

Association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France

L'Association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France se prononce en faveur du projet d'interconnexion des lignes LGV au sud de l'Ile-de-France avec la création d'une gare à Orly permettant une intermodalité air-fer.

Un enjeu d'aménagement du territoire et de compétitivité

Le développement du réseau de la grande vitesse est un enjeu majeur pour la compétitivité des territoires. Dans un contexte de concurrence très forte et dans une économie de plus en plus mondialisée avec une mobilité en progression constante, la qualité des liaisons et leur fiabilité apparaissent comme un enjeu majeur.

Il est vital pour les entreprises, les salariés et les citoyens de disposer d'infrastructures de communication et de systèmes de transport qui répondent à un double enjeu :

- ▶ Celui de la capacité à absorber les flux,
- ▶ Celui de la rapidité et de la fiabilité des prestations offertes.



Alain Mustière,
président de l'Association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France,
présentant ce cahier d'acteur de l'association lors de la réunion
publique à Nantes



Association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France

Délégation générale :

Chambre de commerce et d'industrie de Région Pays de la Loire

16, quai Ernest Renaud - BP 70515 - 44105 NANTES Cedex 4

Tél. : 02 40 44 63 43 - Fax : 02 40 44 63 20

interconnexionsudtgv@paysdelaloire.cci.fr

<http://www.interconnexionsud.org>

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



Une connexion au réseau européen RTE-T indispensable

Les régions de la façade atlantique ont besoin d'accéder le plus rapidement possible aux marchés européens sous peine d'être marginalisées dans la concurrence européenne et mondiale. Pouvoir accéder aux marchés européens et mondiaux à des conditions de rapidité, de fiabilité, de coût et donc de compétitivité par rapport aux entreprises européennes situées au cœur de l'Europe est vital pour les économies régionales.

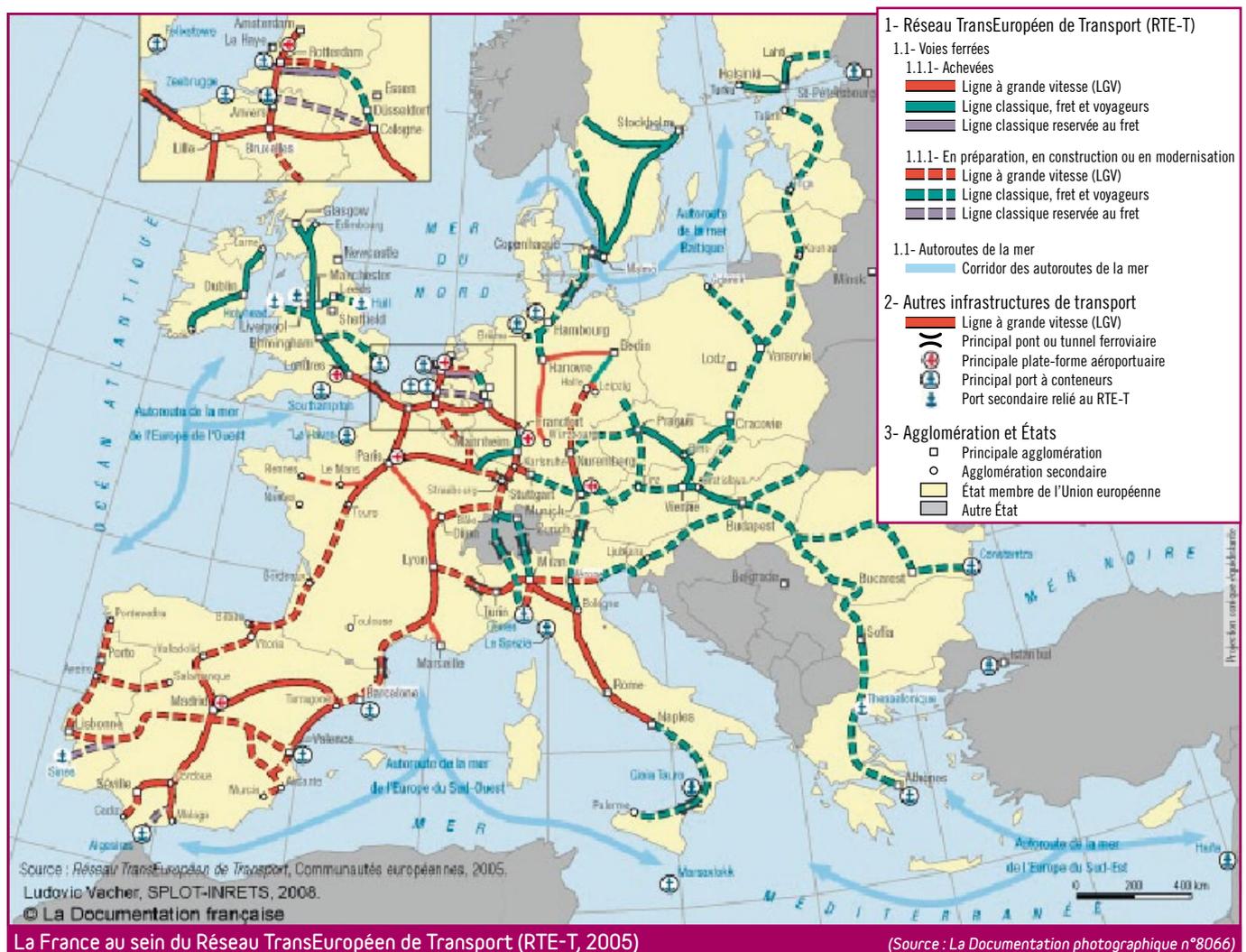
De même, elles doivent pouvoir accueillir les flux de personnes et de marchandises des autres régions qui viennent vers l'ouest.

