

Interconnexion

Numéro 1 - avril 2010

La lettre de l'association Interconnexion Sud TGV

Depuis très longtemps, nous avons compris dans toutes les régions qu'un réseau ferré bien relié au reste de l'Europe était une condition impérative pour éviter d'être marginalisés. L'idée d'interconnexion figurait d'ailleurs dès l'origine sur les schémas du TGV... Pour l'Est, le Nord, le Sud, ces interconnexions ont été réalisées. Celle qui concerne l'Ouest devait passer par l'Essonne... Mais il est particulièrement difficile de traverser la région parisienne et le projet a fini par être abandonné face aux pressions locales. Sous l'impulsion d'Olivier Guichard, puis au travers de l'Association Interconnexion Sud TGV, nous nous sommes mobilisés afin que les LGV ne buttent pas à Paris. Nous nous sommes attelés à deux grands chantiers. Le premier consiste à réfléchir à la façon d'améliorer la ligne existante, totalement saturée, entre Massy et Valenton. Le second concerne la définition, avec l'État, la SNCF et RFF, d'un nouveau tracé d'interconnexion Sud. Au fil du temps, nous avons compris que les problématiques étaient multiples et dépassaient largement la desserte de nos régions: il s'agit en effet d'abord de développer le trafic TGV; de décongestionner également les gares parisiennes incapables d'absorber des voyageurs supplémentaires; d'améliorer aussi les dessertes de la banlieue; de créer, enfin, une jonction ferrée avec les aéroports... Preuve qu'il s'agit d'un grand dossier d'aménagement du territoire au profit de l'intérêt général, de nombreuses régions nous rejoignent et se mobilisent désormais à nos côtés. À l'heure où les premiers effets de notre action se font sentir, où vient le temps des grandes décisions et du débat public sur le barreau sud, il devient essentiel de communiquer afin que tous les acteurs aillent ensemble dans le même sens. C'est tout le sens de ce journal qui viendra désormais régulièrement vous informer de l'évolution de ces projets.

Alain Mustière
Président de l'association
Interconnexion Sud TGV

Barreau Sud Trois scénarios pour une interconnexion

- **ZOOM** Prochaine étape : le débat public
- **INTERVIEW** Michel Leboeuf
La croissance des liaisons province/province

- **REVUE DE PRESSE** Ce que disent les médias
- **LA PAROLE À** Vincent Delahaye, maire de Massy



Trois scénarios pour une interconnexion

La première phase d'études a permis de définir trois grandes familles de scénarios pour tracer le futur barreau sud. Avant qu'ils soient soumis à l'enquête publique, les voici en détail...

Les études déjà menées sur le barreau sud avaient conduit à la définition de plusieurs scénarios. Il a toutefois semblé plus logique de les rassembler en grandes familles: ce sont ces trois familles qui seront proposées prochainement à l'enquête publique. Il faut noter que la construction du barreau sud vise deux objectifs principaux: l'optimisation des temps de trajet province-province et l'amélioration des dessertes en Île-de-France. Sur ce point, rappelons d'ailleurs que la création d'une gare à Orly fait partie du cahier des charges. Il apparaît désormais comme une évidence que si l'enjeu principal concerne les temps de trajet sur les liaisons province-province, ce projet ne peut aboutir que si l'Île-de-France y trouve également son compte.

SCÉNARIO A

Une ligne nouvelle raccordée à l'actuelle LGV Sud-Est

Longueur: 17 à 18 km

Caractéristiques: un tracé souterrain sur 90 à 95 % du tronçon

Gain de trafic: 2,3 millions de voyageurs

Gare à créer: Orly

Coût: 2,4 à 2,6 milliards d'euros

Points forts: un tracé bien intégré, directement connecté à la LGV Sud-Est qui permet un gain de temps sur les liaisons province-province, notamment Atlantique-Nord et Atlantique-Est.

SCÉNARIO B

Une ligne nouvelle dans le corridor ferroviaire existant

Longueur: 16 km

Caractéristiques: un tracé souterrain sur 30 à 70 % du tronçon

Gain de trafic: 1,8 à 2,2 millions de voyageurs

Gare à créer: Orly

Coût: 1,3 à 1,7 milliard d'euros

Points forts: un tracé intéressant pour son coût mais plus complexe en termes d'acceptabilité puisqu'il revient à doubler la ligne existante sur Massy-Valenton. La connexion à la LGV Sud-Est permet un gain de temps intéressant sur les liaisons province-province, surtout dans le cas de la variante en tunnel à l'Est.

