



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Atlantique

Question écrite n° 1138

Texte de la question

M. Hubert Grimault appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le problème de la desserte ferroviaire des régions de l'Atlantique par le TGV. Ces régions vont-elles pouvoir, dans des délais raisonnables, bénéficier d'une véritable interconnexion du TGV pour rejoindre les métropoles européennes, ou devront-elles continuer d'emprunter une ligne... de banlieue ? Il s'agit de concrétiser le fameux barreau sud de l'Essonne destiné à relier les TGV Atlantique, Sud-Est, Nord et bientôt Est. Alors que Nord et Sud-Est bénéficient d'une jonction permettant au TGV de contourner Paris à 270 km/h, l'interconnexion de l'Atlantique doit se contenter d'une vitesse maximale de 70 km/h sur la ligne C du RER entre Massy et Valenton. Voilà un véritable goulet d'étranglement alors que, semble-t-il, la SNCF ne voit aucune contrainte technique à cet aménagement. Pour le développement rentable du réseau TGV, seule la réalisation d'une jonction spécifique permettrait à la fois le passage de trains à grande vitesse mais aussi à grande fréquence. A quoi pourrait bien servir de dépenser des milliards de francs entre Rennes et Le Mans, ou encore entre Nantes-Angers et Le Mans, si l'ouverture vers l'est et le sud de notre pays et de nos pays voisins européens ne s'inscrivait pas prioritairement dans le schéma d'aménagement ferroviaire. Il lui demande de lui préciser si la volonté du Gouvernement est de faire aboutir ce projet et, dans l'affirmative, si on peut connaître l'échéancier de cette réalisation.

Texte de la réponse

Le schéma directeur des TGV approuvé par décret du 1er avril 1992 prévoyait un projet intitulé « Interconnexion Sud ». Il s'agissait d'une ligne nouvelle d'environ 50 kilomètres de longueur traversant l'Essonne d'est en ouest et assurant une liaison directe à grande vitesse entre le TGV Atlantique et les TGV Sud-Est, Est et Nord. Cette liaison existe actuellement mais en passant par la ligne de grande ceinture entre Massy-Palaiseau et Valenton. La capacité de cet itinéraire sera sans doute insuffisante une fois réalisés les TGV Aquitaine ou Bretagne - Pays de la Loire, et les gains de temps permis par une ligne nouvelle pourraient être de 15 à 20 minutes. Il s'agit clairement d'un projet d'aménagement du territoire puisque, même s'il est situé en région parisienne, sa fonction est d'assurer des liaisons rapides de province à province et plus généralement une continuité du réseau à grande vitesse. Ce projet a été très vivement contesté lors de l'élaboration du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). En fin de compte, l'interconnexion Sud, mentionnée dans les documents écrits, n'a pas été reportée sur les cartes du SDRIF, que le Gouvernement a approuvé en 1994. En revanche, à l'occasion des débats engagés sur les TGV Aquitaine et Bretagne - Pays de la Loire, les élus de la façade atlantique se sont mobilisés en faveur du projet d'interconnexion Sud qui constitue pour eux une sorte de porte d'accès à l'Europe. Ce projet, intéressant du point de vue de l'aménagement du territoire, nécessitera que soit engagé, le moment venu, un grand débat sur son opportunité. Selon les résultats de ce débat, il sera ensuite nécessaire pour définir les modalités de réalisation de ce projet de mener les études approfondies permettant de définir des solutions qui soient à la fois techniquement adaptées, acceptables localement et financièrement réalisables.

Données clés

Auteur : [M. Hubert Grimault](#)

Circonscription : Maine-et-Loire (2^e circonscription) - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1138

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 14 juillet 1997, page 2354

Réponse publiée le : 15 septembre 1997, page 2988