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 européen RTE-T avec une rapidité et une fiabilité des temps de parcours**. La connexion à l'aéroport d'Orly dont les liaisons vont peu à peu évoluer vers des destinations internationales est en outre primordiale.

Ce projet présente donc un intérêt évident en termes :

- ◆ d'aménagement du territoire,
- ◆ de développement économique,
- ◆ d'intermodalité.



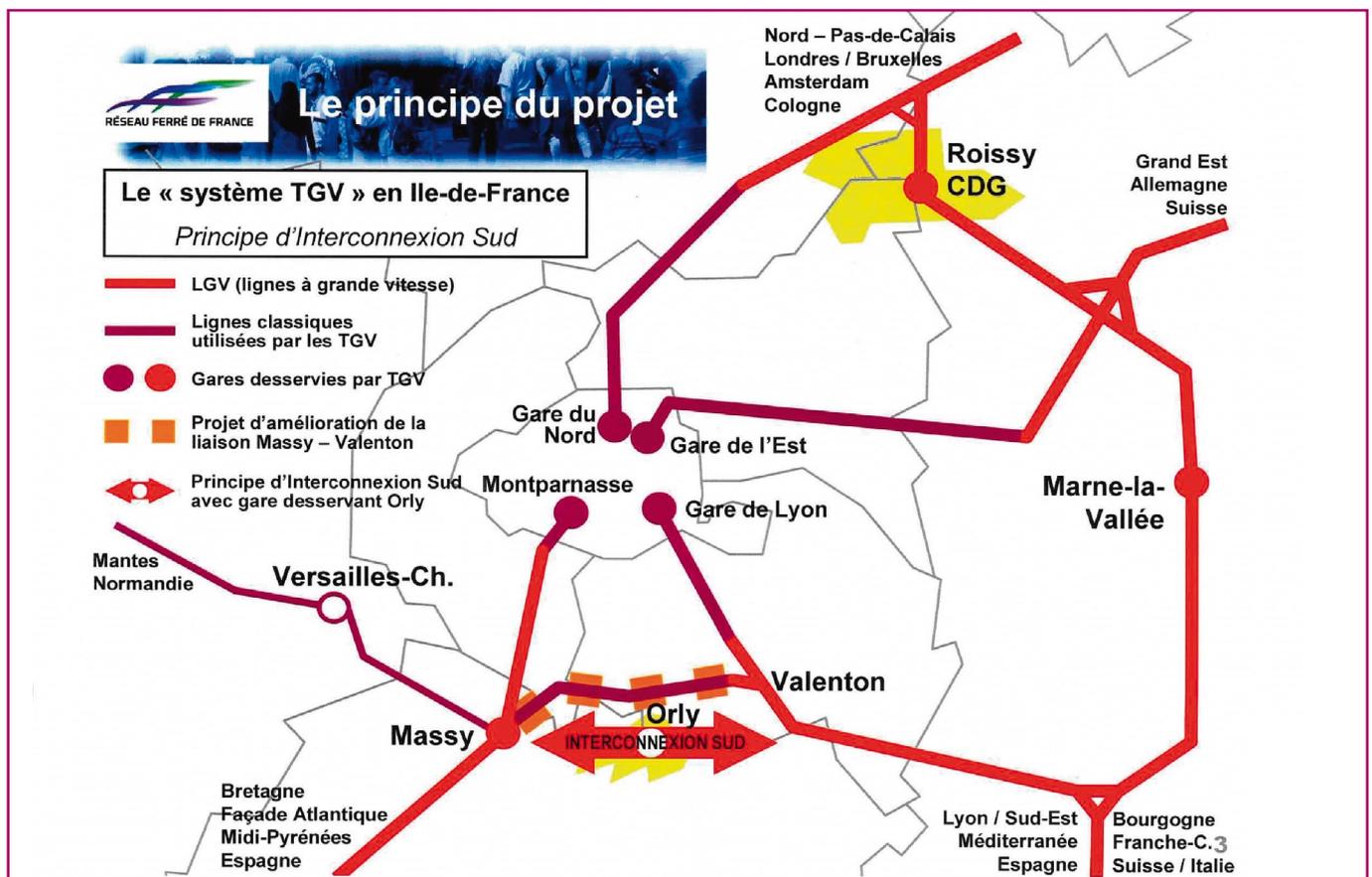
Un projet prioritaire afin de faire face au développement du réseau LGV

Preuve de son caractère stratégique pour l'ensemble du réseau LGV, le projet d'interconnexion des lignes LGV au sud de l'Ile-de-France est inscrit dans l'ensemble des schémas nationaux depuis le Comité interministériel d'aménagement du territoire de 2003 (Grenelle de l'environnement, Réseau de transport de Paris région capitale, Schéma de développement de la Région Ile-de-France, Schéma national des infrastructures de transports).

Alors que les pouvoirs publics ont décidé la création de plus de 4 000 km de liaisons à grande vitesse, la création d'un nouveau barreau permettant de relier l'ensemble des réseaux apparaît comme une

