

Juin 2015

Contribution de la FNAUT à l'enquête publique sur le projet Massy-Valenton Ouest

Cette contribution est complémentaire de celle de l'AUT Ile-de-France, elle traite uniquement du transit des TGV diamétraux par la ligne Massy-Valenton, fortement perturbé par le manque de capacité et de fiabilité de cette section de la Grande ceinture parisienne, dont la modernisation présente donc un double intérêt régional et national.

L'offre TGV diamétrale

Des TGV dits "diamétraux" (TGV intersecteurs ou province-province desservant l'Ile-de-France) transitent directement entre les réseaux à grande vitesse Nord (Roissy et Lille), Est (Strasbourg) et Sud-Est (Lyon et Marseille) et le réseau Atlantique (Rennes, Nantes, Bordeaux) en empruntant la grande ceinture parisienne Sud entre Valenton et Massy. Les liaisons quotidiennes actuelles sont les suivantes (recherche effectuée pour les circulations des lundi 18, mardi 19 mai et vendredi 22 mai 2015 sur le site <http://www.voyages-sncf.com/>) :

4 Lille-Rennes et Lille-Nantes jumelés ; 5 Lille-Bordeaux ;
1 Strasbourg-Rennes ; 2 Strasbourg-Nantes dont 1 jumelé avec Rennes ; 3 Strasbourg-Bordeaux ;
1 Lyon-Le Havre ; 1 Lyon-Rennes ; 4 Lyon-Nantes dont 2 jumelés avec Rennes.

soit 9 liaisons diamétrales desservant Massy au départ de Lille (une supplémentaire en fin de soirée le vendredi vers Nantes), 5 au départ de Strasbourg et 6 au départ de Lyon ; au total 20 liaisons est-ouest et, en comptant les deux sens de circulation, 40 TGV transitant sur la grande ceinture. Des TGV supplémentaires sont mis en circulation lors des migrations saisonnières.

L'offre TGV diamétrale utilisant la ligne Massy-Valenton, consistante, est très intéressante pour les voyageurs :

- elle permet une desserte directe du sud de l'Ile-de-France, de Marne-la-Vallée (parc Disneyland) et de l'aéroport de Roissy depuis la province ou vers la province ;
- pour les voyageurs province-province, elle est plus rapide, d'environ une demi-heure, que l'offre avec correspondance à Paris ; et elle évite une correspondance pénible entre gares parisiennes intra-muros, ce qui, pour le voyageur, équivaut à un gain de temps supplémentaire d'une heure au moins selon la SNCF (à noter que des correspondances aisées entre certains TGV diamétraux sont organisées à Roissy, Marne-la-Vallée et Massy).

Enfin cette offre soulage les gares parisiennes intra-muros, en voie de saturation.

Par ailleurs, les TGV diamétraux, et plus généralement les TGV intersecteurs, contribuent à un aménagement rationnel du territoire en reliant entre elles les grandes agglomérations de l'Ouest et du Sud-Ouest d'une part, du Nord, de l'Est et du Sud-Est d'autre part. Ils permettent aussi de limiter le trafic aérien intérieur et les nuisances et émissions de gaz à effet de serre qu'il engendre. Il est donc particulièrement important d'offrir aux TGV diamétraux de bonnes conditions de circulation sur la grande ceinture parisienne.

La fréquentation des TGV diamétraux et l'évolution future de la demande

L'expérience montre que l'offre de TGV intersecteurs répond aux attentes du public. Entre 1999 et 2009, le trafic TGV province-province a augmenté deux fois plus vite (+ 8 % par an en moyenne) que le trafic radial Paris-province ; la fréquentation des gares franciliennes (Massy, Marne-la-Vallée, Roissy) a augmenté deux fois plus vite que celle des gares intra-muros. Le trafic TGV intérieur annuel est aujourd'hui de l'ordre de 100 millions de voyageurs, le trafic international (Eurostar, Thalys, Lyria) de l'ordre de 25 millions, le trafic Intersecteurs total de 25 millions et le seul trafic diamétral de 20 millions, dont un tiers transite par la ligne Massy-Valenton.

On a vu apparaître récemment de nouvelles relations TGV interrégionales et même internationales sans passage par Paris : Bruxelles-Nice/Perpignan, Genève-Marseille, Metz-Nice, Londres-Avignon,... Cette évolution montre à la fois l'attractivité du TGV par rapport à l'avion sur de longues distances (bien que la durée du trajet de bout en bout soit très supérieure au « seuil » des 3 heures) et l'existence de besoins de relations directes entre grandes agglomérations.

