

Strasbourg, le 9 mai 2011



Objet : Contribution au Débat Public sur la nouvelle liaison
« d'Interconnexion Sud »

Monsieur le Président de la Commission du Débat Public,
Cher Monsieur Perdrizet,

FABIENNE KELLER

*SENATRICE
DU BAS-RHIN*

*CONSEILLERE
MUNICIPALE ET
COMMUNAUTAIRE
DE STRASBOURG*

Je vous écris dans le cadre du débat Public portant sur
l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France.

J'ai participé à l'Assemblée Générale de l'Association
« Interconnexion Sud » du 16 décembre 2010, ainsi qu'à la réunion
publique qui s'est tenue salle Louis Aragon à Orly le 12 janvier, dans
le cadre du débat conjoint avec le débat public du Grand Paris.

Je soutiens très fortement la réalisation de ce « barreau ».

En effet, la France investit depuis trente ans dans des lignes à grande
vitesse et quatre sections sont actuellement en cours de projet
avancé ou de construction. L'ensemble de ces lignes, à l'exception
de la seule liaison Rhin-Rhône, convergent vers Paris. La gestion de
l'arrivée en Ile-de-France est ainsi stratégique.

L'ensemble des gares parisiennes sont des « gares de tête »,
historiques, rendant la traversée de Paris impossible. Pour établir les
liaisons directes, sans rupture de charge, entre les provinces
françaises, il est donc généralement nécessaire de contourner
l'agglomération parisienne. Or le réseau ferroviaire d'Ile-de-France a
une structure essentiellement radiale, ce qui ne facilite pas ces
mouvements dont la vitesse moyenne est limitée.

Monsieur François PERDRIZET
Président
CPDP Interconnexion Sud LGV
43 avenue Carnot
91300 Massy



La situation de l'interconnexion au Sud de Paris est particulièrement contrainte.

Ainsi entre Massy et Valenton, le RER C, fréquent et lent, les TGV et le trafic de fret empruntent la même voie. Si en théorie, rien ne s'oppose à la superposition de ces trafics, l'exploitation ferroviaire de flux aux caractéristiques si différentes se révèle contraignante et chaotique. La simulation réalisée par RFF et présentée dans le cadre du débat démontre bien comment une perturbation du RER C, d'ailleurs fréquente, se traduit par un décalage dans la circulation des TGV, eux-mêmes contraints par l'articulation entre plusieurs cadencements de TGV (Nord, Sud-est, Est).

L'investissement de la France dans les lignes à grande vitesse est considérable. La desserte des provinces et la liaison entre celles-ci sont stratégiques. La desserte des gares de la grande couronne parisienne est de même importance (en nombre de voyageurs potentiels) que celle d'une grande ville de province. La réalisation de liaisons province- province performantes permet de réaliser cet objectif. Cela pourrait paraître paradoxal mais la province et les villes de la couronne parisienne ont ainsi le même intérêt. La création de nouvelles polarités fortes dans le cadre du Grand Paris, qui ont vocation à structurer l'Ile-de-France, donne tout son sens à ces dessertes TGV contournant le centre de Paris.

La réalisation du « barreau Sud » permet aussi d'assurer une desserte convenable d'Orly (l'option précise restant à choisir). J'ai eu l'occasion de visiter la gare actuelle, peu utilisée et indigne d'une liaison aéroport/TGV que l'on pourrait attendre.

C'est pourquoi je renouvelle mon entier soutien au principe de la réalisation du barreau Sud, dont le tracé précis devra être précisé.

Je me permets de rappeler que, si les trajets dominant souvent les débats en amont des projets, seuls les arrêts, c'est-à-dire les gares, seront importants après la phase chantier. Ils détermineront la qualité de l'inter modalité et de la desserte proposée aux voyageurs.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

Respectueusement,

Fabienne KELLER