

Pour un réseau national de lignes à grande vitesse performant

Dans la lignée des options de la loi Grenelle 1 d'août 2009, IDFE est attachée à la réduction de la consommation d'énergies fossiles et de l'émission de gaz à effet de serre imputables aux transports de voyageurs et de fret.

Dans cet esprit la nécessité d'un réseau performant de lignes à grande vitesse est fondamentale, car lui seul permettra de réduire le recours à l'automobile et à l'avion pour les déplacements privés ou professionnels à longue distance (se comptant en centaines de km) dans l'Hexagone et vers les pays voisins. Si sa consommation énergétique est un peu supérieure à celle d'un train normal, au km parcouru par passager, elle est bien plus faible que celles de la voiture et encore plus de l'avion.



De plus un réseau LGV performant est une condition essentielle d'un développement équilibré du territoire national par le développement des métropoles régionales, dont nous regrettons qu'il ait été quelque peu oublié dans l'option du Grand Paris.

Le réseau LGV actuel est composé de lignes radiales à partir de Paris vers le Nord, l'Est, le Sud-Est, le Sud-Ouest et l'Ouest.

Pour l'améliorer il faut :

- ▶ **prolonger les tronçons réellement à grande vitesse des lignes radiales existantes**
 - ▶ à l'Ouest au-delà du Mans jusqu'à Rennes et Nantes,
 - ▶ au Sud-Ouest au-delà de Tours jusqu'à Bordeaux,
 - ▶ au Sud-est jusqu'à Nice et Perpignan,
 - ▶ à l'est jusqu'à Strasbourg ;

Suite en page 2



Île-de-France environnement
54 avenue Edison - 75013 PARIS
Tél. : 01 45 82 42 34
www.idfe.eu

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.



➤2 **compléter le réseau existant par des lignes nouvelles** comme Paris-Normandie, Lyon-Turin, Montpellier-Barcelone, Bordeaux-Espagne et peut-être Paris-Orléans-Clermont-Lyon

➤3 **interconnecter entre elles les lignes radiales**

Ce point est d'autant plus important :

➤ qu'il y a une forte croissance prévue de la demande de trafic ferroviaire liée aux prévisions de l'INSEE sur l'évolution de la population d'ici 2030 : croissance supérieure à 10 %, et dépassant même 20 % pour l'Ouest, le Sud-Ouest et le Sud-Est ;

➤ qu'il y a un enjeu important de report modal pour les déplacements à longue distance. Les particuliers les font actuellement à plus de 70 % en voiture, et même plus de 80 % pour les habitants de l'Ouest et du Sud-Ouest. Les professionnels n'utilisent le train que dans un tiers des cas et continuent à préférer la voiture ou l'avion.

Actuellement trop de déplacements interrégionaux se font encore via les gares parisiennes avec transfert des voyageurs et de leurs bagages d'une gare à l'autre par métro ou taxi.

En attendant la création de nouvelles LGV reliant directement le Sud-Ouest au Sud-Est, l'interconnexion des lignes radiales de l'Ouest et du Sud-Ouest avec celles du Sud-Est, de l'Est et du Nord est vitale pour l'attractivité du réseau français et même européen de lignes à grande vitesse.

Le palliatif actuel consistant à faire passer les rames TGV à petite vitesse sur un tracé où il coexiste avec le RERC et les

trains de fret ne peut durer. Tout retard ou incident perturbe automatiquement l'ensemble des trois types de trafic. De plus du point de vue du réseau des transports franciliens, la branche Versailles-Massy-Choisy du RER C est une ligne dont il faut améliorer la fréquence, actuellement la plus mauvaise à l'heure de pointe à cette distance de Paris. Elle doit contribuer à la desserte du plateau de Saclay par des liaisons légères de report vers les RER B et RER C.

Une connexion avec l'aérogare d'Orly est de nature à faciliter le transfert modal de l'aérien vers le ferroviaire. Encore faut-il qu'elle ne serve pas de prétexte à un déplafonnement du trafic aérien sur Orly. Mais, pour juger du meilleur emplacement de la gare TGV, il faut tenir compte non seulement de la facilité du transfert des voyageurs entre celle-ci et l'aérogare, mais aussi des connexions de la gare TGV avec les lignes de transport franciliennes qui vont conditionner son attractivité.

D'autre part IDFE est très réticente à l'adjonction d'une troisième gare TGV au Sud de Paris. L'interconnexion des LGV, qui ultérieurement devrait être complétée à l'Ouest de Paris pour constituer une rocade, ne doit pas être utilisée pour favoriser le développement de pôles urbains en Île-de-France, problème traité dans le cadre du SDRIF et du projet de réseau de transports Grand Paris-Express. L'interconnexion LGV doit, pour garder sa mission essentielle qui est de favoriser les liaisons rapides inter-métropoles régionales, limiter à une demi-douzaine au maximum le nombre de gares de desserte, option du bouclage Ouest compris. Ces gares doivent être particulièrement bien desservies par les transports collectifs

Au global, IDFE considère que le projet d'interconnexion Sud des LGV est essentiel pour l'amélioration du réseau français des LGV.

