

Chambre de commerce
et d'industrie de région CentreL'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France,
un enjeu fort pour la région Centre

Le réseau des Chambres de commerce et d'industrie du Centre suit attentivement l'évolution du projet d'interconnexion Sud des LGV en Île-de-France depuis de nombreuses années. Son adhésion massive à l'association "interconnexion Sud TGV en Île-de-France" témoigne d'ailleurs de cet intérêt soutenu. Les retards pris autour de l'aménagement de l'axe Massy-Valenton ont été préjudiciables à tous, et la perspective d'un projet de ligne nouvelle dédiée à l'interconnexion est donc accueillie avec enthousiasme.

Cette infrastructure est en effet particulièrement importante pour la région Centre, puisqu'en dépit de sa proximité de la région parisienne, elle ne peut pas actuellement accéder au réseau LGV interconnecté (seules Tours et Vendôme y sont reliées). Cela pénalise fortement les entreprises et les habitants du territoire, qui doivent affronter des **temps de parcours allongés et des ruptures de charge diverses**, lorsqu'ils veulent rejoindre le réseau à grande vitesse ou les aéroports parisiens. A l'écart de la grande vitesse et dans l'impossibilité de s'ouvrir vers l'international, la région Centre voit ainsi son attractivité économique se dégrader durablement, d'où l'expression d'un intérêt vif pour une **interconnexion LGV performante et intégrant les lignes régionales**. Les effets bénéfiques de cette interconnexion devraient ensuite atteindre un optimum avec la réalisation du projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon desservant la région Centre à travers un tracé "Ouest".



La région Centre à l'écart de la grande vitesse



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE REGION
CENTRE

Chambre de commerce et d'industrie de région Centre
PA D'INGRE - 6 rue Pierre et Marie Curie - 45926 ORLÉANS Cedex 9
Tél. : 02 38 25 25 25 - Fax : 02 38 43 00 39 www.centre.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.

www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org



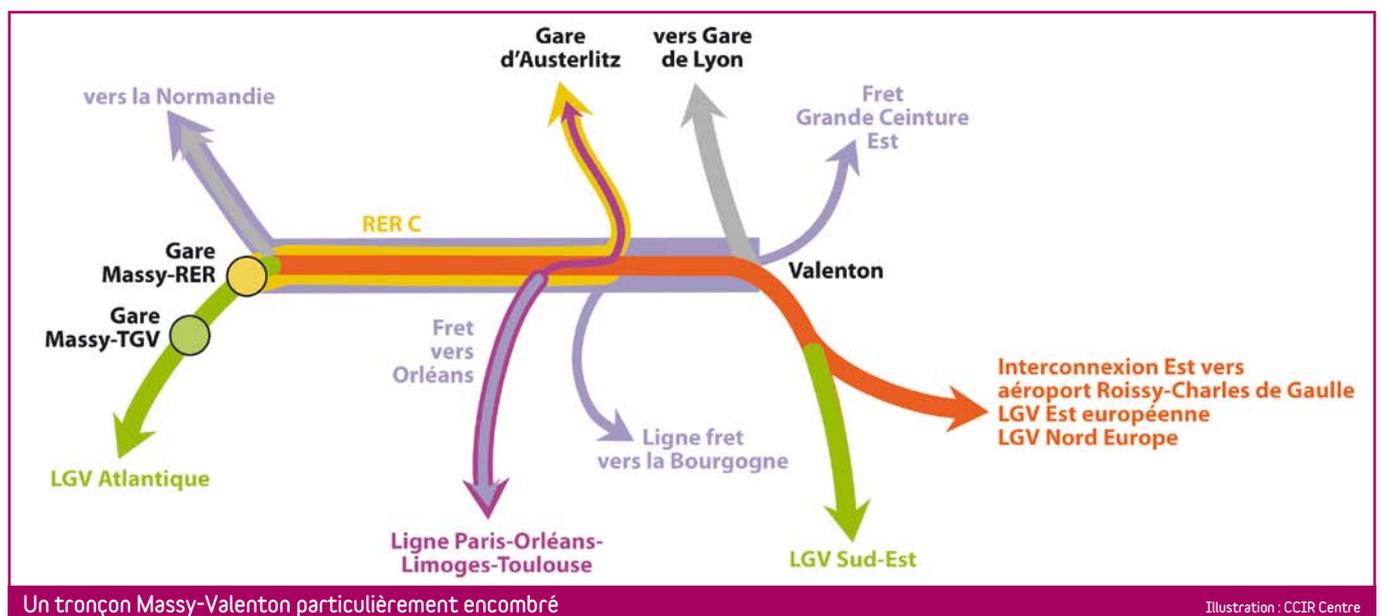
Un projet d'intérêt général, à réaliser rapidement

