



conseil général des ponts et chaussées

H. GUERET

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Tél. : 40.81.21.96

Paris, le 30 mars 1993

Tour Franklin (15ème étage)
Code postal 92055 Paris La Défense Cedex 04
Téléphone : 40.81.21.22
Télécopie : 40.81.21.99

Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à grande vitesse

Organisation du débat prévu par la circulaire n° 92-71 du 15/12/92

RAPPORT D'ETAPE

Par lettre du 29 juin 1993, M. Le Ministre de l'Équipement des Transports et du Tourisme, nous demande de poursuivre la mission "TGV Picardie" qui nous avait été confiée le 24/10/91 en prenant en compte les dispositions prévues par la circulaire n° 92-71 du 15/12/92 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures et de faire des propositions quant à l'organisation d'un débat portant sur l'intérêt économique et social du projet.

I - Le rappel des conclusions du rapport de mission de juin 91

Le projet TGV Picardie inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse a fait l'objet préalablement d'études préliminaires conduites en étroite collaboration avec la SNCF, dans le cadre de notre mission du 04/08/89 et concrétisées par notre rapport de juin 91.

Cette approche technique et économique du projet qui devra être complétée dans le cadre de la circulaire n° 97-61 du 02/08/91, a mis en évidence :

- Une relation entre PARIS et LONDRES estimée intéressante parmi les trois relations PARIS-LONDRES et BRUXELLES qui seront assumées dès 1994 et 1996 par le TGV Nord, situant ainsi le TGV Picardie dans un contexte Nord-Européen de relations ferroviaires à grande vitesse entre la Grande-Bretagne et le Continent.

CDAT
8789

- Une interdépendance avec le projet Britannique relatif à une liaison à grande vitesse entre Londres et le Tunnel sous la Manche, et dont la mise en service pourrait intervenir vers 2002.

- Un taux de rentabilité interne de l'ordre de 5 à 6 % d'après une étude économique qu'il conviendra évidemment d'actualiser en fonction du trafic constaté et des conditions d'exploitation du TGV Nord.

II - L'intégration du projet dans l'étude intermodale relative au "Corridor Nord"

Cette étude en cours a fait l'objet d'un rapport d'étape (juin 93), dans lequel la situation de référence n'intègre, dans son analyse jusqu'à 2010, que les "coups partis" en l'absence de mesures d'offres nouvelles telles que le TGV Picardie en matière ferroviaire.

Certes le rapport de juin 91 tient compte des mécanismes de partage des recettes du trafic Transmanche entre British Rail et la SNCF, néanmoins, à l'appui de cette étude "Corridor Nord" il nous paraîtrait nécessaire d'affiner les études préliminaires du TGV Picardie notamment sur les points suivants :

- Relations entre Londres et l'interconnexion assurées par le TGV Picardie supprimant ainsi la correspondance et le "sas de sécurité" à Lille, les contrôles de sûreté étant assurés dans les gares d'embarquement du réseau Grande vitesse ; un gain de temps appréciable pourrait ainsi être effectué entre la Grande-Bretagne et le Continent (interconnexion Roissy).

- Les prévisions de trafics engendrées par le projet TGV Picard et un recalage des relations temps de parcours/trafic mériteraient d'être réexaminées en fonction des premiers bilans d'exploitation du TGV Nord et avec LGV Britannique en service.

- Une association d'un éventuel trafic de "frêt léger" (messageries) au trafic voyageurs du TGV Picard, hypothèse dont la crédibilité serait à tester dans le cadre des recherches en cours dans ce domaine à la SNCF.

En conclusion, l'étude intermodale du "Corridor Nord" devrait permettre, à partir d'une situation de référence avec le projet LGV Britannique, de réactualiser la sensibilité économique du projet de TGV Picard.