SCÉNARIO C

Une ligne nouvelle raccordée à l'ancienne LGV Sud-Est

Longueur: 30 à 32 km

Caractéristiques: un tracé souterrain sur 80 à 85 % du tronçon

Gain de trafic: 2,7 à 3,5 millions de voyageurs

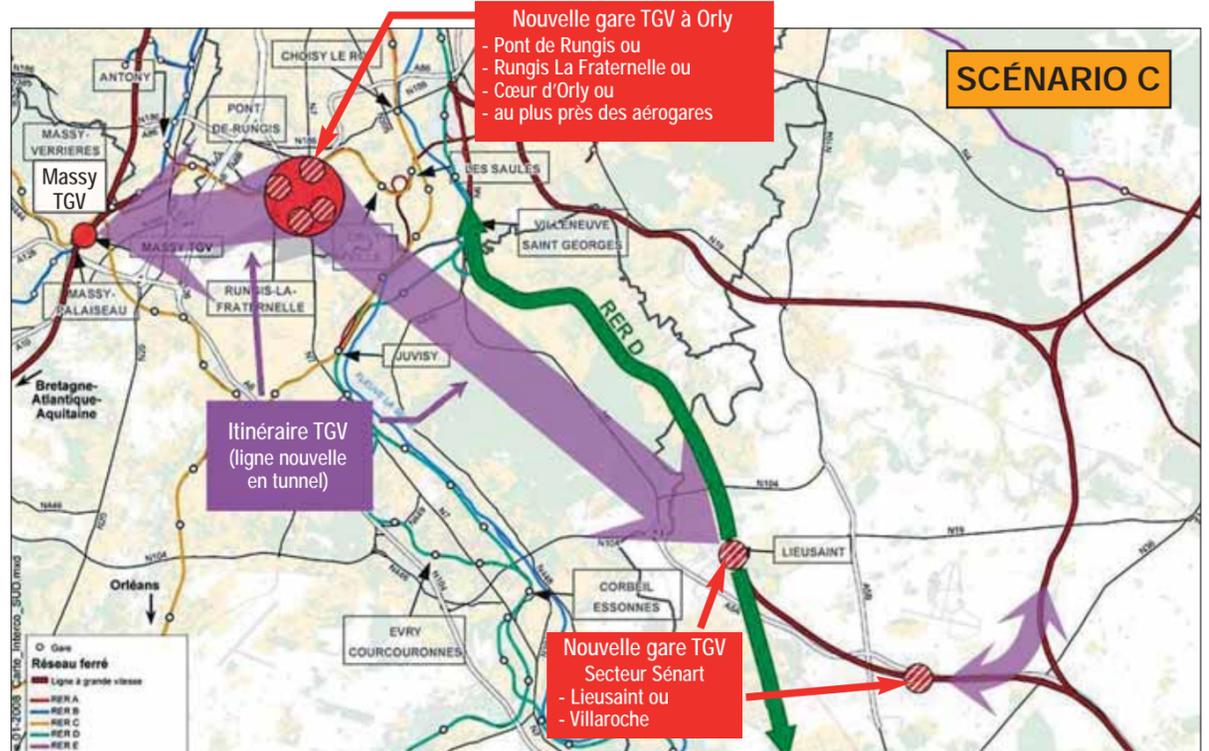
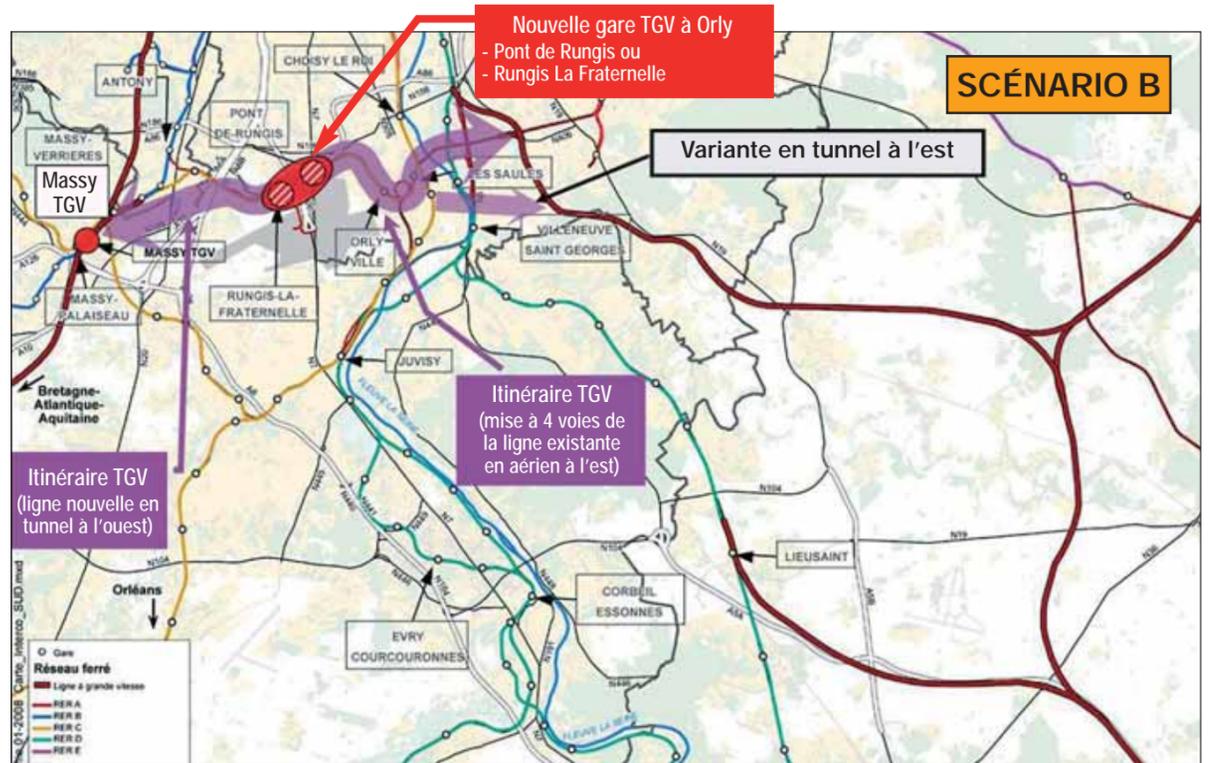
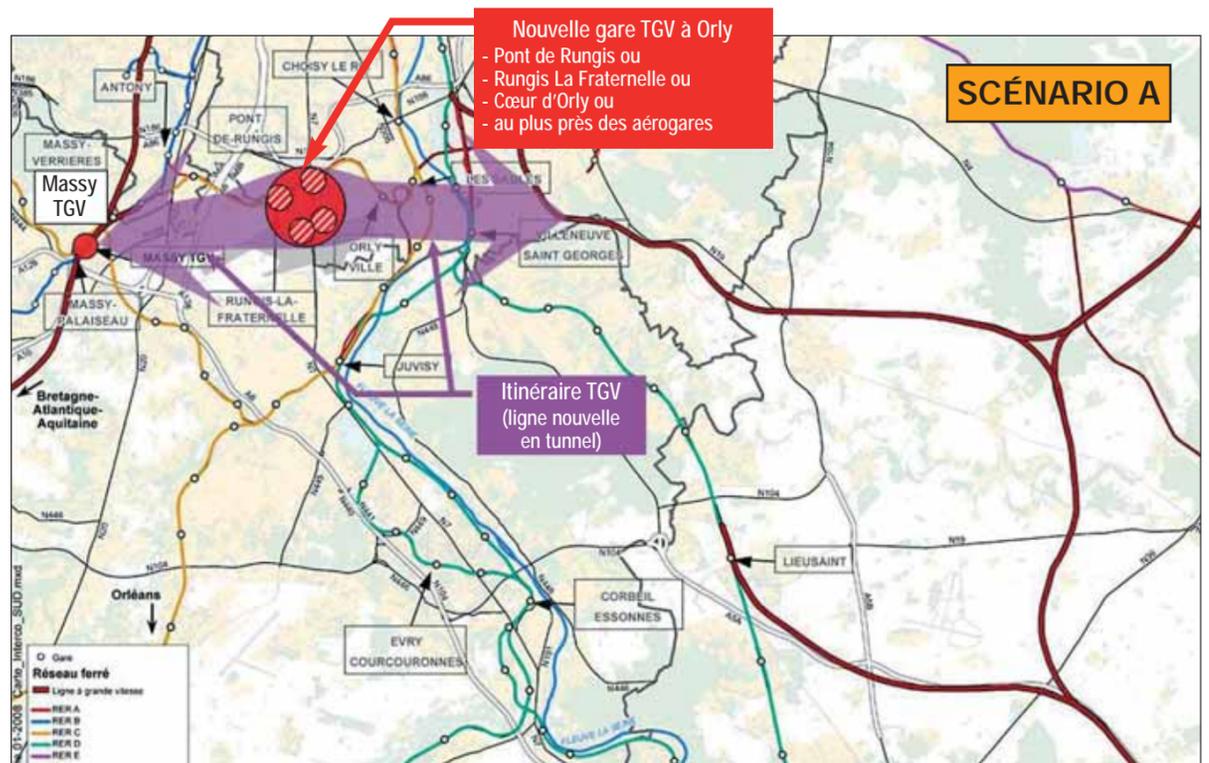
Gares à créer: Orly et Sénart

Coût: 3,2 à 3,5 milliards d'euros

Points forts: un net gain de temps sur la liaison Atlantique - Sud-Est, mais une perte sur le Nord et l'Est. Une solution intéressante pour l'Île-de-France puisqu'elle offre la possibilité de créer deux nouvelles gares.

