ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 322

Texte de la question

M. Olivier Faure attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France. Ce projet permettrait de désaturer les gares parisiennes en offrant une nouvelle alternative, de favoriser les déplacements vers les métropoles régionales, ou encore d'améliorer les connexions avec les aéroports *via* la création d'une gare à Orly. Tous les élus franciliens soutiennent ce projet et la région Île-de-France s'est d'ores et déjà engagée à apporter son soutien financier si le scénario C était retenu. Il souhaiterait donc connaître les intentions du ministre délégué pour ce projet, qui serait bénéfique au réseau national, tout en étant au service de l'aménagement et de la dynamique du territoire francilien.

Texte de la réponse

CRÉATION D'UNE INTERCONNEXION SUD DES LIGNES À GRANDE VITESSE EN ÎLE-DE-FRANCE

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Faure, pour exposer sa question, n° 322, relative à la création d'une interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France.

M. Olivier Faure. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, je voudrais ce matin évoquer avec vous un projet que vous connaissez bien : celui de l'interconnexion sud. Devant la multitude des projets portés par les territoires en matière de transports, vous avez fait le choix de dégager des priorités, qui ne peuvent résulter du seul hasard ou du poids des élus qui les supportent. Pour ma part, je distingue trois critères : la réduction de la congestion ; l'amélioration du quotidien ; l'aménagement du territoire. En l'espèce, pourquoi ce projet est-il porté par la région Île-de-France qui l'a placé en tête de ses priorités ? Pourquoi l'Association des régions de France, à travers la prise de position du président de la commission Infrastructures et transports de l'ARF, a-t-elle clairement soutenu le barreau sud ? Précisément parce que ces trois critères sont pleinement satisfaits par ce projet.

Le contournement de Paris par le sud de l'Île-de-France conjugue en effet les bénéfices suivants : désaturation du réseau du RER C ; par voie de conséquence, souplesse pour la gestion des horaires de TGV ; nouveaux services rendus aux usagers sur les axes nord-sud et est-ouest, puisqu'ils n'auront plus à passer par le centre de Paris pour changer de train ; allégement de fréquentation des gares parisiennes, tant par les provinciaux que par les habitants du sud de l'Île-de-France ; enfin, amélioration de la connexion entre les aéroports d'Orly et de Roissy. Je conclus, monsieur le ministre, par un autre argument, qui est celui de l'aménagement du territoire. Ce projet desservira demain une agglomération de 300 000 habitants. C'est sur cette partie du territoire que l'essentiel des efforts de construction de logements neufs est aujourd'hui réalisé. Mais c'est là aussi, malheureusement, que les temps de transport quotidiens sont les plus longs. C'est dans le cadran sud-est que le taux d'emploi local est le plus faible : c'est donc là aussi que doivent se déployer tous nos efforts afin que les entreprises disposent de toutes les infrastructures pour pouvoir s'installer sur ce territoire, que je sais, pour bien

le connaître, plein d'énergie et qui ne demande qu'à disposer des mêmes chances que les autres.

Vous avez décidé, avec le Premier ministre, de donner un nouveau souffle au Grand Paris. Ce projet de nouveau Grand Paris serait vidé de tout son sens, sans la prise en considération de ce que l'on appelle trivialement la grande couronne et que, s'agissant de la partie du territoire qui me concerne, je préfère appeler le « Far Est ». Or, monsieur le ministre, comme pour le développement du *Far West*, nous avons, nous aussi, besoin du train.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, je connais votre attachement pour ce projet, dont vous avez vanté les mérites et les vertus, car nous avons eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'échanger sur cette question. Le projet d'interconnexion des LGV au sud de l'Île-de-France consiste à réaliser un barreau de ligne nouvelle reliant la LGV Atlantique aux LGV sud-est, est-européenne et nord afin d'éviter que les TGV intersecteurs ne continuent de circuler sur les lignes classiques de la grande ceinture, également empruntées, comme vous l'avez souligné, par le RER C et par les trains de fret.

La réalisation de cette ligne nouvelle permettrait d'améliorer la jonction entre les différentes LGV convergeant vers Paris, mais également de faciliter l'accès des TGV aux plateformes aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly. À la suite du débat public qui s'est achevé en mai 2011, RFF a décidé, dans un premier temps, de s'assurer de la faisabilité du financement des projets en approfondissant, et ce dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie des différents scénarios. Le scénario C que vous mentionnez présente incontestablement bon nombre d'avantages : des avantages socio-économiques, les plus importants, et des avantages indéniables en termes d'aménagement du territoire, notamment des perspectives de développement urbain pour le secteur de la ville nouvelle de Sénart. S'agissant de son coût, l'estimation sommaire réalisée pour le débat public par RFF l'évaluait à plus de 3 milliards d'euros, aux conditions de 2008.

La question de l'évaluation de l'économie des différents scénarios se pose également pour les différentes modalités de desserte de l'aérogare d'Orly, dont les coûts se situent entre 100 et 600 millions d'euros, selon les options possibles. Par ailleurs, vous le savez, ce projet a été soumis, comme les autres projets de LGV ou de lignes nouvelles, à un examen par la commission « Mobilité 21 » qui est chargée de hiérarchiser et de mettre en perspective les grands projets d'infrastructures sur notre territoire, sur le fondement de leur contribution aux objectifs d'une politique efficace de transports, qu'il s'agisse du soutien à la mobilité du quotidien – vous êtes chargé de la qualité des services dans les transports publics, en tant que président du haut comité relatif à cette question, et vous y êtes donc particulièrement sensible –, de la lutte contre la fracture territoriale, ou encore de leur intérêt environnemental.

Sur la base des recommandations de la commission, qui rendra ses conclusions dès jeudi – et je transmettrai à M. le Premier ministre un certain nombre de préconisations –, nous verrons les suites qui pourront être données au projet d'interconnexion des TGV au sud de l'Île-de-France. Il s'agit d'un enjeu majeur, qui nécessite, comme vous l'avez souligné, de mettre en perspective le nouveau Grand Paris mais également l'aménagement du territoire et la nécessité d'infrastructures cohérentes sur l'ensemble du territoire.

Données clés

Auteur : M. Olivier Faure
Circonscription : Seine-et-Marne (11e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 322
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/14/questions/QANR5L14QOSD322

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 4 juin 2013, page 5603
Réponse publiée au JO le : 26 juin 2013, page 6934
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 4 juin 2013