L'interconnexion des LGV au Sud de l'Île-de-France se fait actuellement sur la ligne entre Massy et Valenton sur laquelle cohabitent TGV, RER et trains de fret et qui, avec ses deux tronçons à voie unique à Massy et Orly, constitue un **goulet d'étranglement** qui engendre des retards intolérables pour les voyageurs effectuant une liaison province-province en train comme pour les usagers du RER C. Ce constat de départ d'une **saturation de la ligne** et d'une **interconnexion non-performante** (où les retards sont synonymes de trains et d'avions manqués) incite à l'inquiétude si l'on anticipe le développement programmé du réseau LGV.

En effet, 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 deuxième phase de la

ligne Rhin-Rhône, la ligne Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (dont le débat public débutera en octobre 2011), et de nombreux autres projets inscrits dans l'avant-projet consolidé du Schéma national des infrastructures de transports (SNIT, version janvier 2011), **la réalisation d'une infrastructure dédiée à l'interconnexion des TGV au Sud de l'Île-de-France devient plus que jamais une question prioritaire.**

Cette ligne nouvelle n'exclut pas l'aménagement attendu sur la ligne Massy-Valenton visant à séparer les trafics, qui devra se faire en amont de la création du nouveau barreau. L'intérêt de ces réalisations conjointes est aussi élevé pour Paris et sa banlieue que pour la province, l'un et l'autre étant en droit d'attendre un **développement de l'offre ferroviaire** et une **amélioration du niveau de service** (à commencer par la **régularité**).



Des gares d'interconnexion stratégiques

L'un des intérêts majeurs du projet d'interconnexion est de proposer une véritable alternative aux **gares parisiennes saturées** et parfois peu fonctionnelles. En permettant qu'une ligne soit dédiée aux TGV, il rendra les gares TGV franciliennes (dont la future à Orly) accessibles, et répondra ainsi à deux évolutions incontournables (énoncées par RFF) :

1. Le trafic des trains inter-secteurs (reliant directement des régions de provinces entre elles, sans passer par Paris) augmente deux fois plus vite que le trafic total des TGV.
2. Les gares parisiennes ont dix fois plus d'usagers que les gares franciliennes (Massy, Marne-la-Vallée, Roissy) mais leur croissance est deux fois moindre (notamment parce que les gares franciliennes offrent un accès à davantage de destinations).

La création d'une gare TGV à Orly, la desserte de Massy et la réalisation d'une 2nde gare sur la ligne du RER D (à Villeneuve-Saint-Georges dans le scénario A) vont dans le sens des évolutions décrites ci-dessus. Le cas de la gare TGV d'Orly est particulier

puisque'il offre également la possibilité de **développer fortement l'intermodalité** (avec redéploiement à Orly des destinations vers l'international) en positionnant la gare dans l'aéroport (ou au plus près si l'accès reste aisé à l'aide de trottoirs roulants). La liaison future entre Orly et Roissy viendrait renforcer cette intermodalité souhaitée par le plus grand nombre.

Pour l'utilisateur en provenance de la région Centre, ces gares d'interconnexion et la liaison établie entre elles auront l'avantage d'offrir un **choix de destinations élargi** (une gare comme Massy permettant de desservir quotidiennement 15 régions et une quarantaine de villes) et surtout de **mettre fin aux ruptures de charge**, coûteuses en temps et en confort. L'amélioration sera valable également pour les habitants de la région déjà connectés, car actuellement un usager ayant emprunté le TGV à Saint-Pierre-des-Corps ne met que 50 minutes pour rejoindre la gare de Massy mais met ensuite au moins autant de temps pour atteindre l'aéroport de Roissy via un itinéraire impliquant parfois un changement de transport.

