RILLIE	Directeur Général de l'Administration Départementale de la Somme
	BLANGY	Chambre de Commerce et d'Industrie d'Amiens, Président de la Commission Equipement, Voies et Moyens de Communication
	DIAN	Chambre de Commerce et d'Industrie d'Amiens
	GOURANTON	Chambre de Commerce et d'Industrie d'Amiens
	BELVALETTE	Chargé de mission auprès du Préfet de Région
	D'ARGENT	Directeur des Actions de l'Etat à la Préfecture de la Somme
Melle	SEGELLE	Stagiaire de l'E.N.A. à la Préfecture de la Somme
MM.	BERNARD	Conseil Général des Ponts et Chaussées
	FENZY	Directeur Régional de l'Equipement de Picardie
	COCLET	Direction Régionale de l'Equipement de Picardie
Mme	GALLOT	Adjoint au Directeur Départemental de l'Equipement de la Somme
MM.	DEBEUGNY	Direction Départementale de l'Equipement du Pas-de-Calais
	DELCOUR	Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt du Pas-de-Calais
	DESBAZEILLE	Directeur du CETE Nord-Picardie
	LENNUIEZ	S.N.C.F. - Directeur Régional d'Amiens
	TAILLE	S.N.C.F. - Direction de l'Equipement
Mme	QUEILLE	S.N.C.F. - Direction des Etudes Générales
MM.	MASSONI	Direction des Transports Terrestres
	CORBEAU	Direction des Transports Terrestres
	MARCHADOUR	Direction des Transports Terrestres

.../...

Après que M. OHREL, Préfet de la Région Picardie, Préfet de la Somme, ait présenté les différents participants, M. ELKOUBY, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, précise que le groupe de travail ainsi constitué se réunira à nouveau périodiquement, au fur et à mesure de l'avancement des études.

Il rappelle que la première phase de ses travaux, qui doit se terminer en juin, comprend deux aspects :

- 1 - Le tracé : il faut définir un tracé réaliste, qui tienne compte des contraintes locales de cette ligne T.G.V..
- 2 - Les trafics : il s'agit de déterminer la fréquentation probable de la ligne, qui sera fonction des durées de trajets, et qui conduira à l'évaluation économique.

Viendra ensuite une seconde phase, qui consistera en la négociation du financement du projet avec les collectivités concernées.

Le sous-groupe technique s'est réuni les 6 février et 17 mars 1989. M. ELKOUBY demande à la S.N.C.F. de présenter l'état d'avancement de ses études.

#### LE TRACE

M. TAILLE indique que le CETE doit remettre pour fin mars à la S.N.C.F. l'étude d'environnement sur une largeur de bande assez importante.

Le CETE a cependant déjà fourni les cartes des contraintes d'environnement pour deux zones délicates :

- l'Audomarois,
- la région d'Amiens.

L'Audomarois : la carte des contraintes met en évidence deux points possibles pour le raccordement à la ligne du T.G.V.-Nord :

- l'un à proximité immédiate de Fréthun,
- l'autre à Zouafques, suivant un tracé voisin de celui de l'autoroute A 26.

Le choix entre les deux ne pourra se faire que quand seront connues les contraintes plus au Sud.

.../...

La région d'Amiens : plusieurs problèmes se posent dans la région amiénoise :

- la traversée des vallées,
- la ZAD de la Croix de Fer,
- l'aérodrome,
- le champ de tir.

Trois tracés plus ou moins éloignés d'Amiens ont été examinés :

- l'un à l'Ouest de l'aérodrome : il semble devoir être rejeté, car les contraintes techniques de rayon de courbure et les contraintes aéronautiques ne permettent pas le passage entre la rocade et l'aérodrome.

De plus le raccordement Nord entre la ligne classique et la ligne nouvelle présente de grosses difficultés de réalisation. Il offre cependant l'avantage de ne nécessiter qu'un raccordement très court au Sud, et permet l'utilisation de la gare de Longueau.

- les deux autres à l'Est de l'aérodrome, l'un à proximité immédiate de celui-ci, l'autre un peu plus éloigné.

Ces deux tracés impliquent la construction d'une bretelle de raccordement plus ou moins longue entre la ligne nouvelle et la ligne classique (près de Boves au Sud, de Lamotte-Brebière au Nord).

Le tracé le plus proche de l'aérodrome ne permet pas la construction d'une gare sur la ligne nouvelle. Il passe à proximité du château de Blangy-Tronville.

Les trois tracés permettent la desserte de Longueau, mais avec des différences de longueur de ligne nouvelle, donc de coût et de temps de parcours.

M. DIAN demande que le tracé à l'Ouest de l'aérodrome soit étudié plus en détail, car la desserte par Longueau est déjà utilisée par les Amiénois.

M. GOURANTON précise que SOGELERG arrive à des conclusions similaires dans son étude, avec cependant moins d'inconvénients.

Il indique que le tracé à l'Ouest de l'aérodrome permet la construction à Boves d'une gare commune ligne classique-ligne nouvelle. Le raccordement Nord entre les lignes classique et nouvelle n'en est pas pour autant supprimé, en raison de la liaison T.G.V. prévue Rouen - Amiens - Bruxelles.

.../...

M. GOURANTON suggère la réalisation d'une boucle qui permettrait la desserte d'Amiens : les trains quitteraient la ligne nouvelle à la hauteur de Boves, emprunteraient ensuite la ligne classique Paris - Amiens et, après arrêt à Amiens, continueraient sur la ligne Amiens - Boulogne jusqu'à Saint-Roch où ils emprunteraient une ligne suivant le tracé de l'ancienne voie ferrée Amiens - Doullens avant de rejoindre la ligne à grande vitesse au Nord d'Amiens.

Il est convenu que les études seront poursuivies sur les deux tracés situés de part et d'autre de l'aérodrome.

M. OHREL demande où sera réalisé le raccordement sur la ligne du T.G.V.-Nord. M. TAILLE précise qu'il est envisagé à Tilloloy, près de Roye.

M. GOURANTON demande que soit étudié un raccordement plus au Sud, à Arsy.

### LES TRAFICS

Mme QUEILLE indique les trois possibilités de liaison entre Amiens et Londres lors de la mise en service du T.G.V.-Nord :

- . à partir de la gare picarde, en empruntant les T.G.V. interconnectés, avec correspondance à Lille (2 fréquences quotidiennes). La durée du trajet Amiens - Londres sera de 3h15 mn, y compris le temps d'accès à la gare picarde et le temps d'attente.
- . en utilisant le T.G.V. Rouen - Amiens - Lille - Bruxelles (1 fréquence quotidienne). La durée du trajet Amiens - Londres sera de 3h10 mn, y compris le temps de correspondance à Lille.
- . en utilisant les trains classiques Amiens - Lille, avec correspondance à Lille (3 fréquences quotidiennes). La durée du trajet Amiens - Londres sera alors de 3h25 mn, y compris le temps de correspondance.

Il y aura donc au total six possibilités de liaison. Le potentiel de trafic entre Amiens et sa région (y compris la Haute-Normandie) et Londres a été évalué à 290 000 voyageurs.

La S.N.C.F. propose deux hypothèses pour la mise en service du barreau d'Amiens :

#### 1 - Mise en service en 1995

C'est la date qui paraît la plus proche possible. Il n'y aura alors pas de ligne nouvelle en Grande-Bretagne.

.../...



Le gain de temps est d'environ 17 minutes pour les T.G.V. sans arrêt, et le trajet Amiens - Londres pourrait s'effectuer alors en 2h25.

Vingt à Vingt-deux trains circuleraient sur le barreau.

## 2 - Mise en service en 2000

On suppose alors que la ligne nouvelle en Grande-Bretagne est en service.

Elle permet un gain de temps de l'ordre de 30 minutes, ce qui, avec le barreau, conduit à des temps de parcours pour Paris - Londres de 2h10 ou 2h15.

Trois T.G.V. pourraient être arrêtés en gare de Longueau, et le temps de parcours Amiens - Londres serait d'environ 2h.

Ces trois arrêts s'ajouteraient bien sûr aux autres possibilités.

Il y aurait au total sur le barreau une trentaine de trains par jour et par sens.

Le trafic serait de l'ordre de :

- 12 millions de voyageurs sur Paris - Londres,
- 350 000 voyageurs sur Amiens - Londres.

Dès qu'elle connaîtra précisément les tracés, la S.N.C.F. affinera ses calculs.

M. DIAN remarque que les trafics indiqués recourent ceux donnés par la S.N.C.F. en 1986-1987, et note que c'est la liaison Paris - Londres qui aurait d'abord dû être réalisée.

M. ELKOUBY précise que le gain dépend beaucoup de l'effort des britanniques qui ne se sont manifestés que depuis peu.

M. DIAN ajoute que l'arrêt à Amiens est important pour le développement futur de la région. M. DE ROBIEN le confirme, en relevant que les gains de temps pourraient être de l'ordre de 30 minutes en Grande-Bretagne et de 17 minutes en France.

M. MASSONI indique que la réalisation de l'infrastructure nouvelle dépend de trois facteurs :

- 1 - La saturation de la ligne : ce n'est pas le cas pour l'instant.
- 2 - La réaction commerciale du concurrent aérien : la saturation de l'espace aérien londonien n'est pas inéluctable, car elle provient du contrôle et des règles de sécurité ; il ne s'agit pas d'une saturation physique.

.../...

3 - La construction d'une ligne nouvelle en Grande-Bretagne. Cette ligne nouvelle ne sera pas réalisée comme en France pour une vitesse de 300 km/h, mais pour une vitesse de 220 ou 230 km/h. La réalisation ne pourra intervenir au plus tôt qu'en 2000.

M. DEMILLY rappelle que les premières études sur le T.G.V.-Nord datent de 1973. Il constate que depuis est intervenue la décision de construire le tunnel sous la Manche, et s'étonne que la S.N.C.F. ait maintenu le tracé d'origine.

M. MASSONI rappelle que le projet de T.G.V.-Nord n'a pas abouti en 1974 à la suite de la décision prise alors de ne pas donner suite au projet de tunnel sous la Manche. Mais le projet de 1986 est bien le même. La situation a pu être débloquée parce que le Gouvernement britannique a scindé les projets de tunnel et de ligne nouvelle dans le Kent, contrairement à ce qui avait été envisagé en 1974.

M. SIMON rappelle les problèmes de remembrement que connaît le Pas-de-Calais, compte tenu des nombreuses infrastructures qui vont le traverser dans les prochaines années.

M. ELKOUBY demande aux collectivités quelles sont pour elles les liaisons auxquelles elles donnent la priorité.

M. DE ROBIEN et M. DEMILLY répondent que l'essentiel est d'avoir "l'outil T.G.V.", et cela le plus vite possible, et plutôt en partant d'Arsy, ce qui fait un gain de temps supplémentaire.

M. ELKOUBY rappelle que parallèlement aux gains de temps, il faut examiner les coûts, ce qui sera fait dans le cadre de l'étude économique.

M. DIAN observe qu'un Amiénois se rendant au-delà de Paris perd 2 heures avec sa correspondance à Paris. Si ces deux heures sont supprimées, cela entraînera une modification totale des esprits, dont on ne peut pas connaître l'incidence sur le potentiel de trafic futur.

M. DESBAZEILLE confirme qu'il remettra à la S.N.C.F. pour le 31 mars l'étude d'environnement sur l'ensemble du tracé.

M. ELKOUBY demande à la S.N.C.F. de poursuivre ses études de tracés et de trafics.

La prochaine réunion est fixée au vendredi 9 juin à 15 heures.



Direction des Transports Terrestres

-----  
Sous-Direction des Chemins de Fer

-----  
F.1

PARIS, le

ANNEXE 1.2

COMPTE-RENDU DE LA REUNION  
DU 13 NOVEMBRE 1989 A AMIENS

-:-

O B J E T : Ligne T.G.V. Paris-Fréthun via Amiens.