nécessité absolue. L'association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France partage ainsi l'analyse du maître d'ouvrage qui estime **la réalisation de ce nouveau barreau comme une priorité.**

Avec le lancement du TGV Est et la deuxième phase en cours de réalisation, le début des travaux des LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique, la 2^{ème} phase de la ligne Rhin Rhône, les réflexions en cours sur la ligne Paris Orléans Clermont Lyon (POCL)..., l'amélioration de l'interconnexion des TGV au sud de l'Ile-de-France devient plus que jamais une question centrale **"qui conditionne l'avenir du réseau LGV en France"** selon la SNCF.



Une situation déjà critique

L'interconnexion des LGV au sud de l'Ile-de-France se fait actuellement sur la ligne entre Massy et Valenton **sur laquelle cohabitent** TGV, RER et trains de fret. **200 trains** circulent quotidiennement sur ce tracé qui compte **2 tronçons à voie unique** à Massy et Orly. De ce fait, certains TGV voient leur temps de parcours théorique s'allonger fortement. Les **retards peuvent aller jusqu'à 30'** (source RFF) et les vitesses moyennes n'excèdent pas 40 km/h. Ceci a pour conséquence **un taux de régularité** (nombre de TGV arrivant à l'heure prévu) **de 10 points inférieurs** à ceux des TGV partant ou arrivant à Paris.