Un impact environnemental positif

Au-delà de la **bonne insertion dans l'environnement** qui semble promise par la réalisation d'un tracé principalement souterrain, afin de préserver la nature et les intérêts des riverains en limitant l'emprise sur les terres (ce qui revient à exclure le scénario B, dont la partie souterraine est limitée), le projet d'interconnexion Sud présente d'autres atouts sur le plan du développement durable. Ainsi, en permettant une amélioration de la desserte (régularité, fiabilité, fréquence horaire...) et du confort (absence de rupture de charge), il doit contribuer au développement de l'offre ferroviaire à destination des villes de province et pour les villes de province. En effet, l'offre étant supposée plus attractive, elle devrait générer une clientèle plus nombreuse, ce qui incitera les opérateurs à proposer plus régulièrement des liaisons jusqu'à présent peu développées de type Lille-Rennes, Marseille-Caen ou Strasbourg-Bordeaux, voire même à mettre en place de nouveaux itinéraires. Cette amélioration de l'offre

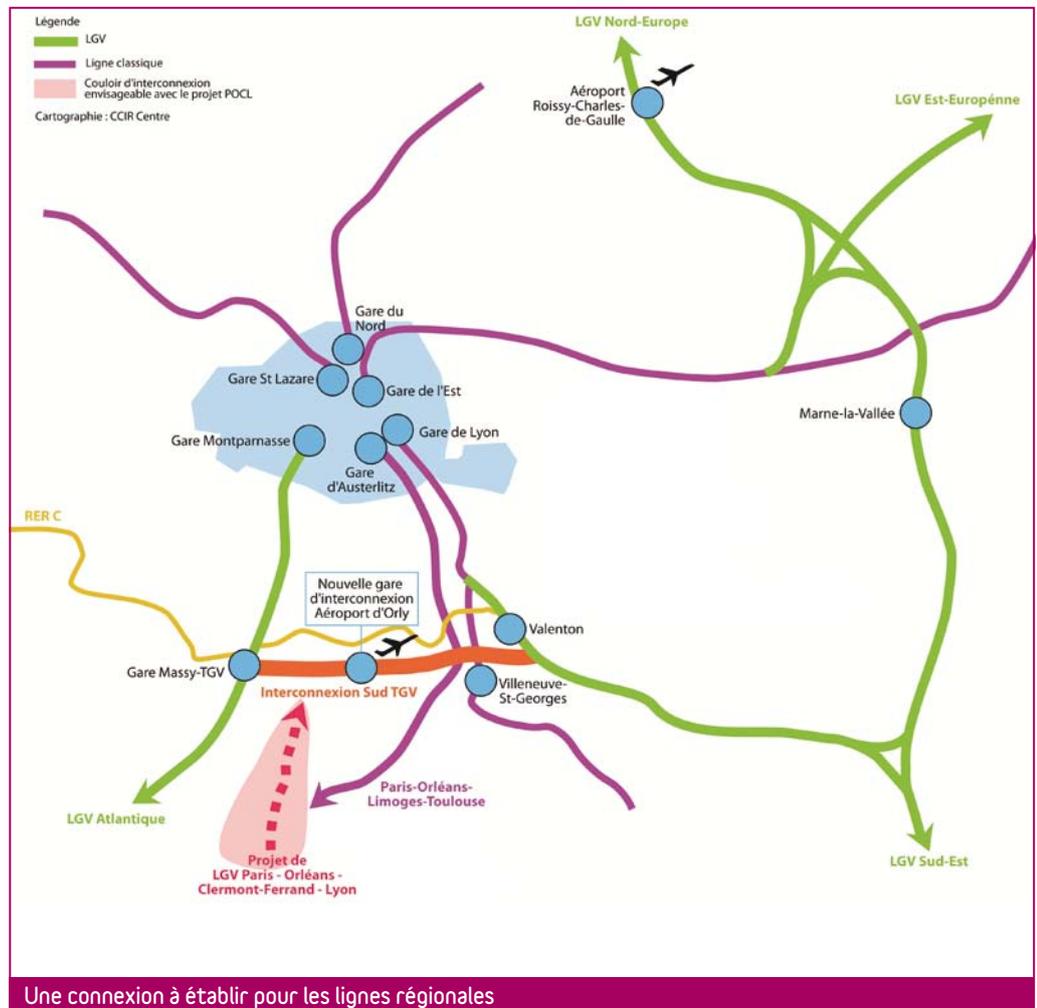
ferroviaire permettra de **réduire l'utilisation de la voiture** pour des trajets longue distance, où celle-ci restait jusqu'à présent la solution optimale, faute d'alternative adaptée.