III - La relation entre le TGV Picard et la ligne grande vitesse Londres-Tunnel

Cette interdépendance entre les deux projets a été mise en évidence dans notre rapport de juin 91 sous les aspects suivants :

- La réalisation de ces projets permettrait le report sur le TGV Picard du trafic d'interconnexion du TGV Nord (correspondance à Lille), avec un gain de trafic appréciable sur ces infrastructures et par voie de conséquence sur la fréquentation ferroviaire du Tunnel sous la Manche (+ 15 % environ) (voir annexe).

- Eurotunnel ne pourrait rester indifférent à cette situation qui lui apporterait une recette supplémentaire évaluée approximativement à 140 mF/an, susceptible de l'intéresser dans une participation financière au projet.

- L'accord de partage des recettes entre les opérateurs (British Rail et la SNCF) cité plus haut lie étroitement les deux projets, dès lors que la réalisation de l'un d'entre eux aura une incidence économique sur le bilan d'exploitation de l'opérateur de chaque réseau grande vitesse.

- La relation ferroviaire grande vitesse entre Londres et Paris en 2 heures environ pourrait engendrer une image forte du projet TGV Picard reliant deux capitales de plus de 10 millions d'habitants ; cette relation constituerait ainsi un facteur d'intégration européen auquel la communauté Européenne pourrait être sensible pour jouer un rôle de catalyseur dans la réalisation des deux projets.

IV - Le projet en termes d'Aménagement du Territoire avec ses nécessaires complémentarités

La desserte d'Amiens par le TGV Picardie que devrait compléter celle de la gare Picarde (TGV Nord), constituera un atout majeur pour le développement de l'Agglomération Amiénoise et de la Picardie ; ce volet développé dans notre rapport de juin 91 est actuellement intégré dans la révision du schéma directeur d'urbanisme d'Amiens avec les infrastructures routières, dont notamment, les autoroutes A 16 (Boulogne-Amiens-Paris) et A 29 (Le Havre-Amiens-St Quentin-Reims).

Cette desserte d'Amiens (en gare SNCF) qui serait d'après les hypothèses initiales de quatre fréquences quotidiennes pour Londres et l'interconnexion (sans relation sur Paris) et une fréquence depuis Rouen vers Londres, devrait être de nature à placer l'économie régionale dans un réseau de synergies, non seulement métropolitain mais également Européen, compte-tenu des temps de parcours notablement améliorés vers Londres et Bruxelles.

Néanmoins, la mise en service du TGV Nord jusqu'à Lille (mai 93) puis Londres (1994) et enfin Bruxelles (1996) engendre dès maintenant depuis sa première échéance (mai 93), une modification des conditions de desserte par les lignes classiques des villes d'Amiens et de Boulogne (Côte d'Opale) ; si la desserte d'Amiens-Longueau (en direction de Paris) avec 13/14 trains par jour au lieu de 17/18 auparavant peut être acceptable en raison des "doublons" antérieurs entre les lignes Paris-Boulogne et Paris-Lille, par contre la desserte Amiens-Abbeville-Boulogne s'avère pénalisée et soulève un mécontentement local.

Nous avons suggéré, dans notre rapport de juin 91, une concertation entre la SNCF, les collectivités territoriales et consulaires afin d'élaborer en commun de nouvelles dessertes ferroviaires associant le réseau TER au réseau classique et prenant en compte, dans la mesure du possible, "l'interface TGV" aux points de correspondance de Calais-Frethun, voire de Roissy-Creil dans le cadre du Bassin Parisien (étude en cours).

En effet, dans un souci d'aménagement équilibré du territoire, notamment de son quart Nord-Ouest, il nous paraît indispensable d'associer au réseau ferroviaire grande vitesse (TGV Nord) une complémentarité du réseau classique (Bassin Parisien), et d'améliorer les relations vers l'agglomération Parisienne (gares centrales ou autres) et entre les villes du Bassin Parisien ; les préoccupations principales devraient concerner :

- L'étude en cours "d'une liaison ferroviaire nouvelle entre l'agglomération de Creil et le secteur de Roissy" qui devrait intégrer les flux en provenance de la Picardie (Amiens-St Quentin et Vallée de l'Oise) avec des correspondances sur Roissy (TGV interconnexion et activités) et RER D.

