

## Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir

Le département d'Eure-et-Loir, bien que traversé par la ligne à très grande vitesse Paris - Tours (TGV Atlantique), ne dispose pas de gare TGV. Pour ce département, dont l'essentiel du potentiel économique s'inscrit dans la mouvance des franges franciliennes, la gare TGV la plus proche est celle de Massy.

Cette gare revêt une importance particulière pour l'économie locale, dans la mesure où le département d'Eure-et-Loir, deuxième exportateur de la région Centre, a besoin de liaisons rapides et fiables avec :

- ▶ les grands pôles d'ouverture à l'international que sont Orly et Roissy ;
- ▶ les liaisons à grande vitesse desservant le couloir rhodanien, l'Est et le Nord de la France, et les îles britanniques via le lien fixe transmanche.

C'est pourquoi la Chambre de commerce et d'industrie d'Eure-et-Loir appuie depuis 1999 l'action menée par l'association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France, qui poursuit deux objectifs :

- ▶ la modernisation à court terme de la ligne ferroviaire entre Massy et Valenton, utilisée comme interconnexion pour les lignes à grande vitesse entre les réseaux atlantique, Nord, Est et Sud,
- ▶ la réalisation d'un nouveau barreau d'interconnexion dédié aux lignes à grande vitesse. La ligne Massy-Valenton ne permettant pas, même modernisée, de répondre à l'augmentation prévue des trafics à l'horizon 2020.

Le projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de l'Île-de-France présente un intérêt majeur en termes :

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



**Chambre de commerce  
et d'industrie d'Eure-et-Loir**

5 bis, Avenue Marcel Proust  
28002 CHARTRES Cedex  
E-mail : [contact@cci28.fr](mailto:contact@cci28.fr)  
[www.cci28.fr](http://www.cci28.fr)



# Les enjeux

## Aménagement du territoire

### Faire face au développement du réseau LGV.

De nombreuses réalisations sont en cours en matière de développement du réseau de lignes à grande vitesse (LGV) : deuxième phase du TGV Est, début des travaux de la LGV Bretagne - Pays de la Loire, et de la LGV Sud Europe Atlantique, deuxième phase de la ligne TGV Rhin - Rhône.

A ceci s'ajoutent les projets, comme la LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL), ou la LGV normande Paris - Rouen - Le Havre - Caen.

Dans ce contexte, l'amélioration de l'interconnexion des TGV au Sud de l'Île-de-France, selon la SNCF, "conditionne l'avenir du réseau LGV en France".

Le projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de l'Île-de-France est inscrit au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Dans un contexte où le SNIT prévoit, au plan national, la création de 4 000 km de liaisons à grande vitesse, la création d'un barreau permettant de relier l'ensemble du réseau est une priorité.

### Anticiper les évolutions de trafics.

► Les déplacements de province à province sont en forte augmentation (8 % par an contre 4 % pour les liaisons province - Paris). L'interconnexion Sud des TGV permettra de développer et d'améliorer les dessertes inter-secteurs, tout en contribuant à leur attractivité et en favorisant le report modal et la décongestion des gares parisiennes.

La réalisation du projet d'interconnexion permettra de capter de nouveaux usagers, justifiant la mise en place de trains supplémentaires qui bénéficieront alors aux déplacements province - province, par de meilleures fréquences et des temps de parcours et une régularité améliorés.

► Le besoin d'intermodalité air-fer est en forte croissance. La correspondance train-avion entre Orly et le réseau TGV représente un potentiel de 2 millions de voyageurs par an à l'horizon 2020 contre 1 million actuellement. L'interconnexion Sud des TGV permettra de développer l'intermodalité air-fer, en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy depuis l'ensemble des régions françaises.

► Au niveau de l'Île-de-France, le projet d'interconnexion Sud serait le maillon d'une rocade à grande vitesse complète de la région. De plus, en libérant les voies de la Grande ceinture, le projet améliorerait le fonctionnement du RER C (en séparant les trafics TGV et RER), et permettrait aussi la réalisation d'une rocade ferrée régionale à haute fréquence pour les trajets de banlieue à banlieue, tout en préservant les installations pour le transport de marchandises.

### Prendre en compte le projet de ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (LGV POCL).

Les enjeux de ce projet, auquel sont très attachées les collectivités et les chambres consulaires de la région Centre, sont les suivants :

- Intégrer une vaste zone géographique au centre de la France au réseau à grande vitesse français et européen.
- Constituer un itinéraire complémentaire à la ligne actuelle Paris-Lyon pour le flux principal de voyageurs Nord-Sud.

Un débat public va être mené au sujet de la LGV POCL. Le dossier de saisine a été déposé en janvier 2011, dans l'optique d'un débat public à l'automne 2011. La Commission nationale du débat public doit confirmer cette échéance.

Il est important de noter que le dossier support du débat de la LGV POCL prendra en compte les orientations issues du débat actuel sur l'interconnexion Sud des TGV en Île-de-France. Cet élément revêt une importance particulière, en montrant que les deux projets sont étroitement liés.

