

## Chambre de commerce et d'industrie de Région Haute-Normandie

### L'interconnexion Sud des LGV : un projet ambitieux soutenu par les entreprises haut-normandes

**Le réseau des CCI de Haute-Normandie a souhaité participer au débat public relatif à l'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France en rédigeant un cahier d'acteurs.**

Ce projet est indispensable pour répondre aux attentes des usagers et des entreprises d'Ile-de-France mais également à celles des haut-normands et plus largement à celles de l'ensemble des provinciaux. Il est néanmoins fondamental **qu'il y ait concomitance entre ce projet et la future ligne à grande vitesse Paris-Normandie**. En effet, il est essentiel d'intégrer la réalisation de la connexion du futur réseau ferroviaire grande vitesse normand au réseau TGV national. C'est à cette condition que l'interconnexion sud TGV s'inscrira pleinement dans les ambitions de développement liées au Grand Paris et à

l'aménagement global de l'axe Seine. Elle répondra ainsi, sur ce grand territoire, à l'ensemble des enjeux de communication, de circulation des marchandises et des voyageurs, dans le respect du Grenelle de l'Environnement.

**Les CCI de Haute-Normandie sont donc favorables à la création rapide du projet d'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France avec la création d'une gare à Orly sous réserve de la réalisation immédiate du raccordement entre l'interconnexion Sud et la ligne actuelle des "TGV normands".**



#### Chambre de commerce et d'industrie de Région Haute-Normandie (CCIR HN)

Monsieur Jean Pierre Désormeaux, président  
9 rue Robert Schuman  
76042 ROUEN Cedex 1  
Tél. : 02 35 88 44 42 - Fax : 02 35 88 06 52  
Email : [president@haute-normandie.cci.fr](mailto:president@haute-normandie.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.

[www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org](http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org)



# Pourquoi ce projet d'interconnexion sud des LGV en Ile-de-France ?

## Un effet bénéfique de la Grande vitesse

La mise en service d'une ligne nouvelle à grande vitesse a un impact indéniable sur l'image et l'attractivité des territoires concernés. L'égalité d'accès des villes à un réseau réduit les disparités géographiques et accélère le développement économique de l'ensemble du territoire : les entreprises voient leur compétitivité s'améliorer et leur marché s'élargir. Sur l'emploi, l'impact est double : un impact temporaire, pendant la construction du projet (création d'emplois liés au chantier) et un impact durable dû à la valeur ajoutée apportée par cette infrastructure pour les différents territoires.

## Un constat alarmant

L'absence de barreau d'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France a pour conséquence directe l'utilisation de la ligne existante de "Grande ceinture" pour la circulation des TGV intersecteurs entre Massy et Valenton. Sur cette ligne circulent également les trafics RER et fret. Elle est totalement saturée et souffre, de ce fait, d'importants et fréquents dysfonctionnements. Le moindre aléa se propage sur les lignes qui y sont reliées. Certains TGV subissent des retards conséquents pouvant aller jusqu'à trente minutes (*source : Réseau ferré de France*). Ces dérèglements seront d'ailleurs de plus en plus fréquents si l'on se réfère aux augmentations attendues des déplacements province-province. C'est véritablement le maillon faible du réseau TGV.

## Une nécessité de réaliser au plus vite ce projet pour finaliser la rocade Sud

La réalisation de l'interconnexion sud, qui figure à la fois dans le Grenelle de l'Environnement et dans le projet de loi du Grand Paris, poursuit ainsi deux objectifs structurants :

- ▶ **L'amélioration de la fiabilité des TGV et leur interconnexion.**  
Le projet d'interconnexion Sud consiste ainsi à créer une ligne dédiée aux trains à grande vitesse reliant la LGV Atlantique (Le Mans, Nantes, Bordeaux) aux autres lignes à grande vitesse qui desservent le sud-est (Lyon, Marseille), l'est et le nord de la France. Enfin, au regard des nombreux projets à venir (LGV Bretagne-Pays de la Loire, LGV Sud Europe Atlantique, Ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon, LGV Paris-Normandie...), l'amélioration de l'interconnexion des TGV au sud de l'Ile-de-France est une question prioritaire.
- ▶ **L'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité** de la population au réseau des TGV. En effet, le projet comprend également la création d'une nouvelle gare à Orly connectée avec l'aéroport. Ce sujet est crucial pour le développement du deuxième aéroport français (qui, rappelons-le, n'est pas connecté au réseau TGV !). Le projet offre également la possibilité de réaliser une seconde gare (secteurs de Villeneuve-Saint-Georges, Lieusaint ou Villaroche) permettant ainsi une alternative aux usagers en évitant d'aller jusqu'aux gares parisiennes pour prendre le TGV.

