

Même si la Région des Pays de la Loire bénéficie aujourd'hui d'un réseau d'infrastructures dense, sa situation périphérique à l'Ouest de l'Europe l'oblige à être particulièrement vigilante sur la qualité des connexions aux principaux réseaux d'infrastructures de niveau européen, notamment ferroviaires et aériens.

Au sein d'une Europe dont le centre de gravité se déplace progressivement vers l'Est, l'attractivité et le maintien de la compétitivité des Pays de la Loire dépendront en partie de la qualité des liaisons avec le reste de la France et de l'Europe. L'amélioration des liaisons existantes et la réalisation de grands projets d'infrastructures au-delà de 2020 sont donc capitales pour le développement de notre région. Plusieurs projets constituent autant d'opportunités de mieux ancrer notre territoire dans l'espace européen et dans l'économie mondiale :

- ▶ la ligne à grande vitesse Bretagne/Pays de la Loire,
- ▶ l'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France avec une gare TGV desservant directement l'aéroport d'Orly et permettant de mieux accéder à l'aéroport Charles de Gaulle,
- ▶ le nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes, d'autant plus stratégique qu'il n'a pas la même vocation que les aéroports parisiens.

Les Régions qui s'investissent dans le financement de projets de LGV souhaitent rentabiliser leur engagement. Soulignons que le projet de LGV Bretagne/Pays de la Loire, dont le coût est de 3 400 millions d'euros, est financé pour un tiers par la Région des Pays de la Loire et les collectivités bretonnes. Or l'absence de liaison performante entre les LGV de l'Ouest et celles de l'Est, du Nord et du Sud-Est de la France n'optimise pas ces investissements alors que les besoins de ce type de déplacements sont nombreux et croissants.

La réalisation de l'interconnexion Sud, véritable chaînon manquant, est donc une priorité pour la Région des Pays de la Loire. Elle souhaite se positionner comme un partenaire actif et attentif pour garantir l'avancement de ce projet entré aujourd'hui, avec le débat public, dans un processus de gestation dynamique de tout grand projet d'infrastructures.

**Jacques Auxiette**  
président de la Région des Pays de la Loire

**Gilles Bontemps**  
vice-président de la Région des Pays de la Loire



Gilles Bontemps, vice-président de la Région des Pays de la Loire en charge des Infrastructures, transports et déplacements, intervenant lors de la réunion du débat public du 17 février 2011 à Nantes.



### Région des Pays de la Loire

1 rue de la Loire  
44 966 NANTES cedex 9  
Tél. : 02 28 20 50 00  
Fax : 02 28 20 50 13  
[www.paysdelaloire.fr](http://www.paysdelaloire.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](http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org)



# L'interconnexion Sud : un projet stratégique pour une région dynamique et attractive

## Une vitalité démographique affirmée

Quatrième région française par sa population, la Région des Pays de la Loire comptait 3 455 000 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2007. Sa croissance démographique est continue puisque la région a gagné, entre 1999 et 2006, 200 000 habitants. Elle occupe ainsi la septième place parmi les régions métropolitaines françaises avec une croissance de 0,84% par an entre 1999 et 2005. Ce dynamisme est particulièrement accentué au niveau du littoral et de la dorsale urbaine constituée par Le Mans, Angers, Nantes et Saint Nazaire.

Si les tendances démographiques récentes en termes de fécondité, de mortalité et de migrations se poursuivent, les Pays de la Loire compteront près de 4,4 millions d'habitants en 2040. La population régionale augmenterait alors de 26 % par rapport à 2007, soit 910 000 habitants supplémentaires. A noter le fort dynamisme du littoral : au même horizon, la Vendée et la Loire-Atlantique contribueraient à hauteur de 68 % à la croissance de la population régionale. La Vendée se placerait à la 2<sup>ème</sup> place des départements les plus dynamiques de France métropolitaine. La région des Pays de la Loire se situerait ainsi à la 3<sup>ème</sup> place des régions métropolitaines, derrière les régions Rhône-Alpes et Île-de-France tant pour le nombre d'habitants supplémentaires, que pour le dynamisme de sa croissance derrière Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. Elle deviendrait alors la 4<sup>ème</sup> région de France en nombre d'habitants, devançant la région Nord-Pas-de-Calais.