Une interconnexion très utile!

Le trafic actuel sur la liaison Massy-Valenton est de 6 millions de voyageurs par an. Ce chiffre est appelé à doubler dans les dix prochaines années: on estime en effet qu'il devra accueillir 12 millions de voyageurs à l'horizon 2020 et 16 millions en 2040 (source SNCF).



■ **INTERVIEW**
MICHEL LEBŒUF



Pourquoi l'interconnexion Sud est-elle aussi importante ? Michel Lebœuf, directeur grands projets prospective SNCF Voyages, nous détaille les grands enjeux qui se dessinent autour du projet.

Pour bien comprendre, commençons par définir les tendances du trafic TGV. Comment évolue-t-il aujourd'hui ?

■ Cela représente 120 millions de voyageurs en 2009. Cela a été une année relativement calme, mais depuis le lancement du TGV en 1981, le trafic est en croissance soutenue. Cette situation est liée à trois grands facteurs : le développement de la mobilité, le développement du réseau et la création de services innovants. Mais aujourd'hui, si l'on excepte les extensions de réseau, le trafic le plus dynamique est ce que l'on appelle l'intersecteur. Il progresse de 5 à 10 % par an contre 2 à 3 % pour le reste.

Cela signifie-t-il que le trafic province-province est plus dynamique que le trafic province-Paris ?

■ Non, pour la simple raison que le trafic intersecteur ne recouvre pas seulement le trafic province-province ! Il ajoute un trafic issu de l'Île-de-France, à partir des gares de Massy, Marne-la-Vallée et Roissy. Tous deux se renforcent : si l'on s'en tient au seul trafic province-province, les flux sont souvent faibles. Il y a par exemple relativement peu de voyageurs qui vont de Lille à Bordeaux, donc a priori peu de fréquences nécessaires. Mais en renforçant ce trafic par celui qui vient des gares franciliennes on peut augmenter le nombre de fréquences... Et donc les flux. Il y a un autre aspect à considérer : quand le réseau se développe, l'intersecteur en profite. L'ouverture du TGV Est a ainsi permis d'ouvrir Strasbourg-Rennes, Strasbourg-Nantes et Strasbourg-Bordeaux. Le phénomène tient

“Le trafic intersecteur est le plus dynamique”

aussi au fait que les gens prennent conscience de la présence de gares en dehors de Paris, qui plus est dans des lieux en fort développement... Alors que les gares de Paris ne peuvent se développer.

Globalement où se situent les lignes les plus dynamiques aujourd'hui ?

■ Sans conteste sur l'axe Nord-Sud, Paris-Marseille et Paris-Bordeaux, notamment grâce à des offres astucieuses comme ID-TGV. La liaison Est-Atlantique se développe bien aussi.

Quelles sont les perspectives de développement du réseau TGV ?

■ Il y a quatre grands projets : la deuxième phase de la LGV Est, La LGV Bretagne, le contournement de Nîmes et Montpellier, et enfin Tours-Bordeaux. Tous quatre doivent aboutir entre 2015 et 2017. Avant cela, il y aura le Haut-Bugey et la branche Est Rhin-Rhône fin 2010, sans oublier Perpignan-Figueras, achevée, mais toujours pas en service.

Nous combattons l'idée que les arrêts font perdre du temps : ils permettent surtout de développer le trafic et les fréquences

En quoi l'interconnexion est-elle un grand enjeu ?