Quatre scénarios d'étude seront proposés lors du débat public. Deux de ces scénarios intéressent directement la région Centre, dénommés "Ouest-Sud" et "Ouest", qui irriguent tous deux Orléans et Vierzon / Bourges, avec création d'une gare LGV entre ces deux dernières agglomérations.

Les autres scénarios ("Médian" et "Est") ne présentent pas d'intérêt pour la région Centre, qu'ils ne font que tangenter.

La position de la CCI d'Eure-et-Loir, exprimée plus loin, prend clairement en compte le projet de ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (LGV POCL).

## Développement économique

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma régional d'aménagement du territoire et de développement durable (SRADDT) de la région Centre, la CCI d'Eure-et-Loir a formulé un assez grand nombre de propositions, parmi lesquelles : "faciliter l'accès des entreprises aux liaisons internationales, via les plates-formes aéroportuaires d'Orly et de Roissy, en appuyant les projets d'interconnexion Sud des TGV en Île-de-France et le projet de liaison à grande vitesse Cœur de France (ou Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon)".

Les entreprises ont besoin d'accéder aisément et rapidement aux marchés européens sous peine d'être marginalisées dans la concurrence européenne et mondiale. La possibilité d'accéder, à partir de la gare TGV de Massy, à des infrastructures performantes, en termes de rapidité et de fiabilité des temps de parcours, est essentielle pour l'attractivité du département d'Eure-et-Loir et pour le développement économique local.

Le report des trains à grande vitesse sur des voies dédiées libèrera les lignes où cohabitent actuellement les trafics TGV et fret. Des sillons pourront être dégagés en faveur du fret sur la ligne classique. Une partie de celle-ci est d'ailleurs située sur un couloir du fret européen majeur, entre l'Espagne et le Nord ou l'Est de l'Europe. Aujourd'hui 56 trains s'y croisent jour et nuit, et en 2012 ce tronçon devra accueillir l'autoroute ferroviaire Atlantique Eco Fret (AF AEF). Cet aspect revêt une importance particulière pour le département d'Eure-et-Loir qui est très attaché au développement d'une plate-forme de ferroutage à hauteur d'Artenay-Poupry, sur l'axe Atlantique Eco Fret.

## Intermodalité

Le projet d'interconnexion Sud des TGV en Île-de-France est le lieu privilégié du développement de l'intermodalité air-fer.

La gare TGV prévue à Orly dans chacun des trois scénarios proposés par le maître d'ouvrage (Réseau ferré de France) s'inscrit dans la logique de l'extension du réseau à grande vitesse.

En effet, les projets de lignes à grande vitesse retenus par le Schéma national des infrastructures de transports (SNIT) vont amener une réduction de l'offre aérienne intérieure et son remplacement progressif par des vols internationaux moyens et longs courriers. À titre d'exemple, sur Paris - Strasbourg, l'avion a vu sa part de marché chuter de 60 % à 20 % lors de la mise en service du TGV Est Européen.

Au plan de l'intermodalité, plus la nouvelle gare TGV sera proche des aéroports, meilleure sera la correspondance train - avion. Une gare souterraine entre les deux aéroports Ouest et Sud d'Orly réduit au maximum le parcours des passagers allant d'un mode à l'autre, et constitue une des conditions du développement de l'intermodalité air-fer.

## Les éléments à prendre en compte dans la réalisation du projet

Il est nécessaire, afin que le projet réponde à ses objectifs d'aménagement du territoire, de développement économique, et d'amélioration de l'intermodalité air-fer, que l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France réponde à un certain nombre de préoccupations :

- ▶ Une bonne insertion dans l'environnement : les contraintes environnementales et la préservation des intérêts des riverains doivent être intégrées comme une composante majeure de l'interconnexion Sud des TGV. C'est pourquoi un scénario basé sur un tracé en souterrain doit être privilégié.
- ▶ Une augmentation des capacités : le projet doit permettre de faire face aux hausses de trafic, au demeurant très importantes, prévues à l'horizon 2020, notamment du fait de l'augmentation des liaisons province-province, mais aussi du fait de la ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon.
- ▶ Un taux de régularité maximum : l'interconnexion Sud des TGV doit permettre d'offrir un niveau de services identique aux autres liaisons à grande vitesse, en termes de gain de temps, de régularité, de fiabilité et de fréquences horaires adaptées.
- ▶ Une intermodalité optimale : la création d'une gare au plus près de l'aéroport d'Orly est indispensable en termes de confort et de fluidité des trafics voyageurs. Un des enjeux essentiels du projet est d'ailleurs l'amélioration et le développement de l'intermodalité air-fer.
- ▶ Un intérêt réciproque de la région Île-de-France et des régions de province : l'interconnexion Sud des TGV est un enjeu en termes de désaturation des gares parisiennes. Permettre aux Franciliens de voyager en TGV au départ d'autres gares que Paris soulagerait les gares actuelles et retarderait des investissements coûteux dans ces gares.

