

Chambre de commerce et d'industrie de Région Pays de la Loire

La Chambre de commerce et d'industrie de Région Pays de la Loire soutient le projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de l'Ile-de-France depuis le lancement des premières réflexions dans les années 80 et est à l'origine avec les CCI de Bretagne, Poitou-Charentes et Limousin de la création de l'association interconnexion Sud TGV en Ile-de-France.

Connecter l'ouest à l'Europe : un enjeu majeur pour les Pays de la Loire

Les Pays de la Loire se situent à l'extrémité ouest de l'Europe et sont à ce titre excentrés géographiquement des principaux corridors.

Dans une économie qui s'internationalise de plus en plus, où la croissance est tirée par les pays émergents et que l'export constitue une source majeure de développement des entreprises, le territoire des Pays de la Loire se doit, plus encore que les régions plus centrales, de disposer d'infrastructures de communication performantes et de pouvoir accéder aux marchés européens dans des conditions de fiabilité et de sécurité optimales.

Au même titre que les infrastructures routières, aéroportuaires, portuaires, les infrastructures ferroviaires sont un enjeu majeur pour l'accessibilité des Pays de la Loire et le développement de ses entreprises.



Source : RFF, Adaptation par RFF, RFF, SED, SGC

La représentation des projets sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs.
Source : Dossier du maître d'ouvrage sur l'interconnexion sud des LGV en Ile-de-France, débat public de décembre 2010 à mai 2011, RFF, Graphisme : cci Région Pays de la Loire



Chambre de commerce et d'industrie
de Région Pays de la Loire
www.paysdelaloire.cci.fr



Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Faire face à la croissance démographique et à l'attractivité du territoire

Les Pays de la Loire vont faire face à un essor démographique sans précédent avec une augmentation de 25 % d'ici 2040 du nombre d'habitants.

Cette croissance est liée à deux aspects essentiels :

- ▶ L'attractivité du territoire,
- ▶ Le développement économique des entreprises.

Ainsi, le besoin de mobilité qui est déjà très élevé, va être de plus en plus croissant au fil des années.

De plus, l'un des leviers de croissance économique des entreprises est basé sur l'export. Ainsi, plus de 60 % des exportateurs envisagent une croissance de leur activité internationale dans les prochaines années.

Dans un contexte de concurrence très forte et dans une économie de plus en plus mondialisée avec une mobilité en progression constante, la qualité des liaisons et leur fiabilité revêtent un enjeu majeur.

Il est vital pour les entreprises, les salariés et les citoyens de disposer d'infrastructures de communication et de systèmes de transport qui répondent à un double enjeu :

- ▶ Celui de la capacité à absorber les flux,
- ▶ Celui de la rapidité et de la fiabilité des prestations offertes.

Le développement du réseau de la grande vitesse et l'interconnexion des LGV constituent ainsi un enjeu majeur pour la compétitivité des Pays de la Loire.

La mise en service programmée de la LGV Bretagne Pays de la Loire en 2016 est fortement soutenue par la CCI de Région Pays de la Loire qui va ainsi permettre à tout l'Ouest de se rapprocher de l'Europe. Mais l'absence d'interconnexion permettant de se connecter aux principales infrastructures européennes constituerait un handicap majeur pour l'ouest.

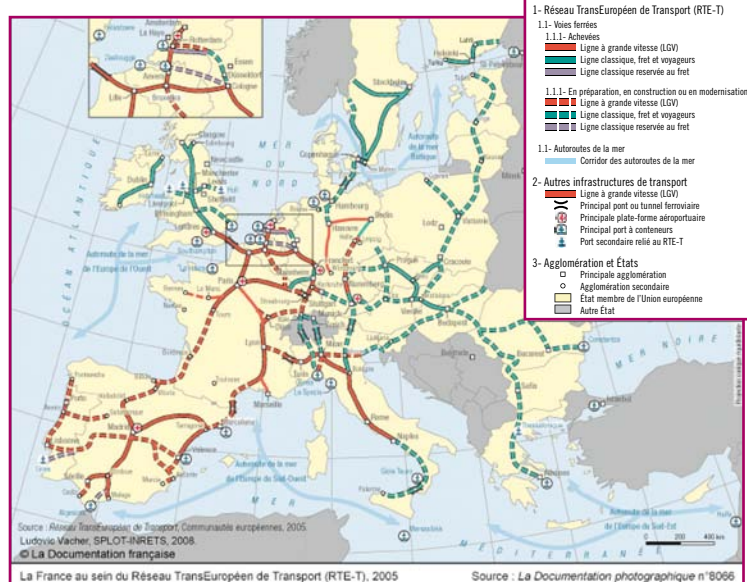
Un projet prioritaire afin de faire face au développement du réseau LGV

4 000 km de nouvelles LGV sont inscrits dans le Grenelle de l'environnement et dans le Schéma national des infrastructures de transports (SNIT).

