

Conseil économique, social
et environnemental Poitou-Charentes

Depuis plus de 12 ans, le CESER Poitou-Charentes demande et soutient la réalisation indispensable de l'interconnexion de la LGV Atlantique au réseau ferré européen à grande vitesse. Membre de l'association "Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France" (120 adhérents dont 12 régions), le CESER Poitou-Charentes se prononce aujourd'hui, dans le cadre de la consultation organisée par la CPDP (Commission particulière du débat public), en faveur d'un projet de ligne nouvelle dédiée aux LGV.

Une interconnexion des TGV indispensable pour faire face à la saturation de la ligne actuelle

L'interconnexion des LGV au Sud de l'Ile-de-France se fait actuellement sur la ligne entre Massy et Valenton. C'est le seul axe de liaison reliant le TGV Atlantique vers Paris et les autres pays européens.

Sur cette ligne, qui compte deux tronçons à voie unique à Massy et Orly, cohabitent TGV, RER et trains de fret (200 trains circulent quotidiennement). Les vitesses moyennes des TGV n'excèdent pas 40 km/h et les retards moyens sont de 14 à 30 minutes.

Au-delà de la saturation du trafic de banlieue, ce tronçon est un véritable goulet d'étranglement pour les voyageurs effectuant la liaison province/province mais aussi pour les voyageurs venant de l'Ouest et ayant une correspondance à l'aéroport de Roissy.

Malgré la modernisation en cours du réseau sur la ligne actuelle entre Massy et Valenton, l'augmentation du trafic prévue à l'horizon 2020 ne pourra être absorbée par ce seul tronçon, sans compter les projets de LGV après 2020.

A ces perspectives s'ajoutent les déplacements de province à province en augmentation de 8 % par an, contre 4 % pour les déplacements de Province à Paris.

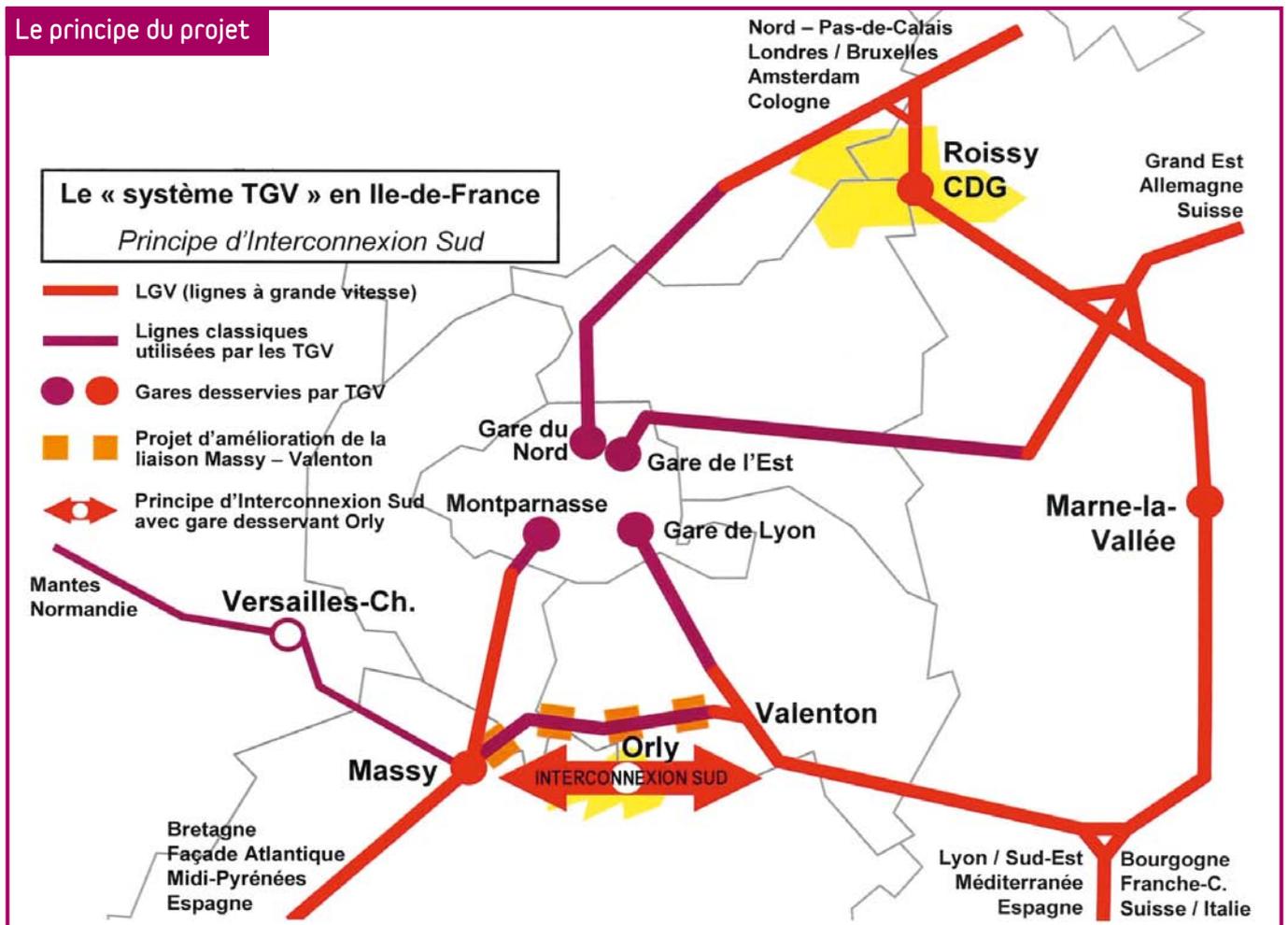
Les prévisions de trafic sur les TGV province/province sont estimées à 6 millions de voyageurs en 2020 contre 3,5 millions aujourd'hui, quasiment un doublement d'ici 2020.