# Quels enjeux pour la Haute-Normandie ?

## Renforcer l'accessibilité au hub francilien

Au-delà de la "simple problématique" LGV, se pose la question de l'interopérabilité autour de Paris. La réalisation d'une interconnexion TGV au sud de l'Ile-de-France se justifie également pour connecter la Normandie à l'aéroport d'Orly (*Carte 1, page 3*) **dans la mesure où le projet, quel que soit le scénario choisi, intègre la création d'une gare TGV à Orly.** De plus, il est nécessaire de prévoir une desserte express "Orly-Roissy" (de 10 à 15 minutes) entre les deux aéroports. Ce projet favorise ainsi l'intermodalité entre TGV et avion.

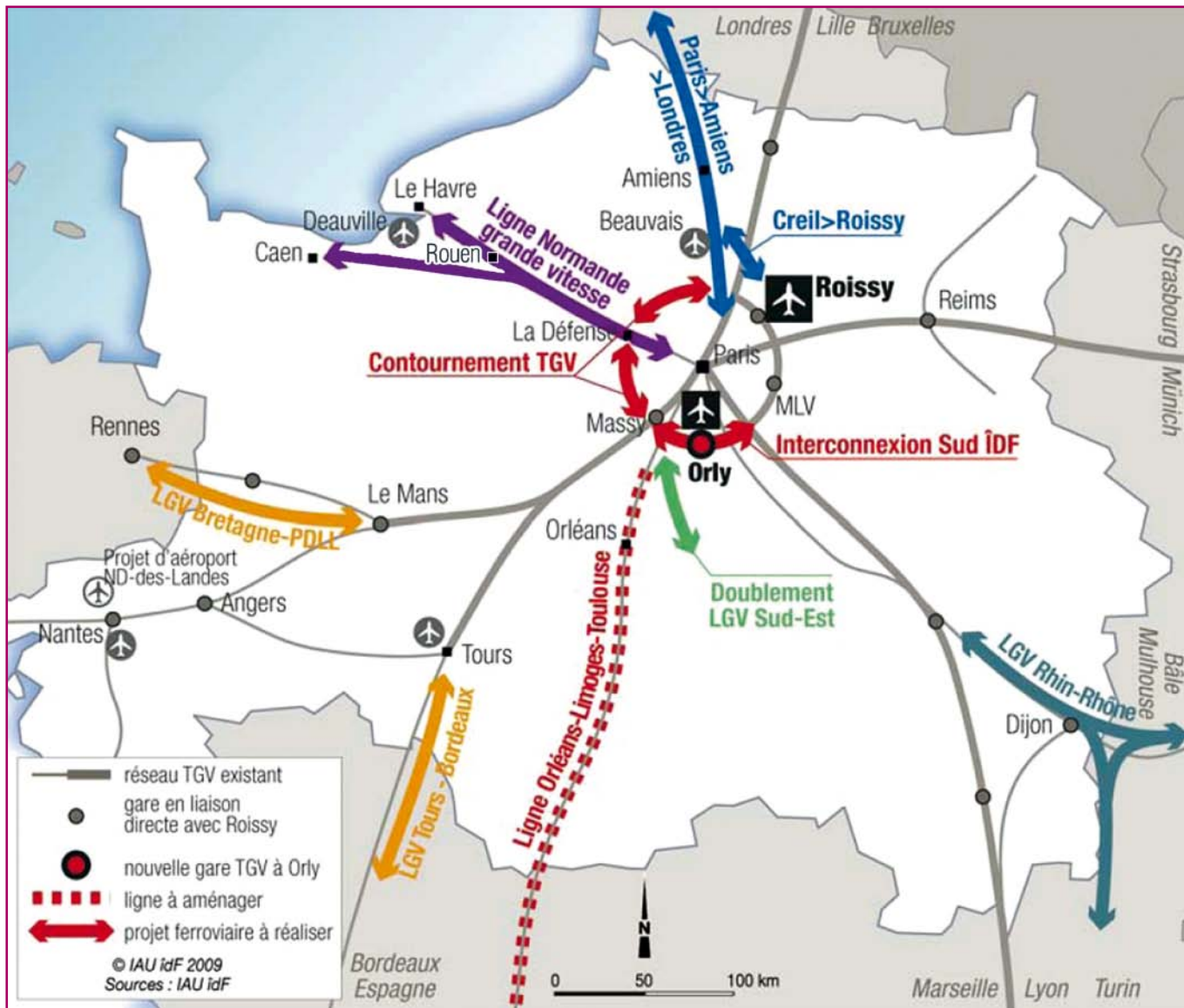
Ce point est crucial car il ouvre des perspectives de connexion de la Normandie vers le reste de la France, de l'Europe et du monde d'autant plus au regard des développements envisagés à Orly pour les liaisons aériennes internationales.