- L'étude de faisabilité d'un service régulier TGV à partir de Rouen en direction d'Amiens-Arras et Lille avec correspondance à Lille pour Londres et Bruxelles ; cette approche devrait s'appuyer sur une récente enquête du BIPE, mettant en évidence un certain potentiel de déplacement entre Rouen-Lille-Londres et Bruxelles.

Bien entendu, ces études seraient à réaliser en cohérence avec la DATAR en prenant en compte le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile de France, ainsi que le schéma d'aménagement du Bassin Parisien.

V - La légitimité du projet dans le contexte Européen

Certes le TGV Picardie est inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, mais au moment où le TGV Nord, récemment mis en service, parviendra jusqu'à Londres par le Tunnel sous la Manche ses motifs de légitimité méritent d'être affirmés dans le contexte Européen auquel appartient ce projet :

- En qualité de relation entre les deux capitales Londres et Paris et entre Londres et l'interconnexion sur le réseau grande vitesse français avec accès aux réseaux frontaliers (Allemagne-Suisse-Italie-Espagne) ; cette relation paraîtrait d'autant plus intéressante, qu'elle apporterait un gain de temps appréciable sur des parcours encore concurrentiels du transport aérien.

- Dans le domaine de l'Aménagement du Territoire où la desserte TGV de l'agglomération d'Amiens aura le mérite d'irriguer l'économie régionale du Nord-Ouest (Picardie) par la "grande vitesse" et constituer ainsi un élément déterminant du développement économique et social de cette région.

Le bilan économique du projet élaboré dans le rapport de juin 91 évalue le taux de rentabilité interne à 6,5 % pour la collectivité française et 7,6 % pour la collectivité internationale ; ces taux sont relativement modestes par rapport à d'autres projets ferroviaires grande vitesse, du fait que l'économie du projet est fondée sur une situation de référence d'un niveau élevé avec l'exploitation du TGV Nord jusqu'à Londres et des transferts modaux en partie réalisés ; il conviendra de réajuster ces taux en tenant compte d'une actualisation des prévisions de flux et en introduisant la modification du partage des recettes entre British Rail et la SNCF dans l'hypothèse où la réalisation du projet Britannique de la ligne LGV Londres-Tunnel précéderait ou serait en phase avec celle du TGV Picard.

Ainsi pourrait être versé au dossier de la légitimité du projet son étroite et nécessaire association avec le projet Britannique ainsi que la volonté, qui reste certes à obtenir des Gouvernements Britannique et Français, de réaliser le moment venu ces infrastructures ferroviaires expression d'un fort ancrage de la Grande-Bretagne au Continent Européen.

VI - L'opportunité de l'organisation d'un débat

L'organisation d'un débat dans les conditions prescrites par la circulaire du 15/12/92 suppose tout d'abord que soient réunis le maximum d'éléments concourant à mettre en évidence la légitimité du projet de TGV Picard.

L'originalité, mais aussi le handicap de ce projet résident, pour un auditoire non avertit comme souvent rencontré dans de tels débats, par une perception concurrentielle du projet Picard avec celle du TGV Nord et ceci avec d'autant plus d'accuité que ce dernier serait récemment en service jusqu'à Londres.

Certes, la desserte d'Amiens et de la Picardie par le projet sera un atout, mais il convient, avant de prendre la décision de lancer le débat, de réunir le maximum d'éléments afin d'alimenter ce débat et de répondre aux interpellations qui ne manqueront pas de se manifester ; parmi celles-ci il nous paraît nécessaire d'argumenter les documents du débat qui seront à rédiger avec le concours de la SNCF, avec des données actualisées dans les domaines suivants :

- place du TGV Picardie dans le schéma Européen avec un examen prospectif des relations ferroviaires à grande vitesse entre la Grande-Bretagne et le Continent et de leurs incidences économiques et sociologiques ;