Participants :

MM. LOISEAU	Préfet de la Région Picardie, Préfet de la Somme
GUERET	Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
BIGNON	Vice-Président du Conseil Régional de Picardie, représentant M. BAUR
DEMILLY	Président du Conseil Général de la Somme
MOSSION	Sénateur
LENGLET	Sénateur
AUDINOT	Député
DE ROBIEN	Député-Maire d'Amiens
DESSEIN	Député
FLEURY	Député-Maire de Roye
DENIS	Maire-Adjoint d'Abbeville, représentant M. BECQ, Député
FABRE	Secrétaire Général aux Affaires Régionales de Picardie
BELVALETTE	SGAR de Picardie - Chargé de mission
D'ARGENT	Préfecture de la Somme - Directeur des Actions de l'Etat,
BULL-BERG	Préfecture de la Somme - Stagiaire de l'ENA
VINCENT	Sous-Préfet de Saint-Omer, représentant le Préfet du Pas-de-Calais
DEPLANQUE	Préfecture du Pas-de-Calais - Directeur des Actions de l'Etat
MLLE VACQUERY	Préfecture du Pas-de-Calais - Chef du bureau de la coordination
MM LE PICOLOT	Conseil Régional de Picardie
RILLIE	Conseil Général de la Somme - Directeur Général
PETITJEAN	Conseil Général de la Somme - Directeur Général Adjoint
DENEL	Conseil Général du Pas-de-Calais - Directeur de la Voirie et des Transports, représentant M. HUGUET
THICKETT	Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Amiens

BLANGY	Chambre de Commerce et d'Industrie d'Amiens
BURY	Vice-Président du Conseil Economique et Social de Picardie
DIAN	Association T.G.V. - Amiens Picardie - Normandie
GOURANTON	Association T.G.V. - Amiens Picardie - Normandie
BROUTIN	Association T.G.V. - Amiens Picardie - Normandie
Mme THIBAUD	DATAR - Chargée de mission
MM FENZY	Directeur Régional de l'Equipement de Picardie
DEMOUY	Directeur Départemental de l'Equipement de la Somme
LE THUC	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lille
DEBEUGNY	Direction Départementale de l'Equipement du Pas-de-Calais, représentant M. PARENT
BRIARD	Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt de Somme
HARTZ	Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt du Pas-de-Calais
PAMELLE	Délégation Régionale à l'Architecture et à l'Environnement de Picardie
LENNUIEZ	SNCF - Directeur de la Région d'Amiens
PRONOST	SNCF - Directeur de la ligne nouvelle du TGV Nord et de l'Interconnexion
PELLEGRIN	SNCF - Directeur des Etudes, de la Planification et de la Recherche
BERLIOZ	SNCF - Direction des Etudes, de la Planification et de la Recherche
SCHWOB	SNCF - Direction des Etudes, de la Planification et de la Recherche
TAILLE	SNCF - Chef du département "Projets" à la Direction de l'Equipement
CORBEAU	Ministère des Transports-Direction des Transports Terrestres
MARCHADOUR	Ministère des Transports-Direction des Transports Terrestres

Après avoir remercié les participants de leur présence à cette réunion, M. le Préfet rappelle que M. GUERET, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées poursuit la mission confiée initialement à M. ELKOUBY, qui n'a pu poursuivre pour raison de santé.

Il demande à M. GUERET de rappeler quelle est sa mission, avant de faire le point sur les études en cours et d'engager la discussion.

Monsieur GUERET indique que sa mission comporte trois phases :

1 - définition d'un tracé dont l'ébauche sera présentée au cours de la réunion.

2 - examen en commun des conditions de financement en précisant les montages financiers possibles.

3 - élaboration d'un dossier qui pourra conduire à la procédure de déclaration d'utilité publique.

Lors de la précédente réunion à Amiens, un programme de travail à court terme a été défini, comportant une esquisse du tracé avec une première approche sur les trafics et les études économiques. Ce programme a été respecté.

Monsieur GUERET précise qu'il lui paraît nécessaire d'engager des réflexions sur l'aménagement du territoire, et de réfléchir avec la S.N.C.F. à la desserte locale après mise en service du T.G.V.

La S.N.C.F. présente le dossier "étude de faisabilité" qui comporte deux parties :

1 - le tracé et les coûts

2 - trafic et bilan économique.

Ce dossier a été adressé avant la réunion aux différents participants.

#### 1 - Le tracé et les coûts

La S.N.C.F. précise que la préétude d'environnement a été confiée au CETE de Lille, qui a établi des cartes de contraintes.

Trois problèmes sont à examiner en particulier :

- le débranchement du T.G.V. Nord côté tunnel

- le débranchement du T.G.V. Nord côté Paris

- le passage dans la région amiénoise.

#### Côté tunnel

Deux fuseaux sont possibles : l'un, à l'Ouest se raccorde tout près de Fréthun, et comporte un point difficile ; l'autre à l'Est, se raccorde près de Zouafques et reste très proche du tracé de l'autoroute A 26.

Le tracé Ouest permet, par rapport au tracé Est, un gain de temps de 2 à 3 minutes pour un investissement supplémentaire de 250 à 300 MF.

### Côté Paris

Trois possibilités ont été étudiées : à Chaulnes, Tilloloy et Arsy.

La solution Arsy fait gagner 1,2 minute pour une dépense supplémentaire de 650 MF par rapport à la solution Tilloloy, qui elle même fait gagner 2 minutes pour une dépense supplémentaire de 190 MF par rapport à la solution Chaulnes.

C'est pourquoi la S.N.C.F. estime que Tilloloy constitue un bon compromis.

### Région amiénoise

Il existe plusieurs possibilités pour desservir Amiens :

- entrer dans Amiens
- utiliser les gares périphériques existantes (Longueau)
- créer une nouvelle gare.

La solution "entrer dans Amiens" n'est compatible qu'avec un débranchement près de Fréthun. C'est la seule qui permet de desservir la gare d'Amiens ; les autres solutions nécessiteraient en effet un rebroussement, d'où une perte de temps supplémentaire.

L'investissement est de l'ordre de 6 milliards de francs, auquel il faut ajouter le coût de la gare et des raccordements.

Le gain de temps, sans arrêt à Amiens, est de l'ordre de 17 minutes pour le débranchement près de Fréthun, et de l'ordre de 14 minutes pour le débranchement près de Zouafques.

Monsieur PELLEGRIN poursuit la présentation de l'étude de faisabilité.

Trois cas sont étudiés :

- mise en service du projet en 1995, sans ligne nouvelle en Grande Bretagne ;
- mise en service du projet en 2000, sans ligne nouvelle en Grande-Bretagne ;
- mise en service du projet en 2000, avec ligne nouvelle en Grande-Bretagne.

Monsieur PELLEGRIN présente les résultats contenus dans le dossier "étude de faisabilité", en précisant que cette étude suppose qu'il n'y a pas de contrainte de capacité en Grande-Bretagne. Cela constitue une hypothèse très optimiste, compte tenu des problèmes existant déjà actuellement dans le Kent.

L'accord S.N.C.F.-B.R. sur le partage des recettes prévoit une répartition de la recette nette (c'est-à-dire déduction faite du péage dû à Eurotunnel), suivant les bases suivantes :

31 % pour les B.R.,

69 % pour la S.N.C.F.,

les pourcentages pouvant évoluer : un gain de temps de parcours de 6 minutes fait augmenter d'un point le taux de répartition. Il en est tenu compte dans l'étude S.N.C.F.

Les taux de rentabilité sont relativement faibles. Ils montrent qu'en l'absence de ligne nouvelle en Grande-Bretagne, la perte actualisée est importante.

Monsieur DE ROBIEN se montre très sceptique sur les études faites par la S.N.C.F.. Il pense qu'il s'agit d'études qui justifient un choix, plutôt que d'une véritable étude. Il faudrait tenir compte de l'inflexion vers Amiens qui diminue l'investissement de 2 milliards de francs, ce qui augmente d'autant le taux de rentabilité.

Monsieur PELLEGRIN précise que les modèles de prévision de trafic de la S.N.C.F. ont été recalibrés en tenant compte des enseignements tirés de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. De plus, la S.N.C.F. a confronté son point de vue avec ceux de l'INRETS et de SOGELERG.

Monsieur GUERET ajoute que la France est précurseur en matière de grande vitesse, et que l'INRETS a confirmé les résultats de la S.N.C.F.. Il indique qu'en ce qui concerne les autoroutes, les prévisions 1985 faites en 1960 n'ont pas été atteintes.

Monsieur DIAN remarque que l'effet de seuil peut être méconnu quand, pour le T.G.V. Nord, on descendra en dessous de la barre des 3 heures. Les gains de trafic de 650 000 voyages pour 1995 et de 800 000 voyages pour 2000 lui paraissent des prévisions trop modestes. Il demande ce qu'il en est des navettes et des correspondances à Lille.

Monsieur PELLEGRIN informe de l'acquisition de 30 rames pour les liaisons Paris-Londres et Bruxelles-Londres. Ces rames seront composées de 2 motrices encadrant 18 remorques, et emprunteront le tunnel sous la Manche. L'interconnexion est un projet français, qui vise à relier entre elles les provinces françaises sans devoir changer à Paris, et à mieux desservir la couronne parisienne. Ce projet a un aspect international mais, pour aller jusqu'à Londres, il faut que le gabarit soit le même.

Monsieur DIAN demande pourquoi le chantier de transfert ne se situerait pas à Fréthun plutôt qu'à Lille, d'autant que les "passagers rentables" sont sur la relation Paris-Londres.

Monsieur PELLEGRIN précise que les trajets Paris-Londres s'effectueront directement, sans rupture de charge.

Monsieur PELLEGRIN rappelle que les aéroports anglais sont très mal reliés au centre de Londres, et la suppression des ruptures de charge fait gagner du trafic. Cependant gagner 17 minutes à partir de 3 heures ou à partir de 2 h 30 n'est pas la même chose, et les modèles de la S.N.C.F. en tiennent compte.

Monsieur GOURANTON observe que la prévision de SOGELERG est de 2 000 000 de voyages supplémentaires.

Monsieur PELLEGRIN précise que ce bureau d'études a commis deux erreurs, dont la S.N.C.F. et SOGELERG se sont expliqués, au cours d'une récente réunion.

Monsieur DIAN s'étonne également du coût : les 6,250 milliards de francs correspondent à 45 MF/km (valeur 1988). Or pour le T.G.V. Nord, le coût était de 23 MF/km (valeur 1985).

Monsieur TAILLE précise que le coût du projet tel qu'il est présenté est en fait de 36 MF/km (valeur 1989). Les 23 MF indiqués par M. DIAN n'incluent pas les grands ouvrages.

Monsieur le Préfet rappelle que le débat, - politique, - concernant la modification éventuelle du tracé du T.G.V.-Nord n'a pas sa place dans la réunion. Par contre, il devient fondamental de faire acter le projet du barreau Amiens-Calais, après avoir arrêté un tracé en concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Monsieur DIAN approuve les propos de M. le Préfet. Deux thèses sont toujours confrontées, et il souhaite être libéré de tous les doutes qui n'ont jamais été levés.

Monsieur le Préfet est tout à fait favorable à la transparence. Il propose que la concertation commence très rapidement avec M. GUERET.

Monsieur THIKETT fait part de sa participation à une réunion à Lille, où le Directeur Régional de la S.N.C.F. a fait un exposé sur le T.G.V. Paris-Lille, sans jamais mentionner Amiens. La S.N.C.F. croit-elle au barreau ?

Monsieur LENGLET estime qu'il aurait été plus logique de faire passer le T.G.V. Nord par Amiens. Il faut donc se rapprocher d'Amiens le plus possible, et de la façon la plus économique.

Monsieur DIAN est surpris que les 14 km entre les tracés par Tilloloy et par Arsy coûtent 650 MF.

Monsieur TAILLE précise qu'il y a en réalité 21 km de différence.

Monsieur le Préfet demande de sortir rapidement de ce débat sur les prix et suggère l'organisation d'une réunion à cet effet.

Monsieur AUDINOT demande quel est le délai de construction du barreau à partir du moment où celle-ci est décidée, et ce qu'il en est de son financement. Il souhaite également savoir où sera située la gare picarde.



Monsieur GUERET souhaite la transparence dans les études, quelle qu'en soit la provenance. Pour pouvoir construire un dossier et le mener de façon à ce que la Picardie prenne date pour la réalisation de son barreau, il fallait un document de base : c'est le dossier "étude de faisabilité" présenté par la S.N.C.F.

Monsieur DESSEIN rejoint la position de M. DE ROBIEN en ce qui concerne les trafics. Pour le tracé, le passage à l'intérieur d'Amiens ne lui semble pas une bonne solution. Il lui paraît préférable de privilégier le tracé vert avec gare à Blangy : il est le moins cher, et c'est celui qui apporte le moins de nuisance.

Monsieur le Préfet demande à la S.N.C.F. si elle se sent mobilisée sur ce projet.

Monsieur PELLEGRIN indique que le barreau sera proposé par la S.N.C.F. dans le schéma directeur actuellement en cours d'établissement. Une consultation des régions est prévue par le gouvernement. Les projets doivent avoir une rentabilité pour la S.N.C.F. d'au moins 8 %.

Monsieur DEMILLY précise que l'Assemblée départementale souhaite la meilleure desserte possible pour Amiens et sa région, et appuie l'Association T.G.V. Amiens-Picardie-Normandie.

Monsieur GUERET rappelle que la gare picarde ne fait pas partie de sa mission. Il pourra cependant être discuté de son exploitation et de sa desserte.