Dans un proche avenir (2016-2017), les mises en service successives des LGV Est-2^{ème} phase, BPL (Le Mans-Rennes) et SEA (Tours-Bordeaux) vont donner une attractivité supplémentaire aux TGV diamétraux. La durée du trajet Strasbourg-Paris sera en effet réduite de 30 minutes, celle du trajet Paris-Rennes de 35 minutes, celle du trajet Paris-Nantes de 10 minutes, et celle du trajet Paris-Bordeaux de 50 minutes (soit un gain de temps total spectaculaire de 1h20 sur la liaison Strasbourg-Bordeaux). Ces gains de temps pourront être mis à profit pour augmenter la fréquence de la desserte de certains arrêts intermédiaires. Les TGV diamétraux utilisant la ligne Massy-Valenton seront donc mieux remplis et l'offre pourra se développer si elle est fiabilisée, malgré le renouveau de la concurrence de l'avion à bas coût (le trajet moyen effectué par TGV intersecteur étant de 700 à 800 km, la concurrence du covoiturage est moins forte que celle de l'avion).

Enfin il est vraisemblable qu'à l'avenir, la demande générale de transport public urbain et ferroviaire va fortement augmenter : l'INSEE prévoit une hausse de 15 % de la population française d'ici 2040 (et jusqu'à 25 % sur les littoraux atlantique et méditerranéen), la population vieillit, les jeunes sont moins attirés par la voiture, le prix du pétrole finira par augmenter fortement, les problèmes de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre (par le trafic routier mais aussi aérien) devront être pris au sérieux.

Les difficultés de circulation des TGV diamétraux

La circulation des TGV diamétraux se heurte à deux difficultés sur la ligne Massy-Valenton :

- à ses extrémités, la ligne comprend deux raccordements à voie unique aux LGV encadrantes, qui constituent des goulets d'étranglement ;
- les TGV diamétraux doivent coexister avec les trains du RER C (65 par jour) et quelques trains de fret dans des conditions difficiles car les circulations TGV et RER C présentent des cisaillements.

Les conflits qui en résultent entre TGV d'une part, entre TGV et TER d'autre part, se traduisent, pour les TGV diamétraux, par un manque de capacité de la ligne (2 sillons TGV par heure et par sens seulement), des contraintes fortes sur les heures de passage qui font de l'établissement d'horaires adaptés aux besoins des voyageurs un véritable casse-tête et limitent l'attractivité des

TGV diamétraux, enfin par des ralentissements et des retards en cascade (il faut parfois 30 minutes à un TGV pour parcourir 19 km)

Le projet d'aménagement soumis à l'enquête publique

Ce projet est manifestement d'intérêt général. Sa réalisation permettrait de supprimer l'essentiel des conflits TGV-TGV et TGV-RER et répond bien aux attentes des utilisateurs des TGV diamétraux : l'aménagement Massy-Valenton Est, en cours mais interrompu pour une durée indéterminée, ne suffit pas, et la réalisation du « barreau TGV sud d'interconnexion » francilien reliant les LGV Atlantique et Sud-Est, qui séparerait totalement les trafics TGV et RER, est une perspective vraisemblablement très lointaine.

Le gain de temps attendu de la modernisation de la ligne, de l'ordre de 2 minutes, est peu significatif, la possibilité d'exploiter la capacité accrue de la ligne pour mieux positionner les horaires des TGV diamétraux est manifestement plus importante. Le gain de l'offre en régularité est essentiel et aura un impact décisif, les perturbations subies par les voyageurs ayant aujourd'hui un caractère dissuasif.

Pour ces différentes raisons, et contrairement à ce qu'affirment les riverains, il est fort possible que le nombre de TGV diamétraux utilisant la ligne Massy-Valenton augmente une fois sa modernisation terminée, la SNCF ayant jusqu'à présent réussi à limiter ce nombre en jumelant des circulations mais au prix de contraintes horaires gênantes pour les voyageurs.

Enfin ce projet bien conçu ne pénaliserait pas les usagers du RER C, bien au contraire, et entraînerait une réduction sensible des nuisances subies par les riverains de la ligne.

Un point important doit être précisé. Parmi les TGV diamétraux (déjà décomptés) utilisant la ligne Massy-Valenton, certains ont Marseille pour origine ou destination : 2 AR Marseille-Nantes par jour, 2 AR Marseille-Rennes dont un couplé avec un Marseille-Nantes jusqu'à Massy ou le Mans, et 1 AR Marseille-Rouen-Le Havre. Cette observation montre bien l'étendue du territoire français concerné par la desserte TGV diamétrale, et l'intérêt national du projet.

La FNAUT nationale donne donc un **avis très favorable** à sa réalisation, qu'elle espère prochaine car elle a pris un retard considérable. Son coût est modeste et peut être pris en charge par des financeurs divers : Etat, SNCF Réseau, régions les plus concernées (Aquitaine, Bretagne, Centre, Ile de France, Pays de la Loire, Poitou-Charentes).

Cette réalisation doit être accompagnée de la mise en place d'une bonne desserte de l'aéroport d'Orly. On pourrait alors éviter la construction de l'aéroport contesté de Notre-Dame-des-Landes en jouant la carte du pré- ou post-acheminement du trafic par TGV sur les aéroports parisiens où de nombreuses relations aériennes internationales sont disponibles.