- recalage des études portant sur l'intérêt économique et social du projet en intégrant les premiers enseignements de l'exploitation du TGV Nord, avec notamment, le développement du trafic au regard de "l'effet frontière" ;

- conditions de faisabilité du projet dans le contexte actuel et prévisible du financement des grandes infrastructures compte-tenu de l'endettement de la SNCF et des priorités exprimées sur d'autres projets ;

- approche nouvelle du financement du projet avec éventuellement prise en compte des études financières en cours sur divers projets TGV ;

- état d'avancement du projet de LGV entre Londres et le Tunnel et décision du gouvernement Britannique de réaliser ce projet (examen par le Parlement) ;

- position d'EUROTUNNEL à l'égard des projets Britanniques et Français, le retard du premier constituant manifestement un sérieux handicap au développement des relations ferroviaires avec le Continent par le Tunnel sous la Manche ;

- en terme d'Aménagement du Territoire, il serait nécessaire d'engager une réflexion sur l'articulation des liaisons ferroviaires TGV-lignes classiques et Régionales en Picardie, notamment pour les dessertes de la Cote d'Opale, d'Amiens et de St Quentin dans le cadre du Bassin Parisien.

En effet, lors du débat il apparaîtra que le TGV Picardie sur son parcours de l'ordre de 150 à 180 kms (selon les tracés) traversera le Pas-de-Calais (80 kms) et l'Oise (25 kms) sans apporter d'offre nouvelle de transport, mais au contraire avec des nuisances inhérentes à son tracé et des modifications souvent pénalisantes de desserte ferroviaires. Aussi, serait-il souhaitable d'apporter au débat une vision prospective des conditions de déplacement ferroviaire d'une population certainement autant intéressée par les relations sur lignes classiques dans le Bassin Parisien dont notamment vers Paris, que celles possibles avec le réseau grande vitesse.

L'ensemble de ces informations ainsi capitalisées sur les enjeux économiques et environnementaux du projet devrait faire l'objet de documents supports au lancement du débat ; la préparation de ces documents sera réalisée en temps opportun avec le concours de la SNCF, de la DTT et éventuellement avec les instances de la CE à Bruxelles pour une recherche de cohérence avec le projet Britannique.

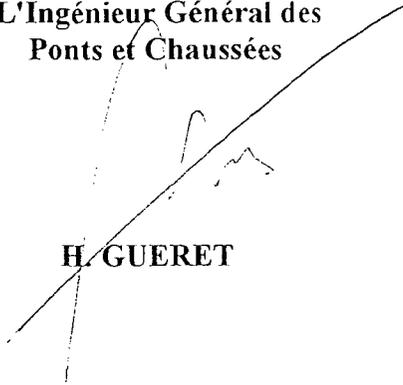
* *

*

En conclusion, à l'issue des divers contacts pris auprès des acteurs de ce projet de TGV Picardie (Préfet Région Picardie, Maire d'Amiens, SNCF...), nous estimons encore prématuré d'engager un débat dans la forme prescrite par la circulaire du 15/12/92 sans avoir, au préalable, réuni les conditions indispensables d'information des élus, des socio-professionnels et du public sur la légitimité du projet et son impact économique et social aux niveaux régional, national et européen.

Parmi ces conditions, celle qui nous paraît la plus évidente concerne la mise en service du TGV Nord jusqu'à Londres en 1994, avec l'ouverture au trafic voyageurs du Tunnel sous la Manche ; après cette échéance il conviendra de faire le point sur les divers thèmes évoqués dans ce rapport d'étape avant d'envisager de fixer un calendrier pour le lancement du débat.

**L'Ingénieur Général des
Ponts et Chaussées**



H. GUERET

P.J.: 1 annexe (Extrait du rapport de mission juin 91-études préliminaires).