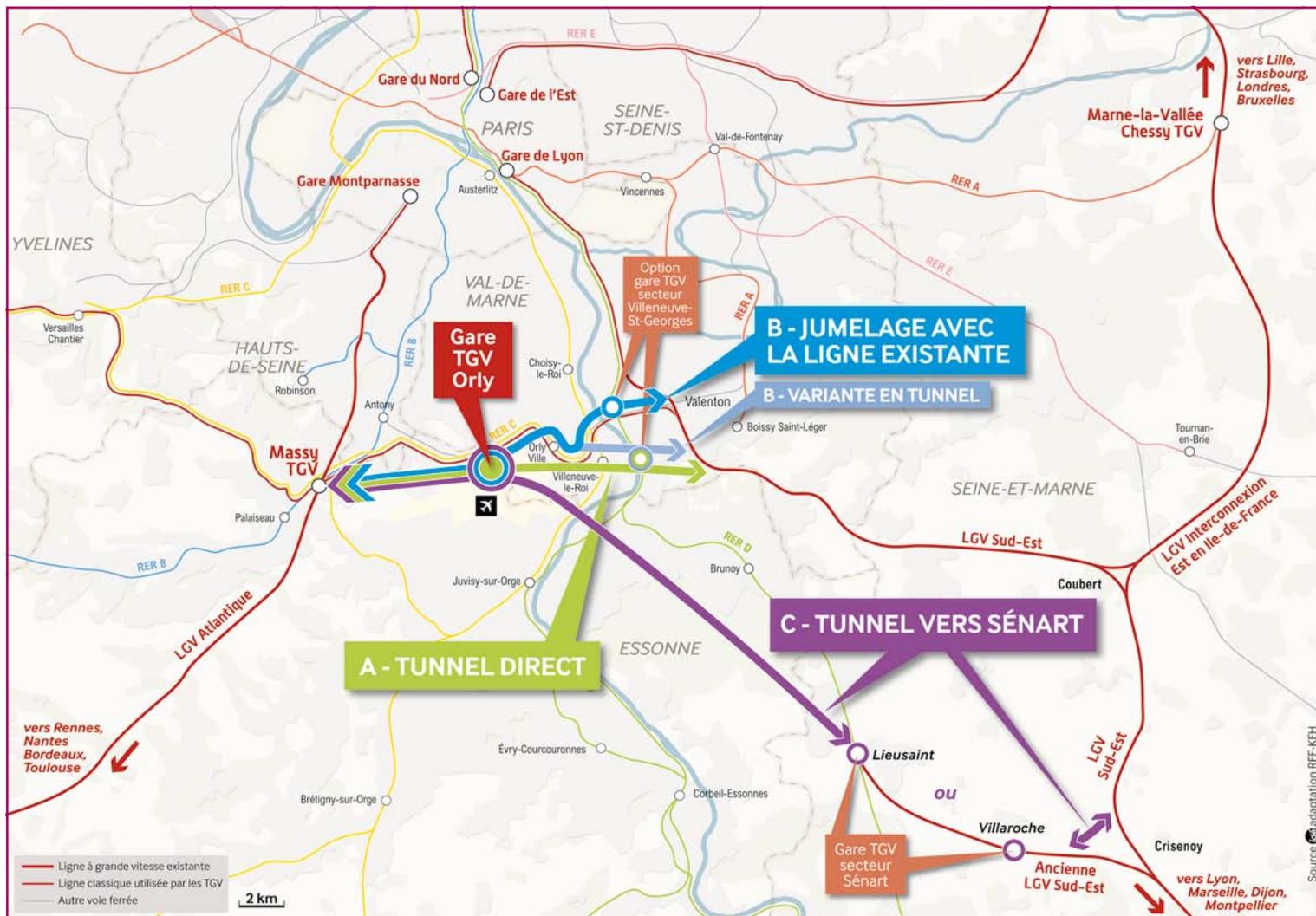
Analyse des trois scénarios

Nous avons fait cette analyse de trois points de vue :

- leur efficacité pour contribuer le mieux possible à la performance et à l'attractivité du réseau national des LGV
- la bonne connexion avec le réseau des transports franciliens qui conditionnera l'attractivité des nouvelles gares,
- le coût relatif des différentes options qui doit être pris en compte dans cette période de difficultés financières de l'Etat qui par ailleurs s'est engagé avec la Région Île-de-France à financer un ambitieux projet de métro automatique en Petite et Moyenne couronne,
- l'impact des trois scénarios en matière environnementale: insertion urbaine, nuisances engendrées (vibrations, bruit pour les riverains), menaces pour les espaces naturels et agricoles.