Avec le lancement du TGV Est et la deuxième phase en cours de réalisation, le début des travaux des LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique, la 2^{ème} phase de la ligne Rhin Rhône, les réflexions en cours sur la ligne Paris Orléans Clermont Lyon (POCL)..., l'amélioration de l'interconnexion des TGV au Sud de l'Île-de-France devient plus que jamais une question centrale "qui conditionne l'avenir du réseau LGV en France" selon la SNCF.

Quel serait en effet l'intérêt de créer autant de nouvelles lignes si on ne les connecte pas entre elles ?

La CCI de Région Pays de la Loire partage ainsi l'analyse du maître d'ouvrage qui estime la réalisation de ce nouveau barreau comme une priorité.



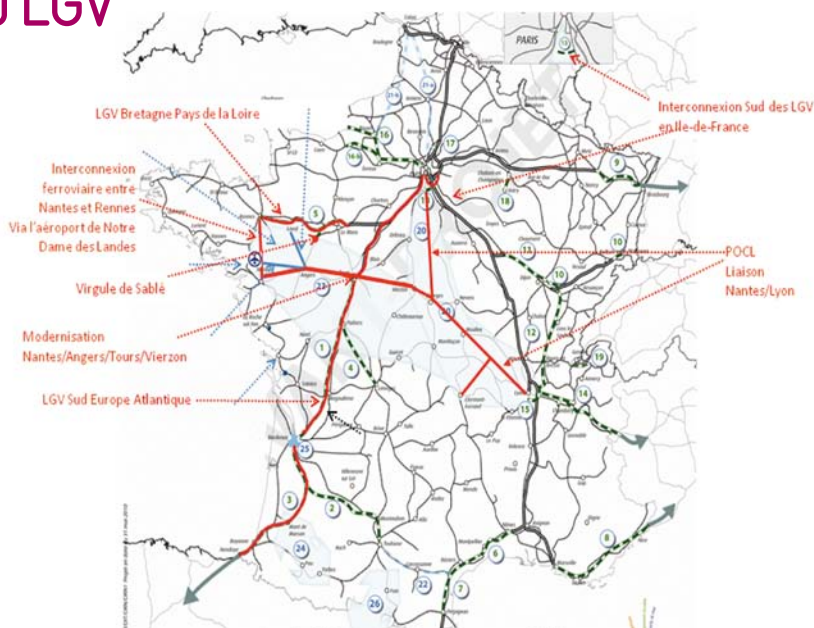
Une connexion au réseau européen RTE-T indispensable

Les Pays de la Loire ont besoin d'accéder le plus rapidement possible aux marchés européens sous peine d'être marginalisés dans la concurrence européenne et mondiale. Pouvoir accéder aux marchés européens et mondiaux à des conditions de rapidité, de fiabilité, de coût et donc de compétitivité par rapport aux entreprises européennes situées au cœur de l'Europe est vital pour les économies régionales.

De même, la région doit pouvoir accueillir les flux de personnes et de marchandises des autres régions qui viennent vers l'Ouest et être connectée **avec le réseau européen RTE-T avec une rapidité et une fiabilité des temps de parcours**. La connexion à l'aéroport d'Orly dont les liaisons vont peu à peu évoluer vers des destinations internationales est en outre primordiale.

Ce projet présente donc un intérêt évident en terme :

- ▶ D'aménagement du territoire,
- ▶ De développement économique,
- ▶ D'intermodalité.