Monsieur DE ROBIEN demande s'il est prévu le prolongement du barreau vers le T.G.V. Est.

Monsieur PELLEGRIN répond il s'agit là d'un projet qui ne pourrait être vu que dans un très, très grand avenir, et rappelle que la condition déterminante pour la construction du barreau est la réalisation d'une ligne nouvelle en Grande-Bretagne.

Monsieur PRONOST estime que la réalisation d'une ligne nouvelle demande environ 6 ans à partir de la décision de la construire. Si donc une décision était prise début janvier pour le barreau d'Amiens, sa mise en service pourrait intervenir fin 1995, début 1996.

Monsieur DIAN confirme son accord pour rencontrer la S.N.C.F. dès que possible.

Monsieur le Préfet indique que d'autres réunions auront lieu, à l'initiative de M. GUERET.



**Ministère de l'Équipement, du Logement,  
des Transports et de la Mer**

YM 138

~~YM/MPS 17.10.90~~

**Direction des Transports Terrestres  
Sous-Direction des Chemins de Fer**

F 1

PARIS, le

ANNEXE 1.2

**T.G.V.-PICARDIE**

-----  
**SYNTHESE DE LA REUNION  
DU 12 OCTOBRE à AMIENS**  
-----

PARTICIPANTS

MM. LOISEAU	Préfet de la Région Picardie, Préfet de la Somme
GUERET	Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
BERLIOZ	S.N.C.F.
JOULIN	S.N.C.F.
MARCHADOUR	Direction des Transports Terrestres

REGION-NORD-PAS-DE-CALAIS

MM. OBERT	D.R.A.E.
PIQUET-PELLORCE	D.R.A.E.
WELCOMME	D.R.E.

REGION PICARDIE

MM. FABRE	S.G.A.R.
BELVALETTE	Chargé de mission S.G.A.R.
LE BORGNE	D.R.A.E.
GAUBERT	D.R.E.
MINEAU	D.R.E.

DEPARTEMENT DE L'OISE

MM. THUAU	Secrétaire Général de la Préfecture
FOUCRIER	D.D.A.F.
MALHOMME	D.D.E.

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

MM. LAVENSEAU	Secrétaire Général de la Préfecture
DELCOUR	D.D.A.F.
Mme SENEAL	D.D.A.F.
M. DEBEUGNY	D.D.E.

DEPARTEMENT DE LA SOMME

MM. DUPONT	Préfecture
DESMARQUEST	D.D.A.F.
GUYOT	D.D.A.F.
DEMOUY	D.D.E.
ZUCCARO	D.D.E.

\*

\* \*

OBJET DE LA REUNION : Faire le point sur les tracés et les implantations de gares.

\*

\* \*

L'étude est réalisée conjointement avec les collectivités. Elle comporte plusieurs parties, qui ont été élaborées par :

- la S.N.C.F. pour les tracés, les coûts et le bilan économique,
- la S.E.T.E.C. pour les trafics,
- la S.E.E.E. pour les gares.

Dans l'état actuel des choses, le dossier n'a pas à être communiqué à l'extérieur.

M. le Préfet souligne que l'un des points de discussion sera le mode de calcul utilisé par la S.N.C.F. pour déterminer la rentabilité du barreau. Ce mode de calcul est en effet très discuté par les élus.

La S.N.C.F. indique que les études ont conduit à retenir :

- 2 variantes de tracé au sud d'Amiens (se raccordant au T.G.V.-Nord à Arsy et à Tilloloy),

- 2 variantes au nord d'Amiens (se raccordant à Zouafques et Fréthun),
- 2 variantes dans la région amiénoise, avec 3 implantations possibles de gare.

La S.N.C.F. présente les tracés, en indiquant que les différentes combinaisons entre ces variantes sont toutes techniquement réalisables.

Il semble indispensable qu'il y ait une desserte ferroviaire de la gare T.G.V. si celle-ci n'est pas Amiens-centre.

M. THUAU rappelle que le département de l'Oise est traversé par le T.G.V.-Nord, sans en bénéficier sur le plan économique. L'ouverture d'un deuxième chantier qui n'apporte rien au département sur le plan économique serait difficile, d'autant que, dans le cas présent, la traversée du département ne constitue pas une obligation.

M. MALHOMME indique que la profession agricole est très structurée dans l'Oise, et rappelle que le raccordement à Tilloloy était indiqué dans le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

M. le Préfet précise que l'option Arsy ne peut se concevoir que si c'est le tracé le plus rapide qui est retenu d'un bout à l'autre de la ligne nouvelle.

M. LAVENSEAU indique que la protection de l'environnement constitue la préoccupation essentielle du Pas-de-Calais.

M. PIQUET-PELLORCE rappelle que la région du Boulonnais est déjà touchée par l'autoroute A 16, et indique sa préférence pour le tracé Est.

M. DELCOUR estime la variante Est la moins pénalisante, et précise que le monde agricole ne se prononcera pas sur les tracés, mais sur les compensations.

M. GUERET précise que le projet de T.G.V.-Picardie doit être examiné dans son ensemble, et qu'il convient d'avoir une logique commune pour les différentes sections le composant.

M. le Préfet insiste sur la nécessité d'être homogène dans la détermination du tracé.

M. THUAU ajoute qu'il conviendrait de montrer ce que le T.G.V. apporte par rapport aux autres modes de transport, et d'en expliquer la logique économique.

M. WELCOMME précise que les vallées traversées par le tracé du T.G.V.-Picardie sont orientées Est-Ouest, mais plus le tracé est à l'Est, moins il y a de vallées concernées.

La variante qui passe entre les deux parcs semble cependant être celle qui perturbe le moins, et celle dont l'intégration paysagère soit la plus facile à réaliser. Il ne faut en effet pas oublier les mesures compensatoires qui pourront être prises.

La variante Ouest comporte 8 km de ligne nouvelle à construire de plus que la variante Est, mais le trajet total est moins long de 8 km.

La différence de temps de parcours entre les variantes la plus rapide (Arsy-Fréthun) et la moins rapide (Tilloloy-Zouafques) est de l'ordre de 4 minutes, le temps maximum gagné par rapport au T.G.V.-Nord étant d'environ 18 minutes.

M. MALHOMME demande que le choix ne sousestime pas le poids des agriculteurs de l'Oise, et ajoute qu'il sera dur de faire comprendre qu'il faut construire 35 km de ligne nouvelle dans le département de l'Oise, pour gagner 2 minutes.

M. LE BORGNE note que certaines variantes du tracé de l'autoroute A1 bis sont très proches du tracé T.G.V., et souhaite que soit examinée l'éventualité d'un jumelage des deux infrastructures.

M. GUERET contactera le C.E.T.E. de Lille.

M. le Préfet clôt la réunion, en demandant que les problèmes d'intégration de la ligne nouvelle soient minimisés autant que faire se peut, notamment dans les points sensibles.

L'OFFRE DE TRANSPORT1. COMPARAISON des TARIFS en (livres sterling) FERROVIAIRES et AERIENS entre LONDRES et PARIS (1995)

MOTIF	FERROVIAIRE	AERIEN
Professionnel	52	76
Indépendant	27,5	49,5
Organisé	15,5	34

2. HYPOTHESES sur les TEMPS de TRANSPORT PRIS en COMPTE dans l'ETUDE SETEC (Desserte d'Amiens, Roissy et Rouen)En 1995Sans le TGV Picardie

- Amiens-Londres (par Gare Picarde) 3 H 19 mn
- Roissy (Interconnexion) - Londres - (Correspondance Lille = 15 mn) en 3 H 15 mn.
- Paris (Nord)-Londres = 3 heures (sans arrêt)

En 2000Avec TGV Picardie (Sans Ligne Nouvelle en Grande-Bretagne)

- Amiens - Londres - 2 H 10 mn
- Roissy (Interconnexion) - Londres - (Correspondance Lille = 15 mn) en 3 H 15 mn.
- Paris (Nord) - Londres par Amiens = 2 h 40
- Rouen-Londres (Correspondance Amiens 15 minutes) 3 H 30

En 2000Avec TGV Picardie et Ligne Nouvelle en G.B.

- Amiens - Londres 1 H 40 mn
- Roissy (interconnexion) - Londres par Amiens 2 H 05 mn
- Paris (Nord) - Londres par Amiens = 2 H 10
- Rouen - Londres 2 H 50.

3. RESEAU EUROPEEN REALISE en 2000FRANCE

- Interconnexion Est et Sud de Paris
- Contournement de Lyon par Satolas
- TGV Sud-Est (Marseille)

Observatoire Economique

et Statistique des Transports

DOCUMENT

RÉF. n°

.../...

- TGV Méditerranée jusqu'à Fréjus et Barcelone
- TGV Est (Strasbourg)

C.E.E.

- TGV Lille - Bruxelles (95) vers Amsterdam et Francfort
- TGV Séville - Madrid (1992)
- TGV Madrid-Barcelone (1998)
- TGV Stuttgart - Munich
- TGV Lyon - Genève
- Ligne nouvelle entre le Tunnel sous la Manche et Londres (contournement).

-----

1. TRAFIC FERROVIAIRE TOTAL du TUNNEL sous la MANCHE  
(Sans le TGV Picardie)

HORIZON et HYPOTHESE	TRAFIC
1995	15.908
2000 Sans ligne nouvelle (LN) en Grande Bretagne (GB)	17.750
2000 Avec LN en GB	20.441

Unité : Millier de passagers/an

2. TRAFIC INTERNATIONAL du TGV NORD (Hors Branche BRUXELLES)  
à destination de la Grande Bretagne

HORIZON et HYPOTHESE	TRAFIC sur le TGV PICARDIE	TRAFIC n'UTILISANT pas le TGV PICARDIE (TGV NORD)
1995	8.037	(1) 3.935
2000 Sans LN en GB	9.075	(1) 4.718
2000 Avec LN en GB	14.234	(2) 1.383

- (1) Trafic Provinces françaises ne bénéficiant pas du TGV Picardie  
(2) Trafic avec Lille-St Omer.



3. REPARTITION du TRAFIC INTERNATIONAL du TGV PICARDIE à DESTINATION de la GRANDE-BRETAGNE

Trafic international à destination de Grande Bretagne

HORIZON et SCENARIO	1995	2000 Sans LN en GB	2000 avec LN en GB
Londres	5.364	6.101	9.569
Autres GB	2.673	2.974	4.665
TOTAL	8.037	9.075	14.234

Gain de trafic international à destination de G.B.

Londres	- 500	+ 648	+ 720
Autres GB	+ 743	+ 170	+ 189
TOTAL	+ 643	+ 818	+ 909

4. REPARTITION du TRAFIC INTERNATIONAL du TGV PICARDIE à partir du CONTINENT vers la GRANDE-BRETAGNE

Trafic International ventilé aux trois zones sur le Continent

Région Parisienne	5.300	6.301	7.169
Province Française	1.053	1.292	5.455
Etranger	1.684	1.482	1.610
TOTAL	8.037	9.075	14.234

Gain de trafic international ventilé en trois zones sur le Continent.