Conseil économique, social
et environnemental Poitou-Charentes

15 rue de l'Ancienne Comédie
BP 575 - 86021 POITIERS Cedex
Tél. : +33 (0)5 49 55 77 77 - Fax : +33 (0)5 49 55 76 76
E-mail : info@cesr-poitou-charentes.fr
www.cese-poitou-charentes.fr



Le principe du projet



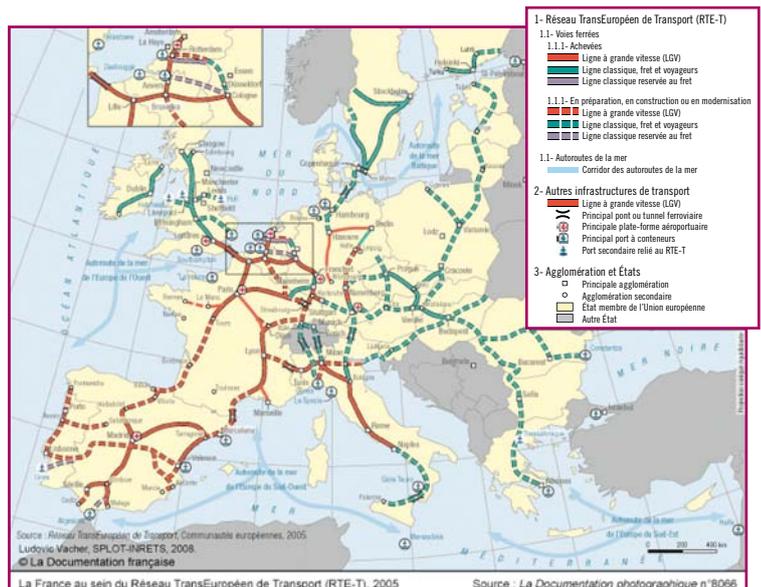
Un projet prioritaire pour relier la façade Atlantique au réseau européen à grande vitesse

Pour le CESER Poitou-Charentes, la création d'un nouveau barreau permettant de relier l'ensemble des réseaux ferroviaires apparaît comme une nécessité.

Ce projet, qui est inscrit dans l'ensemble des Schémas nationaux depuis le CIADT (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) de 2003, est indispensable pour les régions de la façade Atlantique afin de leur permettre d'accéder le plus rapidement possible aux autres pays européens sous peine d'être marginalisées dans la concurrence européenne et mondiale.

Relier la LGV SEA au réseau européen à des conditions de rapidité, de fiabilité et de coût est aujourd'hui vital sur les plans économique et social.