## Réaliser rapidement le raccordement entre l'interconnexion Sud et la ligne actuelle des "TGV normands"

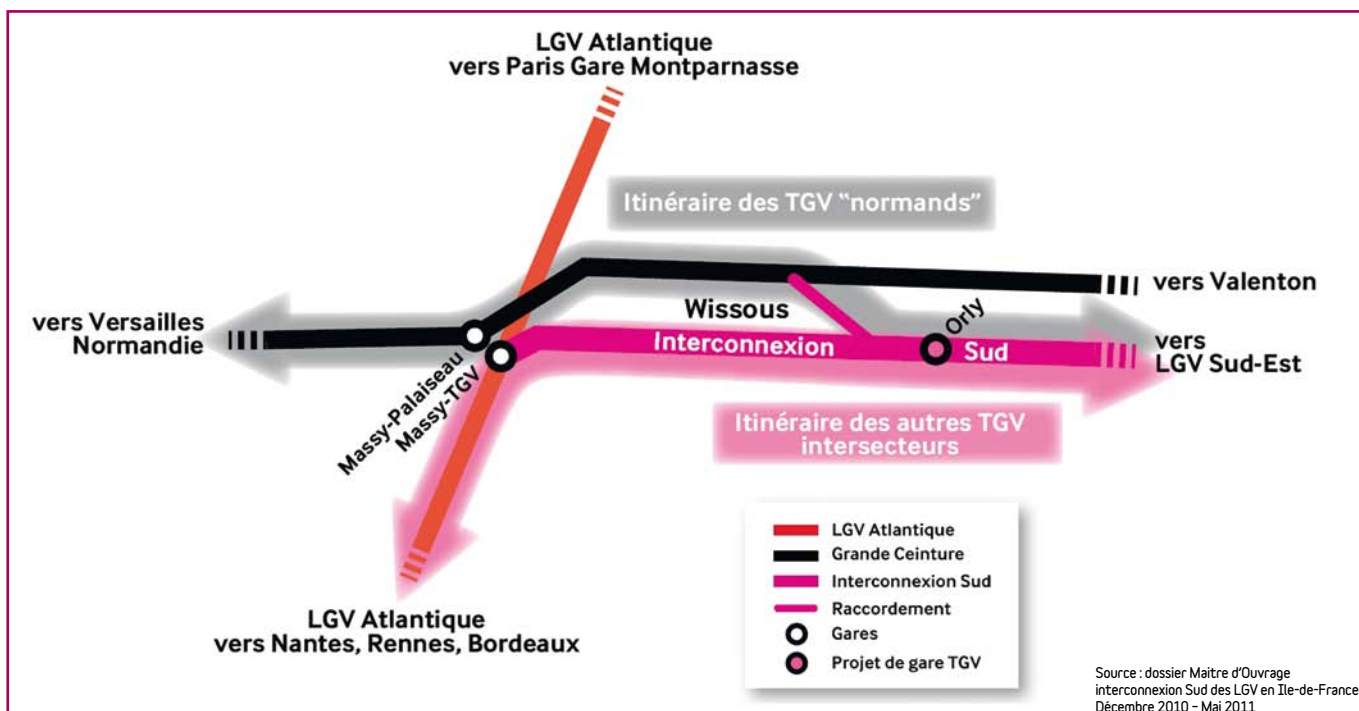
Pour séparer du RER C le trafic des TGV intersecteurs en provenance de la LGV Atlantique, l'interconnexion Sud doit se brancher sur le raccordement actuel qui relie la gare de Massy TGV aux voies utilisées par le RER C. Mais les TGV reliant la Normandie à Lyon et Marseille circulent depuis Versailles sur la Grande ceinture, desservent la gare de Massy-Palaiseau du RER C (et non Massy TGV), et poursuivent par les mêmes voies que le RER C. Ils ne pourront donc pas accéder à la ligne nouvelle dès son origine.

