

Interconnexion sud

des lignes à grande vitesse en Île-de-France

Etudes fonctionnelles préparatoires au débat public

Présentation des premiers résultats

AG de l'Association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France

20 janvier 2009

Patrick PERIN

Direction Régionale Ile-de-France / SET



Meilleurs temps au départ de Paris :

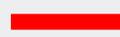
- 1h55** Réalisé 2007
- 3h10** Horizon 2020

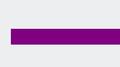
Les projets de LGV à lancer d'ici 2020



Le « système TGV » en Ile-de-France

Principe d'Interconnexion Sud

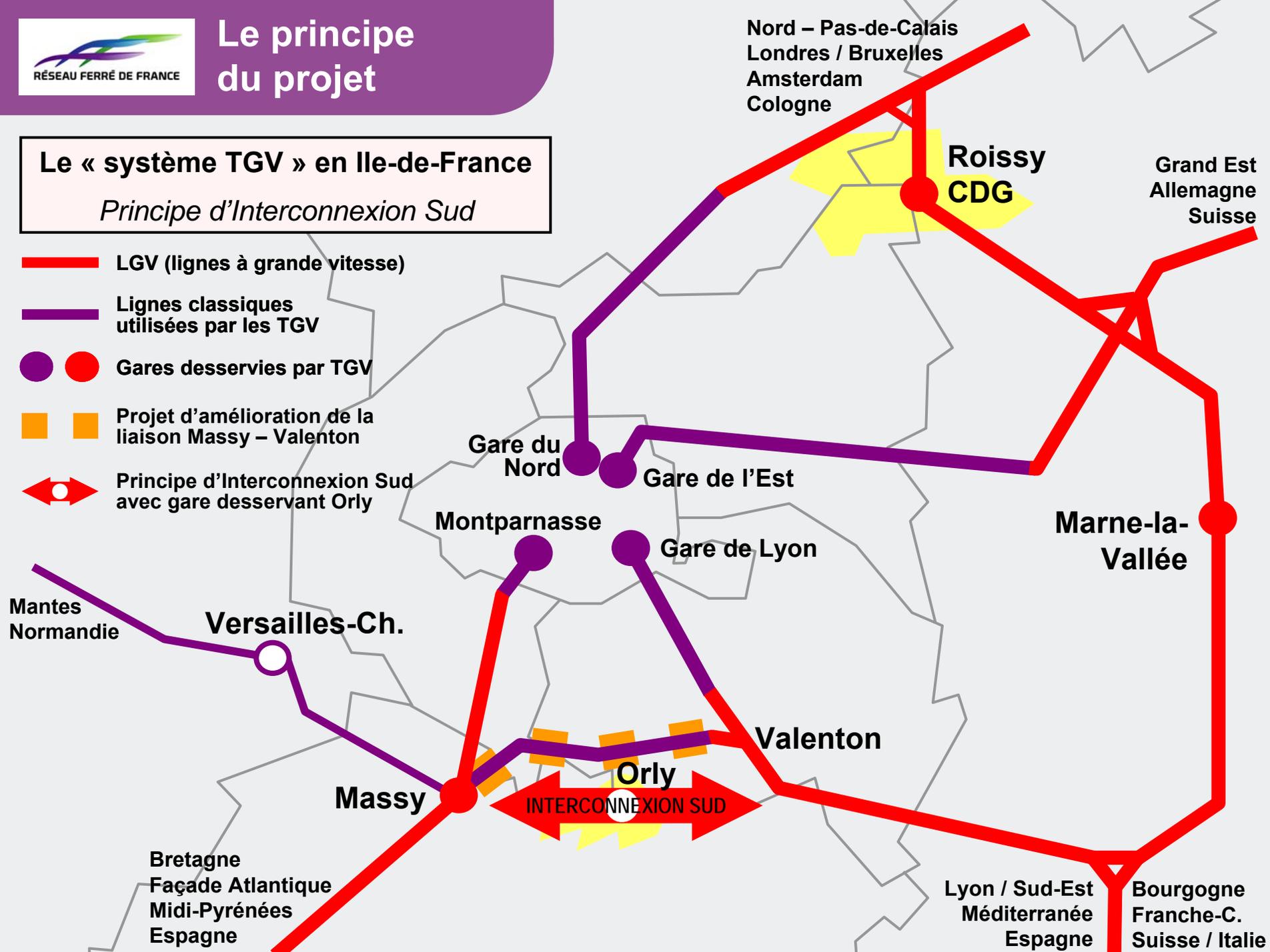
 LGV (lignes à grande vitesse)

