

Les pré-études pour la réalisation d'une ligne nouvelle lancées en 2005

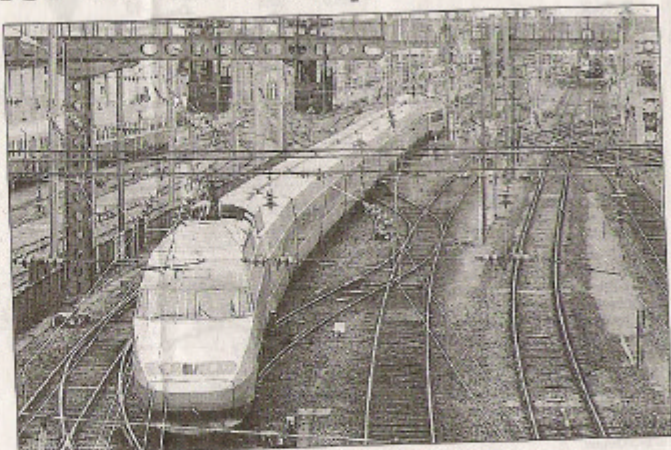
TGV : faire sauter le verrou parisien

Il faut faire sauter le verrou parisien qui empêche la connexion des TGV atlantiques avec les TGV sud et nord. La bataille engagée il y a six ans par l'association présidée par Alain Mustière avance pas à pas. Si des travaux d'aménagement prévus pour démarrer l'été dernier ont été retardés, la réalisation d'un tronçon spécifique est désormais inscrite parmi les priorités du gouvernement.

Insupportable : entre Masy et Valenton, les TGV empruntent la même ligne que les trains de banlieue et le fret. Une ligne qui se réduit parfois à une voie unique. Résultats : TGV ralentis, TGV en rade. Un vrai handicap pour l'économie du Grand Ouest !

Le projet élaboré par l'association d'Alain Mustière - par ailleurs président du Conseil économique et social des Pays de la Loire - possède deux volets, l'un sur le court terme, l'autre sur le long terme. Le premier relève de l'urgence : il s'agit de mettre tout l'itinéraire sud des TGV à deux voies. Le feu vert avait été donné en fin d'année dernière avec l'adhésion de la région la plus concernée, l'Île-de-France. Les travaux allaient enfin pouvoir démarrer. Le lancement devait avoir lieu l'été dernier. Mais un nouveau grain de sable a surgi : les riverains d'Anthony réclament des protections phoniques plus convaincantes que celles qui étaient prévues. D'où un surcoût de 3 millions d'euros sur la facture initiale de presque 51 millions. Les négociations se prolongent : si l'État et la Région appor-

Dans l'enchevêtrement ferroviaire du sud parisien, la progression du TGV restera très aléatoire pendant plusieurs années, malgré des aménagements... qui prennent eux-mêmes du retard. Quant à la voie nouvelle (largement souterraine), elle ne sera réalisée qu'en 2015-2016. Mais les pré-études seront lancées dès l'an prochain.



tent 1,7 million, restent aux collectivités à se répartir le 1,3 million restant... Ça discute et les travaux vont prendre un an de retard : ils devaient être réalisés pour 2007, ce qui correspondait à la mise en service du TGV est. C'est en 2008. Dommage.

Pré-études en 2005, grand débat en 2006-2007

Mais la vraie solution, à terme, viendra de la réalisation d'une voie totalement nouvelle, largement souterraine, entre Masy et Valenton. Une voie dédiée aux seuls TGV permettant la desserte de l'aéroport d'Orly

(avec la création d'une gare) et soulageant les gares parisiennes en voie de saturation (avec un branchement sur la gare d'Austerlitz). Un projet désormais validé au plus haut niveau depuis que le Comité interministériel de l'aménagement du territoire, le 12 décembre 2003, en a fait une priorité.

C'est ce qu'est venu confirmer le directeur de cabinet de François Goulard, secrétaire d'État aux Transports, en annonçant la mise en place de l'Agence de financement des infrastructures de transports, cet outil qui sera alimenté par les redevances perçues auprès des sociétés d'auto-

routes. Réseau ferré de France va donc pouvoir financer les pré-études en 2005. Et le grand débat public pourra être lancé en 2006-2007. En sachant que la réalisation se situera dans la fourchette 2015-2020.

Alain MACHEFER.

(1) Coût total du projet : 90,729 millions d'euros. Régions Bretagne et Pays de la Loire : 7,42 % ; Île de France : 17,83 % ; Centre : 3,71 % ; Aquitaine et Poitou-Charentes : 0,93 % ; État : 85,25 % ; RATP : 0,52 % ; Réseau ferré de France : 26 %.