HORIZON et SCENARIO	1995	2000 Sans LN en GB	2000 avec LN en GB
Région Parisienne	- 448	- 597	- 373
Provinces Françaises	- 115	- 148	- 451
Etranger	+ 80	+ 73	+ 85
TOTAL	- 643	- 818	- 909

5. VARIATION du TRAFIC INTERNATIONAL avec la GRANDE BRETAGNE EMPRUNTANT le TGV NORD et LIEE à la MISE en SERVICE du TGV PICARDIE

Normandie (Caen - Rouen - Le Havre)	+ 87,4	+ 110,2	+111,6
Picardie (Amiens Littoral)	+ 15,3	+ 20,2	+ 19,7
TOTAL	+ 102,7	+ 130,4	+ 131,3

6. REPARTITION du TRAFIC REGIONAL à PARTIR d'AMIENS

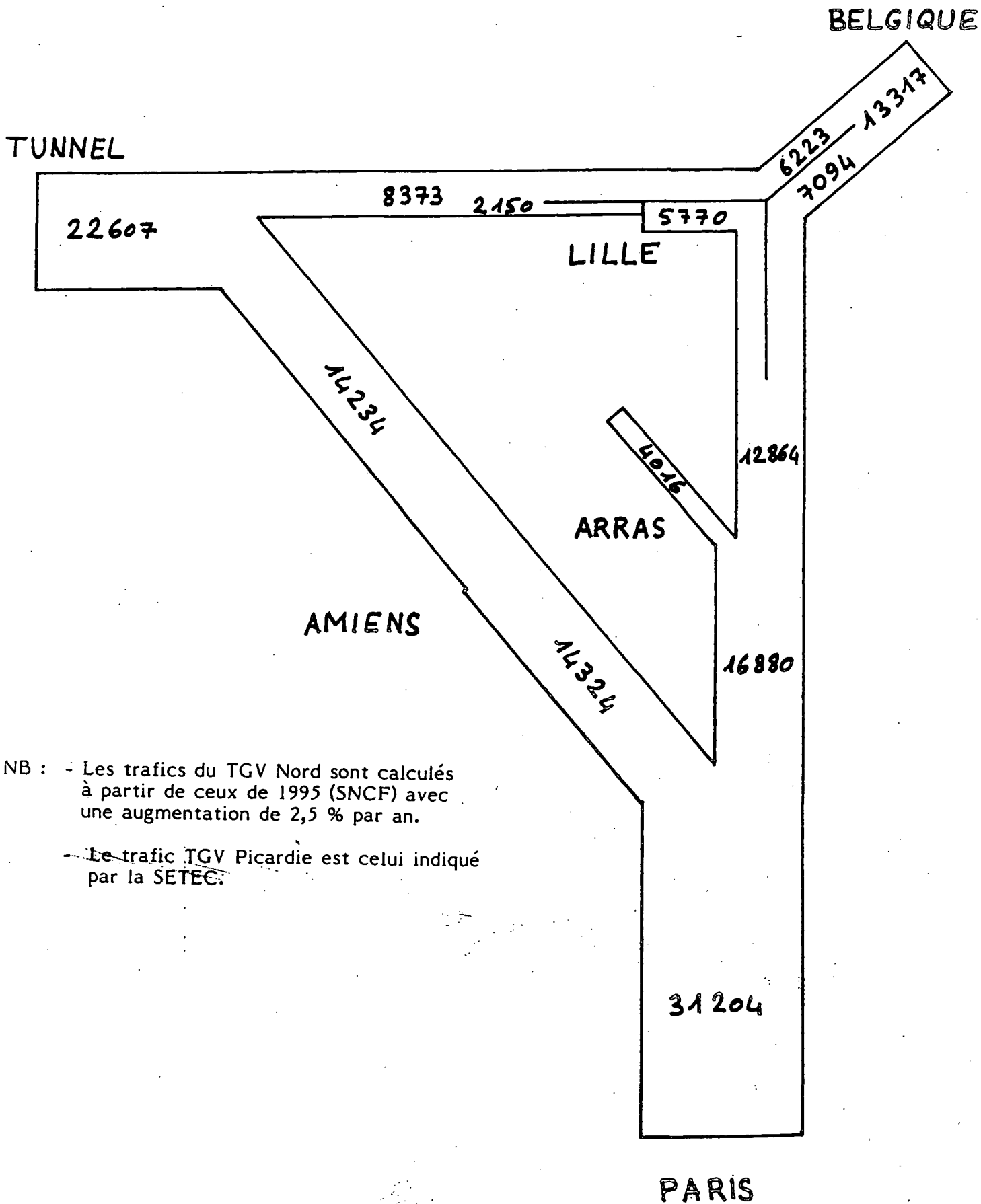
Normandie + Picardie vers Grande-Bretagne	300	350
Picardie (Amiens Littoral) vers Provinces Françaises	250	300
TOTAL	550	650

7. TRAFIC ADDITIONNEL QUI SERAIT DU :

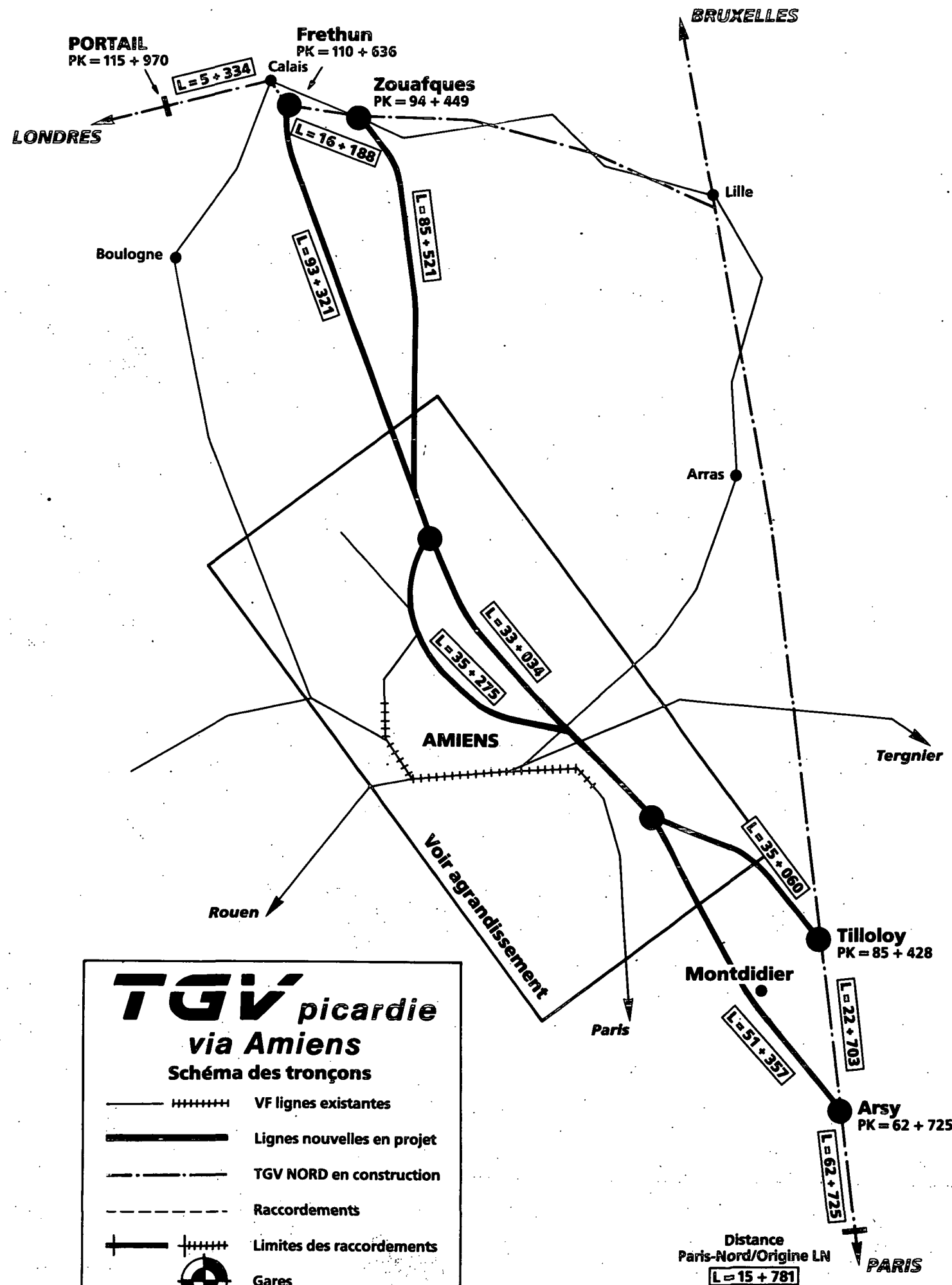
- à l'accroissement de la mobilité (diminution de l'effet frontière),
- à l'influence du projet sur le tissu économique (relocalisation des activités économiques à proximité du projet),

estimé à 100.000 passagers/an par SETEC à l'horizon 2000 (considéré comme double compte par l'INRETS).

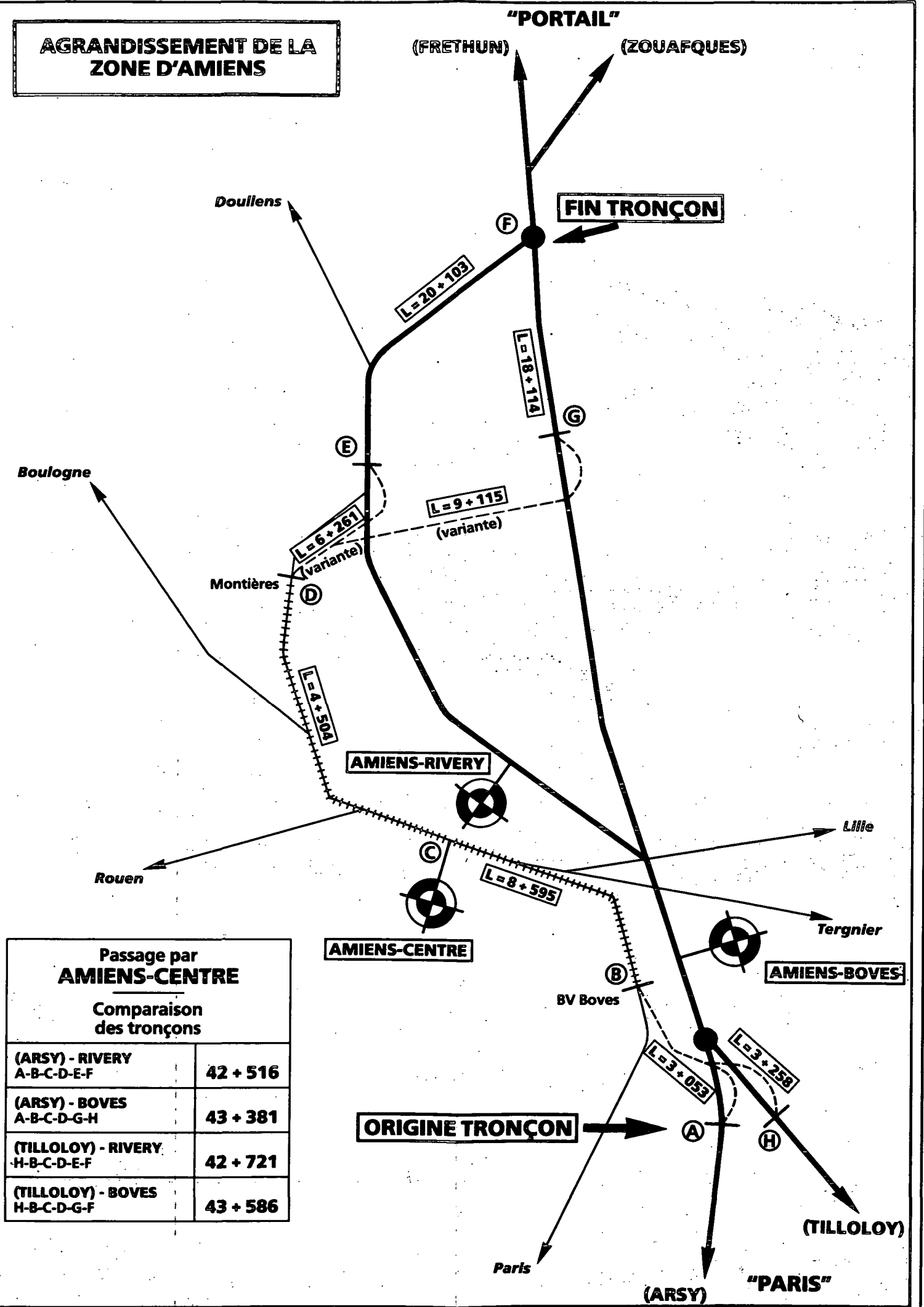
Trafic en 2000  
avec ligne nouvelle en Grande-Bretagne  
(en milliers de voyageurs)



NB : - Les trafics du TGV Nord sont calculés à partir de ceux de 1995 (SNCF) avec une augmentation de 2,5 % par an.  
- Le trafic TGV Picardie est celui indiqué par la SETEC.



