

## Conseil économique, social et environnemental du Centre

L'assemblée consultative de la Région Centre est en permanence mobilisée sur les grands projets structurants pour le territoire régional. C'est pourquoi son bureau a souhaité s'exprimer dans le cadre du débat public sur l'interconnexion des LGV en Ile de France.

### Ouvrir la région Centre sur l'Europe et le monde

#### Une vieille histoire pour le CESER Centre

Déjà en 1996, dans un avis du 26-27 novembre, le CESER posait la question du raccordement du TGV Atlantique à l'ensemble du réseau TGV par une interconnexion à grande vitesse.

Le barreau Sud ("une interconnexion en souterrain entre Massy (sur le TGV atlantique) et Valenton (sur le TGV Sud /est) pourrait constituer une solution"), précisant que cet itinéraire avait été acté au schéma directeur des liaisons à grande vitesse de 1992.

En 1999, dans un avis du 17 mai, le rapporteur indiquait qu'en l'état du barreau existant (et qui depuis n'a pas évolué.) "L'égalité d'accès du territoire régional à l'Europe n'est pas assurée".

Il considérait cette interconnexion comme la ligne nouvelle prioritaire tant pour l'accès aux aéroports d'Orly et Roissy que pour l'accès au réseau européen de TGV.

Depuis, le CESER n'a eu de cesse de réaffirmer ce positionnement, notamment à l'occasion d'un avis sur le contrat de plan 2000/2006 puis sur le contrat de projet 2007/2013 et enfin à propos de l'avant projet consolidé de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).



**Conseil économique, social  
et environnemental du Centre**

9 rue Saint-Pierre Lentin - 45041 ORLEANS Cedex 1

Tél. : 02 38 70 30 39 - Fax : 02 38 70 31 20

Email : [cesr@regioncentre.fr](mailto:cesr@regioncentre.fr)

[www.ceser.regioncentre.fr](http://www.ceser.regioncentre.fr)



## Une situation inacceptable

Aujourd'hui, en ce début du 21<sup>ème</sup> siècle, les habitants de la région Centre qui veulent se déplacer par le fer à grande vitesse sont contraints de le faire sur des schémas du 19<sup>ème</sup> siècle (où la France ne s'identifiait que par un système parisien en étoile), en transitant par des gares parisiennes créées entre 1840 et 1850 ou en empruntant un "chemin de traverse ferroviaire" (Massy - Valenton) qui voit se côtoyer tous les types de modes de transport ferroviaire (TGV "à très petite vitesse", RER, fret, Corail.), plus de 200 trains par jour sur des sections parfois à voie unique et à cisaillements multiples !

Point n'est donc besoin de rechercher longuement les causes des retards, ou des trains supprimés à répétition.

Ce ne sont pas les travaux de modernisation de cette ligne qui apporteront, d'ici à la réalisation de ce barreau Sud, une véritable amélioration, tant, d'ici là, les flux continueront inévitablement à augmenter durant ces dix prochaines années ; ils sont cependant indispensables.