 Lignes classiques utilisées par les TGV

 Gares desservies par TGV

 Projet d'amélioration de la liaison Massy – Valenton

 Principe d'Interconnexion Sud avec gare desservant Orly



Nord – Pas-de-Calais
Londres / Bruxelles
Amsterdam
Cologne

Roissy
CDG

Grand Est
Allemagne
Suisse

Gare du
Nord

Gare de l'Est

Montparnasse

Gare de Lyon

Marne-la-
Vallée

Mantes
Normandie

Versailles-Ch.

Valenton

Massy

Orly

INTERCONNEXION SUD

Bretagne
Façade Atlantique
Midi-Pyrénées
Espagne

Lyon / Sud-Est
Méditerranée
Espagne

Bourgogne
Franche-C.
Suisse / Italie

La promotion de la qualité de l'offre de transport ferroviaire pour contribuer au développement et lutter contre le changement climatique

L'amélioration des performances du « système TGV » en Île-de-France en cohérence avec :

- l'extension prévue du réseau de LGV **national et européen**
- **le développement des** liaisons province – province
- **le contexte de** l'ouverture à la concurrence
- **le projet de liaison à grande vitesse vers le « Grand Centre » et l'Auvergne**

Le développement de l'intermodalité air – fer à Orly et Roissy

La contribution du projet au développement de l'Île-de-France en ce qui concerne :