Cette analyse nous conduit à écarter le scénario C comportant une liaison en tunnel à partir d'Orly pour déboucher ensuite dans le secteur de la ville nouvelle de Sénart, où une gare TGV serait créée soit à Lieusaint soit à Villaroche et raccordement ensuite à la voie du TGV Sud-Est empruntant son ancien trajet. En voici les raisons :

- la motivation qui soutient ce scénario est clairement de profiter de la création d'une nouvelle gare TGV pour rendre plus attractif le secteur de la ville nouvelle et favoriser son développement urbain et économique. Comme cela a été dit plus haut, IDFE considère que le but des LGV est de faciliter les relations entre les métropoles régionales existantes, et non d'aider au développement urbain de villes moyennes, ce qui est du ressort des documents de planification des Régions (SDRIF en Île-de-France, SRADT dans les autres régions).



► ce tracé déplace nettement vers le Sud la connexion avec la LGV Sud-Est et pénalise fortement la connexion avec les LGV Est et Nord qui est tout aussi importante. Le prétexte est de soulager la fréquentation de la LGV Sud-Est qui cependant devra être parcourue par les TGV en provenance du Nord et de l'Est depuis le triangle éventuel de Crisenoy jusqu'au triangle de Coubert.

► le tunnel vers Sénart a un coût tel qu'il rend le scénario C nettement plus cher que les deux autres scénarios.

Restent les scénarios A et B.

Le scénario A, qui prévoit une ligne nouvelle de 18 km dont 95 % en tunnel, est a priori le moins perturbant pour l'environnement, s'il maîtrise bien les difficultés (intégration des TGV normands, passage sous la Seine notamment) Il est compatible avec la création de deux gares nouvelles : l'une à Orly et une autre,

optionnelle, à Villeneuve Saint-Georges. Il a l'inconvénient d'être deux fois plus cher pour la ligne que le scénario B.

Le scénario B ne prévoit le tunnel qu'à l'Ouest de Masy à Wissous, une gare forcément en surface à Orly, puis au-delà d'Orly une reprise de l'actuel tracé avec simplement une mise à 4 voies permettant de séparer les TGV du RER C, avec aussi une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges. Ce scénario, deux fois moins cher pour la ligne que le précédent, est moins bon d'un point de vue environnemental. Pour le rendre plus attractif il a été doté d'une variante en tunnel à l'Est qui porterait à 70 % la partie en tunnel du scénario B, mais qui augmenterait d'environ 50 % le coût de la ligne.

Conclusion

IDFE est favorable à un tracé le plus direct possible entre Massy, Orly et la zone de Villeneuve-Saint-Georges/Limeil-Brévannes, avec une gare souterraine à Orly à un emplacement optimisant la connexion aux aéroports et aux transports franciliens existants ou en projet. De Massy jusqu'au-delà d'Orly, le tracé souterrain s'impose.

À l'Est d'Orly le scénario B pourrait être retenu dans sa variante partiellement en tunnel mais avec traversée aérienne des voies Paris-Orléans et du fleuve Seine, puis raccordement avec la LGV Sud-Est évitant Valenton et ses difficultés actuelles.

IDFE sera favorable au scénario A si sa réalisation rapide est compatible avec les capacités de financement et la résolution des difficultés propres aux lignes en tunnel (traversées sous-fluviales, venues d'eau sous les espaces aquatiques, etc).

Quelle que soit l'option retenue, IDFE veillera à ce qu'il ne soit pas porté atteinte à l'intégrité des espaces naturels comme la plaine de Montjean près de Wissous et le bois de la grange près de Villeneuve-Saint-Georges.

Présentation d'Île-de-France environnement

Île-de-France environnement (IDFE), union des associations franciliennes d'environnement affiliée à la fédération nationale France nature environnement, regroupe directement ou à travers des unions associatives territoriales ou thématiques, 370 associations de protection de l'environnement. Soucieuses de créer les conditions d'un développement soutenable de l'Île-de-France, IDFE et ses associations adhérentes veillent à la sauvegarde, à la mise en valeur de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de vie sous tous leurs aspects : aménagement du territoire, urbanisme, protection du patrimoine naturel et bâti et des paysages, protection de la faune et de la flore, amélioration du cadre de vie, lutte contre les pollutions et

nuisances. En matière de déplacements, l'action d'IDFE vise :

- ◆ à favoriser le transport ferré par rapport à l'automobile et à l'avion pour les déplacements de personnes à longue distance,
- ◆ à privilégier le ferroviaire et le fluvial par rapport à la route pour le transport du fret,
- ◆ au plan urbain et périurbain à réduire la part de l'automobile et à favoriser le recours aux moyens collectifs de déplacement et aux déplacements individuels non motorisés.