# Choix d'un scénario

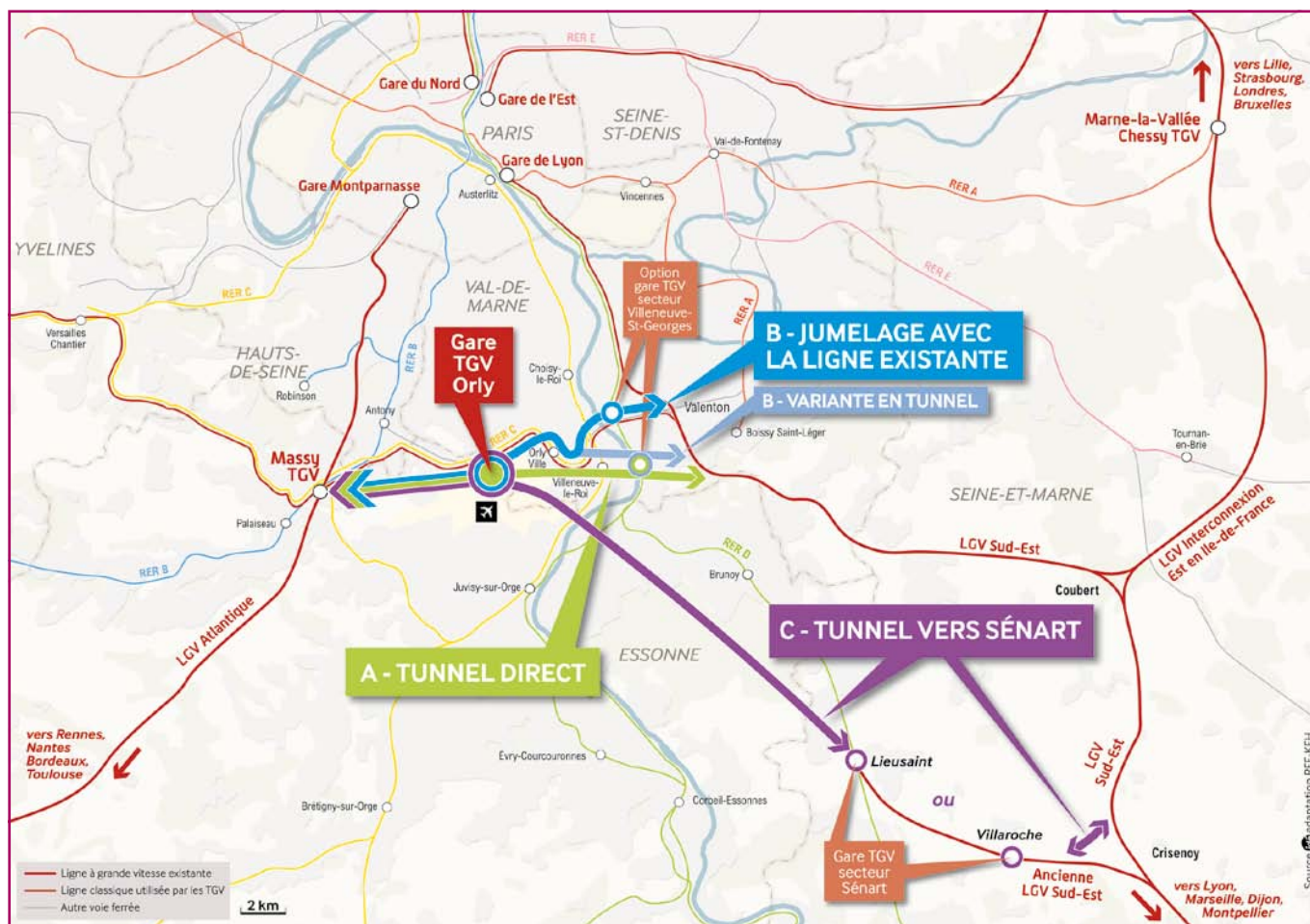
Le dossier du maître d'ouvrage soumis au débat présente trois hypothèses de travail : les scénarios A, B et C (Cf. carte ci-dessous).

Le scénario B, bien que présentant le coût de réalisation le moins élevé (1,5 milliard d'euros), est celui dont les performances sont les plus faibles en termes de gain de trafic, de report des gares parisiennes, de report modal et de nouveaux voyageurs.

Les scénarios A (3 milliards d'euros) et C (3,3 milliards d'euros), sont ceux qui correspondent le mieux aux priorités affichées

en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et d'intermodalité air-fer.

Les gains de trafics escomptés par Réseau ferré de France sur les scénarios A et C sont respectivement compris entre 2,5 et 3,7 millions de voyageurs, les reports des gares parisiennes se situant dans une fourchette de 1,4 à 2,3 millions de voyageurs, le report modal entre 0,8 et 1 million de voyageurs, et l'apport de nouveaux voyageurs entre 0,3 et 0,4 million de voyageurs.



La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Eure-et-Loir se positionne en conséquence en faveur des tracés A et C, mais tient à hiérarchiser sa position :

- ◆ le scénario A en priorité ;
- ◆ le scénario C en second lieu, et sous réserve que ce dernier n'aille pas à l'encontre des scénarios "Ouest-Sud" et "Ouest" du projet de ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL).