**AGRANDISSEMENT DE LA ZONE D'AMIENS**



# **TGV** *picardie* *via Amiens*

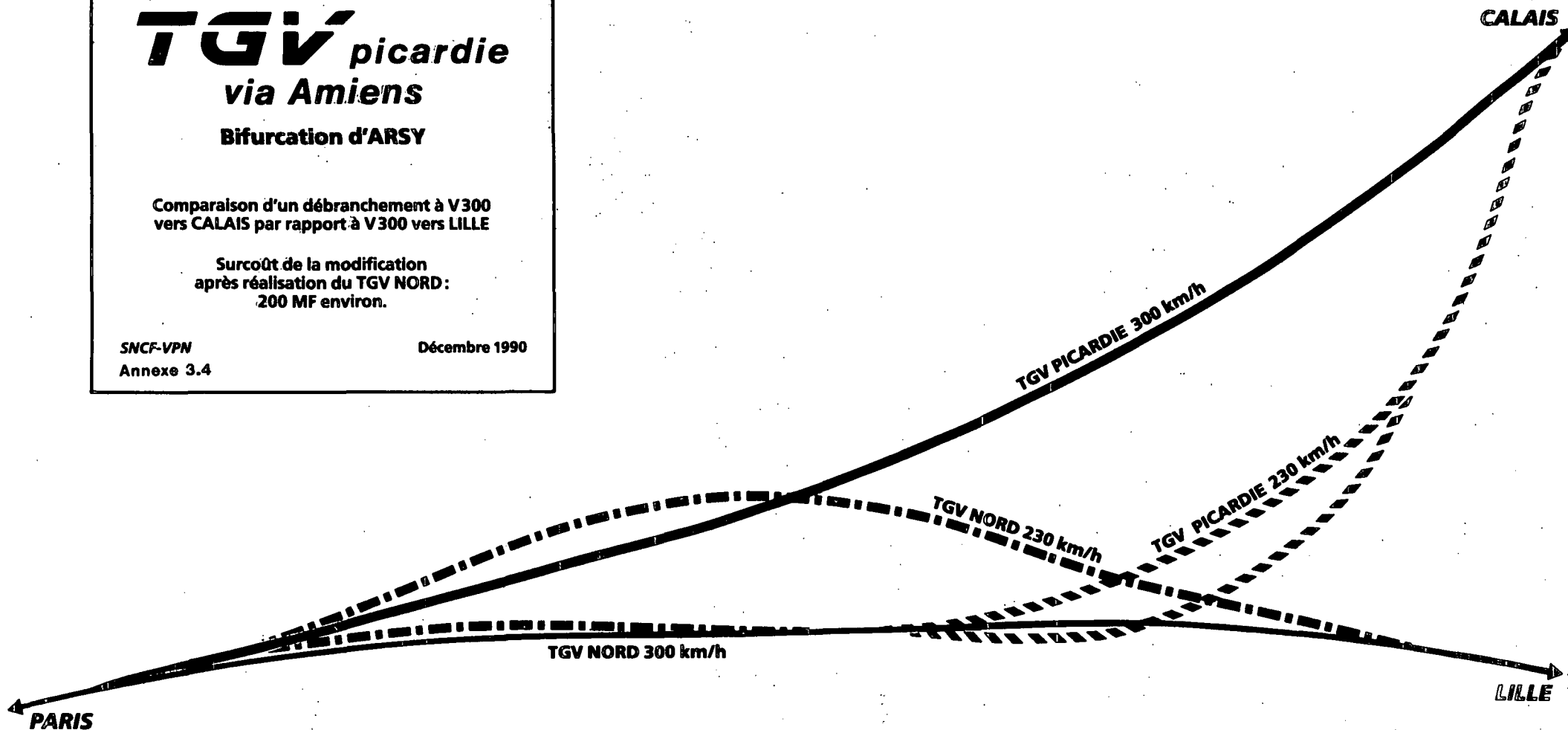
## **Bifurcation d'ARSY**

Comparaison d'un débranchement à V300  
vers CALAIS par rapport à V300 vers LILLE

Surcoût de la modification  
après réalisation du TGV NORD:  
200 MF environ.

SNCF-VPN  
Annexe 3.4

Décembre 1990

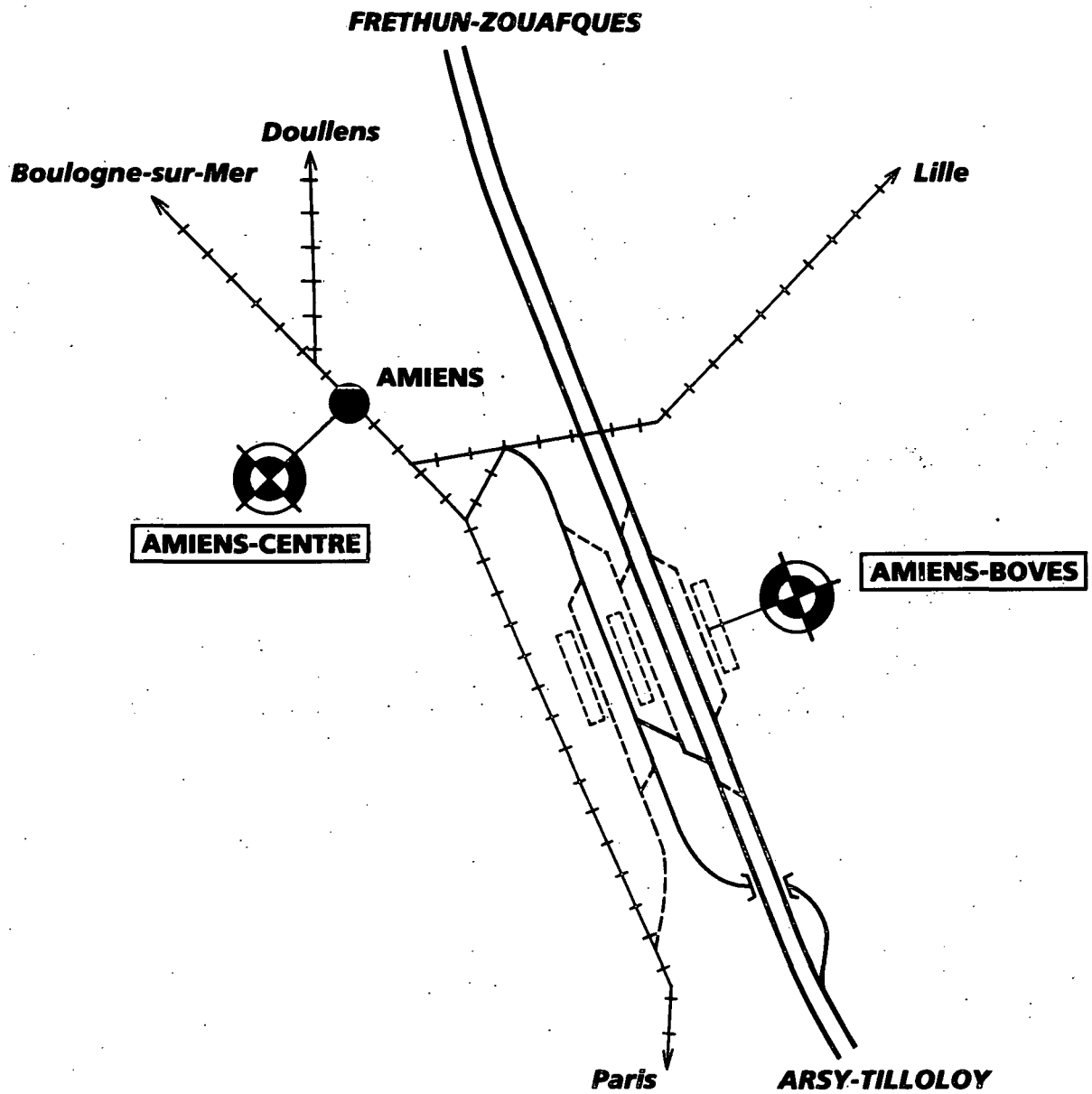


**Temps de parcours:**

**LILLE: + 0,50 mn**

**FRETHUN: - 1 mn**

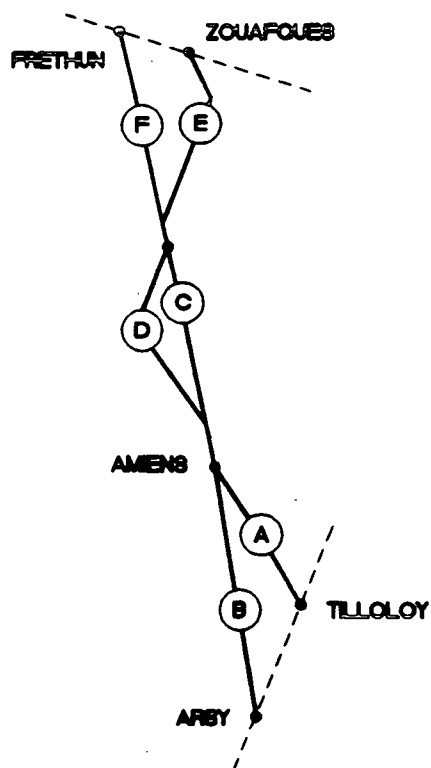
**HYPOTHÈSE DE DESSERTE D'AMIENS  
VIA GARE DE BOVES  
(Variante)**



**TGV** picardie  
via Amiens

— 1<sup>re</sup> phase : coût 450 MF  
- - - 2<sup>e</sup> phase : coût 310 MF  
(y compris gare)

SNCF - VPN Décembre 1990



## TGV PICARDIE - ESTIMATIONS

( Répartition par postes )  
Conditions économiques de Janvier 1989, Frais Généraux inclus

		Acquisitions Remboursement (MF)	Superstructure (MF)	Ouvrages d'Art (MF)	Terrassements Drainage Divers (MF)	MONTANT TOTAL (MF)
A	TILLOLOY 34.9 Km	68	442	175	426	1111
B	ARSY 51.4 Km	100	650	402	669	1821
C	AMIENS EST 33.3 Km	65	421	314	458	1258
D	AMIENS OUEST 35.3 Km	69	447	369	463	1348
E	ZOUAFQUES 85.4 Km	166	1081	986	1488	3721
F	FRETHUN 93.5 Km	181	1184	876	1850	4091

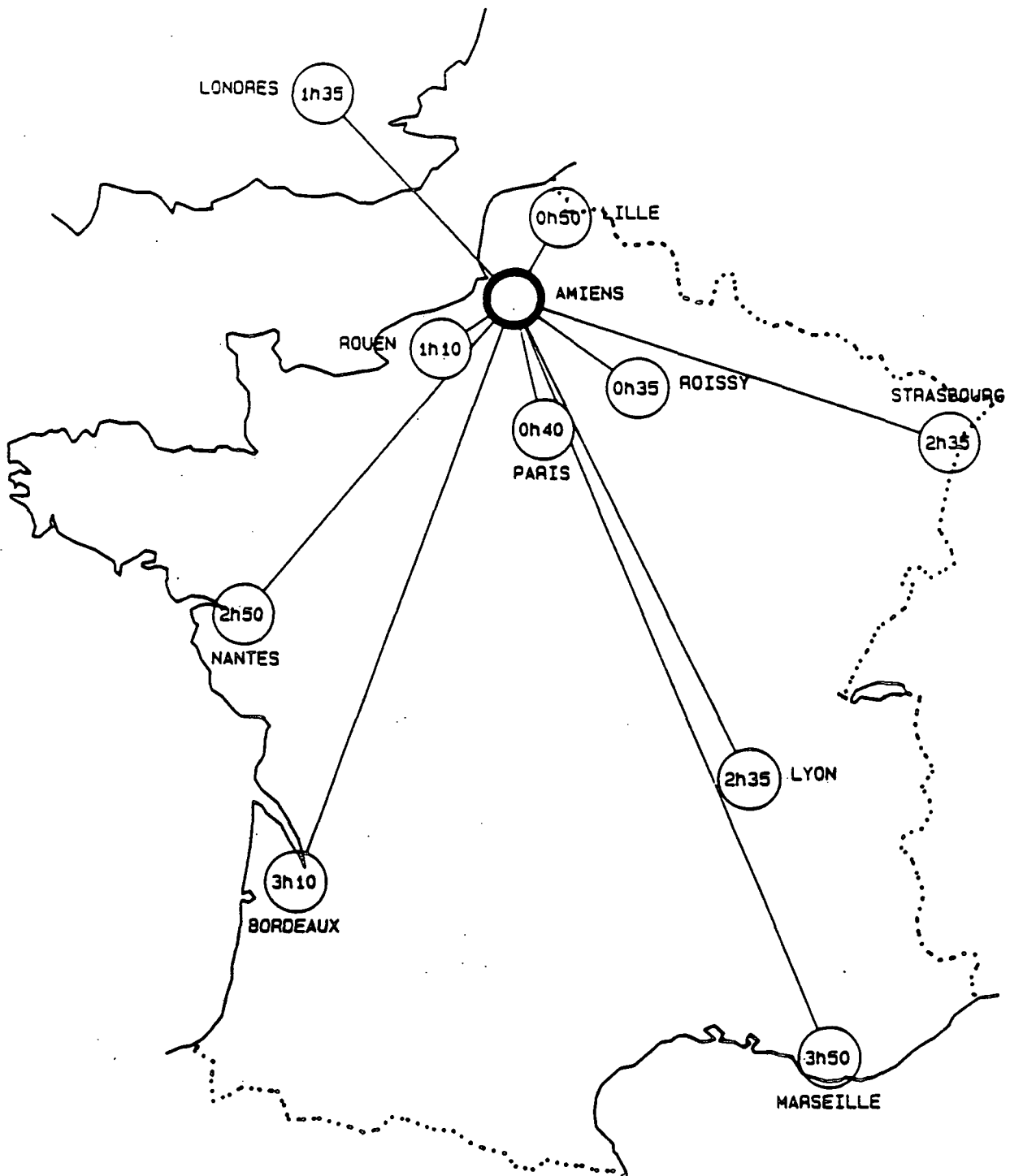
ESTIMATIONS et TEMPS DE PARCOURS  
Conditions économiques de Janvier 1989, Frais Généraux inclus

