

Chambre de commerce et
d'industrie de région Bretagne

Le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse (LGV) au Sud de l'Île-de-France consiste à créer une ligne nouvelle dédiée aux TGV reliant la façade Atlantique et les LGV Est, Sud-Est et Nord. Ce projet intègre la création d'une nouvelle gare TGV desservant l'aéroport d'Orly afin de favoriser l'intermodalité air-fer.

La CCI de région Bretagne soutient le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse au Sud de l'Île-de-France depuis le lancement des premières réflexions dans les années 1980.

Elle considère ce projet comme stratégique dans la mesure où il contribue à renforcer l'accessibilité de la Bretagne et sa connexion avec les métropoles européennes.

Les transports :
un enjeu majeur pour l'économie de la Bretagne

La Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne, en sa qualité d'établissement public doté d'un rôle consultatif en matière d'équipement des territoires, mesure l'importance pour la compétitivité des entreprises et des territoires dans notre région périphérique, des questions de transport et de logistique. A l'extrémité Ouest du territoire français, la position péninsulaire de la Bretagne renforce en effet sa périphéricité au regard du centre de gravité européen et constitue dès lors un obstacle à surmonter pour favoriser l'insertion de notre région dans les réseaux d'échanges nationaux et internationaux.

L'accessibilité de la Bretagne, pour les affaires et le tourisme par exemple, comme la capacité à diffuser dans le reste de l'Europe les prestations de services et produits des entreprises bretonnes sont en effet cruciaux pour l'avenir de notre économie, dans un contexte d'élargissement à l'échelle mondiale des échanges économiques.

Suite page 2



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE
DE RÉGION
BRETAGNE

Chambre de commerce et d'industrie
de région Bretagne

1 rue du Général Guillaudot - CS 14422

35044 RENNES Cedex

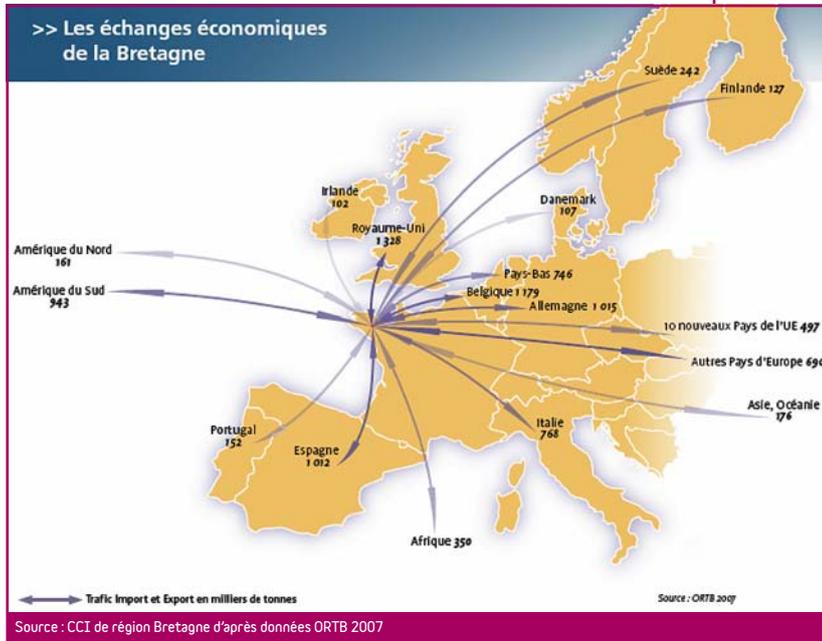
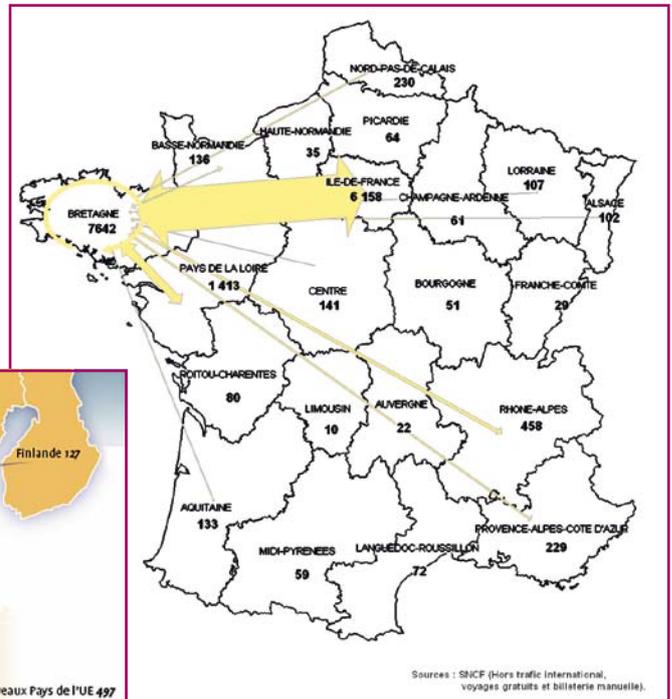
Tél. : 02 99 25 41 41 - Fax : 02 99 63 35 28