■ Il faut voir qu'avant les premières interconnexions en 1996, on ne savait pas faire de bonnes transversales ou de liaisons européennes, sauf avec un changement de gare. Mais l'enjeu est aussi dans la fréquentation des gares. Je m'explique : si on réfléchit, il n'y a qu'une seule gare TGV dans Paris... Son problème, c'est qu'elle est éclatée en morceaux et peu accessible. Et tout cela pour 12 millions d'habitants ! Cela signifie que le TGV n'est pas proche d'eux. La boucle de la Seine autour de la Défense comprend par exemple plus d'habitants que Strasbourg. Or, elle ne dispose d'aucune gare. Il faudrait donc sur Paris et la banlieue une douzaine de gares pour mettre vraiment le TGV au cœur de la ville. Le gain de temps, c'est de rouler vite, mais c'est aussi d'être plus près ! Sans compter le bilan carbone : le premier poste de dépense se situe on s'en doute au niveau de la traction des trains. Mais l'accès, le

trajet jusqu'à la gare des cheminots et des clients, vient immédiatement après. Rapprocher les gares, cela a une vraie valeur environnementale.

Ce problème de gares est au centre de la problématique...

■ C'est fondamental ! Prenez un Bordeaux-Lille : avec l'intersecteur, il ne passe plus par Paris et évite les gares parisiennes. Si on stoppe les liaisons intersecteur, ce sont 30 millions de passagers qu'il faut gérer dans Paris... On ne sait tout simplement pas faire. Les gares parisiennes existantes sont incapables d'absorber les hausses de trafic. Mais il faut aussi considérer la complémentarité air-fer que l'on peut nettement renforcer en créant une gare à Orly.

Concrètement, que fait la SNCF pour pousser le dossier d'interconnexion Sud ?

■ C'est la SNCF qui a pris l'initiative de relancer le projet de barreau Est-Ouest au sud de Paris en le faisant passer par Orly. Ensuite, nous nous attachons à nous prononcer clairement afin de faciliter les choix. Nous combattons aussi l'idée que les arrêts font perdre du temps : ils permettent surtout de développer le trafic et les fréquences ! En fait, vis-à-vis du passager, on échange du temps contre des fréquences... C'est la raison pour laquelle la SNCF milite aussi pour la création d'une gare dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges.

Comment jugez-vous l'évolution du dossier aujourd'hui ?

■ Je pense sincèrement que les choses sont bien parties désormais. Le projet va bénéficier des décisions sur le Grand Paris, notamment avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly. Orly va vraiment être un emplacement stratégique. Aujourd'hui, on commence à assister à une évolution fondamentale : chacun, élus, STIF, RFF, comprend que Paris doit être contourné et demande des gares traversantes... Et demain, on peut très bien imaginer des trains qui partiront d'Orly vers la province. L'interconnexion Sud, c'est une étape importante. Cela va prendre du temps, du fait des oppositions, mais il y en a sur toutes les nouvelles lignes. Cela va être cher aussi : le coût du barreau sud correspond à celui de la LGV Bretagne... Avec une différence fondamentale : cela rend service à beaucoup de monde. Il n'y a pas une Région pour supporter les frais, mais douze !

■ ZOOM Prochaine étape : le débat public

Pour le barreau sud, la prochaine grande étape réside dans l'organisation du débat public qui doit démarrer fin 2010. Explications.

Le débat public est obligatoire pour toute création d'une infrastructure de transport de plus de 300 000 euros ou de plus de 40 km. C'est le maître d'ouvrage, en l'occurrence Réseau ferré de France, qui saisit la Commission nationale du débat public en lui transmettant le dossier complet du projet avec l'ensemble de ses objectifs et de ses caractéristiques. La commission a alors quatre possibilités : elle peut refuser d'organiser le débat, recommander une simple concertation, laisser le soin au maître d'ouvrage d'organiser le débat public ou enfin l'organiser elle-même en mettant en place une commission particulière du débat public (CPDP) dédiée au dossier.

QUATRE MOIS

Le débat en lui-même court sur une période de quatre mois, mais peut être prolongé de deux mois si une contre-expertise est demandée lors du débat. Il doit permettre à chacun de s'exprimer et mettre à la disposition de tous les intéressés les opi-

nions et points de vue en présence. Il est notamment nourri par les cahiers d'acteurs : une contribution écrite de toute personne physique ou morale de la vie sociale, économique, professionnelle ou associative qui souhaite intervenir dans le débat pour l'enrichir, commenter le projet ou proposer des solutions alternatives. Ces cahiers d'acteurs sont distribués lors des réunions publiques et consultables en ligne sur le site de la CPDP. Au terme du débat, les organisateurs publient un compte rendu et le maître d'ouvrage prend sa décision sur la poursuite du projet.

AVIS DÉBUT MAI

RFF a aujourd'hui remis le dossier de saisine à la CNDP. Cette dernière doit rendre son avis début mai. En cas d'avis positif, la préparation du débat public doit s'étaler jusqu'en septembre pour un démarrage effectif du débat public au 4^e trimestre 2010. L'association Interconnexion Sud TGV entend bien évidemment apporter sa contribution à ce débat...