PROJET DE "TGV PICARDIE"

Inscrit au schéma directeur des LGV

(Extrait du rapport de mission juin 91 - Etudes Préliminaires)

I - Tracés étudiés

	Distance Paris-Nord Tunnel (kms)	Longueur de ligne à construire (kms)				Temps de parcours entre Arsy et le Tunnel (en mn)	Coût en GF ¹
		Pas-de-Calais	Somme	Oise	Total		
Arsy-Amiens-Frethun	262	84	68	26	178	67	7,17
Tilloloy-Amiens-Frethun	269	84	78	-	162	68	6,46
Tilloloy-Amiens-Zouafques	277	76	78	-	154	70	6,09
TGV Nord Paris-Lille-Tunnel	330	-				87 ²	-

II - Offre de transport (Etude SETEC)

¹à ajouter 750 mF pour raccordements sur Gare SNCF d'Amiens.

²à ajouter 30 mn à Lille pour la correspondance avec l'interconnexion + sécurité.

.../...

2.1 Répartition en 2000 du trafic international du TGV Picardie à partir du continent vers la Grande-Bretagne

(milliers passagers/an)

	Sans LGV Londres-Tunnel	Avec LGV Londres-Tunnel
Région Parisienne	6 031	7 169
Provinces Françaises	1 292	5 455
Pays Frontaliers	1 482	1 610
Total	9 075	14 234 ¹

2.2 Temps de transport avec Londres

	Situation de référence 1994 TGV Nord	Avec le TGV Picardie	
		Sans LGV Londres-Tunnel	Avec LGV Londres-Tunnel
Paris (Nord)-Londres	3 h 00	2 h 40 (-20')	2 h 10
Roissy (interconnexion)- Londres	3 h 15	2 h 35 (-20')	2 h 05
Amiens-Londres	3 h 20 ²	2 h 10 (-110')	1 h 40
Rouen-Londres	4 h 30	3 h 20	2 h 50

¹dont 67 % à destination de Londres et 33 % autres destinations en Grande-Bretagne

²Accès d'Amiens à la Gare Picarde par RN 29

.../...

III - Economie du projet

- Situation de référence = L'Exploitation du TGV Nord (mai 93) avec ouverture du Tunnel (mai 94) et la relation G.V. avec Bruxelles (1996) ainsi que le réseau français interconnecté (1994 et 1996) à l'est de Paris.

- Coût kilométrique de l'ordre de 40 mF le kilomètre.

- Hypothèse de croissance du trafic + 2,2 % par an.

- Trafic supplémentaire engendré par le projet de l'ordre de 1 million de voyageurs/an.

- Le bilan économique du projet tient compte de l'accord de partage des recettes entre la SNCF et BRITISH RAIL (attribution de 1 % du chiffre d'affaires pour six minutes de gain de parcours).

- Le taux de rentabilité interne (%) de chaque variante étudiée s'établit ainsi : (Etude SNCF)

Variantes tracés	Ligne LGV Londres-Tunnel	
	non réalisé	réalisé
Arsy-Amiens-Frethun	3,7 %	5,1 %
Tilloloy-Amiens-Frethun	3,9 %	5,3 %
Tilloloy-Amiens-Zouafques	3,7 %	5,1 %

- Les tests de sensibilité avec LGV Londres-Tunnel sont les suivants :

	Taux de rentabilité
Variation de + 10 % du coût des infrastructures	- 0,6 %
Gain de temps de parcours de 1 minute	+ 0,2 %
Gain de trafic de 100.000 voyageurs/an	+ 0,4 %

.../...