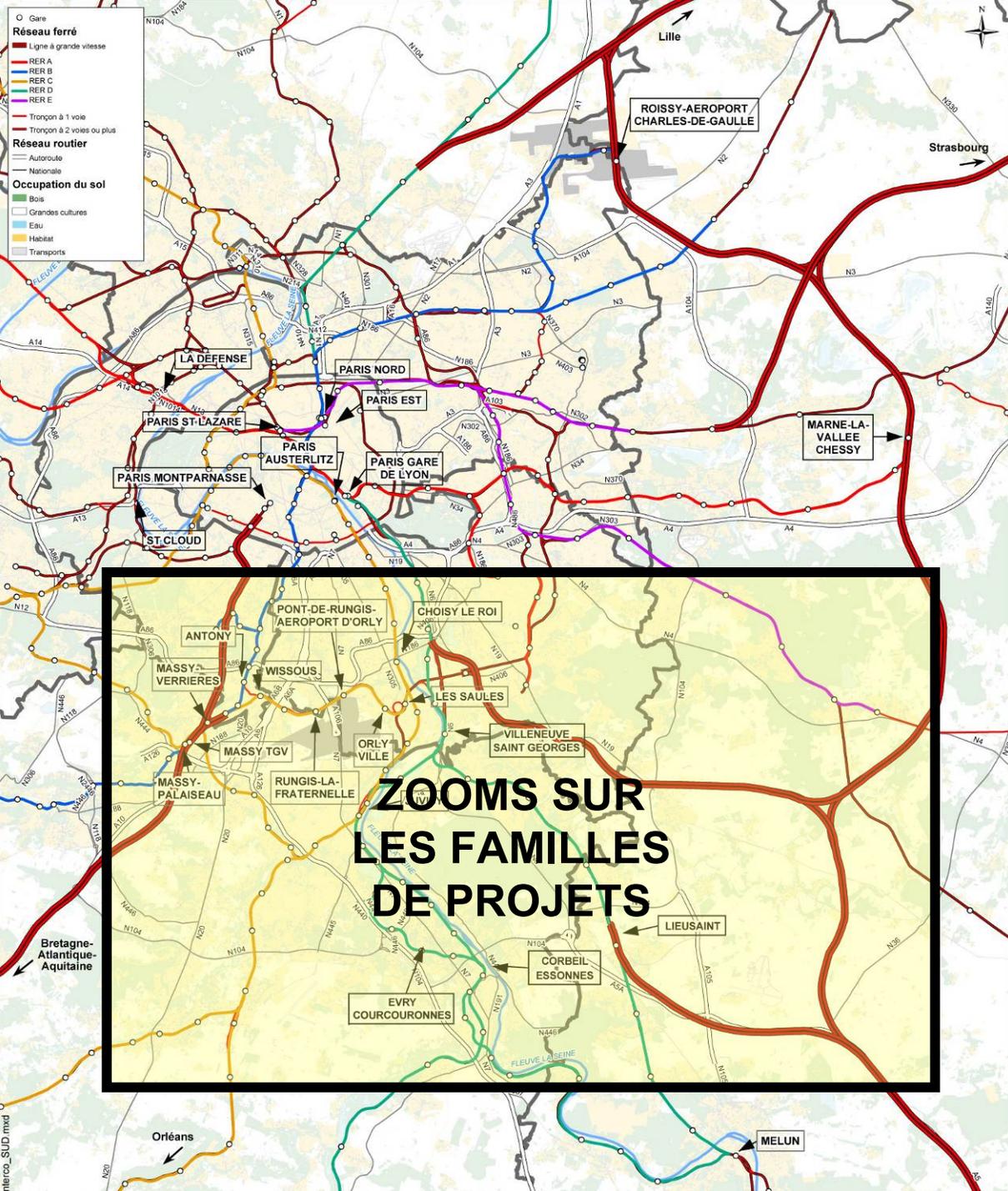
- **La qualité de service et la capacité de développement des dessertes ferroviaires franciliennes et du trafic fret**
- **L'amélioration de l'accessibilité au réseau TGV pour les Franciliens et la décongestion des gares parisiennes**
- **L'aménagement des territoires stratégiques du sud de la région**

- Améliorer les relations province / province et Europe
- Améliorer l'accessibilité aux aéroports d'Orly et Roissy pour la province
- Améliorer la desserte TGV de l'Ile-de-France et éviter l'engorgement des gares parisiennes
- Permettre le développement du fret
- Etre cohérent avec les capacités des branches LGV radiales
- Favoriser l'amélioration du service Transilien
- Offrir une liaison directe entre Roissy-CDG et Orly
- Répondre aux grands enjeux de développement durable