Dans le même temps, les Ligériens aspirent à se déplacer davantage aussi bien pour des déplacements liés au travail

que des déplacements pour motifs personnels. Il en résulte une demande croissante de mobilité qui vient solliciter toujours plus les réseaux qui doivent s'adapter aux besoins des Ligériens.

## Une Région performante

Selon les indicateurs de performance 2010 de l'ODIS (observatoire du dialogue social), la Région des Pays de la Loire se situe au 2<sup>ème</sup> rang des régions françaises après l'Île-de-France.

Ce territoire se caractérise par un secteur industriel développé qui repose, pour l'essentiel, sur un tissu de PME dynamiques (76,3 % de la valeur ajoutée régionale, contre 53,2 % au niveau national) et un secteur "haute technologie" de plus en plus performant. Dans cette deuxième région agricole de France, l'agroalimentaire constitue l'un des piliers de l'économie régionale aux côtés de filières d'excellence et d'innovation.

Par ailleurs, notre région est aussi la 5<sup>ème</sup> région touristique et la Vendée se situe, à ce titre, au 3<sup>ème</sup> rang des départements français.

Les Pays de la Loire figurent donc parmi les régions qui connaissent les plus forts rythmes de croissance, tant démographique qu'économique, même si notre région n'a pas encore atteint une dimension suffisante pour peser dans le concert des grandes régions européennes. Une amélioration de la desserte ferroviaire permettrait de renforcer la compétitivité du territoire ligérien grâce à une ouverture plus grande sur l'Europe et le monde.

## L'interconnexion Sud des LGV : un chaînon manquant

Le réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse permet des dessertes performantes entre Paris, le Sud-Est, le Nord, l'Est et l'Ouest de la France, constituant un maillage performant de transport essentiel à la compétitivité des territoires. Outre le réseau existant, le Schéma national des infrastructures de transports (SNIT) confirme les engagements pris dans la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Il s'agit notamment de lancer la réalisation de 2 000 kms de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse, d'ici 2020, pour relier les capitales régionales, au cœur desquelles l'interconnexion Sud prend toute sa place et affirme sa pertinence.

Les échanges entre les régions de Province se sont progressivement améliorés et accrus avec la construction de la rocade TGV à l'Est de Paris, permettant des liaisons de qualité entre le Sud et le Nord de la France. A contrario, l'utilisation de la ligne existante entre Massy et Valenton reste un passage obligé et très contraint pour tous les TGV reliant la façade atlantique aux autres LGV.

La ligne Massy-Valenton constitue en effet un maillon faible du réseau et un frein au développement des liaisons de province à province. Cette infrastructure utilisée à la fois par les trains de marchandises, les RER et les TGV ne peut être exploitée dans des conditions acceptables et performantes pour les usagers : 300 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 de 14 à 30' et les vitesses moyennes n'excèdent pas 40 km/h. Ceci a pour conséquence un taux de régularité de 10 points inférieurs à ceux des TGV partant ou arrivant à Paris. Le moindre retard provoque des réactions en chaîne bien au-delà sur l'ensemble du réseau à grande vitesse et sur le RER.

La modernisation "in situ" de la ligne entre Massy et Valenton, que la Région des Pays de la Loire soutient et par ailleurs finance, est indispensable à court terme, mais elle ne pourra absorber l'augmentation du trafic TGV prévue à l'horizon 2020 et les projets de desserte au quart d'heure du RER C jusqu'à Massy-Palaiseau.

# L'interconnexion Sud des LGV : la réponse pour offrir un service performant et intermodal ?

## Des intérêts convergents pour la province et l'Ile de France

La hausse des trafics sur les TGV province/province est la plus importante et les prévisions de trafic entre Massy et Valenton sont estimées à 12 millions de voyageurs en 2020 et 16 millions en 2040 contre 6 millions aujourd'hui, soit un doublement dès 2020 et une hausse de 166 % d'ici 2040. Entre 2007 et 2009, une croissance de 8 % par an a été observée contre 4 % pour les liaisons province-Paris.