IV - Desserte d'Amiens

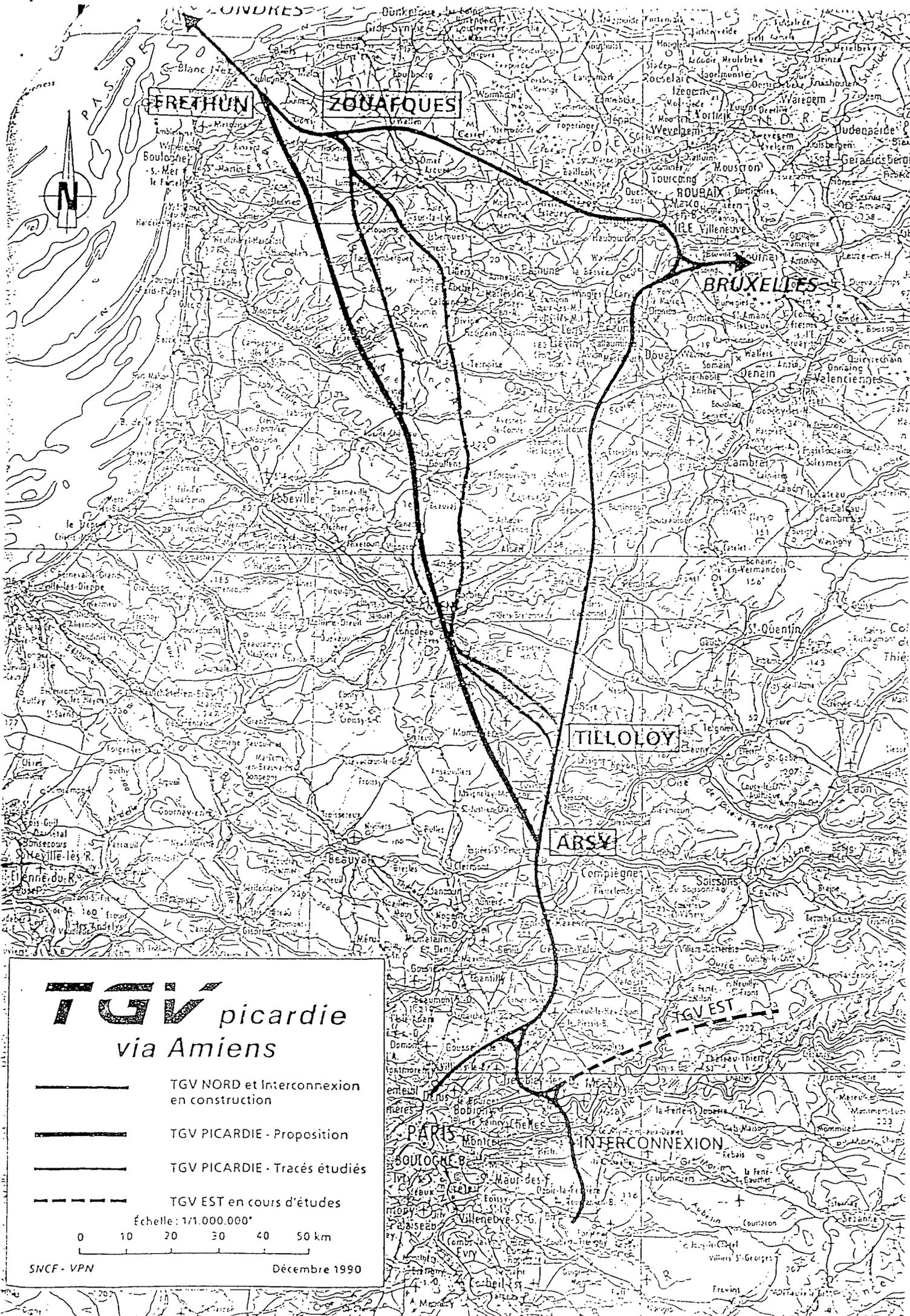
- par le TGV Picardie (Gare SNCF), 4 fréquences quotidiennes en direction de Londres et de l'Interconnexion (pas de relation avec Paris).

- par le TGV Nord (Gare Picarde avec accès par RN 29 et/ou A 29) :

. en 1994/95, 2 fréquences pour Lyon et Lille (correspondance pour Londres).

. en 1996, 5 fréquences dont - Lille (3) et Bruxelles (2)
- Lyon (2), Bordeaux (2),
Nantes (1), Rennes (1).