Itinéraire	Variante	Distance (Km)		Ligne Nouvelle à construire (Km)		Temps de parcours (mn)		COUTS DES PROJETS ( MF )				
		Paris-Nord	Portail	Direct	via Amiens	Direct	via Amiens	Direct	via Amiens	SITE DE GARE	Ligne courante	TOTAL
ARBY	EST	262	270	178	188	66.7	80.7	AMIENS centre	Racc Sud Amiens Racc de Montières	240 (1) 430	7170	7840
								BOVES	Gare TGV Voie Ferrée déviée	210 (1) 450 (1)		
								AMIENS et BOVES		880 450		
FRETUN	OUEST	264	269	180	187	67.0	80.3	AMIENS centre	Racc Sud Amiens Racc de Montières	240 340	7260	7840
								RIVERY	Gare TGV Navette SNCF	180 (+420)		
								AMIENS et RIVERY		760 (+420)		
TILLOLOY	EST	269	277	162	172	68.2	82.2	AMIENS centre	Racc Sud Amiens Racc de Montières	240 430	6460	7130
								BOVES	Gare TGV Voie Ferrée déviée	210 450		
								AMIENS et BOVES		880 450		
FRETUN	OUEST	271	276	164	171	68.5	81.8	AMIENS centre	Racc Sud Amiens Racc de Montières	240 340	6550	7130
								RIVERY	Gare TGV Navette SNCF	180 (+420)		
								AMIENS et RIVERY		760 (+420)		
ARBY	EST	270	278	170	180	68.8	82.8	AMIENS centre	Racc Sud Amiens Racc de Montières	240 430	6800	7670
								BOVES	Gare TGV Voie Ferrée déviée	210 450		
								AMIENS et BOVES		880 450		
ZOUAFQUES	OUEST	272	277	172	179	69.1	82.4	AMIENS centre	Racc Sud Amiens Racc de Montières	240 340	6890	7670
								RIVERY	Gare TGV Navette SNCF	180 (+420)		
								AMIENS et RIVERY		760 (+420)		
TILLOLOY	EST	277	285	154	164	70.3	84.3	AMIENS centre	Racc Sud Amiens Racc de Montières	240 430	6090	6760
								BOVES	Gare TGV Voie Ferrée déviée	210 450		
								AMIENS et BOVES		880 450		
ZOUAFQUES	OUEST	279	284	156	163	70.6	83.9	AMIENS centre	Racc Sud Amiens Racc de Montières	240 340	6180	6760
								RIVERY	Gare TGV Navette SNCF	180 (+420)		
								AMIENS et RIVERY		760 (+420)		

NOTA : (+420) somme non comprise dans le montant total  
En cas d'arrêt en gare de BOVES ou RIVERY le temps direct est à majorer de 5 mn  
(1) voir variante du raccordement d'Amiens et gare de Boves (annexe 3.5)

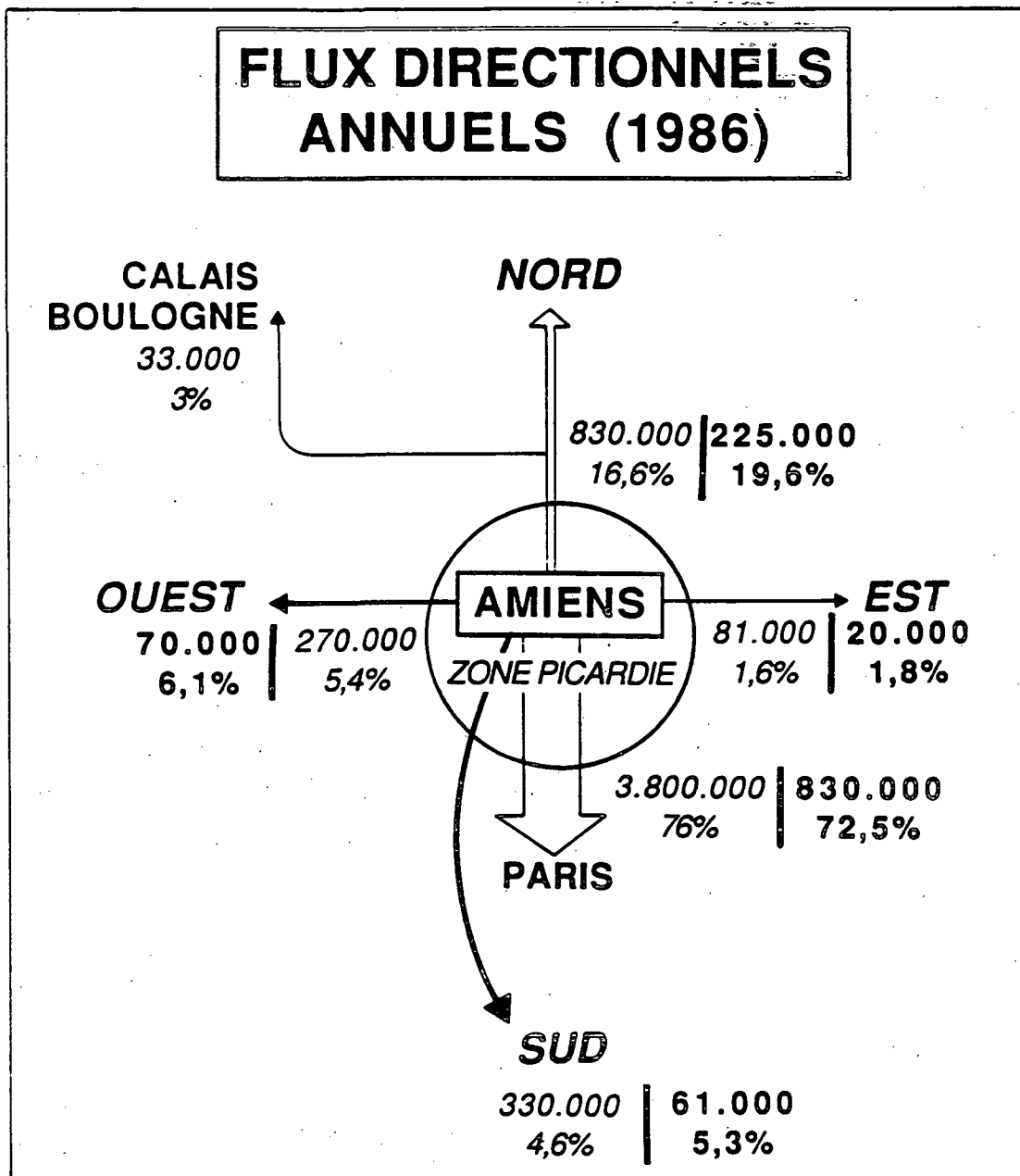


PROJET TGV PICARDIE  
 TEMPS D'AVENIR AU DEPART D'AMIENS  
 A L'HORIZON DU SCHEMA DIRECTEUR

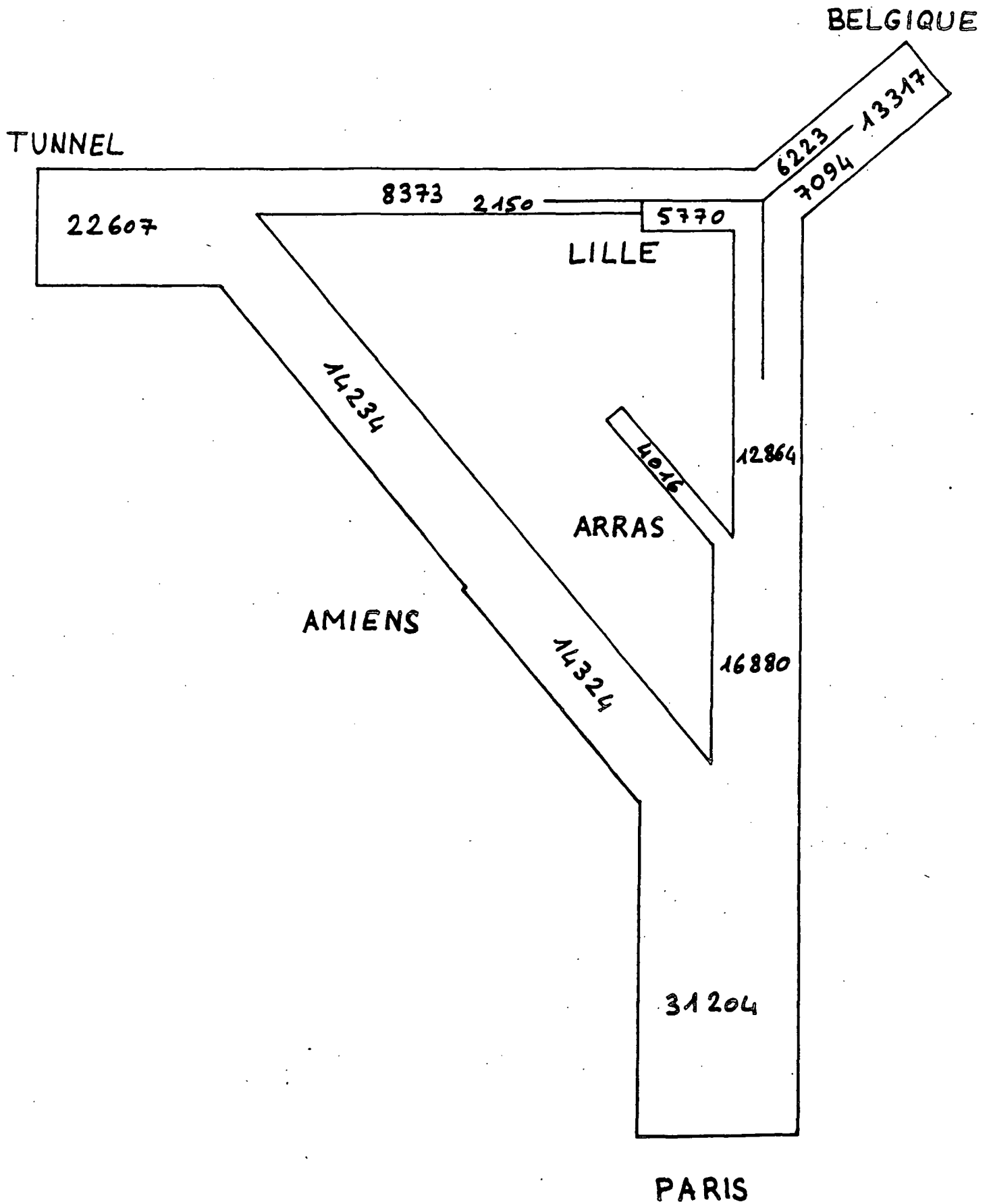


Les temps mentionnés, dont certains supposent des correspondances, sont indicatifs et non exhaustifs. Les temps définitifs dépendront des tracés retenus et des programmes d'exploitation qui en résulteront.

Desserte ferroviaire régionale et T.E.R. de l'agglomération d'AMIENS



Annexe 5.1



T.G.V.-Nord et T.G.V.-Picardie

-:-

Trafics

(en milliers de voyageurs)

-:-

	1995	2000 avec L.N. en G.B.
Paris-Arras	3 550	4 016
Paris-Lille	5 100	5 770
Paris-Belgique	6 270	7 094
G.B.-Belgique	5 500	6 223
G.B-Nord France	1 900	2 150

Les trafics 2000 sont calculés à partir de ceux de 1995 (trafics S.N.C.F.), avec une augmentation de 2,5 % par an.

Le trafic du T.G.V.-Picardie est celui indiqué par la SETEC.