Les régions de la façade Atlantique doivent faire face à une croissance démographique parmi les plus importantes et doivent donc disposer d'infrastructures performantes avec les autres régions françaises et européennes. Elles doivent ainsi être connectées avec le réseau RTE-T (Réseau TransEuropéen de Transport) avec une rapidité et une fiabilité des temps de parcours.



De même, elles doivent pouvoir accueillir les flux de personnes et de marchandises des autres régions qui viennent vers l'ouest. La connexion à l'aéroport d'Orly dont les liaisons vont peu à peu évoluer vers des destinations internationales est en outre primordiale.

Un barreau d'interconnexion pour répondre aux évolutions de trafic à l'horizon 2020

Pour le CESE Poitou-Charentes, 3 objectifs majeurs doivent guider la conception et la réalisation de ce barreau d'interconnexion :

➤1 **Faire face à l'augmentation des déplacements province/province** : le projet devra permettre de développer et améliorer les dessertes intersecteurs (vitesse, fréquences et horaires) en contribuant à leur attractivité et en favorisant le report modal et la décongestion des gares parisiennes.

➤2 **Développer l'intermodalité entre l'aérien et le ferroviaire** : l'intermodalité 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 est à concevoir en privilégiant cette intermodalité et en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy depuis l'ensemble des régions françaises.

➤3 **Contribuer à l'amélioration de la desserte des gares franciliennes** : la Grande couronne de l'Ile-de-France (5 millions d'habitants) n'est desservie que par une gare TGV à Massy (en dehors des gares parisiennes).

Le projet pour être en capacité de faire face aux besoins des gares franciliennes (17 % de croissance par an contre 6 % pour les gares parisiennes) devra favoriser le développement de la desserte à grande vitesse depuis la province par la création d'une gare TGV à Orly et en séparant les trafics TGV et TER.

Le choix d'un scénario à retenir pour 2020

3 scénarios sont proposés au débat public pour la réalisation d'un futur barreau d'interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France.

Pour le CESER Poitou-Charentes, **le scénario A est celui qui correspond le mieux aux objectifs prioritaires.**

Au-delà de la priorité (réaliser ce projet) plusieurs critères guident ce choix pour l'assemblée socioprofessionnelle régionale :

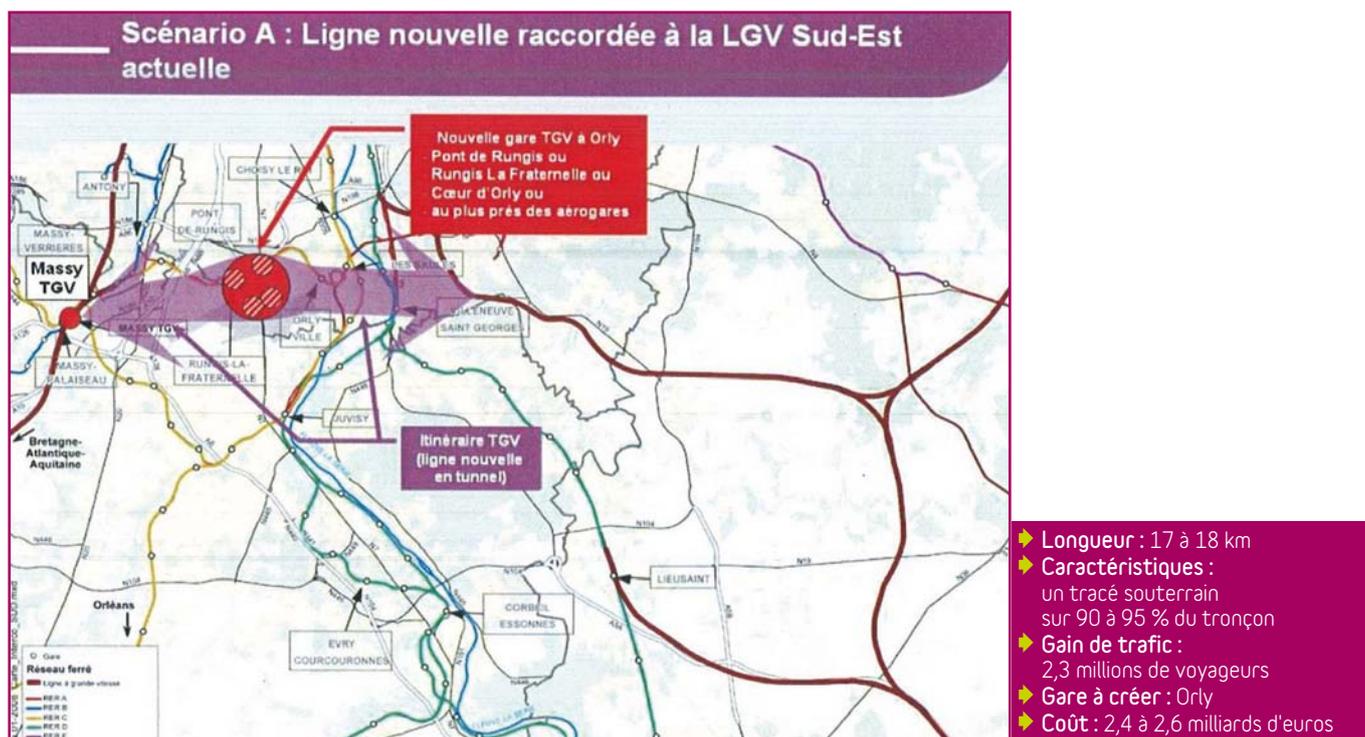
➤ **une bonne insertion dans l'environnement** avec un tracé réalisé à plus de 90 % en souterrain ;

