

Office interconsulaire des transports
et des communications du Sud-Est

Compte tenu de l'intérêt stratégique des liaisons Sud-Est / Ouest et des fonctionnalités en matière de service de transport du projet interconnexion Sud, l'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est s'est engagé depuis de nombreuses années aux côtés de l'association pour l'interconnexion Sud LGV en Île-de-France. L'OITC du Sud-Est soutient ce projet à fort effet structurant qui concilie les enjeux nationaux et franciliens.

Jacques Estour,
président de l'OITC du Sud-Est

L'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France :
un projet indispensable

**En raison de sa situation au sein de l'Europe,
la France est traversée par deux corridors
européens majeurs et primordiaux**

Alors que la Commission européenne renouvelle sa politique des transports avec la révision de son Livre blanc des transports, le mode ferroviaire au niveau européen est plébiscité, puisque l'objectif que fixe la feuille de route européenne est un triplement de son réseau à grande vitesse actuel à l'horizon 2030. A ce titre, le réseau de transport européen en place depuis 2004 a défini des corridors, dont seulement deux irriguent la France :

- ▶ le corridor 3 "axe ferroviaire à grande vitesse Sud-Ouest européen" reliant la Péninsule ibérique au reste de l'Europe via Bordeaux et l'Île-de-France,

- ▶ le corridor 24 "axe ferroviaire Lyon / Genève - Bâle - Duisburg - Rotterdam / Anvers"

Le corridor 3 comme le corridor 24 seront donc amenés à supporter une partie de plus en plus importante des trafics ferroviaires voyageurs et marchandises européens. Dans cette perspective, les acteurs économiques, que l'OITC du Sud-Est représente, insistent sur le fait que les goulets d'étranglement sont des obstacles à résorber en priorité. Ainsi, l'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, comme le nœud ferroviaire lyonnais par la construction du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise apparaissent comme des infrastructures à construire dans les meilleurs délais afin que ces réseaux - aussi performants soient-ils sur les sections nouvelles - ne voient pas leur qualité de service fortement limitée par les nœuds d'interconnexion saturés.

Office interconsulaire des transports
et des communications du Sud-Est

32 quai Perrache - CS 10015
69286 LYON cedex 02
Tél. : 04 72 11 43 44
Fax : 04 72 11 43 62
E-mail : oitc@rhone-alpes.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.



Un maillon fonctionnel fondamental du réseau national à grande vitesse pour la desserte des territoires

Anticiper et promouvoir les déplacements ferroviaires province-province

Aujourd'hui, la configuration de l'étoile ferroviaire parisienne, par ses lignes convergentes sur des gares terminales, entrave le développement des déplacements intersecteurs, dont la croissance annuelle est de 8 % contre 4 % pour les déplacements province - Paris. L'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France permettra des trajets province-province sans correspondance à Paris, comme le permet déjà l'interconnexion Est des LGV reliant les réseaux Sud-Est, Est et Nord sans changement entre les gares parisiennes. Ainsi, Lyon - Lille par l'interconnexion Est se réalise en 3 h contre 4 h en passant par Paris avec la nécessité d'un transfert entre Gare de Lyon et Gare du Nord.

Les liaisons Lyon-Nantes ou Lyon-Bordeaux avec l'interconnexion Sud permettront un gain de temps similaire.