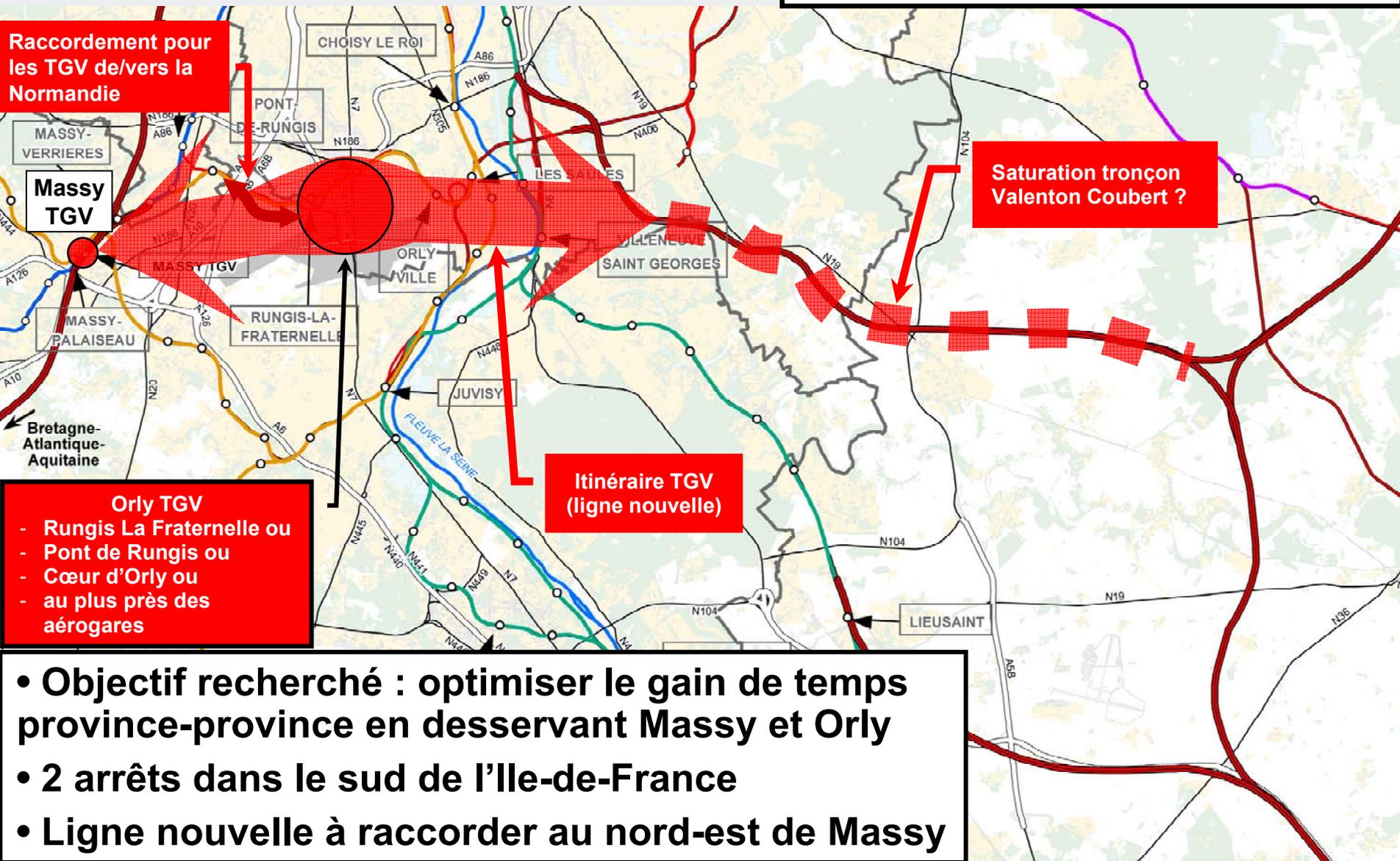
Les 3 grandes familles de projets

- Projets en ligne nouvelle raccordée sur la LGV Sud-Est actuelle
- Projets avec aménagement de la ligne existante (mise à 4 voies)
- Projets en ligne nouvelle raccordée sur l'ancienne LGV Sud-Est

