

**Bureau du 15 février 2011**

**CAHIER D'ACTEUR**

relatif à

**L'INTERCONNEXION DES LGV EN ILE-DE-FRANCE  
POUR OUVRIR LA PORTE DE L'EUROPE AUX HABITANTS DE L'OUEST**

*Présenté par M. Joseph ROCHER,  
au nom de la Commission 4 "Transports, télécommunications, énergie"*

**Le Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire**

*Assemblée jumelle du Conseil régional, le Conseil économique social environnemental régional des Pays de la Loire est une assemblée consultative composée de chefs d'entreprises, de représentants des syndicats de salariés, de représentants de la vie collective et de l'environnement et de quelques personnalités nommées par le Préfet de Région. Elle effectue des diagnostics, élabore des analyses prospectives et avance des préconisations d'action dans l'intérêt du développement régional. Au-delà d'une expertise, ses travaux reflètent une prise de position partagée par la majorité des organismes le composant.*

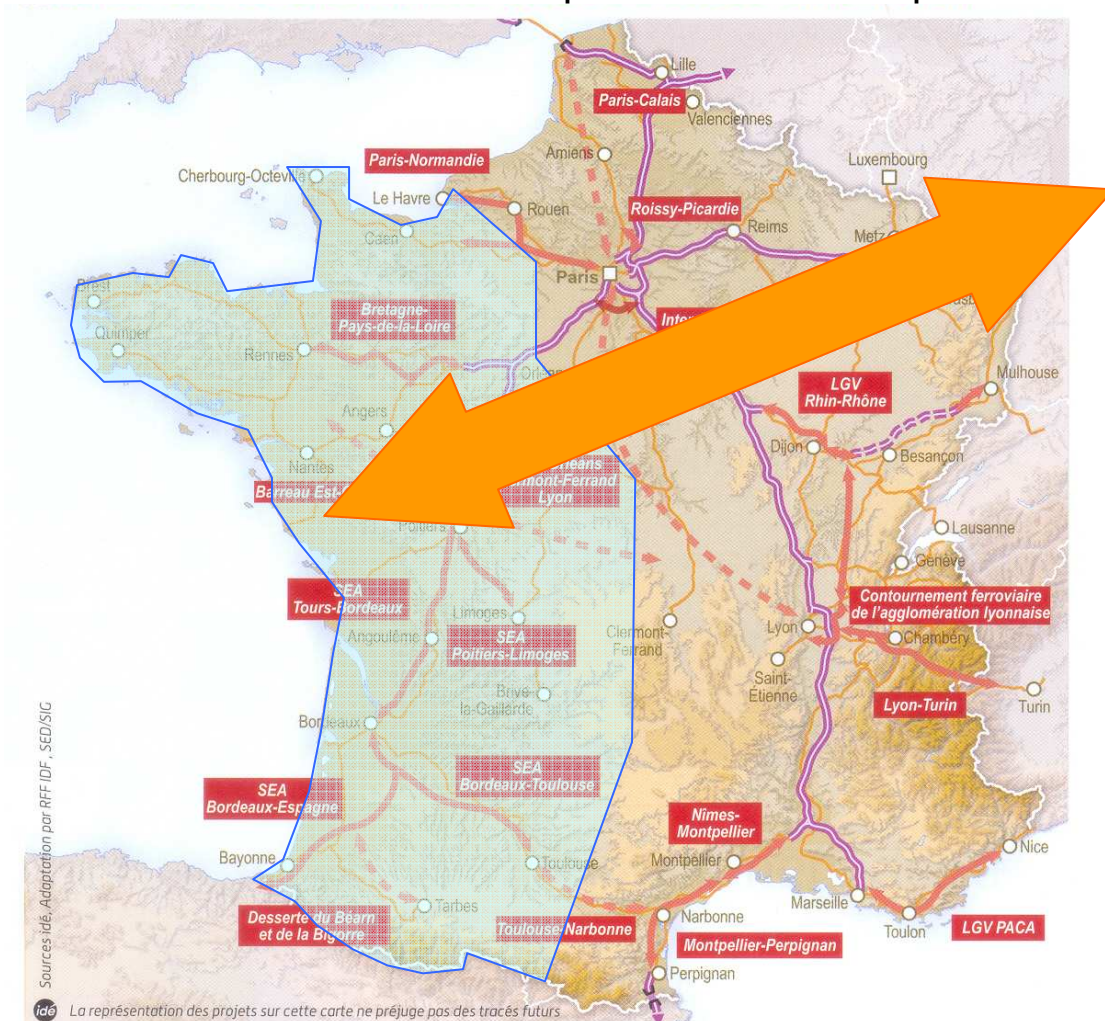
## **Ancrer l'Ouest à l'Europe**

Les pouvoirs publics se sont, depuis longtemps, mobilisés pour réussir l'intégration de l'Ouest de la France dans l'Europe en le dotant de moyens de communication performants. Ainsi des liaisons directes autoroutières et l'ouverture de lignes aériennes entre ces territoires et les métropoles européennes, ont été réalisées. Mais l'absence d'interconnexion de la ligne ferroviaire à grande vitesse Atlantique sur le réseau européen pénalise gravement le développement des régions de l'Ouest de la France et l'avenir de leurs 15 millions d'habitants (Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine, Centre, Midi-Pyrénées).