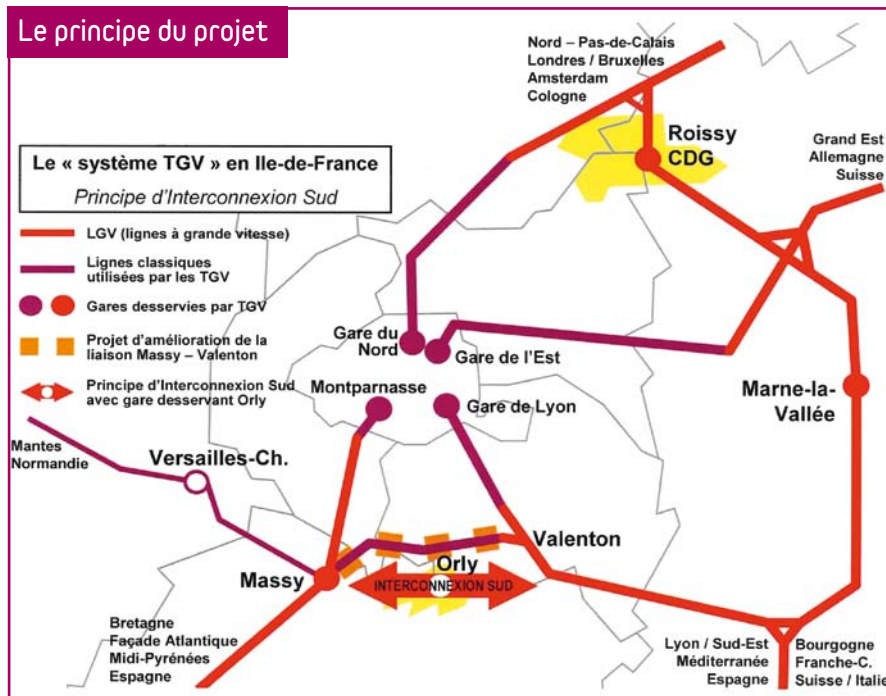
Une situation inacceptable

L'interconnexion des LGV au Sud de l'Ile-de-France constitue la porte de sortie des Pays de Loire vers Paris et l'Europe. Or, les conditions actuelles de ce raccordement demeurent insatisfaisantes.

L'interconnexion des LGV au Sud de l'Ile-de-France se fait actuellement sur la ligne entre Massy et Valenton, qui compte **2 tronçons à voie unique** à Massy et Orly, et **sur laquelle cohabitent TGV, RER et trains de fret**. Les **retards peuvent aller de 14 à 30'** et les vitesses moyennes n'excèdent pas 40 km/h. Ceci a pour conséquence **un taux de régularité de 10 points inférieurs** à ceux des TGV partant ou arrivant à Paris (source : SNCF lors de l'AG interconnexion Sud).

Le tronçon **Massy Valenton** constitue indéniablement un **goulot d'étranglement** pour les voyageurs effectuant une liaison province-province mais aussi un risque important pour les voyageurs venant de l'Ouest et ayant une **correspondance** à l'aéroport de Roissy.

Le principe du projet



C'est donc un frein à la compétitivité des entreprises de l'Ouest qui sont ainsi obligées soit de transiter par les gares parisiennes, soit de prendre des marges de temps très importantes dans leurs déplacements.

Des perspectives à anticiper

Des travaux de modernisation sur la ligne actuelle entre Massy et Valenton sont prévus d'ici 2015 mais ne permettront pas d'absorber la hausse prévisible des trafics. En effet, les déplacements **province-province sont en forte**

augmentation (une croissance de 8 % par an contre 4 % pour les liaisons province-Paris) et les prévisions de trafic entre Massy et Valenton sont estimées à 6 millions en 2020, soit un **doublement des trafics par rapport à aujourd'hui**.

Un besoin renforcé d'intermodalité

La création d'une gare à Orly fait partie intégrante du projet interconnexion Sud et constitue un élément invariable des 3 scénarios. L'inter-modalité air-fer entre Orly et le réseau TGV représente un potentiel de 2 millions de voyageurs/an à l'horizon 2020 contre 1 million actuellement. Ce projet permettra ainsi de développer l'inter-modalité air-fer en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy depuis **l'ensemble des régions françaises**.

C'est un enjeu majeur pour l'ensemble des régions de province et notamment des Pays de la Loire car au-delà de l'amélioration des liaisons Atlantique/Est-Atlantique/Nord-Atlantique/Sud-Est, ce projet permettra **d'accéder directement à l'aéroport d'Orly**.

Avec l'évolution programmée d'Orly vers des destinations plus internationales, la nécessité de l'intermodalité air/fer se trouve renforcée. Elle a fait ses preuves à Roissy et a prouvé l'utilité et la réussite de ce concept. Elle devra néanmoins permettre une fluidité optimale entre la gare et les aéroports de l'aéroport.

Des incidences fortes sur les liaisons province-province

La réalisation de l'interconnexion Sud permet d'envisager des fréquences plus nombreuses et des horaires plus adaptés pour les liaisons province-province. Ainsi RFF prévoit par exemple presque un doublement des trains