Le tronçon **Massy Valenton** constitue indéniablement un **goulot d'étranglement** pour les voyageurs effectuant une

liaison province-province mais aussi un risque important pour les voyageurs venant de l'ouest et ayant une **correspondance** à l'aéroport de Roissy. C'est également un **frein à l'essor du trafic de banlieue à banlieue** pour les usagers du RER-C qui déplorent quotidiennement l'irrégularité chronique de leur train "domicile-travail". Rames bondées, horaires irréguliers, fréquences insuffisantes, la ligne RER C est **saturée** et **l'impossibilité actuelle de séparer les trafics TGV et RER** rend irréaliste la concrétisation des revendications exprimées par les élus et la population, qui réclament des cadencements tous les ¼ d'heure sur l'ensemble de la ligne.

Des perspectives à anticiper

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 tenir compte des projets après 2020 comme le Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon. La hausse des trafics sur les TGV province/province est en effet la plus importante et les prévisions de trafic entre Massy et Valenton sont estimées à 6 millions de voyageurs en 2020 contre 3,5 millions aujourd'hui, soit quasiment un **doublent d'ici 2020**. D'autres arguments plaident en faveur de la réalisation de ce projet :

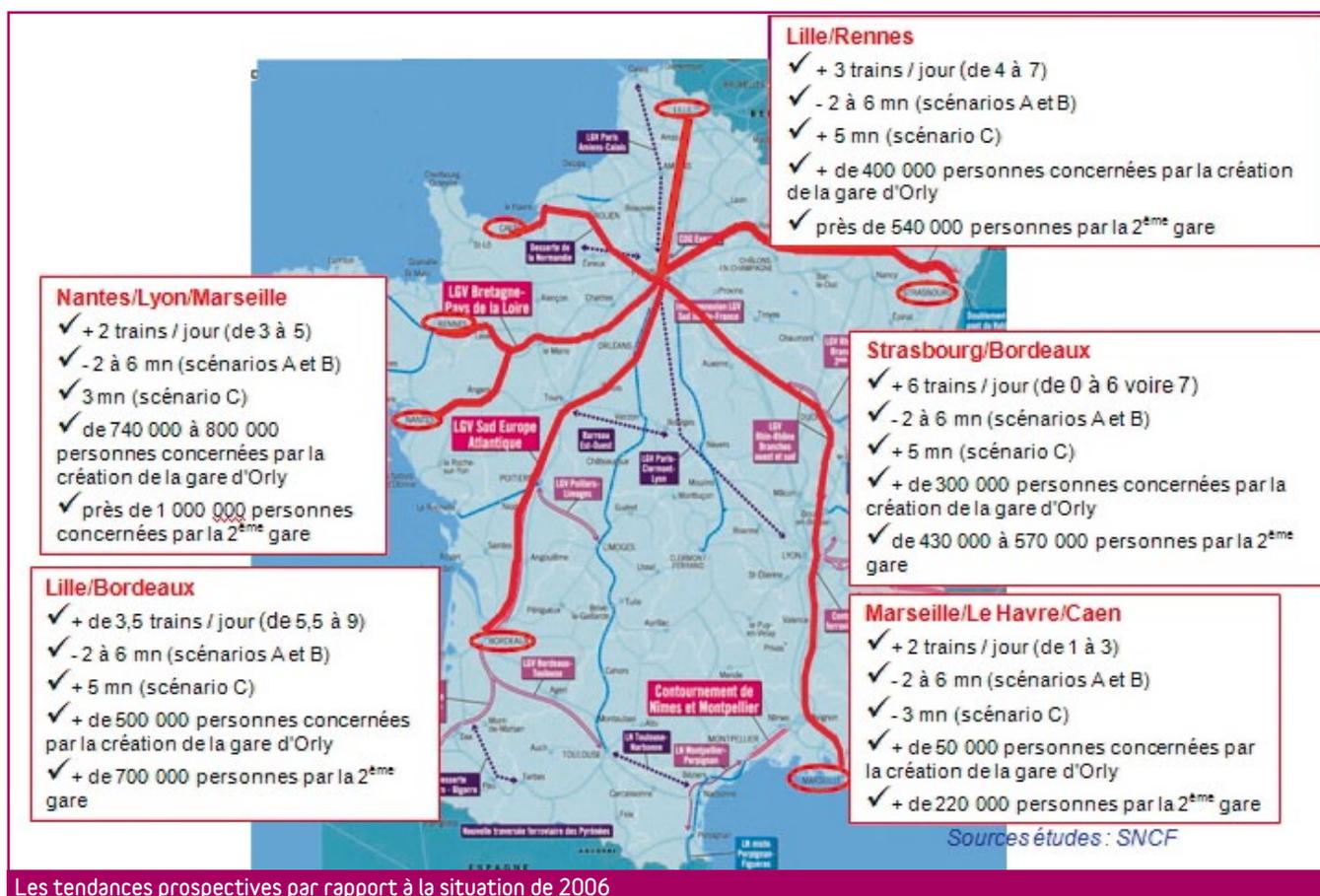
► Des **déplacements province-province en forte augmentation** (une croissance de 8 % par an contre 4 % pour les liaisons province-Paris). Ce projet permettra ainsi de développer et d'améliorer les dessertes inter-secteurs, contribuant à leur attractivité et favorisant le report modal et la décongestion des gares parisiennes (de 1,4 à 2,4 millions de personnes). Ce projet permettra en outre de capter de nouveaux usagers, justifiant la mise en place de trains supplémentaires bénéficiant alors aux déplacements province-province (meilleures fréquences, temps de parcours et régularité améliorés).