P.J. : Trafic (2000)
Tracés étudiés



PRETHUN

ZONAQUES

BRUXELLES

TILLOLOY

ARSY

TGV EST

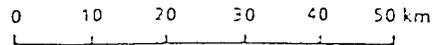
PARIS

INTERCONNECTION

TGV picardie via Amiens

-  TGV NORD et Interconnexion en construction
-  TGV PICARDIE - Proposition
-  TGV PICARDIE - Tracés étudiés
-  TGV EST en cours d'études

Échelle: 1/1.000.000^e

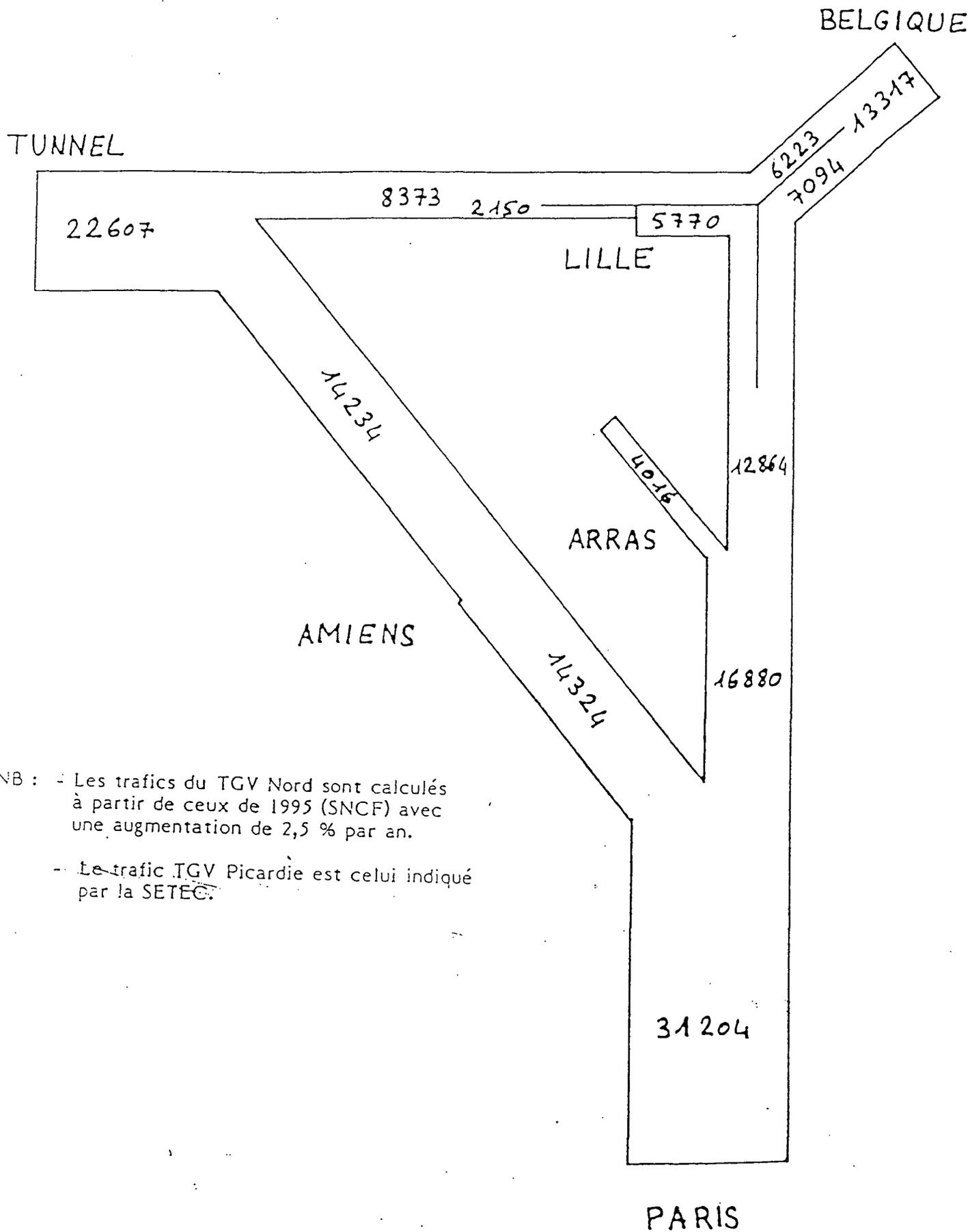


SNCF - VPN

Décembre 1990

Annexe 2.3

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.

*Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Tourisme*

29 JUN 1993

Monsieur l'Ingénieur Général,

Le T.G.V.-Picardie est un des projets inscrits au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, qui a été approuvé par décret en avril 1992. Il permet une réduction des temps de parcours entre Paris et Londres par rapport au T.G.V.-Nord en cours de réalisation, et une desserte directe de la ville d'Amiens par T.G.V..

Vous avez été chargé le 4 août 1989 de mener à bien une première phase d'études techniques et économiques de ce projet, au terme de laquelle vous avez établi un rapport courant 1991.

Il vous a été demandé, le 24 octobre 1991, de poursuivre cette mission dans le cadre des études préliminaires définies par la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 relative à l'établissement des projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse.

La deuxième étape ainsi engagée devait permettre, une fois réalisés les compléments d'études nécessaires et à l'issue de la phase de consultation, de choisir un fuseau de tracé.

C'est ainsi que le Préfet de la Région Picardie, Préfet de la Somme, a entamé cette consultation dans son département sur la base de votre rapport. Lors de celle-ci est apparue la nécessité d'étudier les possibilités de jumelage du T.G.V. avec le projet d'autoroute A.1 bis Amiens-Lille. A partir de l'étude réalisée par le C.E.T.E. Nord-Picardie et des avis recueillis sur cette question, le Préfet de la Somme a récemment pu me proposer de retenir l'une des solutions de jumelage envisageables.

En revanche, dans les deux autres départements concernés, il est apparu prématuré d'engager cette consultation compte tenu du contexte local.

Monsieur Hubert GUERET
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
Conseil Général des Ponts et Chaussées
Tour Pascal

Il convient maintenant de prendre en compte dans le processus en cours actuellement les dispositions prévues par la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

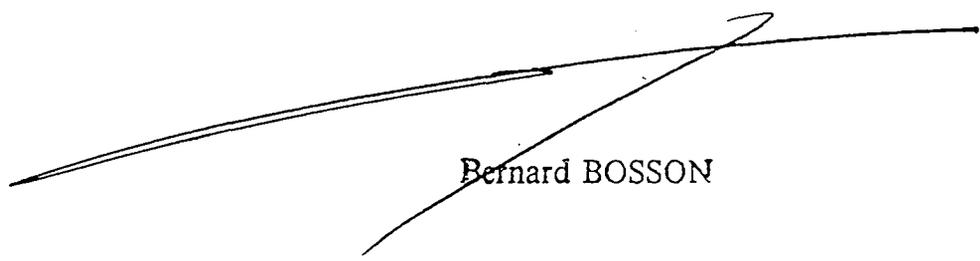
Un débat sur l'intérêt économique et social du projet de T.G.V. Picardie devra donc être organisé préalablement à l'achèvement des études préliminaires.

Je vous charge de me faire des propositions opérationnelles quant à l'organisation de ce débat, après concertation avec le Préfet de la Région Picardie, Préfet de la Somme, qui coordonnera celui-ci, avec les préfets des deux autres départements concernés et avec la S.N.C.F.

Vos propositions porteront notamment sur le calendrier à adopter, sur la préparation du document de lancement du débat prévu dans la circulaire, et sur les conditions dans lesquelles seront pris en compte les résultats de l'étude intermodale relative au "Corridor Nord" que mène actuellement le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

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

et les plus cordiaux,



Bernard BOSSON