■ **BRÈVES**

TGV SUD-OUEST Les entreprises parlent

Le 1^{er} février dernier, la CRCI Midi-Pyrénées a organisé une réunion intitulée *Paroles d'entreprises et d'entrepreneurs* avec le groupe Développement économique de l'association TGV Sud-Ouest. Les débats ont également permis de recueillir l'expérience des régions Alsace, Champagne-Ardenne et Paca qui ont vécu l'arrivée du TGV.

SUPPRESSION DE LIAISONS TGV L'Association monte au créneau

L'annonce en janvier par le quotidien *Les Échos* d'un éventuel projet de la SNCF de supprimer certaines liaisons province-province, a profondément interpellé les membres de l'association Interconnexion Sud TGV. Alain Mustière a aussitôt réagi en faisant part de son incompréhension et en soulignant que les liaisons intersecteur sont justement celles qui génèrent le plus de croissance et qui disposent des plus grandes perspectives de développement. La SNCF a rapidement démenti avoir décidé la suppression de certaines lignes, tout en précisant qu'elle s'attachait toujours à adapter son offre à la demande.

TGV EST-EUROPÉEN Magistrale... avancée!

Avancée importante pour la deuxième phase du TGV Est-Européen avec la signature le 1^{er} septembre dernier de la convention de financement. Celle-ci doit permettre d'améliorer d'une demi-heure le temps de parcours vers l'Alsace et les métropoles allemandes. C'est aussi un pas supplémentaire pour la Magistrale qui reliera Paris, Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Munich, Salzbourg, Vienne, Bratislava et Budapest. L'association TGV Est-Européen entame d'ailleurs une collaboration avec l'initiative *Magistrale für Europa*. Une étude portant sur les conditions de mise en œuvre d'un service cadencé sur la Magistrale a récemment été réalisée et sera bientôt disponible sur magistrale.org.

POCL Un premier TGV à Clermont

L'arrivée d'un TGV le 20 novembre dernier en gare de Clermont-Ferrand a eu valeur de symbole ! D'abord pour démontrer qu'un TGV peut arriver sans difficultés dans la gare actuelle. Ensuite parce que la présence à bord de quatre ministres – Brice Hortefeux, Michel Mercier, Hervé Novelli et Alain Marleix – a mis en valeur la volonté politique



de désenclaver des territoires qui ne sont pas encore desservis par le TGV. L'opération organisée par l'Association TGV Grand Centre-Auvergne a également permis de marquer le lancement des études sur Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). Le débat public est prévu au second semestre 2011. Rappelons que l'Association Interconnexion Sud TGV est adhérente de l'Association TGV GCA et vice-versa.

TGV BERRY-LIMOUSIN-PYRÉNÉES La balle au centre

Créée en 2002, l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées a pour but de créer une LGV Paris-Châteauroux afin de relier les deux villes en une heure et mettre Limoges à deux heures de Paris. Cette ligne constituerait à terme le premier tronçon du doublement de Paris-Bordeaux. On sait en effet que dès son ouverture en 2016, la portion Tours-Bordeaux sera au bord de la saturation. Cette LGV permettrait également de relier Bordeaux à Lyon via Limoges, Châteauroux et Bourges. Un schéma qui place vraiment le Berry au centre de la France.

TOURS-BORDEAUX Vinci sélectionné pour construire et exploiter

C'est le groupement emmené par Vinci qui a été désigné le 31 mars par RFF pour construire les 300 km de LGV Tours-Bordeaux dans le cadre d'un partenariat public-privé encore inédit pour une opération de cette ampleur. Si les négociations techniques qui démarrent désormais entre Vinci et RFF aboutissent, la construction de ce projet de 8 milliards d'euros démarrera début 2011 pour une mise en service fin 2016. La ligne sera ensuite exploitée et entretenue par Vinci dans le cadre d'une concession de cinquante ans.

ADHÉRENTS

CONSEILS RÉGIONAUX

Pays de la Loire - Limousin - Languedoc-Roussillon - Bretagne - Basse-Normandie - Nord-Pas-de-Calais - Aquitaine - Poitou-Charentes - Centre - Alsace - Auvergne - Champagne-Ardenne

CONSEILS GÉNÉRAUX

Mayenne - Maine-et-Loire - Charente-Maritime - Charente - Lot-et-Garonne - Loiret - Vienne - Morbihan - Creuse - Sarthe - Finistère - Loire-Atlantique - Deux-Sèvres - Indre - Indre-et-Loire - Ille-et-Vilaine - Vendée - Hautes-Pyrénées - Meuse - Haute-Vienne - Meurthe-et-Moselle - Loir-et-Cher