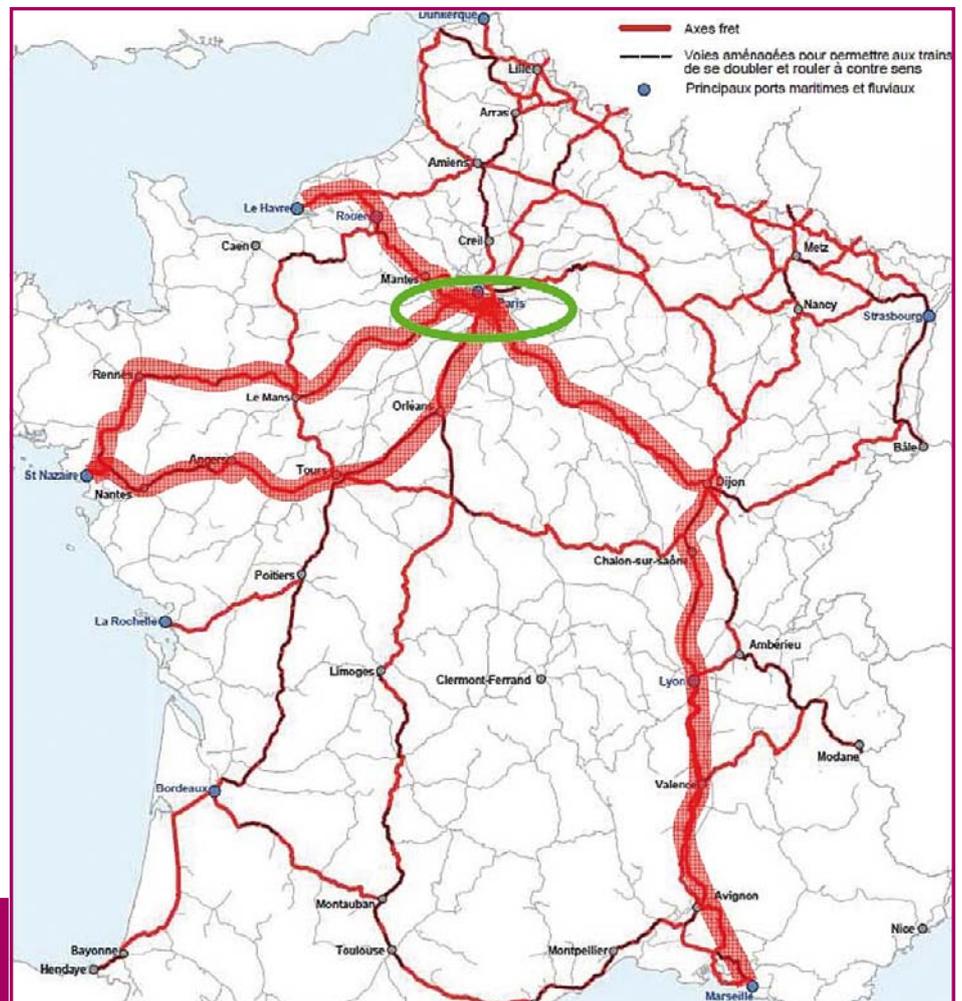
A noter que Lyon-Nantes fonctionne déjà sans passer par les gares parisiennes, en empruntant la ligne de la Grande couronne, entre Valenton et Massy. Si en théorie cet itinéraire se réalise en un peu plus de 4 h, les TGV intersecteurs qui l'empruntent, circulent sur une ligne surchargée par des circulations de RER et de trains de fret où se multiplient les aléas et les problèmes techniques. En effet, ces trains n'ont pas les mêmes caractéristiques techniques, ce qui engendre un service dégradé pour l'ensemble des besoins.

La séparation des flux : un double avantage pour la grande vitesse et le fret

L'interconnexion Sud permettra, en séparant les flux de TGV des autres flux, de mettre un terme à la mixité en dédiant la nouvelle infrastructure aux circulations à grande vitesse. La fiabilité de l'exploitation de la nouvelle ligne permettra une amélioration de l'offre, de la qualité, de la régularité des liaisons TGV intersecteurs. Ces gains multiples engendrés par la fiabilisation de l'exploitation auront pour corolaire un accroissement des échanges entre les régions françaises en adéquation avec la volonté partagée par les milieux économiques de favoriser le report modal dans une optique de développement économique soutenable. Par exemple, l'interconnexion facilitera la liaison entre le Grand Sud-Est et le pôle scientifique et d'innovation technologique du plateau de Saclay Paris-Sud.

En outre, en retirant les TGV de la ligne classique actuelle, ceci libérera des sillons pour le développement des flux de fret entre le Grand Sud-Est de la France - Lyon et Marseille - et l'Ouest - Le Havre et Nantes St Nazaire. Ceci confortera également la récente liaison fret entre Rennes et le Sud-Est en desservant le marché d'intérêt national de Rungis. Plus largement, l'OITC insiste sur le fait que l'ensemble du quart Sud-Est de la France bénéficiera de l'amélioration de ses liaisons avec l'Île-de-France.