## Un maillon "doublement" manquant :

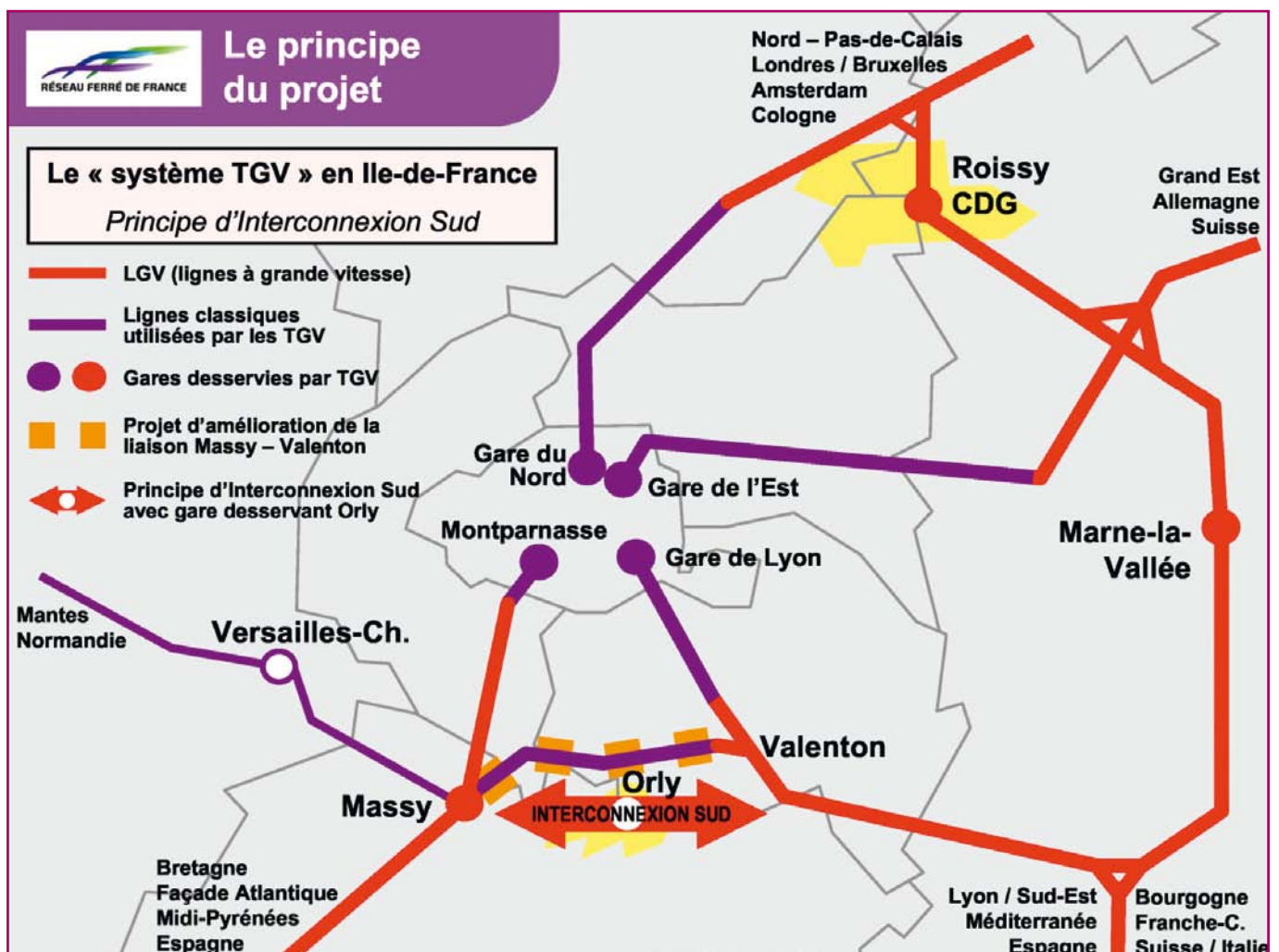
Il est évident, et les cartes ci-dessous et ci-contre l'expriment pleinement, que ce barreau Sud constitue le dernier maillon

devant être réalisé pour boucler le système LGV en Ile de France. Mais c'est également le maillon manquant au système ferroviaire de la région Centre présent (La ligne PALITO : Paris Orléans Limoges Toulouse) et à venir (avec la LGV Paris Orléans Clermont Ferrand Lyon : POCL).

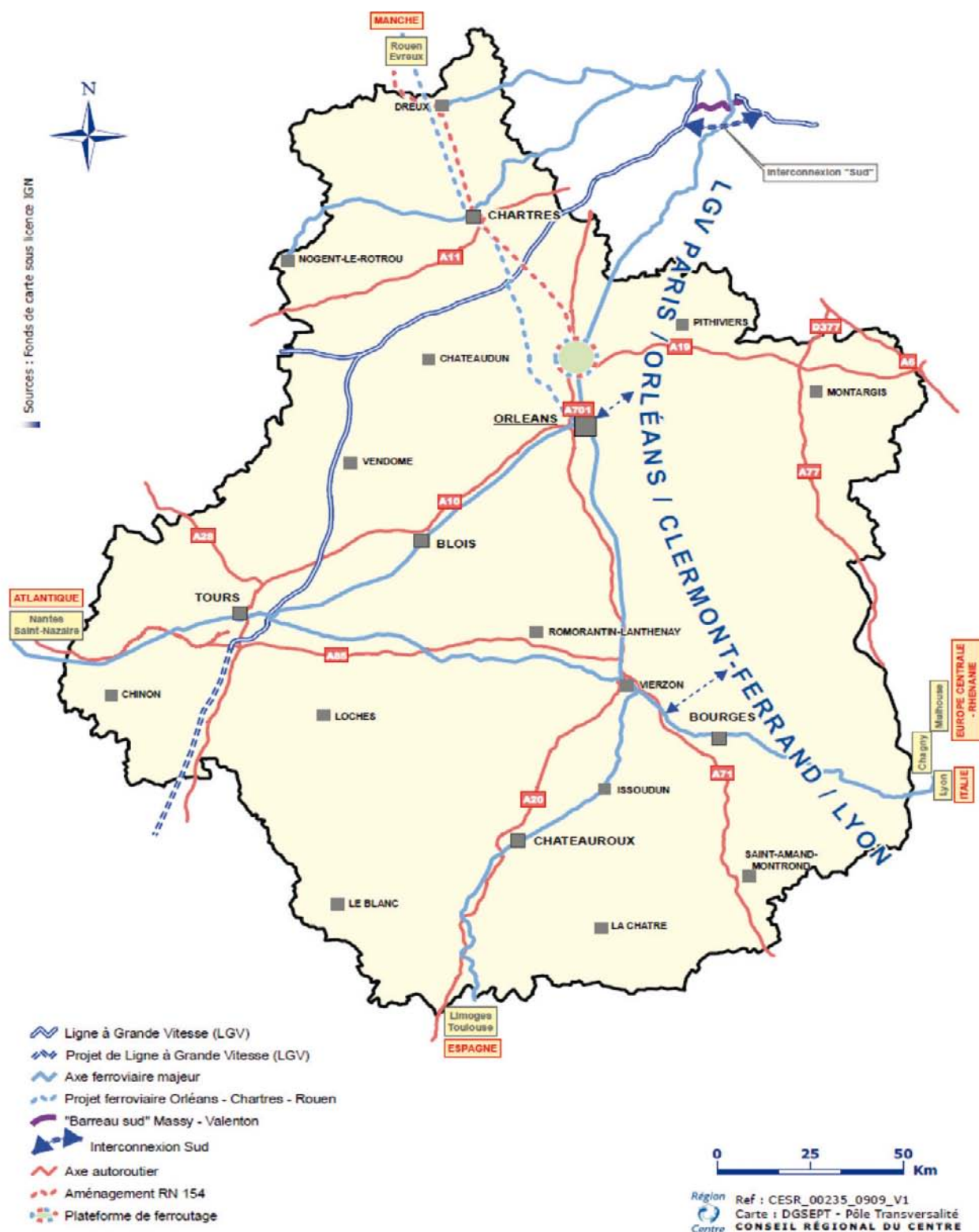
La région Centre est en effet particulièrement bien structurée par un système infrastructurel radiant (même si l'on doit déplorer son actuelle dégradation de fonctionnement):