COMMUNAUTÉS URBAINES, D'AGGLOMÉRATIONS, DE COMMUNES

Nantes Métropole Communauté urbaine - Communauté d'agglomération de La Rochelle - Le Mans Métropole Communauté urbaine - Réseau des villes du Maine - Communauté de communes du Pays d'Ancenis - Communauté d'agglomération Tours(s)plus - Communauté d'agglomération du Pays de Vannes - Communauté de communes des Olonnes - Communauté d'agglomération Rennes Métropole - Communauté de communes de l'agglomération orléanaise - Communauté d'agglomération Saumur Loire Développement - Communauté d'agglomération du Pays de Lorient - Communauté urbaine du Grand Nancy - Communauté d'agglomération de Poitiers - Communauté urbaine de Strasbourg - Communauté d'agglomération de Metz Métropole - Communauté urbaine d'Alençon - Communauté d'agglomération de Bayonne Anglet Biarritz - Communauté d'agglomération Nîmes Métropole - Communauté d'agglomération du Pays châtelleraudais - Laval Agglomération - Communauté d'agglomération Chalon-Val de Bourgogne - Communauté d'agglomération de Blois Agglopolys - Communauté d'agglomération Caen-la-Mer

COMMUNES

Angers - Massy - Limoges - Orly

ASSOCIATIONS

Association Ouest Logistique - Association TGV Est-Européen - Association TGV Grand Centre-Auvergne - Association des villes et régions européennes de la grande vitesse - Association des villes du Grand Bassin parisien - Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées

ORGANISME CONSULAIRE

Office interconsulaire des communications et des transports du Sud-Est

CHAMBRES RÉGIONALES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

Pays de la Loire - Aquitaine - Bourgogne - Poitou-Charentes - Limousin - Centre - Haute-Normandie - Bretagne - Paris Île-de-France - Franche-Comté - Champagne-Ardenne

CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

ACFCI - Mayenne - Loiret - La Rochelle - Rennes - Alençon - Loir-et-Cher - Côtes-d'Armor - Vienne - Morlaix - Nantes-Saint-Nazaire - Essonne - Brest - Eure-et-Loir - Maine-et-Loire - Pays de Fougères - Morbihan - Limoges et Haute-Vienne - Touraine - Lot-et-Garonne - Vendée - Indre - Le Mans - Moulins-Vichy - Cherbourg Cotentin - Grand Lille - Meuse - Vosges - Rouen - Le Havre - Strasbourg et Bas-Rhin - Deux-Sèvres - Tulle-Ussel - Yonne - Seine-et-Marne

PORT

Port Nantes-Saint-Nazaire

FÉDÉRATIONS PROFESSIONNELLES

FRTP Bretagne - FNTP - TP Sarthe - TP Vendée - Syndicat parisien des travaux publics - TP Loire-Atlantique - TP Maine-et-Loire - FRTP des Pays de la Loire - TP Mayenne

CESR

Centre - Bretagne - Lorraine - Poitou-Charentes - Pays de la Loire

LA PAROLE À VINCENT DELAHAYE

Maire de Massy
Président de la Communauté d'agglomération d'Europ'Essonne



Dernière minute Massy-Valenton

Alors que les travaux ont débuté entre Orly et Villeneuve-le-Roy pour une livraison en 2014, les études techniques attendues sur le secteur Ouest ont pris un peu de retard, notamment du fait de la difficulté de signer des conventions de financement en période préélectorale. Le marché des études sur les infrastructures et l'exploitation ainsi que sur la suppression du passage à niveau de la rue Mirabeau à Antony – des principes décidés lors d'une réunion entre le directeur régional de RFF et le maire d'Antony en septembre dernier – a toutefois été confié à Inexia. Les études acoustiques, qui prévoient une analyse "avant-après", ont, elles, pu démarrer. L'ensemble doit aboutir très rapidement à des conclusions sur la faisabilité de la solution simplifiée.

RENDEZ-VOUS

5 mai 2010

Présentation par RFF des études complémentaires sur le secteur d'Antony aux Régions contribuant au financement de l'opération.

6 mai 2010

Décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) à propos de l'organisation d'un débat public sur le dossier du barreau sud.

Juin à septembre 2010

Réunions de présentation du projet de barreau sud dans les régions.

Juin ou septembre 2010

AG extraordinaire de l'association Interconnexion Sud TGV, en fonction de la décision de la CNDP.

