

Conseil économique, social et environnemental de Bretagne

Avec la réalisation à venir du programme "Bretagne à grande vitesse", devant permettre à terme de relier les pointes occidentales de la Bretagne à la région Île-de-France en moins de trois heures, et la construction prochaine de plusieurs prolongements de la LGV Atlantique vers Rennes, Bordeaux, puis Toulouse, Limoges, Madrid, Lisbonne, la réalisation d'une interconnexion ferroviaire à grande vitesse au Sud de Paris devient un enjeu majeur pour l'ensemble du réseau européen de trains à grande vitesse. Cette interconnexion doit véritablement être affichée comme un tronçon aujourd'hui manquant de ce réseau dans le nouveau Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en cours de finalisation.

Ce futur barreau de liaison des infrastructures ferroviaires à grande vitesse est le lien indispensable pour relier correctement la Bretagne à l'ensemble des territoires français et européens et, via les aéroports d'Orly et de Roissy, bien au-delà.

Comme rappelé dans un vœu exprimé lors de sa session d'octobre 2010, le CESER de Bretagne appelle aussi, en préalable et en complément à ce projet, la réalisation rapide des travaux d'amélioration de la voie aujourd'hui utilisée par l'ensemble des trafics ferroviaires entre Massy et Valenton. Ce tronçon aujourd'hui encombré par les trafics TGV d'interconnexion est indispensable tant aux voyageurs de la région parisienne que pour les trains de fret européens. Son amélioration doit aussi permettre sa meilleure intégration au sein d'un tissu urbain très dense, en concertation avec les populations riveraines.

Membre actif de l'Association interconnexion Sud TGV en Île-de-France créée en 1999, le CESER de Bretagne approuve pleinement la tenue d'un débat public sur la construction de ce "barreau Sud" dont il a souligné dès 1995 l'enjeu primordial qu'il représente pour la Bretagne, son ouverture et donc son désenclavement. Par ce cahier d'acteurs, il y apporte aujourd'hui sa contribution.



Alain Even,
président du CESER de Bretagne



Conseil économique, social
et environnemental

Conseil économique, social et environnemental de Bretagne

7 rue du Général Guillaudot
CS 26918 - 35069 RENNES Cedex
Tél. : 02 99 87 18 75 - Fax : 02 99 87 17 69
E-mail : ceser@region-bretagne.fr
www.ceser-bretagne.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