T.G.V. Nord  
+ T.G.V. Picardie  
-:-

E.B.E. en | 1995 (MF)  
| 2000 (avec ligne nouvelle en G-B)

	branche Paris- Bruxelles	branche Londres- Bruxelles	branche Paris Londres
T.G.V.-Nord	676	490	1 306
T.G.V.-Picardie	76	76	154
1995 Total	<u>752</u>	<u>566</u>	<u>1 460</u>
T.G.V.-Nord	941	660	1 728
T.G.V.-Picardie	31	31	319
2000 Total	<u>972</u>	<u>691</u>	<u>2 047</u>

## T.G.V. Nord

-:-

E.B.E. en | 1995 (MF)  
| 2000

	branche Paris-Bruxelles	branche Londres-Bruxelle	branche Paris-Londres	Total
1995	P.B.K.A.	397		
	Nord France	279		
	Total	676	490	1 306
2000	P.B.K.A.	548		
	Nord France	393		
	Total	941	660	1 728
				3 329

## T.G.V. Picardie

-:-

E.B.E. en | 1995 (MF)  
 | 2000 (avec ligne nouvelle en G-B)

Tracé Arsy-Fréthun (gare à Boves)  
 Trafic en milliers de voyageurs

		sur le barreau	pas sur le barreau	Total
1995	Trafic	8 037	3 935	11 972
	E.B.E.	154	76	230
2000	Trafic	14 234	1 383	15 617
	E.B.E.	319	31	350

## Investissements (MF)

-:-

	branche Paris-Bruxelles	branche Bruxelles-Londres	branche Paris-Londres	Ensemble
TGV Nord 1995				
Infra-structures	10 236,5	6 416,4	15 834,3	16 243,6
matériel	3 700	1 067	1 700	6 467
total	13 936,5	7 483,4	17 534,3	22 710,6
TGV Nord + TGV Picardie 1995				
Infra-structures	10 236,5	6 416,4	12 750,0	24 073,6
matériel	3 700	1 067	1 700	6 467
Total	13 936,5	7 483,4	14 450	30 540,6
TGV Nord + TGV Picardie 2000				
Infra-structures	10 236,5	6 416,4	12 750,0	24 073,6
matériel	4 767	1 400	2 110	8 277
Total	15 003,5	7 816,4	14 860	32 350,6

**N.B.** Dans les trois premières colonnes le montant des infra-structures tient compte du fait que chaque branche est considérée comme fonctionnant isolément et de façon autonome. Il s'en suit, par exemple, que l'investissement correspondant à la section Fretin - frontière belge est repris tant dans la branche Paris-Bruxelles, que dans la branche Bruxelles-Londres.



Matériel

		1995	2000
Tunnel	Nombre de rames total	33	42,1
	Paris-Londres	17	21,1
	Londres-Bruxelles	16	21
	Coûts unitaire : 200 MF (janv. 89)		
	Paris-Londres (dont 1/2 pour la France)	3 400	4 220
	Londres-Bruxelles (dont 1/3 pour la France)	3 200	4 200
	Investissement (part France)		
	Paris-Londres	1 700	2 110
	Londres-Bruxelles	1 067	1 400
Nord de la France	Nombre de rames	24	31
	Coûts (unitaire : 108,4 MF)	2 600	3 360
	Investissement	2 600	3 360
P.B.K.A.	Nombre de rames total	39	50
	Coûts (unitaire = 100,5 MF) (dont part France 28 %)	3 920	5 025
	Investissement	1 100	1 407

S N C F

DIRECTION DES ETUDES,  
DE LA PLANIFICATION  
ET DE LA RECHERCHE

Département Grande Vitesse

SO/PICSOCIO/D

Paris, le 13 décembre 1990

OGV n° 900707

## T G V P I C A R D I E

## BILANS POUR LA COLLECTIVITE

Travaux effectués avec les prévisions de trafic de SETEC  
(rapport d'étude de juillet 1990).

## Bilan pour la collectivité française (en MF 89)

En valeur actualisée à 8 % à la date de mise en service, pour  
une période d'exploitation de 20 ans.

## 1 - Surplus des usagers

a) existants	:	760 MF
b) induits	:	10 MF
c) détournés avion	:	60 MF
TOTAL	:	830 MF

## 2 - Sociétés de transport

a) SNCF	:	- 2 350 MF
b) compagnies aériennes	:	- 250 MF
c) aéroports	:	- 40 MF
d) autoroutes	:	- 20 MF
e) EUROTUNNEL (50%)	:	+ 460 MF
TOTAL	:	- 2 200 MF

## 3 - Etat

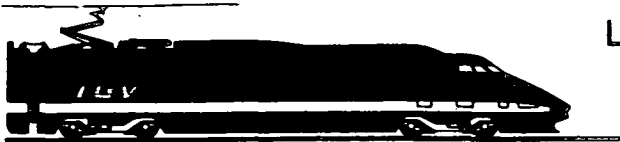
a) Perte de TVA sur route:	-	10 MF
b) Perte de TIPP	:	- 30 MF
c) Gain de sécurité, Congestion, Police	:	+ 30 MF
TOTAL	:	- 10 MF

TOTAL GENERAL : - 1 380 MF

Le taux de rentabilité interne pour la collectivité française dans le cas de la variante Tilloloy-Frethun (tracé Est) avec gare à Boves s'élève à 6,5 %.

le bilan pour la collectivité internationale, y compris SNCF, s'élève à - 420 MF en valeur actualisée à 8 % et donne un taux de rentabilité interne, pour la même variante, de 7,6 %

Amiens, le 22 mai 1991



# T.G.V.

JD/SA - 140

Monsieur Hubert GUERET  
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées  
CONSEIL GENERAL DES PONTS ET  
CHAUSSEES  
4ème M.I.G.T.  
Tour Franklin - 21e étage

92055 PARIS LA DEFENSE Cédex 04

**OBJET :** TRACE DU "TGV PICARDIE" : PARIS - AMIENS - CALAIS  
"Mission GUERET"  
Propositions de l'Association

Monsieur l'Ingénieur Général,

Au moment où vous allez déposer votre rapport technique sur le tracé du "TGV Picardie", à Monsieur le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, je tiens par la présente, à vous demander d'intégrer dans celui-ci, les observations que nous avons eu l'occasion de vous présenter pendant toute la durée de votre mission.

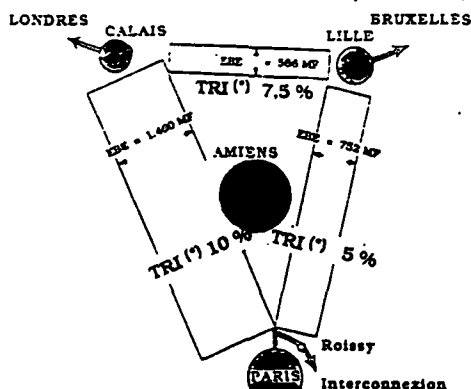
La SNCF a proposé au Gouvernement, en 1988, de retenir la solution du grand triangle pour relier les 3 points : PARIS - LILLE - CALAIS, en justifiant que ceci était la solution la moins onéreuse ; lors de la présentation du tracé au Conseil d'Administration de la SNCF le 13 juillet 1989, la Direction Générale de la SNCF précisait :

"..... le tracé direct par LILLE apparaît sans conteste la meilleure solution, que l'on raisonne en termes de bilan pour l'Entreprise ou en termes de bilan pour la collectivité. Un tel constat ne se trouve, au demeurant, nullement infirmé par la réalisation éventuelle d'une future relation PARIS - AMIENS - CALAIS, actuellement soumise à divers examens"

## PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION "TGV AMIENS-PICARDIE-NORMANDIE"

### TGV PARIS - AMIENS - CALAIS - LONDRES

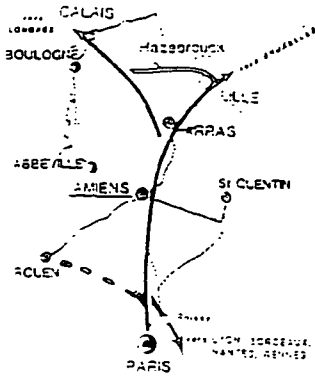
En préambule, nous nous permettons tout d'abord de rappeler, ce que nous défendons depuis octobre 1985, date de création de notre Association :



1) que l'on devait d'abord réaliser la liaison PARIS - AMIENS - CALAIS comportant une rentabilité, si elle était réalisée seule de 10 % (vérifiée en Commission), la rentabilité de la liaison PARIS - LILLE - BRUXELLES est de 5 % seulement.

Ceci démontre qu'il y a eu détournement du trafic le plus important pour rentabiliser le tracé PARIS LILLE (segment de la ligne PARIS - BRUXELLES - COLOGNE - AMSTERDAM (P.B.K.A.)).

(\*) TRI = Taux de Rentabilité Interne



## 2) que l'application :

- de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30/12/1982,
- des contrats de plan ETAT/SNCF,

devait conduire à la réalisation prioritaire de PARIS - AMIENS - CALAIS, et à raccorder à AMIENS, la ligne nouvelle en direction de LILLE, (schéma ci-contre), ceci entraînant la réalisation de troncs communs, de longueur maximale. La longueur du "barreau" était ainsi ramenée de 165 km à 65 km pour un même gain de temps !!  
(lettre Association au Président SNCF, du 31 mai 1989)

## 3) qu'outre la rentabilité maximale ainsi obtenue, se trouvaient réalisés :

- la ligne AMIENS - ARRAS, ce qui permet un accès direct à grande vitesse depuis AMIENS et la NORMANDIE, sur le NORD-EUROPE,
- un tracé susceptible de raccorder au moindre coût CAEN et ROUEN sur PARIS et ROISSY (TGV Normandie).

**Les 12 variantes de tracé établies par la SNCF en Mars 1986, mais jamais fournies dans l'instruction du dossier, démontrent, s'il en était besoin, que c'est la solution la plus onéreuse qui a été retenue. (voir annexe)**

## Aujourd'hui, que peut-on faire raisonnablement :

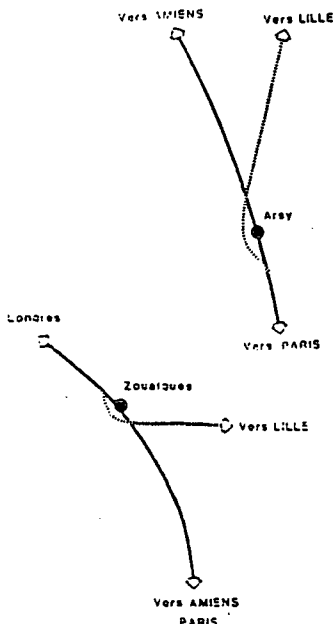
### A - Donner priorité au trafic principal PARIS - AMIENS - LONDRES :

Il est démontré qu'au Nord de PARIS, la ligne captant, dès la première année, plus de 8 millions de voyageurs nouveaux, et avec le plus grand chiffre d'affaires, est PARIS - AMIENS - FRETHUN - LONDRES.

En conséquence, il faut opter pour le tracé permettant le gain de temps maximal sur cette ligne :

- par adoption du tracé le plus tendu possible entre PARIS et le TUNNEL ==> débranchement à ROISSY (ou éventuellement ARSY) (gains pour SNCF et EUROTUNNEL).

Le surcoût "Infrastructures" de la solution ARSY par rapport à TILLOLOY est au maximum de 575 MF (et non 700 MF), mais avec un gain de temps voisin de 2 minutes. Ce surcoût est largement rentabilisé par des recettes supplémentaires capitalisées de 6 à 700 MF, (non compté l'intérêt pour EUROTUNNEL du gain de temps de 2 minutes : il est voisin de 15 MF/an) (notre lettre du 28 novembre 1990 à "Commission GUERET")



- par la non-dégradation de la ligne principale PARIS - AMIENS - CALAIS aux bifurcations : ARSY et FRETHUN (ou Zouafques) :

Lors de la prise de décision par le Gouvernement, le 23 mars 1988, de réaliser le "barreau AMIENS", (donc avant préparation du dossier pour l'enquête publique), était prévue la préparation du tracé "direct" par AMIENS en direction du tunnel.

(cf extrait communiqué du 23/03/1988) :

"..... La SNCF prend les dispositions constructives sur le tracé B, de façon à permettre la réalisation ultérieure de ce raccordement. Une première section, reliant le tracé B à AMIENS, pourra être engagée dans des conditions de financement et de calendrier à convenir entre les collectivités territoriales intéressées et la SNCF, et préservant la rentabilité globale indiquée plus haut. Ainsi, pour cette section, les procédures de DUP pourraient suivre l'achèvement des acquisitions foncières sur le tracé principal".

Priorité doit donc être donnée à PARIS - AMIENS - TUNNEL, au même titre que ceci a été réalisé à COURTALAIN sur le TGV Atlantique.

C'est encore possible. Rien d'irréversible ne s'est produit cf constat dressé par l'Association le 22 décembre 1990 : travaux non commencés.

**NOTA** : Il est indispensable que le gain de temps sur PARIS - LONDRES entraîné par le "TGV Picardie" soit au moins égal à 20 minutes en FRANCE, lorsqu'il est prévu, en Grande-Bretagne, de 30 minutes. (le bénéfice de la règle de partage des recettes ne doit pas se faire au détriment de la FRANCE).

**INCIDENCE DE CES DISPOSITIONS SUR LA RENTABILITE DU PROJET :**

$$TRI = \frac{EBE}{invest.}$$

Evolution du Taux de Rentabilité Interne (TRI)

Valeur de base : vue en Commission GUERET :

6 %

\* **Débranchement à ARSY plutôt qu'à TILLOLOY**  
non comptabilisé l'intérêt pour EUROTUNNEL  
(15 MF/an) -

+ 0,05 %

\* **Bifurcations prioritaires (PARIS - LONDRES à ne pas dégrader)**  
sautes de mouton à la charge du TGV débranché (NORD)

2 x 200 MF = .....