Enfin, dans le but de préserver cette capacité fret vitale pour l'économie nationale, et compte tenu des besoins croissants de mobilité des voyageurs franciliens, la préservation des emprises foncières est un impératif pour anticiper les besoins futurs que nécessitera une ligne dédiée fret autour de Paris.



Réseau orienté fret à destination du Grand Sud-Est de la France via l'interconnexion Sud

(source : MEEDDM / DGITM / DIT / RFP3 - BB - septembre 2009)



Pour une meilleure complémentarité entre l'interconnexion Sud et le projet de LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL)

A l'horizon de réalisation de l'interconnexion Sud en Île-de-France, le barreau Lyon-Paris par la LGV Sud-Est sera totalement saturé compte tenu de l'augmentation du trafic et de l'extension du réseau grande vitesse au-delà de Marseille, vers Nice et l'Espagne. L'accroissement de trafic, généré par les liaisons province-province permises par l'interconnexion Sud, sera en partie neutralisé par une LGV Sud-Est au maximum de ses capacités. Cette saturation rend par conséquent indispensable le doublement de la liaison Lyon-Paris par la réalisation du projet POCL.

Si les deux projets sont indépendants, l'OITC du Sud-Est souligne qu'ils sont particulièrement complémentaires, la future LGV POCL devant, au même titre que les LGV Sud-Est et Atlantique bénéficier de l'effet réseau national et européen que permet l'interconnexion Sud. Les fonctionnalités du projet POCL, qui concernent particulièrement les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Auvergne et Bourgogne, s'en trouveront particulièrement renforcées, ce qui accroîtra son attractivité et donc ses chances de voir le jour.

L'OITC du Sud-Est insiste tout particulièrement sur l'absolue nécessité d'étudier la connexion entre ces deux projets dont l'instruction est très proche dans le temps (le débat public sur le projet POCL s'ouvrant à l'automne 2011). Pour l'heure, les études préalables au débat public menées par RFF sur le projet POCL, ainsi que les informations contenues dans le dossier du maître d'ouvrage de l'interconnexion Sud n'intègrent pratiquement pas cette connexion. Il est impératif que soit prise en compte au plus vite l'interconnexion de ces deux futures LGV.

Le projet d'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France : un projet francilien pour le réseau national

Les différents scénarios en débat

LE SCENARIO A :

18 km de voie nouvelle raccordée à l'actuelle LGV Sud-Est, dont 95 % en souterrain avec une gare nouvelle à Orly et un gare optionnelle en souterrain dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges pour un coût de 2.5 Mds € (3 Mds € si 2 gares).

Ce scénario avec une seule gare est le seul qui permet de gagner quelques minutes sur le parcours province-province existant. C'est le tracé qui a le moins d'impact sur l'environnement.

Pour l'OITC, c'est le scénario le plus à même de favoriser la nécessaire synergie entre les enjeux nationaux et franciliens.

LE SCENARIO B :

16 km dont 30 % en souterrain, comportant une section entre Massy et Wissous en voie nouvelle souterraine, puis une mise à 4 voies en jumelage entre Wissous et Valenton, une gare nouvelle à Orly et un gare optionnelle en surface dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges pour un coût de 1.4 Md € (1.5 Md € si 2 gares).