MASSY-VALENTON Alors que les travaux démarrent à l'Est, le maire de Massy, Vincent Delahaye, reste très prudent sur l'évolution du dossier. Il s'en explique.

"Je crains que les mobilisations actuelles ne suffisent pas"

Le secrétaire d'État aux transports Dominique Bussereau l'a confirmé lors de l'assemblée générale de l'association – voir encadré – : L'État s'engage désormais en faveur du projet d'amélioration de la liaison Massy-Valenton. Après la signature de la convention de finance-

ment avec la Région Île-de-France à l'été 2009, les travaux commencent dans le secteur Est tandis qu'une nouvelle phase de concertation doit permettre de débloquer la situation à l'Ouest. "Les choses démarrent enfin, mais par le plus facile, lance Vincent Delahaye. Je suis encore pessimiste parce qu'il reste beaucoup de travail et j'ai peur que les mobilisations actuelles ne suffisent pas." Le maire de Massy a en effet toujours soutenu le projet, considérant que le TGV était un atout considérable pour développer l'économie et donc l'emploi sur sa commune. "Je pense que l'amélioration de l'interconnexion est un nouveau facteur d'attractivité pour Massy. Plus de trains qui vont plus vite... C'est forcément mieux ! D'autant qu'aujourd'hui, cela ne fonctionne pas de façon satisfaisante."

Ne pas être frileux

C'est le moins que l'on puisse dire : la saturation de la ligne nuit autant au TGV qu'au RER C. "Je regrette que nous n'ayons pu faire avancer ce dossier plus rapidement car il s'agit vraiment d'un projet d'utilité publique. L'erreur initiale a été de ne pas avoir accordé suffisamment d'indemnités aux riverains. Nous aurions ensuite pu économiser beaucoup de temps et d'énergie. Aujourd'hui, les blocages sont importants et l'on n'arrive plus à avancer..." Pour autant, le maire reste à la fois mobilisé... et vigilant. Notamment sur la création de nouvelles gares envisagées sur le barreau sud. "Il est normal de créer d'autres gares si cela se justifie. Je tiens seulement à ce que les règles soient équitables : à l'époque, Massy avait payé un tiers de sa gare. Il faut qu'il en soit de même sur les futurs projets !" Mais comment faire alors pour faire progresser le dossier sensible et urgent de l'amélioration de la liaison existante entre Massy et Valenton ? L'écu aimerait que l'Association fasse preuve d'encore plus de pugnacité : "Il ne faut pas craindre de mettre la pression, comme le font les opposants au projet. Aujourd'hui, les usagers du TGV et du RER ne se rendent même plus compte des conséquences de l'absence d'une interconnexion efficace. Il faut les informer. Le démarrage des travaux à l'Est est un élément intéressant mais insuffisant. L'Association rassemble beaucoup de gens, c'est un atout. Elle doit se mobiliser pour faire pression, notamment auprès de la Région. C'est un dossier sensible, il ne faut surtout pas être frileux !"

L'État soutient le projet

À l'occasion de l'assemblée générale de l'Association Interconnexion Sud TGV au Sénat le 8 décembre dernier, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports a confirmé le soutien de l'État au projet d'amélioration de la ligne existante entre Massy et Valenton sur sa totalité avant la réalisation du barreau sud à l'horizon 2020. Une démarche particulièrement appréciée par Alain Mustière et les membres de l'association.



Dominique Bussereau et Alain Mustière.

REVUE DE PRESSE



Panorama des projets en cours

À l'occasion des élections régionales, le magazine *Ville, rail et transports* a proposé un grand dossier de quinze pages qui détaille région par région les grands dossiers de transport ferroviaire et l'avis des différents partis en présence.

22 régions en campagne – Ville, rail et transports n° 491 du 11 mars 2010.

Une ligne aux enjeux multiples

L'un des plus grands chantiers de travaux publics au monde est aussi le laboratoire d'un nouveau principe de fonctionnement entre le public et le privé. *La Tribune* consacre un large dossier aux enjeux techniques, financiers et économiques de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux.

Tours-Bordeaux, la ligne de tous les records – La Tribune du 31 mars 2010

LA TRIBUNE

Interconnexions

La lettre de l'association Interconnexion Sud TGV en Île de France
Délégation régionale : CRCL des Pays de la Loire
16 quai Ernest-Renaud - BP 70515 - 44105 Nantes cedex 4
Tél. 02 40 44 63 43 - Fax 02 40 44 63 20 - www.interconnexionsud.org
Directeur de la publication : Alain Mustière
Rédacteur en chef : Marc Bouchery
Réalisation : Édito - Nantes
Photos : DR, sauf mention