La nécessité pour la Bretagne d'une interconnexion Sud TGV en Île-de-France

Pour accompagner le dynamisme de la région Bretagne

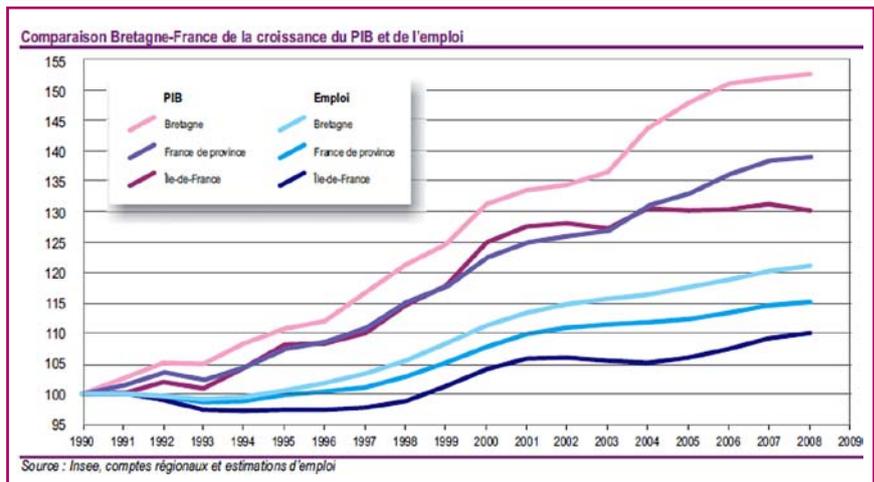
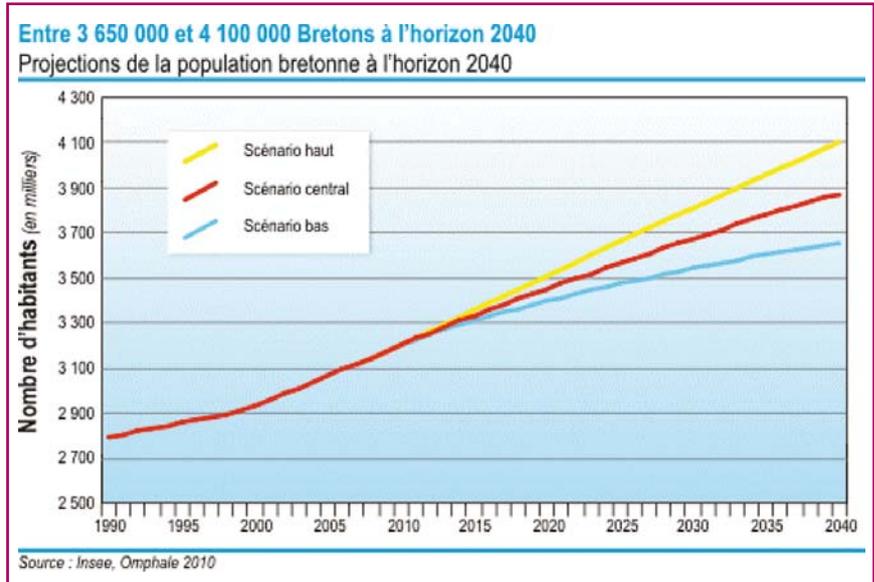
L'attractivité de la Bretagne et le dynamisme régional entraînent une augmentation continue de sa population et un développement économique en progression constante.

Il est par conséquent nécessaire que les échanges indispensables au développement de la Bretagne puissent se poursuivre et ne rencontrent pas d'obstacle tel que le barreau ferroviaire entre Massy et Valenton.

Pour accompagner le projet Bretagne à grande vitesse

La Région Bretagne s'efforce de réduire autant que faire se peut les temps de parcours vers l'ensemble des territoires bretons : près de quatre milliards d'euros sont aujourd'hui engagés pour réduire d'au moins une heure les temps de parcours en train jusqu'aux pointes finistériennes : c'est le projet Bretagne à grande vitesse.

Le "barreau Sud TGV" revêt une importance cruciale pour ne pas péjorer ces gains de temps puisqu'à l'heure actuelle, une proportion non négligeable des TGV en provenance ou à destination du Nord, de l'Est et du Sud-Est de la France (mais aussi de l'Europe) "perdent" en moyenne un quart d'heure en région Île-de-France sur leurs horaires indiqués.



Massy-Valenton, une situation ferroviaire critique et bloquée

Aujourd'hui, le barreau ferroviaire reliant Massy (91) à Valenton (94) est une infrastructure non performante au regard du trafic qu'elle supporte :

- ▶ elle rencontre des conflits d'utilisation car y circulent transiliens, RER, TGV et trains de fret ; elle est de ce fait saturée,
- ▶ les conditions de sécurité n'y sont pas optimales avec, par exemple, une configuration des infrastructures ferroviaires où, sur une même voie, circulent alternativement des trains dans un sens ou dans l'autre, obligeant à gérer certaines situations "nez-à-nez",

- ▶ de nombreux trains y subissent des retards chroniques (en moyenne quinze minutes pour les TGV).

Ce tronçon ne dispose donc pas du potentiel nécessaire pour envisager un développement des échanges empruntant cette portion de voies ferrées.

Par ailleurs, la sur-utilisation du barreau Massy-Valenton crée des situations difficilement acceptables par les riverains, dont on peut comprendre l'opposition à toute augmentation des flux sur ce tronçon enclavé dans une zone à forte densité de population. Cela montre toute l'attention dont il faudra faire preuve lors de la nécessaire réhabilitation des voies et l'importance de définir un projet socialement acceptable.