► Un besoin de **correspondance train-avion** en forte croissance : l'inter-modalité 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 permettra ainsi de développer l'inter-modalité air-fer en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy depuis **l'ensemble des régions françaises**.

Une **desserte de l'Ile-de-France trop concentrée sur Paris** : la grande couronne de l'Ile-de-France concentre 5 millions d'habitants dont 1,25 million pour le quart Sud qui n'est desservi que par une gare TGV à Massy (en dehors des gares parisiennes). Ce projet permettra ainsi de contribuer à l'aménagement de la région Ile-de-France et de faire face aux besoins de développement des gares franciliennes (17 % de croissance par an contre 6 % pour les gares parisiennes) par le développement de la desserte à grande vitesse depuis la province, par la création d'une gare TGV à Orly voire d'une deuxième gare et par l'amélioration de la qualité de service du RER C en séparant les trafics TGV et RER.

Des incidences fortes sur les liaisons province-province

La réalisation de l'interconnexion sud permet d'envisager des fréquences et des horaires beaucoup plus adaptés pour les liaisons province-province.



Les tendances prospectives par rapport à la situation de 2006

La création d'une gare à Orly

La création d'une gare à Orly fait partie intégrante du projet interconnexion sud et constitue un élément invariable des 3 scénarios.

C'est un enjeu majeur pour l'ensemble des régions de province car au-delà de l'amélioration des liaisons Atlantique/Est-Atlantique/Nord-Atlantique/Sud-Est, ce projet **permettra d'accéder directement à l'aéroport d'Orly pour l'ensemble des habitants de province.**

Avec l'essor des LGV qui vont peu à peu prendre des parts de marchés aux vols intérieurs d'Orly et l'évolution programmée d'Orly vers des destinations plus internationales, la nécessité de l'intermodalité air/fer se trouve renforcée. Elle a fait ses preuves à Roissy et a prouvé l'utilité et la réussite de ce concept. Elle devra néanmoins permettre une fluidité optimale entre la gare et les aérogares de l'aéroport.