Pour permettre à ces TGV de desservir la gare d'Orly et de relier facilement les LGV Sud-Est et Atlantique, **le projet doit intégrer un raccordement entre l'interconnexion Sud et la ligne de la Grande ceinture** (*Carte 2, page 3*).

Suite page 4



Carte 1 : Conforter l'accessibilité ferroviaire au hub aéroportuaire



Carte 2 : Interconnexion avec raccordement des "TGV normands" à Wissous

## Faciliter les liaisons TGV entre les régions françaises et européennes

Les TGV qui emprunteront le réseau d'interconnexion effectueront des liaisons province-province sans correspondance à la capitale. Ces liaisons interrégionales structurantes seront alors optimisées et permettront d'accéder de façon efficace à l'ensemble du réseau LGV européen et au réseau français TGV. Elles offriront ainsi de nouveaux débouchés pour la Normandie.

## Améliorer les fréquences sur la liaison Caen/Le Havre/Rouen/Marseille

La réalisation de ce programme d'infrastructures doit permettre de développer de nouvelles offres à grande vitesse : les fréquences **sur la liaison Caen/Le Havre/Rouen/Marseille passeraient de 1 train à 3 trains par jour** pour un gain de temps compris entre 2 et plus de 6 minutes selon le scénario retenu.

Les gains de trafic concerneraient plus de 50 000 personnes avec la création de la gare d'Orly et plus de 220 000 personnes avec la création d'une deuxième gare (source : études SNCF).

## Créer une synergie avec le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

Ce projet doit également intégrer l'interconnexion avec la future Ligne nouvelle Paris-Normandie. En effet, la desserte

*"La SNCF a une dette envers la Normandie."*

**Guillaume Pépy,**  
président de la SNCF  
4 mai 2010, Le Havre

de la Haute-Normandie, vers Paris et au-delà, sera optimale dès lors que la liaison rapide vers la Normandie sera réalisée (avant 2020). Par ailleurs, l'interconnexion Sud TGV doit aussi s'articuler avec les autres grands projets ferroviaires franciliens en liaison avec la Normandie.

## Améliorer l'offre de services ferroviaires

L'amélioration de la ligne existante "Massy-Valenton" passe par une série de travaux de modernisation qui ne sera pas suffisante pour absorber les augmentations de trafic (les flux sur l'ensemble du réseau TGV vont augmenter de plus de 60 % à l'horizon 2020 - source Conférence des 8 Régions du Bassin Parisien, 2009). Il est donc plus que jamais nécessaire d'aménager ce nouveau barreau LGV pour séparer, libérer des capacités et rééquilibrer les trafics entre les lignes RER, Fret et TGV.

Le réseau des CCI de Haute-Normandie confirme l'intérêt de la réalisation d'un nouveau barreau d'interconnexion dédié aux LGV atlantiques, nord, est et sud. La création d'une nouvelle gare TGV à Orly, au plus près des aéroports, est également indispensable dans une logique d'intermodalité. Ce projet, important pour la Haute-Normandie, doit favoriser le développement des métropoles régionales et les synergies avec les autres territoires métropolitains. Nous rappelons cependant **que la question du raccordement entre l'interconnexion Sud et la ligne empruntée par les "TGV normands" est un des éléments prioritaires du projet. Enfin, ce dernier prendra davantage de sens avec l'arrivée de la LGV Paris-Normandie soutenue par les acteurs économiques normands.**



La Chambre de commerce et d'industrie de Région Haute-Normandie (CCIR HN) est un établissement public administratif de l'État. Elle regroupe les Chambres de commerce et d'industrie territoriales (CCIT) de l'Eure, de Dieppe, du littoral normand picard, d'Elbeuf, de Rouen, de Fécamp-Bolbec et du Havre. Son champ d'actions et de compétences couvre les départements de Seine-Maritime et de l'Eure. Elle contribue au développement des entreprises et des territoires de la Haute-Normandie par des actions et services offerts aux CCIT et aux entreprises de la région.