Le désenclavement de la Bretagne

La réalisation de cette interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de Paris est un impératif pour le désenclavement de la Bretagne. Elle répond à une forte demande et attente des acteurs bretons.

Cette nouvelle ligne doit permettre de :

- ▶ **rapprocher les pointes bretonnes des grands flux européens**, en particulier grâce à la fluidification des échanges province/province que ce soit pour les voyageurs (TGV) ou pour le fret (et spécialement les autoroutes ferroviaires),

- ▶ **faciliter les accès des voyageurs depuis et vers Paris et la région Île-de-France** par :

- ▶ le désengorgement de la gare Montparnasse,
- ▶ le développement des arrêts de TGV dans les gares de Massy, Orly, Marne la Vallée, Roissy, etc. pour ne plus avoir à entrer dans Paris (qui, pour un voyageur de province, n'est pas la seule destination en région Île-de-France).

Les objectifs visés par la Bretagne pour le "barreau Sud"

La réalisation d'un barreau d'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de Paris doit permettre :

- ▶ **pour les voyageurs,**

- ▶ *l'augmentation des échanges interrégionaux,*
 - que ce soit les TGV province/province,
 - ou les TGV vers les gares d'Île-de-France,
- ▶ *de faire des gares du barreau Sud (Massy, Orly, ...) de véritables pôles d'échanges multimodaux :*
 - permettant d'optimiser les échanges province/province,
 - participant au désengorgement de la gare Paris Montparnasse (le voyageur pouvant utiliser le RER à Massy ou dans une autre gare d'interconnexion pour se rendre dans Paris),
- ▶ *d'augmenter la ponctualité des trains* et mettre fin à des retards chroniques,

- ▶ *de sécuriser, faciliter et développer l'intermodalité train/avion* et donc l'accessibilité internationale de la Bretagne (via les aéroports d'Orly et Roissy Charles de Gaulle) ;

- ▶ **pour les trains de fret,** la création d'une ligne nouvelle au Sud de Paris doit permettre de libérer les sillons aujourd'hui mobilisés par la circulation de TGV et donc libérer des possibilités pour le transport de voyageurs en région parisienne et le développement du fret ferroviaire :

- ▶ d'une part, en facilitant l'accès de trains de marchandises bretons au marché d'intérêt national (MIN) de Rungis,
- ▶ et d'autre part, en permettant à la Bretagne de bénéficier de points d'accroche aux autoroutes ferroviaires européennes.

Conclusion

La construction de cette ligne d'interconnexion Sud TGV, prévue dans le Schéma national des infrastructures et des transports (en cours de finalisation), est une réalisation attendue et souhaitée de longue date par le CESER de Bretagne, qui avait émis un premier avis à ce sujet en mai 1996.