Depuis plus de 15 ans, le Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire demande et soutient la réalisation indispensable de l'interconnexion de la LGV Atlantique sur le réseau européen des trains à grande vitesse.

L'interconnexion de la LGV Atlantique avec les LGV, nord, est et sud-est permettra des liaisons facilitées vers les métropoles françaises et européennes.

**Interconnexion : pour ancrer l'Ouest à l'Europe**



Source : Dossier du maître d'ouvrage sur l'interconnexion sud des LGV en Ile-de-France, débat public de décembre 2010 à mai 2011, RFF, Graphisme : Conseil économique social environnemental

**Une situation inacceptable pour les habitants de l'Ouest de la France**

Les réseaux de transport français ont été constitués en étoile à partir de Paris. Cette structuration présente trois inconvénients majeurs :

- Les Franciliens doivent supporter les transits de voyageurs et marchandises sur des réseaux déjà surchargés par les mobilités internes à l'Ile-de-France ;
- Les voyageurs provinciaux et les logisticiens souhaitent quant à eux des liaisons directes province /province ou province/Europe sans rupture de charge ;
- Un risque de saturation au regard des trafics actuels et de leur augmentation prévisible.

Si le barreau sud de l'Ile-de-France constitue aujourd'hui la porte de sortie des Pays de Loire vers Paris et l'Europe, les conditions actuelles de ce raccordement demeurent insatisfaisantes :

- L'interconnexion des TGV au sud de l'Ile-de-France s'effectue sur la ligne comprise entre Massy et Valenton sur laquelle circulent TGV, RER et trains de fret. Cette situation très contraignante perturbe fortement le trafic TGV ;
- Plus de 300 trains circulent quotidiennement sur ce tracé qui comporte des sections de voies uniques à Massy et Orly. La ponctualité et la régularité des TGV empruntant cette ligne s'en trouvent affectées (retards moyens de 14 à 30 min). Des travaux réalisés, sur la ligne Massy-Valenton sont programmés, mais même modernisée, la ligne ne pourra pas absorber l'augmentation prévisible de l'ensemble du trafic.

## L'interconnexion : pour une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2012

Le développement des grandes métropoles françaises s'accompagne d'une croissance des mobilités professionnelles et de loisirs. Ainsi les prévisions de trafic, à l'horizon 2020, entre Massy et Valenton sont estimées à 6 millions de voyageurs, contre 3,5 millions actuellement. A ces perspectives s'ajoutent les déplacements de province à province en augmentation de 8% par an, contre 4% pour les déplacements de province à Paris. De plus, la desserte sud de l'Ile-de-France n'est assurée que par la gare TGV de Massy et les RER B et C dont les services doivent être améliorés. L'interconnexion sud permettrait de favoriser le développement du trafic inter-région, le report modal à Orly, la décongestion des gares parisiennes, l'aménagement du territoire d'Ile-de-France et son accès au réseau ferroviaire à grande vitesse.

Même si les aéroports de province offrent de nombreuses liaisons directes aux grands hubs européens, en allégeant d'autant les transits de voyageurs sur les aéroports d'Ile-de-France, la desserte des aéroports parisiens par le réseau à grande vitesse est souhaitable. Ce report modal vers le ferroviaire est d'ailleurs préconisé par le projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