Les besoins ne se limitent pas aux déplacements des provinciaux puisque 40 % des voyageurs utilisant les TGV intersecteurs sont des Franciliens.

## La création d'un "hub" air-fer à Orly

Les besoins de correspondance train-avion sont en en forte croissance : l'intermodalité air-fer entre Orly et le réseau TGV représente un potentiel de 2 millions de voyageurs/an à l'horizon 2020 contre un million actuellement. Ce projet permettra ainsi de développer les échanges entre transports ferroviaires et aériens en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy depuis l'ensemble des régions françaises. Elle devra néanmoins permettre une fluidité optimale entre la gare et les aérogares pour des correspondances de qualité favorables à cette intermodalité.



## Trois familles de scénarios au débat

Le projet prévoit la création d'une ligne nouvelle, soit en jumelage en surface avec la ligne actuelle, soit en tunnel, d'une longueur entre 16 et 31 kilomètres. Les coûts sont compris entre 1.4 et 3,3 milliards d'euros, selon les scénarios, et leurs variantes (source : dossier maître d'ouvrage).

Trois familles de scénarios sont présentées au débat public avec une gare au niveau de l'aéroport d'Orly :

- ◆ Famille "scénario A" : 18 kms de ligne nouvelle dont 95 % en tunnel avec un raccordement "direct" à la LGV Sud-Est actuelle. Une seule gare à Orly pour le scénario A, une gare supplémentaire à Villeneuve/Saint Georges pour la variante de ce scénario ;

- ◆ Famille "scénario B" : jumelage avec la ligne existante "Massy-Valenton" avec selon les variantes, de 35 à 70 % de tunnel. Une seule gare à Orly ou une gare supplémentaire à Villeneuve Saint Georges ;
- ◆ Famille "scénario C" : 31 kms de ligne nouvelle dont 85 % en tunnel avec un raccordement à une ancienne section de la LGV Sud-Est. Deux gares, une à Orly, et l'autre dans le secteur de Sénart connectée au RER D (Lieuxaint). La variante de ce scénario prévoit la deuxième gare à Villaroche (plus au Sud).

## Les principes fondateurs de la position de la Région des Pays de la Loire

### Le positionnement de la gare TGV de desserte de l'aéroport d'Orly

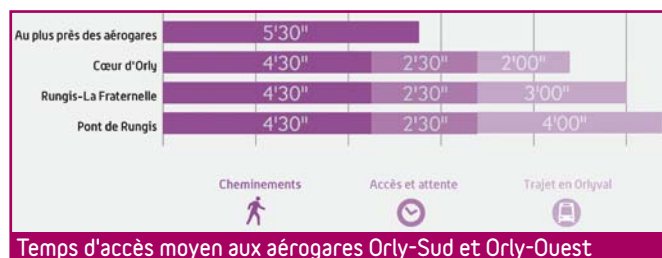
Plusieurs possibilités sont envisagées :

- ◆ Pont de Rungis ou Rungis la Fraternelle sur la ligne du RER C (avec une navette à créer pour relier la gare TGV à l'aéroport), permettant une interconnexion avec le RER C ;

- ◆ "Cœur d'Orly", situé à proximité de l'aéroport dans un futur quartier d'affaires, qui serait relié via le VAL ;
- ◆ "Au plus près des aérogares" : la gare TGV serait située sous l'aéroport (source : dossier du maître d'ouvrage)

Suite en page 4

Même si les différences de temps de parcours entre le positionnement des différentes gares TGV envisagées et les aérogares ne sont pas très importantes (de 8 minutes à 13 minutes), les ruptures de charge engendrées par la prise d'une navette nuisent au confort du voyage. C'est pourquoi la Région considère que le scénario "au plus près des aérogares" est le seul acceptable. Cette position écarte d'emblée la famille des scénarios B, la gare de desserte de l'aéroport d'Orly se situant sur la ligne actuelle du RER C. Une navette sera en effet nécessaire pour rejoindre l'aéroport depuis la gare LGV.