E-mail : ccir@bretagne.cci.fr

www.bretagne.cci.fr



Pour les entreprises, le référentiel temps devient incontournable et l'accès aux marchés ne se calcule plus en distance réelle mais en distance temps. Ceci est d'autant plus tangible que le déplacement de l'Europe vers l'Est complexifie le lien entre les entreprises bretonnes et leurs marchés. La qualité des liaisons et leur fiabilité revêtent donc un enjeu majeur. La connexion aux aéroports d'Orly et de Roissy Charles de Gaulle et à ses destinations internationales nous apparaît en outre déterminante.



Relations ferroviaires entre la Bretagne et l'ensemble des autres régions (en milliers de voyageurs)
 Source : ORTB Mémento des transports 2010 d'après données SNCF

Dans ce contexte, l'interconnexion Sud TGV constitue un outil essentiel pour améliorer l'environnement des entreprises bretonnes, faciliter leur développement et accroître la compétitivité des territoires.

Une croissance démographique à anticiper

La croissance de population bretonne se conjugue à une mobilité résidentielle en développement pour générer toujours davantage de déplacements. Les perspectives démographiques soutenues

de la Bretagne (20 à 25 000 habitants de plus par an sur les vingt prochaines années), contribueront à alimenter cette demande de transports.

Des tendances prospectives à prendre en compte

Le projet d'interconnexion Sud TGV permet en outre d'anticiper une augmentation prévue des trafics à l'horizon 2020. Les prévisions de trafics entre Massy et Valenton sont estimées à 6 millions de voyageurs en 2020 contre 3,5 millions actuellement soit quasiment une multiplication par deux. En outre, l'intermodalité avec les aéroports d'Orly et de Roissy représente un potentiel important de voyageurs supplémentaires depuis l'ensemble des régions françaises.

Région	2000	2006	2009
Île-de-France	5 849	5 937	6 158
PACA	169	228	229
Rhône-Alpes	387	448	458

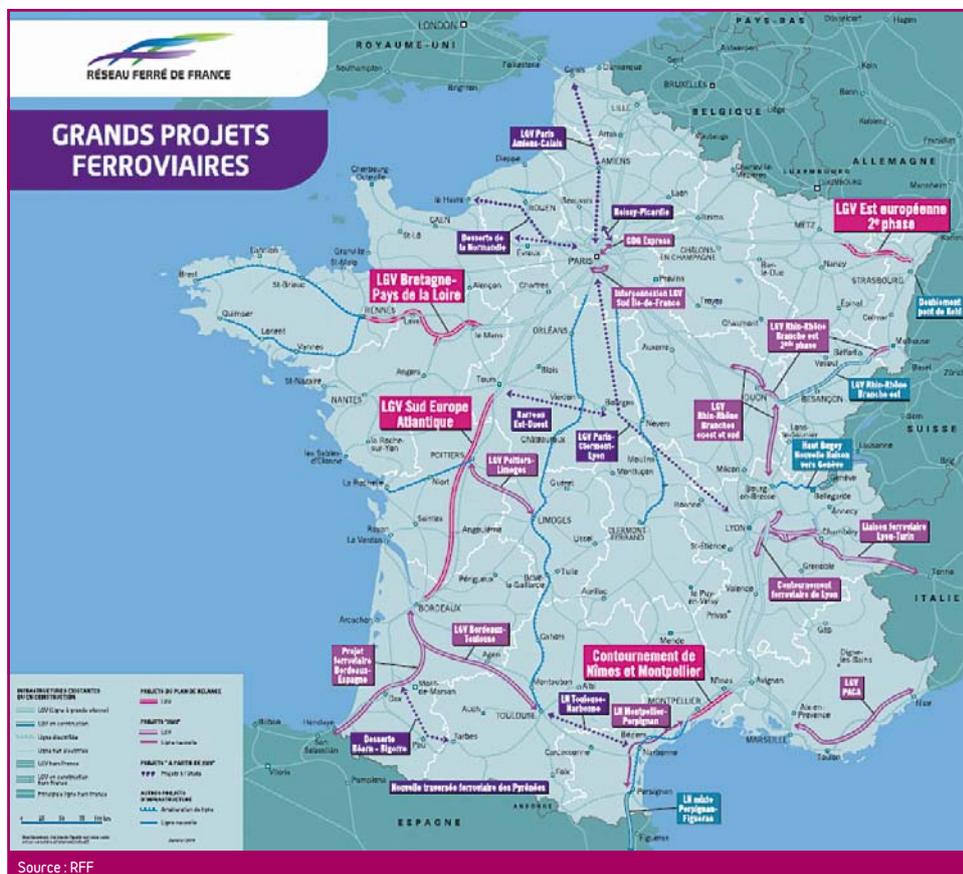
Evolution du trafic voyageurs entre la Bretagne et les autres régions françaises (en milliers de voyageurs)