Plan de situation



Projets en ligne nouvelle raccordée sur la LGV Sud-Est actuelle



Raccordement pour les TGV de/vers la Normandie

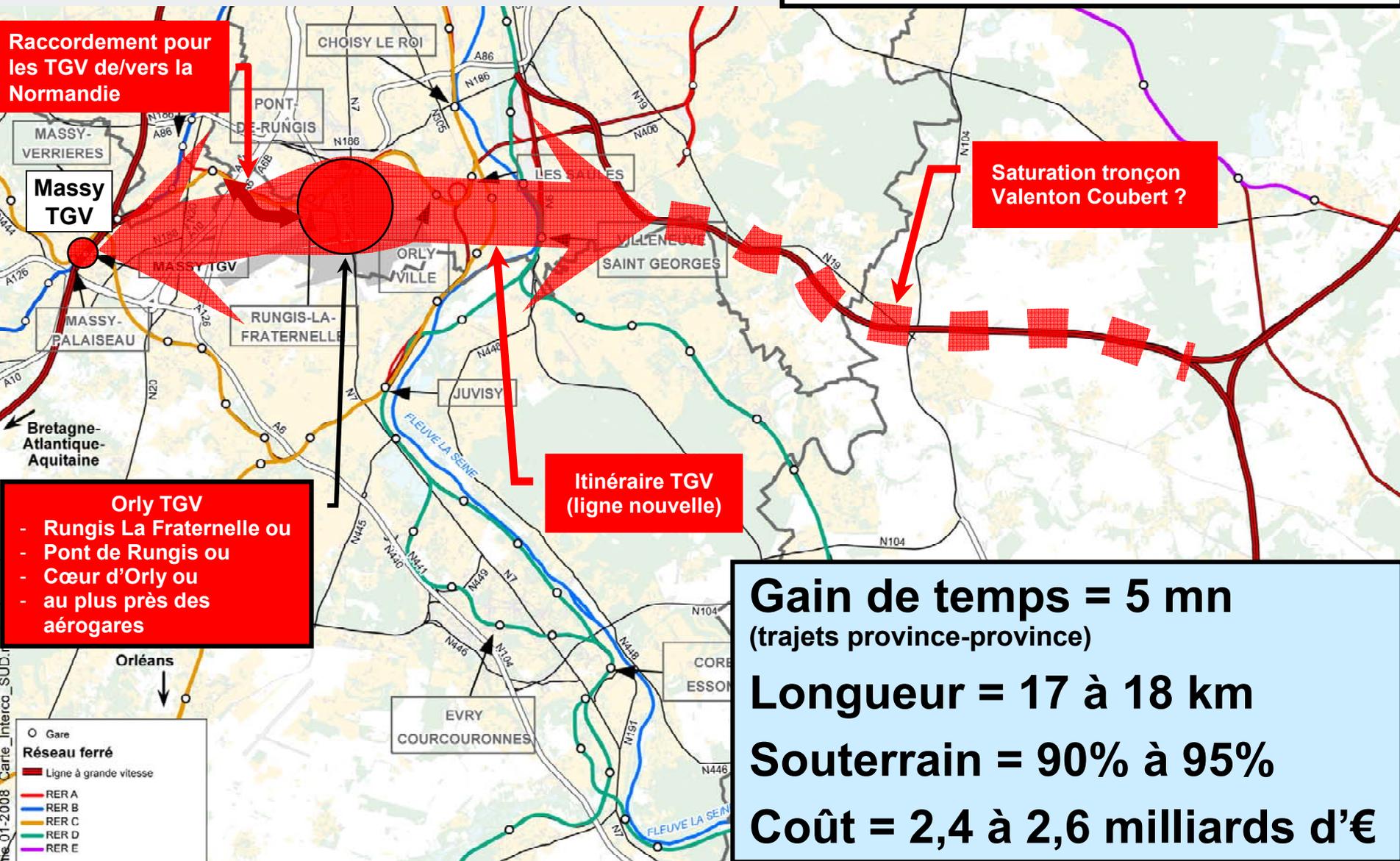
Saturation tronçon Valentigney ?

Orly TGV
 - Rungis La Fraternelle ou
 - Pont de Rungis ou
 - Cœur d'Orly ou
 - au plus près des aéroports