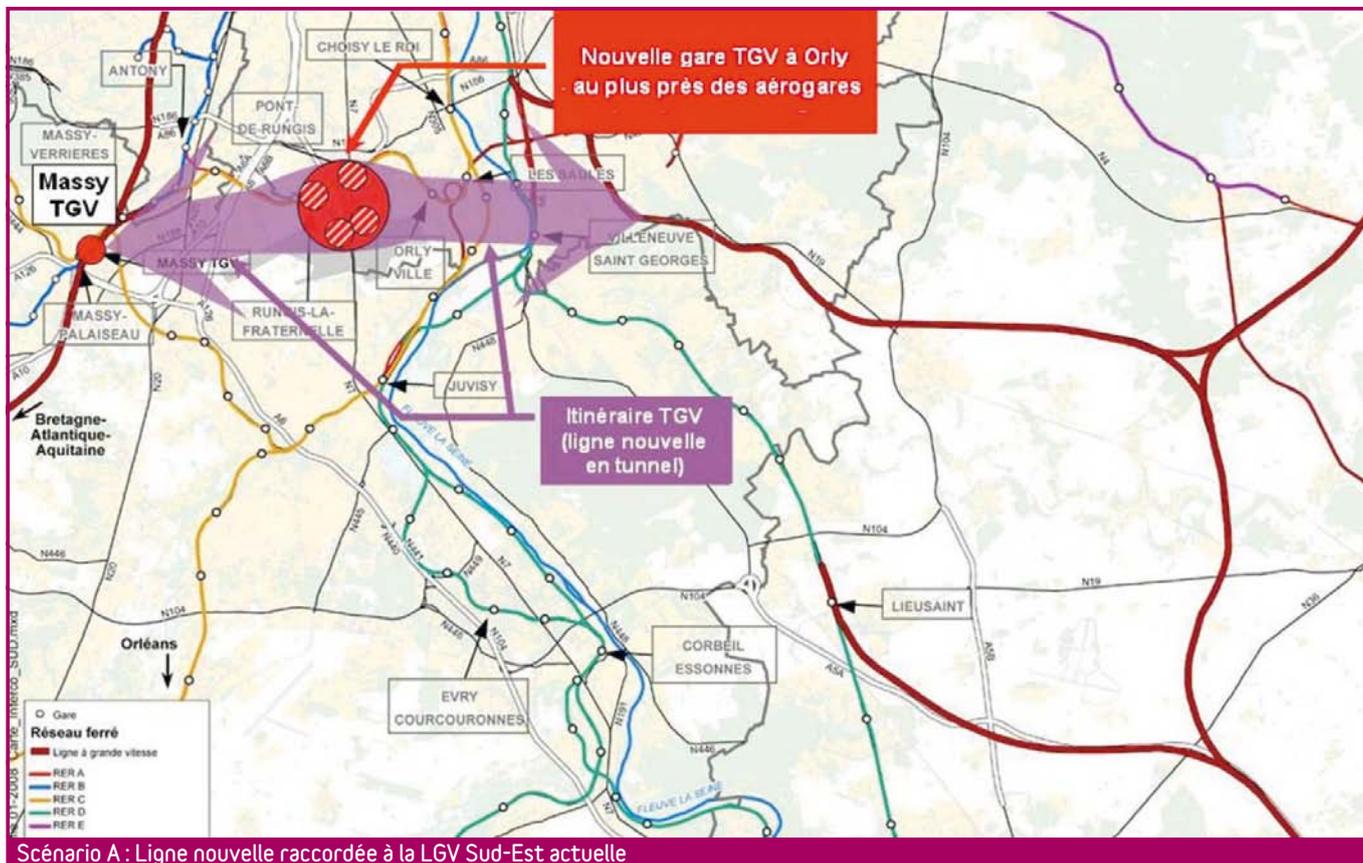
C'est un projet indispensable, considéré par les Bretons comme partie intégrante des éléments à réaliser pour favoriser le désenclavement de leur territoire.

Le CESER de Bretagne considère que ce projet ne sera viable que s'il rencontre l'adhésion des Franciliens. Il doit donc être socialement acceptable et s'inscrire au mieux dans le développement durable de la région Ile de France.

Parmi les différents scénarios proposés pour sa réalisation, le CESER de Bretagne considère le scénario A comme le plus pertinent puisqu'il prévoit un tracé à 90 % couvert et donc fortement intégré, avec une desserte province/province optimisée et fiable, et la création d'une gare TGV au plus près des aéroports d'Orly.

Le CESER souhaite qu'au terme de la consultation une décision favorable soit prise pour la poursuite du projet dans les délais les plus brefs possibles.

Pour le CESER de Bretagne, la réalisation de ce "barreau Sud" doit se faire en concomitance avec celle du projet Bretagne à grande vitesse.



Conseil économique, social et environnemental de Bretagne

Le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de Bretagne est l'assemblée consultative régionale au service de la démocratie locale. Deuxième assemblée de la région Bretagne, il "conçoit, par ses avis, à l'administration de la Région", en se prononçant sur toute question d'intérêt régional, en particulier dans les domaines de la formation, de l'enseignement supérieur, du développement économique, de la

recherche, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de la culture, des solidarités.

Les 119 membres qui composent le CESER de Bretagne sont des acteurs du tissu économique, social et environnemental régional. Ils représentent divers types d'organisations : entreprises, syndicats, institutions, associations.