L'avancée faite en faveur du **report modal** de la route vers le fer sera renforcée par la possibilité offerte par l'interconnexion Sud de **relier entre elles de nombreuses capitales régionales**. Cette priorité faisait elle aussi partie des objectifs de la loi Grenelle et pourra être mise au crédit de cette nouvelle infrastructure. Il en va de même pour la **libération de voies pour le fret** en Île-de-France, permise par le report des TGV sur des voies dédiées, qui pourra à terme permettre de développer le service de fret ferroviaire, en lien avec la création de plate-formes multimodales (notamment sur l'axe Atlantique Eco Fret, au Nord de la région Centre à **Artenay-Poupry**, où un site réunit toutes les conditions techniques requises).

La nécessaire connexion des lignes régionales

L'enjeu pour les principales villes de la région Centre est bien d'**être enfin connectées au réseau à grande vitesse**. Le projet de LGV POCL apportera une réponse satisfaisante à ce besoin (à condition que le futur débat public permette de valider le projet et que le tracé retenu soit le "Ouest" ou le "Ouest Sud") à un horizon comparable à celui de la réalisation du barreau d'interconnexion Sud (la période 2020-2025 est annoncée pour l'un et pour l'autre).

La priorité pour le développement économique régional est évidemment que la future LGV POCL (dont le terminus est prévu en gare d'Austerlitz) soit raccordée à l'interconnexion Sud pour multiplier le nombre de destinations envisageables pour les voyageurs en provenance des gares des villes desservies par le POCL. Dans cette configuration, **le scénario A est celui qui semble présenter le raccordement le plus adapté aux attentes de la région concernant le tracé de POCL** (le scénario C présentant le risque d'être trop orienté à l'Est et ainsi d'aller dans le sens d'un tracé "Est" de la LGV POCL qui irait à l'encontre des intérêts de la région Centre).



Toutefois, la possibilité que le projet POCL, techniquement et financièrement complexe, prenne du retard par rapport à celui de l'interconnexion, doit inciter au pragmatisme. Le **raccordement des infrastructures ferroviaires classiques irriguant la région**, à commencer par la **ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse**,

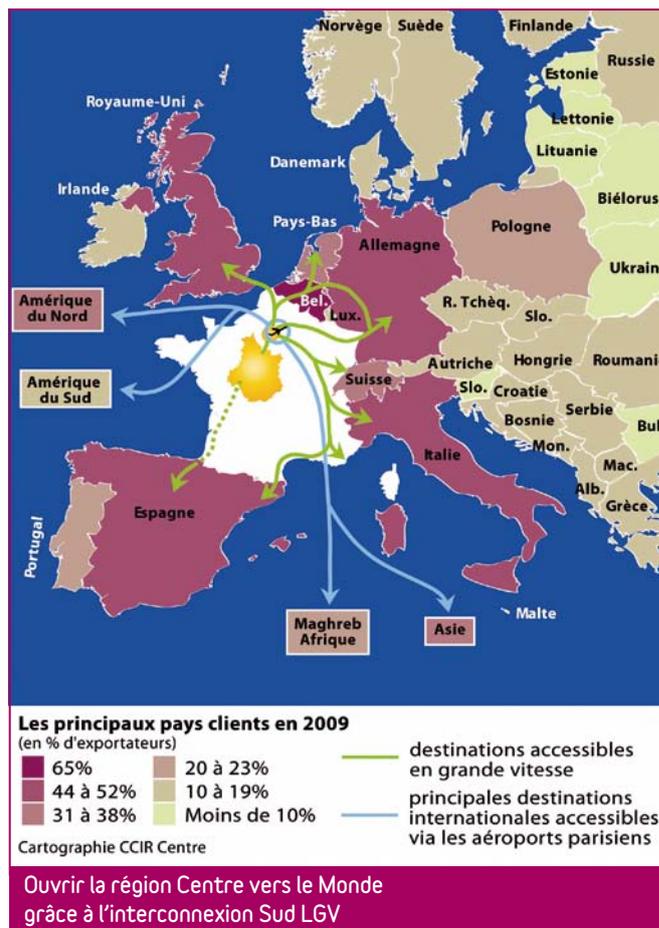
doit donc être envisagé pour permettre un accès à la grande vitesse dès la mise en service de l'interconnexion Sud et offrir une réelle complémentarité aux services futurs proposés par la LGV POCL. Cette connexion aura aussi le mérite de ne pas limiter l'accès au réseau européen aux seuls usagers du TGV.