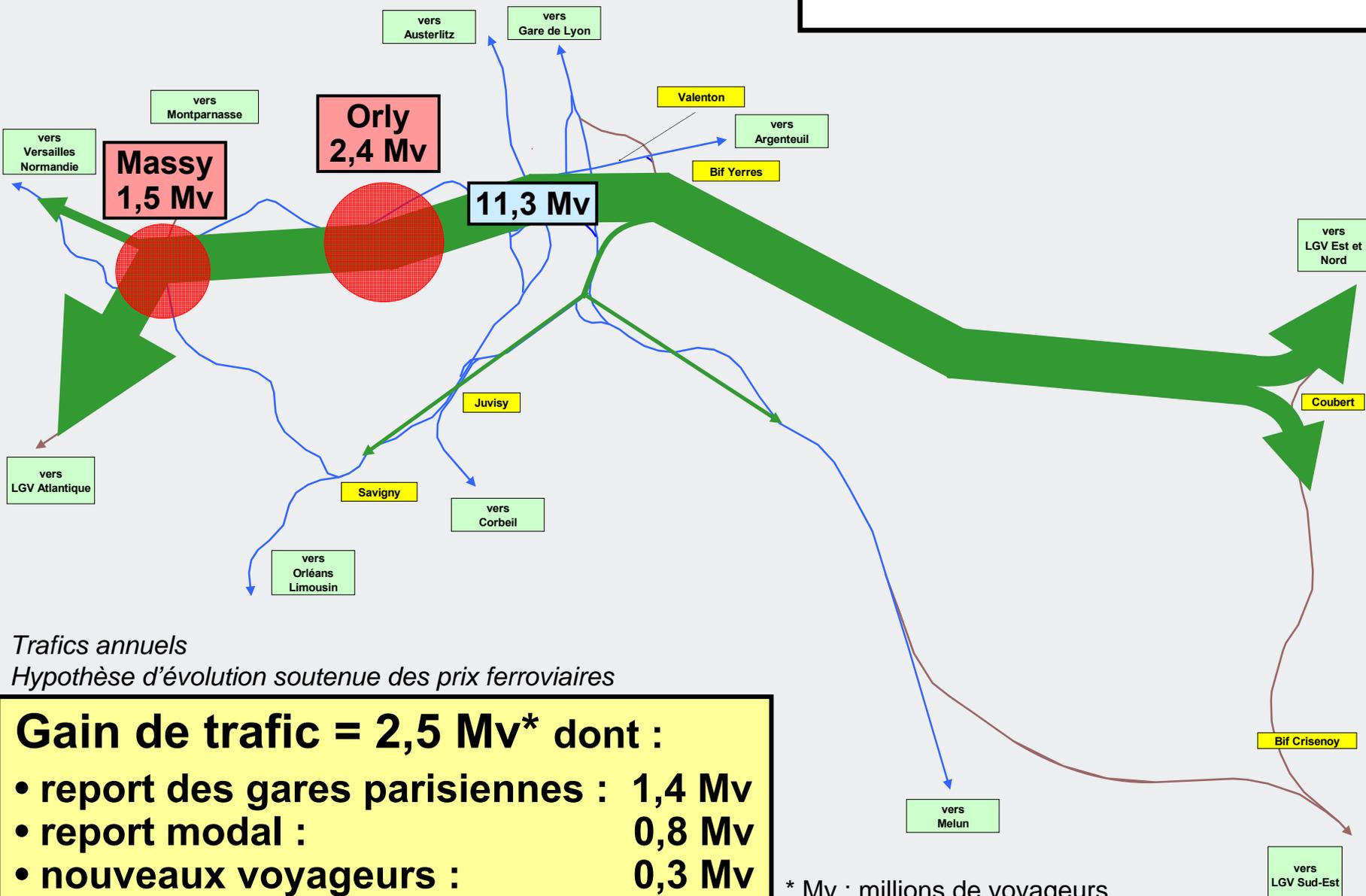
Itinéraire TGV (ligne nouvelle)

- Objectif recherché : optimiser le gain de temps province-province en desservant Massy et Orly
- 2 arrêts dans le sud de l'Île-de-France
- Ligne nouvelle à raccorder au nord-est de Massy