Source ORTB - Mémento des transports 2010

Connecter efficacement le réseau des LGV

Avec la perspective de la construction de plus de 4 000 km de liaisons à grande vitesse, la création d'un nouveau barreau permettant le raccordement de l'ensemble des réseaux en contournant Paris apparaît stratégique pour répondre aux besoins de liaisons entre métropoles régionales et européennes.

Le train à grande vitesse constitue le meilleur moyen pour répondre à la croissance de la demande en transports sur longue distance en respectant les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre ; en cela, l'interconnexion des TGV contribuera à imposer le ferroviaire face à l'automobile et entre dans les considérations ouvertes par le Grenelle de l'environnement.



Une ligne saturée et des retards imprévisibles

La ligne Massy-Valenton constitue un goulet d'étranglement et représente un risque de retard pour les voyageurs ayant une correspondance à l'aéroport de Roissy et dans les autres métropoles.

Cette ligne compte en effet deux tronçons à voie unique à Massy et Orly sur lesquels cohabitent TGV, RER et trains de fret. Les retards peuvent aller de 14 à 30 minutes et les vitesses moyennes n'excèdent pas 40 km/heure.

En conséquence, le taux de régularité est de 10 points inférieurs à ceux des TGV partant ou arrivant à Paris.

De telles conditions ne permettent pas de fiabiliser et développer des relations d'affaires et de nouer des partenariats pour les entreprises bretonnes, trop soumises à des aléas de transport considérés comme des obstacles à la fluidité, la rapidité et la facilité des déplacements des décideurs économiques.

Un intérêt stratégique pour la CCI de région Bretagne

La modernisation du tronçon Massy-Valenton, qui portera toujours des trafics dont les vitesses sont différentes (TGV, RER, fret), ne permettra pas à elle seule de répondre à ces besoins fonctionnels ni à l'augmentation attendue de la demande de voyages. Seule une voie dédiée au trafic TGV contournant la région parisienne facilitera la jonction efficace des métropoles françaises entre elles. Afin de lever les obstacles que présente l'actuelle infrastructure, les attentes de la CCI de région Bretagne et des acteurs économiques bretons sont les suivantes :

- création d'une ligne nouvelle permettant de séparer les différents trafics ;

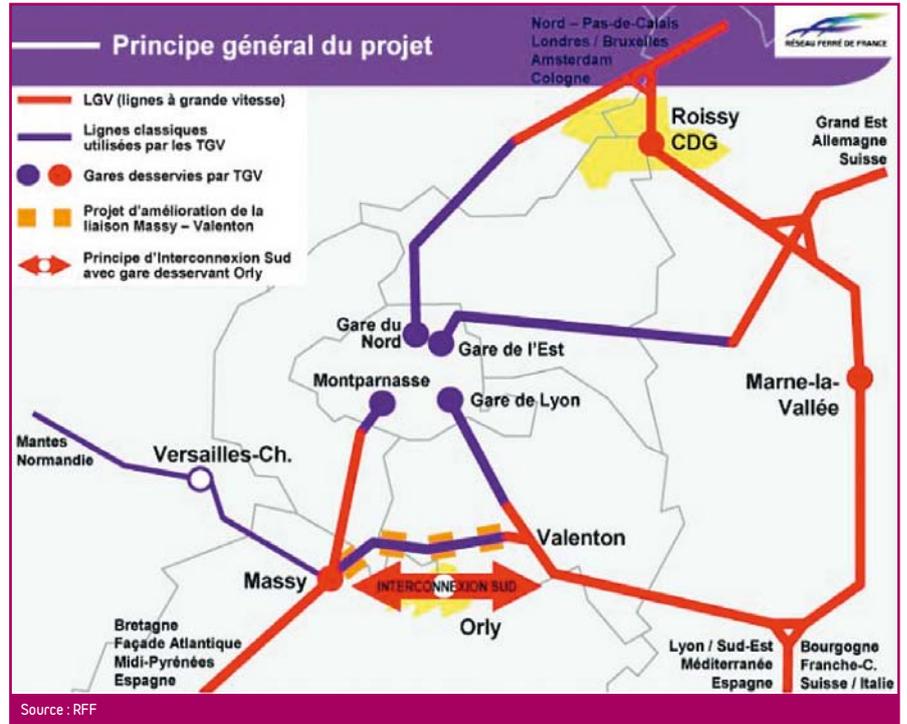
- spécialisation de cette nouvelle ligne exclusivement au trafic TGV afin de faciliter la gestion des trafics dont les vitesses et fréquences sont incompatibles entre elles. Le cadencement des liaisons ferroviaires, qui s'imposera bientôt en France et à l'échelle européenne, renforcera ce besoin ;
- développement des intermodalités, en créant des connexions avec l'aéroport d'Orly, en fiabilisant celles de l'aéroport de Roissy, et en proposant de nouvelles connexions avec le RER pour la desserte de l'Île-de-France sans nécessiter d'entrer dans Paris.