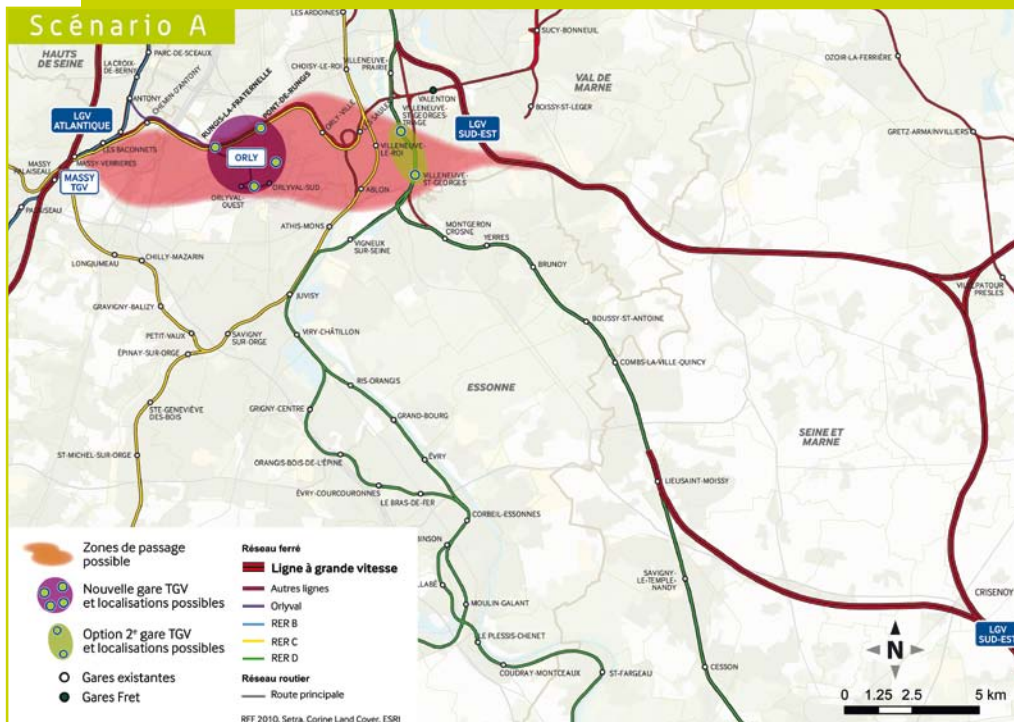
province-province au départ de Nantes (de 10 à 19), presque autant au départ d'Angers et du Mans et la SNCF annonce par exemple dans ses études deux trains supplémentaires quotidiens sur Nantes/Lyon.

Les priorités de la CCI de Région Pays de la Loire

Le débat public propose 3 scénarios. Les critères qui guident notre choix sont les suivants, au-delà de la priorité qui est de réaliser ce projet :

- 1 **Une bonne insertion dans l'environnement** : les contraintes environnementales et la préservation des intérêts des riverains doivent être intégrées comme une composante majeure du projet. A ce titre, un scénario proposant au maximum un tracé en souterrain nous semble être à privilégier.
- 2 **Une augmentation des capacités** : ce projet doit permettre de faire face aux hausses très importantes de trafic prévues à l'horizon 2020 et notamment à l'augmentation croissante des liaisons province-province, sans compter les projets prévus bien engagés comme le POCL.
- 3 **Régularité, fiabilité, fréquences horaires adaptées** : ce projet doit permettre de proposer un taux de régularité maximum et conforme aux autres liaisons grande vitesse. Il doit également proposer des offres adaptées en terme d'horaires avec des départs tôt le matin, des retours en fin d'après-midi et des fréquences accrues.

- 4 **Un gain de temps** : ce projet doit permettre dans la mesure du possible un gain de temps de parcours, même si sur une distance aussi courte, les gains de temps seront limités.
- 5 **Une intermodalité optimale** : la connexion avec l'aéroport d'Orly doit être la plus confortable possible et permettre une fluidité maximale. A ce titre, la création d'une gare au plus près des aérogares nous semble la solution la plus adaptée.
- 6 **Un intérêt réciproque de la région Ile-de-France et des régions de province** : c'est l'une des caractéristiques de ce projet et c'est aussi sa force. L'emport de passagers en Ile-de-France induit une amélioration des services dans les gares de province (horaires, fréquences...) car 40 % des trains intersecteurs transportent des voyageurs qui montent ou descendent en Ile-de-France. C'est aussi un enjeu en terme de désaturation des gares parisiennes.
- 7 **La meilleure adéquation coût/service possible** : étant donné le coût du projet évalué entre 1,4 et 3,3 milliards d'€, son taux de rentabilité nous semble être un des critères de choix importants.



Au regard de ces critères, considérant qu'un **tracé en souterrain** sur la totalité du parcours est à privilégier et que la **gare d'Orly doit être au plus près des aérogares**, la CCI de Région Pays de la Loire estime que **le scénario A** répond le mieux aux priorités affichées. Il est le plus à même de favoriser la nécessaire synergie entre les enjeux nationaux et franciliens.

La réalisation d'une deuxième gare en Ile-de-France dans le secteur de Villeneuve constitue une option intéressante.

En effet, même si elle pénalise les temps de parcours, il semble qu'elle permette de plus grandes dessertes par la captation de passagers supplémentaires en Ile-de-France.

Sous réserve d'une confirmation de cet aspect, la CCI de Région Pays de la Loire soutient la réalisation de cette seconde gare en Ile-de-France.

La CCI de Région Pays de la Loire estime également que le scénario C répond aux principales priorités souhaitées, mais dans une moindre mesure, eu égard notamment au coût et au temps de parcours Atlantique Est et Atlantique Nord.