### Les fréquences plutôt que les gains de temps

Le projet doit pouvoir concilier les intérêts de la Province et de Paris pour qu'il puisse aboutir. La tendance est à opposer les gains ou pertes de temps en fonction des scénarios plutôt que les gains de voyageurs et donc de fréquences.

Or les gains de temps ne constituent pas un véritable enjeu pour ce projet (gain de 2'30 maximum selon les scénarios pour des trajets province-province d'une durée supérieure à 4 heures). L'enjeu se situe davantage au niveau des fréquences des TGV intersecteurs et donc du nombre de voyageurs intéressés par ces déplacements dont 40 % de Franciliens.

Actuellement 41 TGV intersecteurs circulent sur la ligne Massy-Valenton, avec d'importantes difficultés de régularité liées à l'infrastructure et à la cohabitation du RER C, des TGV et des trains de fret. Il sera possible de faire circuler 74 TGV à l'horizon 2020 avec la réalisation des travaux d'aménagements sur l'axe Massy-Valenton et 86 TGV pourraient circuler sur la ligne nouvelle. Reste à déterminer si les gains de trafic observés dans les différents scénarios permettront de créer le même nombre de trains quelle que soit la solution retenue.

Compte tenu de ces éléments, la variante du scénario C, avec une gare à Villaroche, la plus au Sud, n'est pas intéressante car elle présente un coût identique au scénario C mais avec un gain de trafic plus faible.

### L'acceptabilité pour les riverains

La famille des scénarios B n'est pas "acceptable" localement compte tenu du linéaire de ligne en surface et des nuisances déjà subies par les riverains de la ligne Massy-Valenton.

## Des approfondissements nécessaires pour faire un choix

Au vu de ces critères, les scénarios A, A avec deux gares et C, retiennent l'attention et ne peuvent être écartés à ce stade :

- Le scénario A, avec une seule gare à Orly, présente des gains de temps sur les trajets province-province (2'30), le coût le moins élevé (2,5 milliards) mais le plus faible gain de voyageurs (2,4 millions) ainsi que le plus faible taux de rentabilité interne (4,2 %) ;
- La variante du scénario A, avec une gare supplémentaire à Villeneuve Saint Georges, coûte 3 milliards pour un gain de

trafic de 3.3 millions de voyageurs, une perte de temps de 2' et un TRI de 4,9 % ;

- Le scénario C, avec une gare supplémentaire raccordée au RER D, est le plus coûteux des trois (3.3 milliards). Il engendre une perte de temps pouvant aller jusqu'à 8' pour les trajets province-province vers l'Est et le Nord de la France, 1'30 pour le Sud-Est. C'est cependant celui qui génère le plus de trafic (3,6 millions de voyageurs) et le meilleur TRI (5,2%).

Pour être en mesure de privilégier un de ces scénarios, il est nécessaire de disposer du nombre de fréquences qui pourront être créées au regard du trafic supplémentaire constaté dans la variante du scénario A, avec une gare supplémentaire, et dans le scénario C. Ces éclairages sont d'autant plus nécessaires que la SNCF ne présente pas les mêmes projections de trafic en fonction des scénarios que ceux inscrits dans le dossier du débat public.

Ce sera l'un des enjeux des prochaines études. L'objectif est en effet, pour les Régions, d'estimer si les écarts de coûts entre les scénarios sont justifiés au regard des fréquences qui pourront être créées. Ce point est d'autant plus important que l'impact du projet sur les recettes de péages de RFF en dépend, et par là même le niveau de participation des collectivités. Le projet le plus élevé ne sera en effet pas forcément le plus coûteux pour ces dernières.

Enfin, il est important d'étudier plus précisément l'impact sur les dessertes radiales du report de trafic des gares parisiennes vers les TGV qui circuleront sur l'interconnexion.