- ◆ Le PALITO,
- ◆ La ligne Paris Clermont Ferrand par Montargis et Nevers,
- ◆ La ligne Bordeaux-Tours (et la future LGV SEA Atlantique Sud Europe atlantique) prolongée jusqu'à Paris par la LGV Atlantique comprenant elle même un tronçon commun avec la LGV Le Mans Paris,
- ◆ Le projet de LGV POCL qui renforcerait le réseau transversal en particulier la ligne Nantes-Lyon par Tours et Vierzon ainsi que Tours Orléans par Blois.

Il est bien entendu que ce projet de LGV POCL doit fondamentalement être valorisé en le reliant par cette future interconnexion aux métropoles françaises et européennes ainsi qu'aux deux grands aéroports.



# Les infrastructures majeures en Région Centre



Carte extraite du rapport intitulé LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN REGION CENTRE réalisé en octobre 2009, date à laquelle les hypothèses de tracés du POCL n'étaient pas encore précises

# Pour un projet durable d'interconnexion

Pour le CESER Centre, l'opportunité du projet d'interconnexion doit tenir compte dans sa dimension prospective de l'ensemble des liaisons concernées afin que le débat public soit apprécié dans une approche globale.

Il doit aussi prendre en considération certaines évidences d'évolution de trafic, ainsi :

- ▶ Sur une base globale de croissance de fréquentation du réseau ferré de 2 % /an et de 2,6 % pour le réseau TGV, le nombre de voyageurs sur ce barreau Massy / Valenton aura été multiplié par 2 d'ici 2020 (6,5 millions contre 3,5 millions aujourd'hui)
- ▶ Surtout, ces chiffres linéaires risquent de s'accroître dans la mesure où le réseau TGV français et européen sur cette même période va considérablement s'étoffer (en direction de l'Espagne et l'Italie en particulier).

Mais au delà, sur ce maillon Massy Valenton, des engagements devront également être tenus en terme de préoccupations environnementales (tant sur la biodiversité, les paysages que sur le bruit) et de réduction des gaz à effets de serre (GES) : 20 % d'ici 2020, division par 4 d'ici 2050, soit 3 % par an.

Ces objectifs sont encadrés par les lois Grenelle 1 et 2 et notamment celle du 3 août 2009 (G1) qui fait figurer l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile de France.

**Ce sont ces deux approches globales prospective et durable qui permettent d'apprécier positivement l'opportunité de ce projet.**

## Quel scénario, mais surtout quels critères ?

Parmi les trois scénarios proposés, le CESER préconise celui qui aura la capacité de réponse aux besoins de la majeure partie du territoire de la région Centre, à savoir :

- ▶ L'intégration de la future LGV POCL au réseau grande vitesse français et européen, par un raccordement à l'interconnexion à l'ouest d'Orly,
- ▶ Le raccordement de la ligne PALITO à l'interconnexion sans qu'il soit soumis à la réalisation du POCL,
- ▶ Un raccordement permettant l'accès à Paris Austerlitz du PALITO et du POCL,
- ▶ Un accès direct à Orly, véritable plate forme de report modal (aérienne, grande vitesse ferroviaire, réseaux Ile de France) par des accès directs aux terminaux (sans rupture de charge).

Ces réponses sont autant de données à intégrer dans ce projet d'interconnexion sous peine de décaler dans le temps le problème d'intégration de l'ensemble des liaisons ferroviaires dans le cadre du Grand Paris.

**Le CESER Centre, comme "CESER de France" (dans sa contribution sur le SNIT) considère, contrairement à ce que semble indiquer le projet de SNIT, que ce projet d'interconnexion des LGV en Ile de France n'est pas seulement opportun mais constitue une priorité nationale d'aménagement du territoire.**