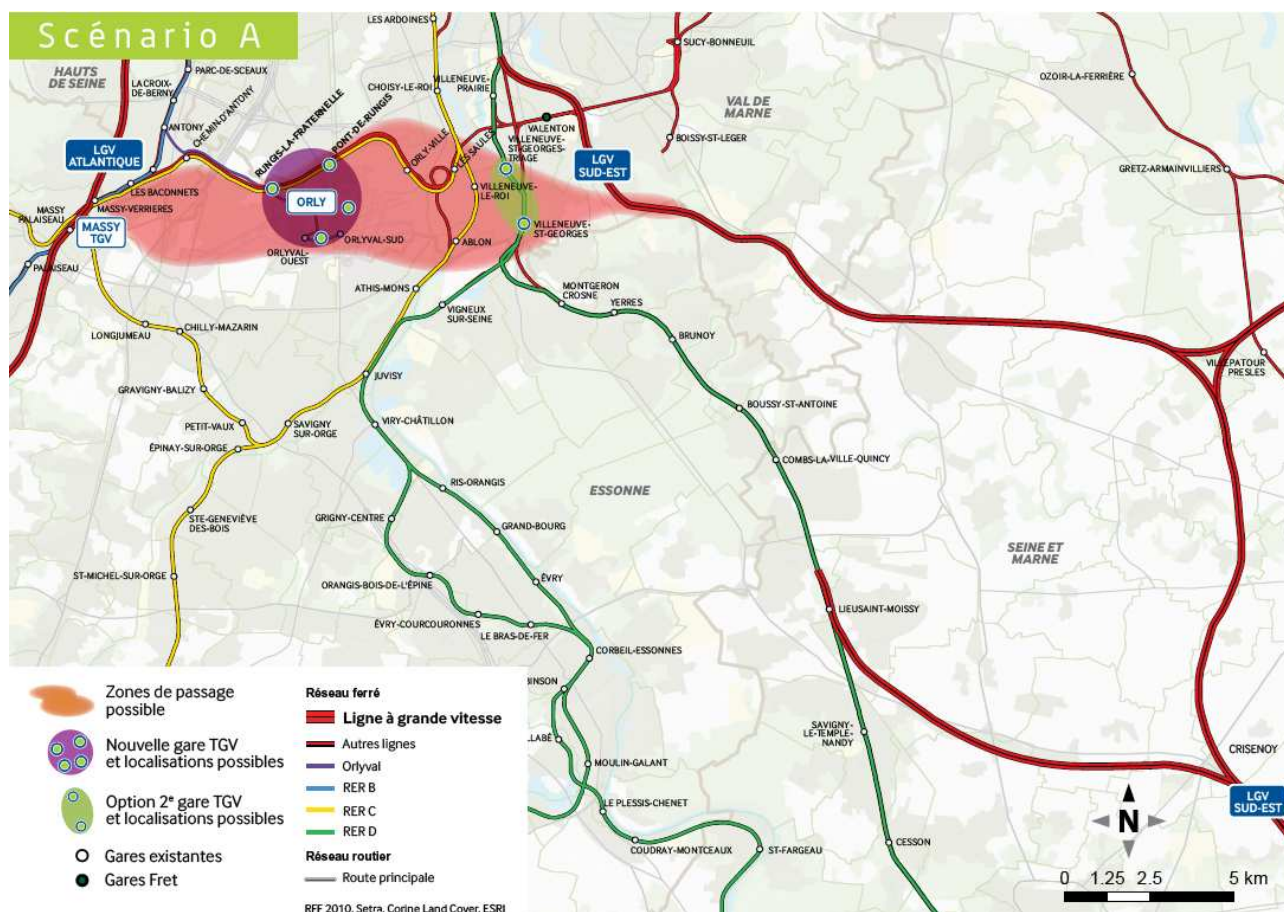
En ce sens, une gare TGV, sous la forme d'un pôle d'échange multimodal souterrain (Métro, RER, TGV), doit être construite à Orly, au plus près des aéroports, pour permettre un accès direct, sans rupture de charge aux terminaux. La mise au point des investissements propres à l'organisation des transports en Ile-de-France ou aux équipements d'Aéroports de Paris ne doit pas retarder la réalisation de cette infrastructure et une mise en service partielle par phase doit être envisagée.

Bien qu'inscrit dans le SNIT de juillet 2010, la réalisation de l'interconnexion des LGV au sud de l'Ile-de-France ne semble pas prioritaire. Pour le Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire, ce projet doit être considéré comme une première priorité nationale. En conséquence, les études nécessaires pour la réalisation du dossier d'enquête publique doivent être engagées pour une déclaration d'utilité publique en 2012.

## L'interconnexion : retenir le scénario réalisable d'ici à 2020

Dans les scénarios proposés au débat public, le Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire se prononce en faveur de celui qui permet une régularité dans les liaisons province-province, une adhésion des Franciliens au projet, une sécurité accrue des différents modes de transports (TGV, RER, trains de fret), un coût acceptable, une fiabilité, un gain de temps réel et une desserte directe des aéroports parisiennes.

Cette solution, par la réalisation de tunnels dans les zones urbanisées, permet une bonne insertion dans l'environnement de cette infrastructure et un phasage du projet.



Source : Dossier du maître d'ouvrage sur l'interconnexion sud des LGV en Ile-de-France, débat public de décembre 2010 à mai 2011, RFF

## Pour une mise en service de l'Interconnexion des TGV, dès 2020

L'interconnexion du TGV Atlantique au réseau LGV européen suscite de fortes attentes des populations de l'ouest, attentes que le Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire partage.

Entre les différents scénarios proposés, le choix du Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire se porte sur le **scénario A qui permet d'améliorer la qualité de service et les fréquences des trajets province-province et de connecter les différents modes de transports franciliens, TGV et aéroportuaires.**

Ce projet, bien que situé sur le territoire francilien, répond néanmoins à une logique d'aménagement du territoire qui concerne les 15 millions d'habitants des six régions de l'Ouest de la France et n'a pas d'incidence environnementale majeure. Aussi, le Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire souhaite qu'au terme de la consultation en cours une décision favorable à la poursuite des études du projet soit prise et que l'objectif de mise en service de cette infrastructure en 2020 soit clairement exprimé.