➤ **une augmentation des capacités** pour faire face aux hausses très importantes de trafic prévues à l'horizon 2020 notamment pour les liaisons province/province ;

➤ **une amélioration de la qualité (fréquence et horaires adaptés) et de la régularité** conformes aux besoins des différentes liaisons TGV et dessertes des aéroports ;

➤ **une intermodalité optimale** avec une connexion performante avec les aéroports en particulier avec Orly grâce à une gare au plus près de l'aérogare ;

➤ **la meilleure adéquation coût/service possible** étant donné le coût du projet évalué selon les scénarios entre 1,3 et 3,5 milliards d'euros.



Conclusion

La réalisation d'un barreau d'interconnexion des TGV en Ile-de-France est une priorité pour le CESER Poitou-Charentes afin de relier le TGV Atlantique et la future LGV SEA (Sud Europe Atlantique) au réseau européen à grande vitesse.

Ce projet répond à une logique d'aménagement du territoire, c'est un enjeu majeur pour la desserte et l'attractivité des régions de la façade Atlantique qui concerne aujourd'hui plus de 15 millions d'habitants.

En l'état actuel des informations et au regard des éléments de comparaison entre les scénarios proposés, le CESER Poitou-Charentes considère que le tracé du scénario A, en souterrain

sur la quasi totalité du parcours, est à privilégier car il répond le mieux aux priorités affichées. Il est le plus à même de favoriser les liaisons province-province, de connecter les différents modes de transport et de faire face aux perspectives de développement des trafics à l'horizon 2020.

Enfin, avec le lancement du TGV Est, la réalisation des LGV SEA et Bretagne-Pays-de-la-Loire à l'horizon 2016-2018 ainsi que la réflexion en cours sur la ligne POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon), le CESER Poitou-Charentes demande que ce projet, inscrit dans l'avant-projet de SNIT (Schéma national des infrastructures de transports), soit réalisé et mis en service pour 2020.



Conseil économique, social et environnemental régional

Le Conseil économique, social et environnemental Poitou-Charentes représente la société civile régionale organisée. Composé des organisations socioprofessionnelles représentatives au niveau régional, le CESER, seconde assemblée de la région, a un rôle consultatif auprès de l'assemblée délibérante qu'est le Conseil régional.

Force de propositions, incubateur d'idées, lieu de concertation, d'expertise collective et de recherche

de convergence, le CESER apporte des avis au Conseil régional sur tout sujet de compétence régionale. Il travaille également sur des rapports concernant le développement économique, social et culturel de la région : propositions de diagnostics et d'analyses prospectives, élaboration de préconisations concrètes, au plus près de la réalité quotidienne des habitants de Poitou-Charentes.