Projets en ligne nouvelle raccordée sur la LGV Sud-Est actuelle



Projets en ligne nouvelle raccordée sur la LGV Sud-Est actuelle



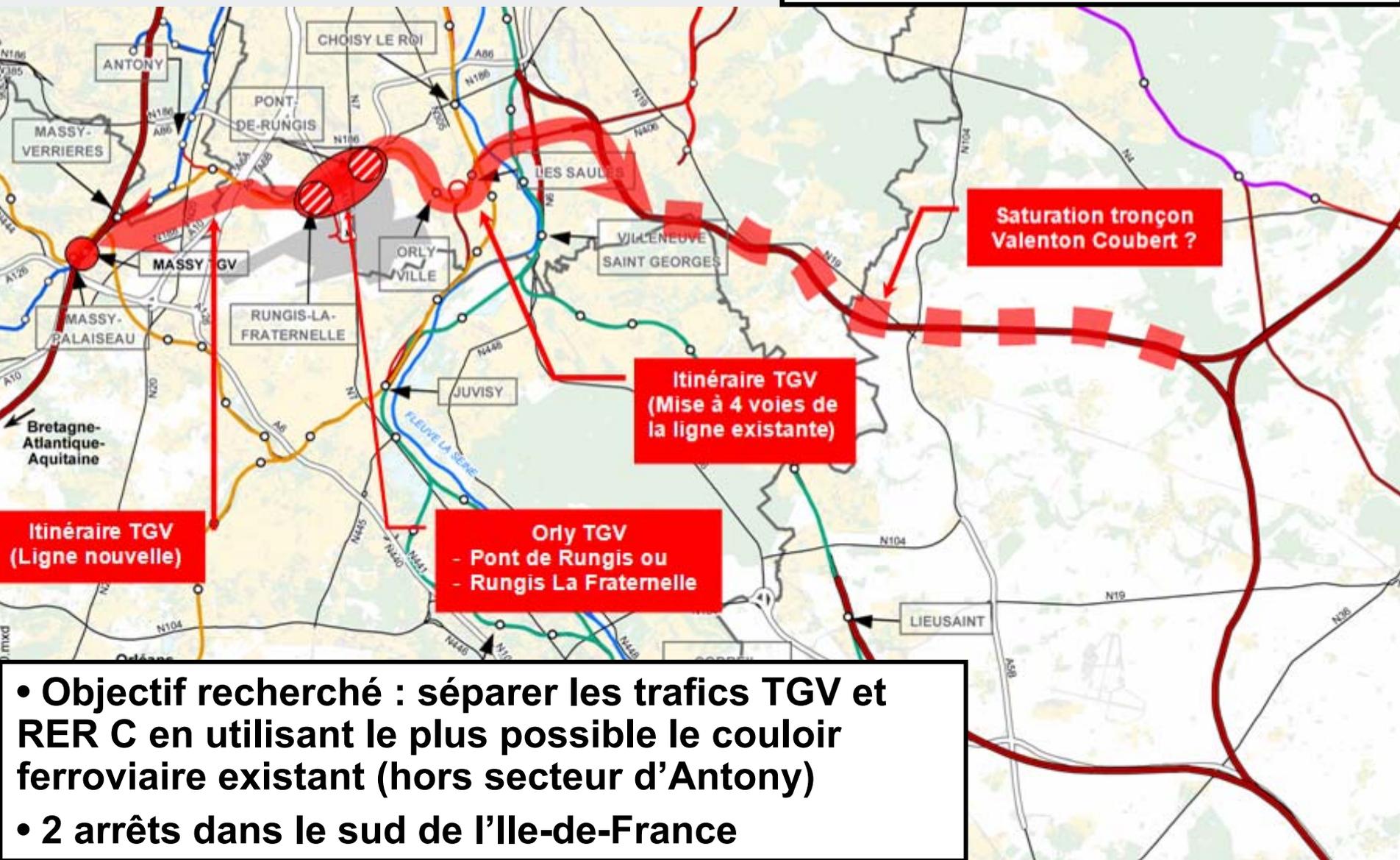
Trafics annuels
Hypothèse d'évolution soutenue des prix ferroviaires

Gain de trafic = 2,5 Mv* dont :

- report des gares parisiennes : 1,4 Mv
- report modal : 0,8 Mv
- nouveaux voyageurs : 0,3 Mv