Suite page 4

C'est plus particulièrement la fiabilité et la régularité des liaisons inter-province ou province-Europe qui constituent l'enjeu essentiel de cette infrastructure pour les Bretons.

Alors que les gains de temps escomptés sont mineurs (de 2 à 6 minutes, voire allongés), l'intérêt de cette interconnexion réside dans :

- ▶ La fiabilité des liaisons entre métropoles régionales,
- ▶ L'accroissement de la fréquence des trains,
- ▶ La création d'une connexion fer/air avec Orly,
- ▶ L'accès facilité au Sud de l'Île-de-France avec la création d'une gare à Orly, voire d'une seconde gare.



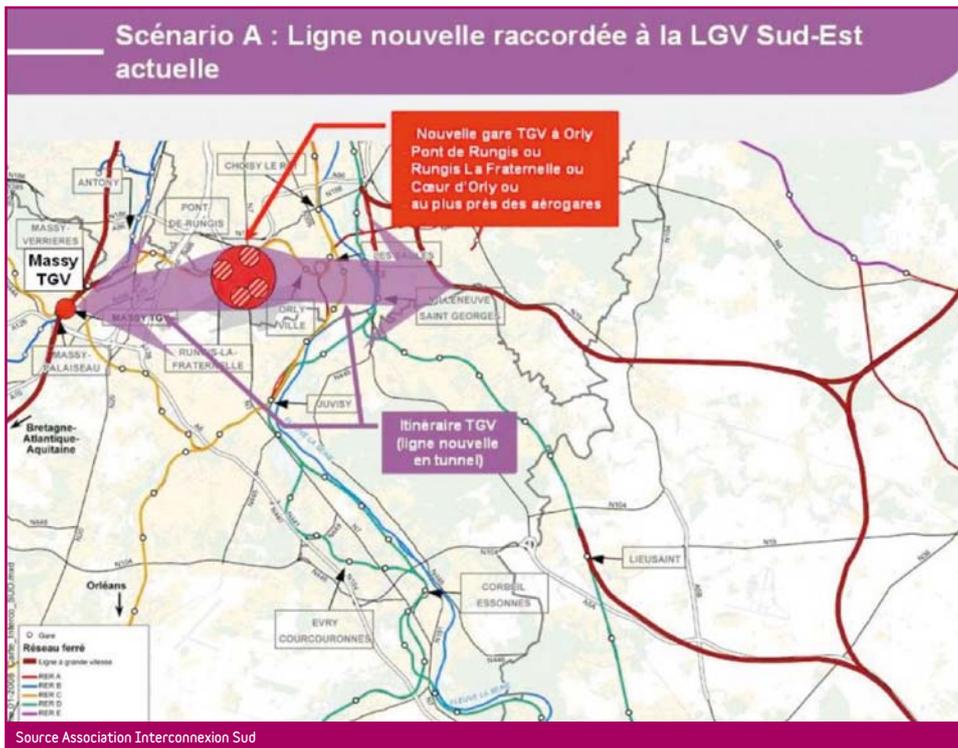
Le choix du scénario A

Les membres de la Commission régionale d'études Aménagement du territoire et la Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne réunie en assemblée générale le 5 avril 2011 :

- ▶ considèrent le projet d'interconnexion Sud des TGV comme stratégique dans la mesure où il contribue à renforcer

l'accessibilité de la Bretagne et sa connexion aux métropoles françaises et européennes, ainsi qu'aux aéroports internationaux (Orly et Roissy).

- ▶ privilégient le scénario A, jugé le plus pertinent pour les liaisons province-province ou province-Europe du fait des fonctionnalités suivantes :



- ▶ l'insertion environnementale du projet avec un tracé essentiellement souterrain,
- ▶ l'augmentation des capacités de trafic,
- ▶ l'amélioration de la régularité, des fréquences et des horaires,
- ▶ le gain de temps escompté,
- ▶ l'optimisation de l'intermodalité grâce à la connexion avec l'aéroport d'Orly,
- ▶ l'intérêt réciproque de la Région Île-de-France (désengorgement),
- ▶ l'adéquation coût/service possible (au vu du coût du projet, son taux de rentabilité est un critère de choix).