**- 400 MF**

soit TRI + 0,6 %

==> 6,6 %

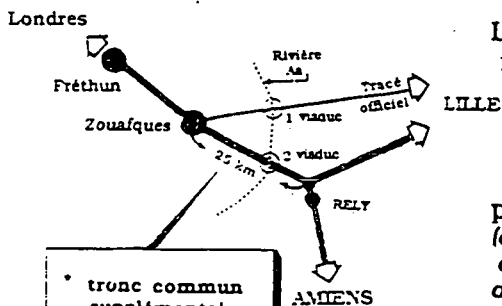
gain de temps sur Paris - Londres =

**2 minutes**

TRI x 1,12

==> 7,4 %

**B - TRONC COMMUN AUX ABORDS DE CALAIS - Rentabilité**



La prise en compte d'un tronç commun de longueur maximale aux liaisons :



permet de réaliser une économie de : **820 MF**  
(cf lettres Association à Président SNCF et Direction des T.T. du 26/07/88 + divers courriers, en spécifiant qu'il serait anormal de faire supporter le surcoût à celui qui "subit").

Ce chiffre est un minimum : en effet l'on constate aujourd'hui un coût exorbitant de franchissement de l'Aa à WATTEN. (ci-contre).

- \* tronç commun supplémentaire de 25 km à : Fréthun - Lille  
Fréthun - Amiens
- \* évite de franchir l'Aa 2 fois. (le premier viaduc mesure 2.000 m coût : 300 MF)

Incidence sur TRI :  $\frac{820 MF}{6,5 MMF} = TRI \times 1,126$

==> 8,3 %

Cette variante tronç commun a été étudiée et produite à la SNCF en son temps.

**C - Rupture de charge à Fretum ou Roissy et non à LILLE sur PARIS - LONDRES**

Il est étonnant de constater que la seule position des ruptures de charge au titre de la sécurité soit **LILLE**, comme le confirme la SNCF dans sa note du 21/11/1990, (coup parti).

Il est évident que ce point de correspondance, s'il était implanté à ROISSY, permettrait une augmentation du trafic de 232.000 voyageurs.  
(cf étude SETEC - Juillet 1990 - résumé R4)

→ **Incidence sur TRI : à majorer de 23 %**  
TRI devient ⇒ **10,20 %**

**D - Intérêt pour EUROTUNNEL de la liaison directe**

La rentabilité de la liaison directe PARIS - AMIENS - CALAIS doit tenir compte de l'intérêt des promoteurs d'EUROTUNNEL à la réalisation de cette liaison :

un gain de temps de 20 minutes sur la liaison PARIS - LONDRES correspond pour EUROTUNNEL, à un excédent brut d'exploitation de 140 MF/an environ soit une participation équivalente à un investissement, supérieure, à 1,5 milliard de francs.

**Incidence sur TRI :  $\frac{1,5 \text{ MMF}}{6,5 \text{ MMF}} = \text{soit TRI} \times 1,23$**   
TRI devient ⇒ 12,5 %

**E - Prise en compte de l'effet d'un investissement différé**

Pour justifier son choix de tracé, la SNCF a considéré :

- . que l'investissement du barreau d'AMIENS, différé, était à minorer de 8 % par an.
- . ainsi donc, un investissement **différé de 5 ans** dans la mise en service (1998 au lieu de 1993), **devrait être minoré de 47%**

cf document SNCF du 24 juin 1988 , résumé ci-dessous :

. barreau réalisé en 1993 .....	5.080 MF
. investissement barreau :	
* en 2003 .....	2.355 MF
* en 2013 .....	1.090 MF

L'application de cette théorie porte le TRI du "TGV Picardie" à :

**18 %  
envir.**

(TRI théorique)

## CONCLUSION

Même si l'on ne tient pas compte de l'axiome susvisé (\*) qui a servi à établir le choix du tracé du TGV Nord : *'plus on diffère la mise en service d'un investissement, moins il coûte cher !'*

**Nous obtenons, si chacun apporte sa contribution "affectée",  
une rentabilité du "TGV Picardie" égale à 12,5 %.**

Cette forte rentabilité, la plus importante du réseau national de TGV, jointe à l'intérêt :

- \* de plusieurs régions, au titre de l'Aménagement du Territoire
- \* d'EUROTUNNEL, | bénéficiant de plus d'un million
- \* de la SNCF | de voyageurs supplémentaires/an.

**doit permettre de réaliser immédiatement le TGV PARIS - AMIENS - CALAIS**

(\*) contredit par plan joint.

☆☆☆☆

Vous faisant confiance pour la prise en compte de ces éléments,

Je vous prie d'agréer, **Monsieur l'Ingénieur Général**, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président de l'Association



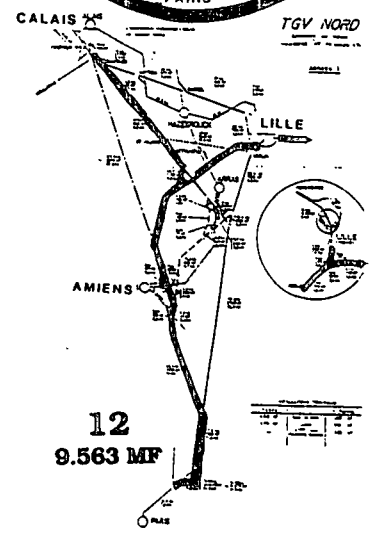
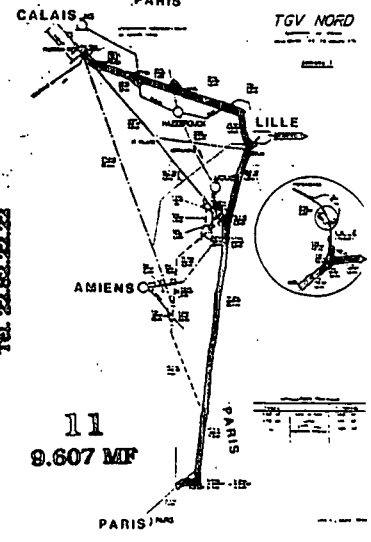
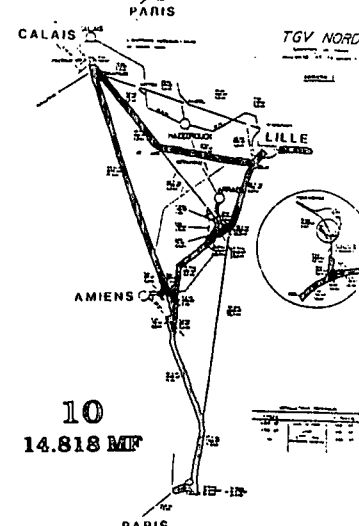
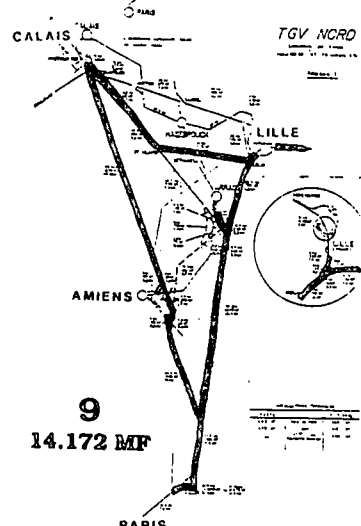
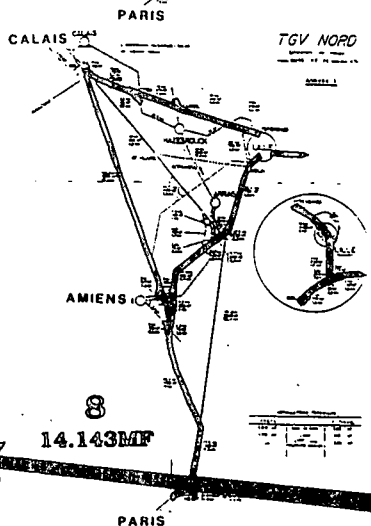
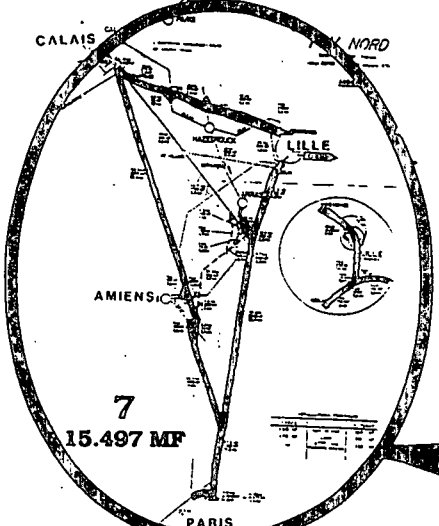
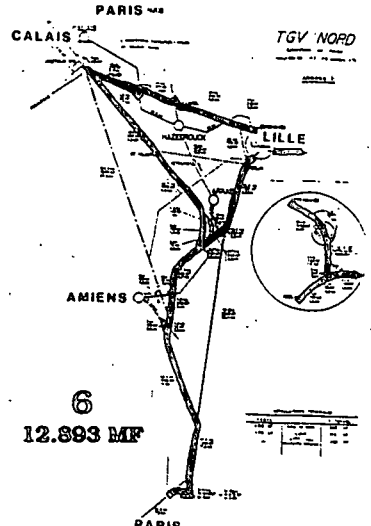
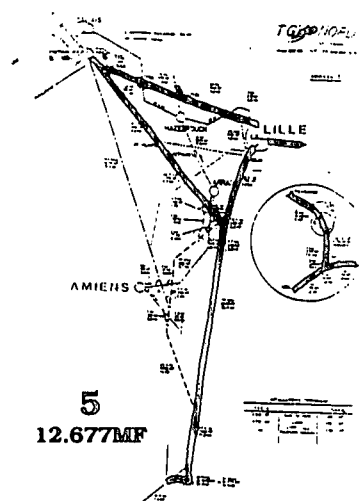
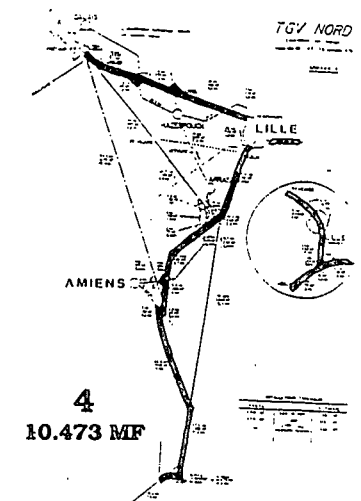
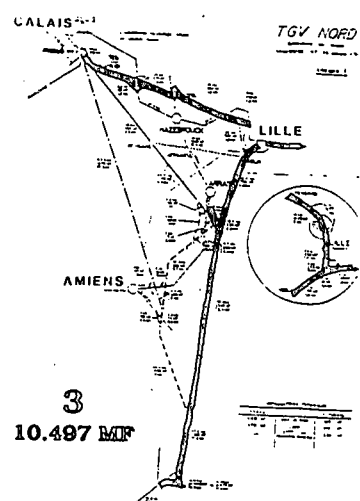
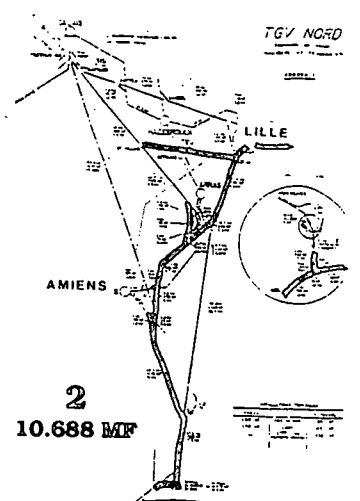
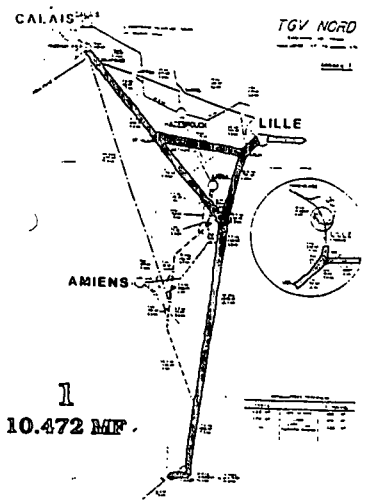
**Jacques DIAN**

P.J. 1



**TRACES ALTERNATIFS - ESTIMATION SNCF**

ASSOCIATION "TGV AMIENS-PICARDIE-NORMANDIE"  
 3, Boulevard de Beffort - 80039 AMIENS Cedex  
 TEL. 22.62.22.23



**SYNTHESE DOCUMENTS SNCF**

**V P N 4 (MARS 1986)**

**SOLUTION N° 7 RETENUE**