Un accès aux relations internationales facilité

La pérennité des entreprises régionales passe par leur **développement à l'international**. Les enquêtes, réalisées au cours des trois dernières années par la CCIR Centre dans le cadre de son Observatoire des entreprises à l'international, établissent clairement une hiérarchie parmi les marchés à l'export privilégiés par les dirigeants régionaux. On trouve ainsi, parmi les principaux pays dans lesquels les entreprises du Centre vendent leurs produits, la Belgique et l'Allemagne bien sûr mais aussi le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne ou encore les Pays-Bas.

Soit autant de destinations accessibles à partir du réseau européen à grande vitesse ferroviaire et pour lesquelles un raccordement des principales villes de la région à ce réseau par l'intermédiaire du projet interconnexion Sud LGV aurait pour principal effet de **rapprocher les entreprises régionales de leurs clients étrangers**. Un accès facilité à ces marchés serait à même de pérenniser leurs relations en permettant un contact direct plus régulier. Ces nouveaux moyens de communication et de déplacements seraient également des atouts pour **gagner des parts de marchés à l'étranger** en donnant aux entreprises la possibilité de se rendre plus facilement sur place pour identifier directement leurs prospects et organiser des rendez-vous d'affaires.

L'**accès rapide aux aéroports internationaux**, permis par le projet avec la création d'une gare TGV au plus près de l'aéroport d'Orly (dont les liaisons devraient peu à peu évoluer vers davantage de destinations internationales), offrirait de surcroît une opportunité aux entreprises de la région pour se **développer vers le grand export** en visant des destinations prometteuses en termes de croissance, où elles sont pour



l'instant insuffisamment présentes à l'instar de la Russie, des Etats-Unis, du Canada ou encore de la Chine.

Conclusion : une ligne nouvelle prenant en compte les intérêts du Centre

Au vu des besoins énoncés plus haut (**accès au réseau européen à grande vitesse ferroviaire et aux aéroports internationaux** dans un souci d'aménagement et de développement économique et durable du territoire), le réseau des Chambres de commerce et d'industrie de la région Centre soutient fortement le projet d'interconnexion Sud LGV, qu'il considère comme majeur.

Les fonctionnalités attendues et les caractéristiques techniques présentées dans le dossier du maître d'ouvrage et lors des premières réunions du débat public nous amènent à nous prononcer en faveur du **scénario A**. Celui-ci semble en effet offrir les meilleures perspectives de **connexion avec la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon** pour laquelle un tracé passant à l'Ouest est attendu en région Centre (tandis que le scénario C semble davantage calibré pour un tracé "Est" de la LGV POCL).

Par ailleurs, la CCIR opte pour un **tracé majoritairement souterrain** du barreau d'interconnexion Sud afin de favoriser

son insertion environnementale (ce qui exclut le scénario B) et souhaite voir se réaliser une **seconde gare** sur l'itinéraire, de préférence à Villeneuve-Saint-Georges, pour envisager d'autres connexions avec le réseau ferroviaire classique desservant la région (à commencer par la **ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse**), ce qui confirme l'intérêt du scénario A. L'**accès direct à la future gare TGV d'Orly** sans rupture de charge est une autre attente forte des habitants de la région Centre.

La CCIR tient à rappeler pour conclure que ce projet est avant tout au service de l'**aménagement du territoire** et de la **compétitivité des entreprises**, et que la perspective d'un véritable **développement de l'offre ferroviaire à grande vitesse à l'échelle européenne** rend indispensable la **connexion des lignes régionales** pour ne pas laisser le Centre à l'écart du réseau ferroviaire à grande vitesse du futur.