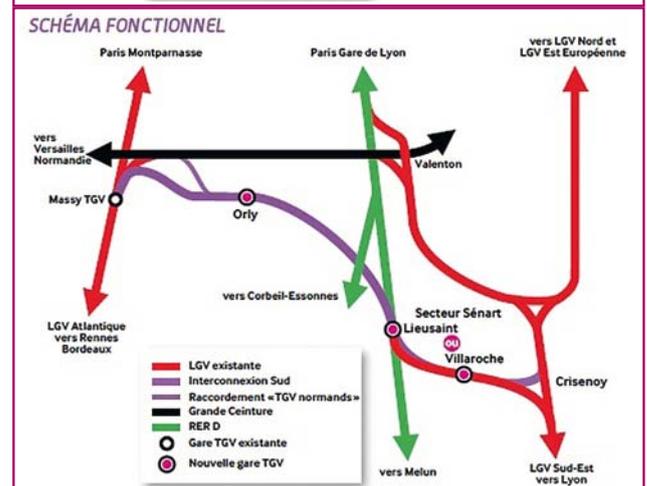
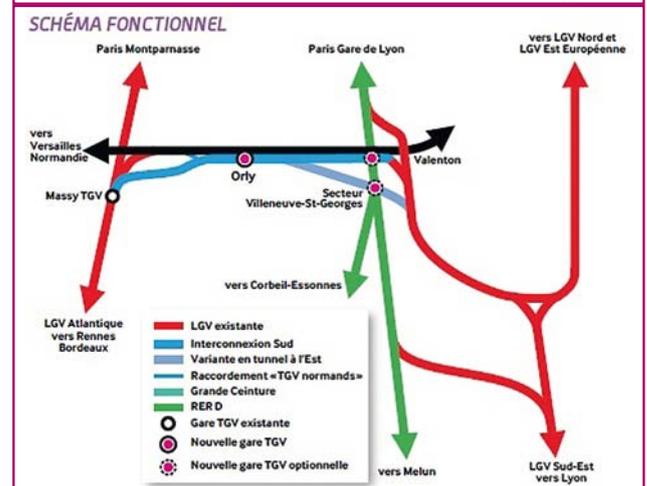
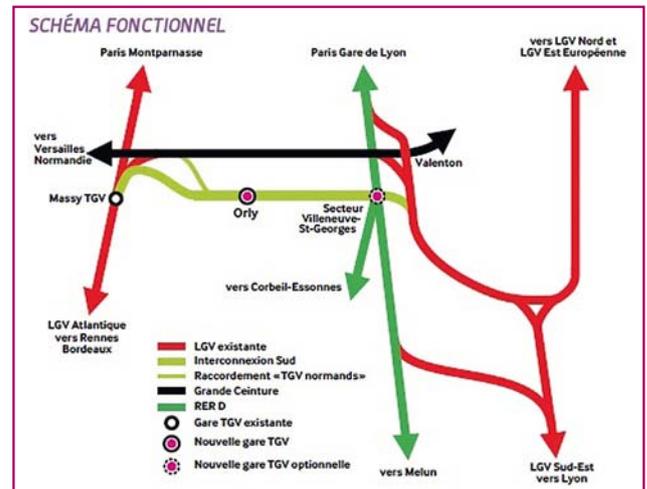
Ce scénario, s'il est le moins cher compte-tenu d'une implantation majoritairement en surface, est celui qui a le plus d'impact sur l'environnement et les riverains.

LE SCENARIO B VARIANTE TUNNEL A L'EST :

19 km dont 70 % en souterrain avec une section entre Massy et Wissous en voie nouvelle souterraine puis un tracé neuf en tunnel pour rejoindre la LGV Sud-Est. Le scénario compte une gare nouvelle à Orly et un gare optionnelle en souterrain dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges pour un coût de 1.8 Md € (2.3 Mds € si 2 gares).

LE SCENARIO C :

31 km de voie nouvelle raccordée à l'ancienne branche de la LGV Sud-Est, dont 85 % en souterrain avec une gare nouvelle à Orly et une gare optionnelle en surface dans le secteur de Sénart soit à Lieusaint, soit à Villaroche. Ce scénario nécessite un raccordement à Crisenoy pour permettre aux TGV Ouest de se rendre sur le réseau LGV Est et Nord. Ce scénario a le handicap d'être le plus cher (3.3 Mds €).



Schémas fonctionnels des 3 scénarios
(source : RFF, Dossier du maître d'ouvrage Interconnexion Sud en Île-de-France)

L'OITC du Sud-Est s'exprime en faveur de la réalisation de l'interconnexion Sud par le fuseau A, le moins pénalisant pour l'environnement, auquel le projet de LGV POCL sera raccordé. Ainsi, la future LGV POCL bénéficiera de la fonctionnalité province-province permise par l'interconnexion Sud, avant de déboucher sur la Gare d'Austerlitz.

L'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est représente auprès des pouvoirs publics les entreprises usagers des services de transport regroupées autour des chambres consulaires (commerce / industrie, agriculture, métiers et artisanat) des régions Auvergne, Bourgogne, PACA, Corse, Rhône-Alpes ainsi qu'une partie du Languedoc-Roussillon. Il a pour mission d'exprimer les besoins des "chargeurs" en termes d'infrastructures de communication et de services de transport du Grand Sud-Est, ce qui lui confère une vision supra régionale.