Les critères de choix pour l'association

Le débat public propose 3 scénarios. Les critères qui guident notre choix sont les suivants, au-delà de la priorité qui est de réaliser ce projet :

- ▶1 **Une bonne insertion dans l'environnement** : Les contraintes environnementales et la préservation des intérêts des riverains doivent être intégrées comme une composante majeure du projet. A ce titre, un scénario privilégiant au maximum un tracé en souterrain nous semble être à privilégier.
- ▶2 **Une augmentation des capacités** : ce projet doit permettre de faire face aux hausses très importantes de trafic prévues à l'horizon 2020 et notamment à l'augmentation croissante des liaisons province-province, sans compter les projets prévus à après 2020 comme le POCL.
- ▶3 **Régularité, fiabilité, fréquences horaires adaptées** : ce projet doit permettre de proposer un **taux de régularité maximum** et conforme aux autres liaisons LGV. Il doit également proposer des offres adaptées en termes d'horaires avec des départs tôt le matin, des retours en fin d'après-midi et des fréquences accrues.
- ▶4 **Un gain de temps** : ce projet doit permettre dans la mesure du possible un gain de temps de parcours, même si sur une distance aussi courte, les gains de temps seront limités.
- ▶5 **Une intermodalité optimale** : la connexion avec l'aéroport d'Orly doit être la plus confortable possible et permettre une fluidité maximale. A ce titre, la création d'une gare au plus près des aérogares nous semble la solution la plus adaptée.
- ▶6 **Un intérêt réciproque de la région Ile-de-France et des régions de province** : c'est l'une des caractéristiques de ce projet et c'est aussi sa force. L'emport de passagers en Ile-de-France induit une amélioration des services dans les gares de province (horaires, fréquences...) car 40 % des trains intersecteurs transportent des voyageurs qui montent ou descendent en Ile-de-France. C'est aussi un enjeu en termes de désaturation des gares parisiennes.
- ▶7 **La meilleure adéquation coût/service possible** : étant donné le coût du projet évalué entre 1,4 et 3,3 milliards d'€, son taux de rentabilité nous semble être un des critères de choix important.



Réunion de débat public à Nantes

Le choix de l'association

En l'état actuel de nos informations et au regard de ces critères et de leurs analyses réciproques, considérant qu'un tracé en souterrain sur la totalité du parcours est à privilégier et que la gare d'Orly doit être au plus près des aéroports, l'Association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France estime que le scénario A répond le mieux aux priorités affichées. Il est le plus à même de favoriser la nécessaire synergie entre les enjeux nationaux et franciliens.

La réalisation d'une deuxième gare en Ile-de-France dans le secteur de Villeneuve est une option intéressante, sous réserve

d'une analyse complémentaire de l'impact positif des services proposés sur les liaisons province/province, même si cela engendre une perte de temps limitée.

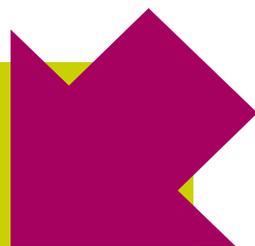
L'association estime également que le scénario C répond, mais dans une moindre mesure, eu égard notamment au coût et au temps de parcours Atlantique Est et Atlantique Nord, aux priorités affichées par l'association.



Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports s'exprimant lors de notre l'assemblée générale de 2009

L'association regroupe 120 adhérents dont 12 Régions ; elle poursuit depuis sa création en 1999 deux objectifs :

- ♦ La modernisation à court terme de la ligne ferroviaire entre Massy et Valenton utilisée comme interconnexion LGV entre les réseaux atlantiques, nord, est et sud,
- ♦ La réalisation d'un nouveau barreau d'interconnexion dédié aux LGV, la ligne Massy Valenton ne permettant pas, même modernisée, de répondre à l'augmentation prévue des trafics à l'horizon 2020.



Assemblée générale de l'association