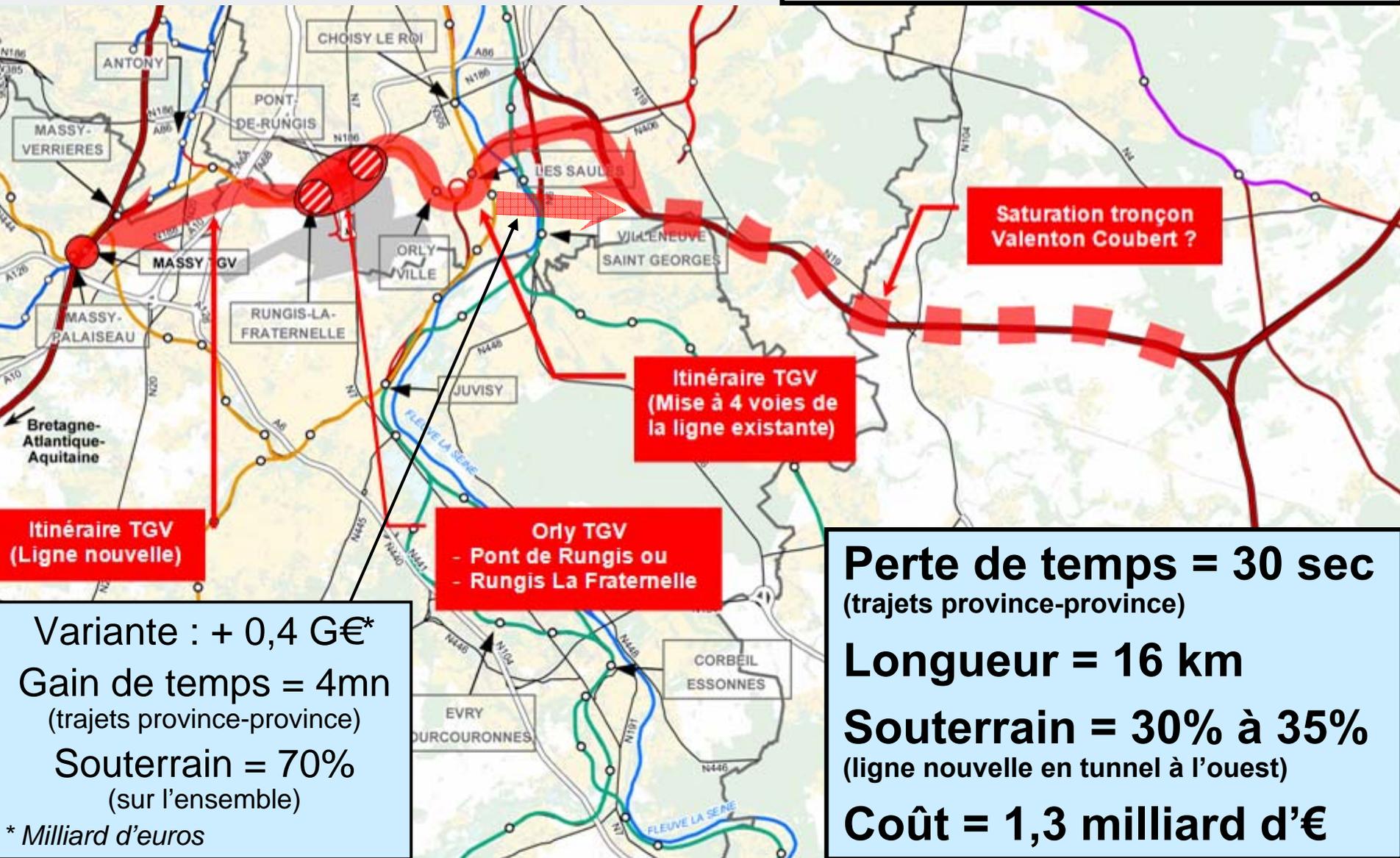
* Mv : millions de voyageurs

Projets avec aménagement de la ligne existante (mise à 4 voies)



- Objectif recherché : séparer les trafics TGV et RER C en utilisant le plus possible le couloir ferroviaire existant (hors secteur d'Antony)
- 2 arrêts dans le sud de l'Île-de-France

Projets avec aménagement de la ligne existante (mise à 4 voies)



Itinéraire TGV (Ligne nouvelle)

Itinéraire TGV (Mise à 4 voies de la ligne existante)

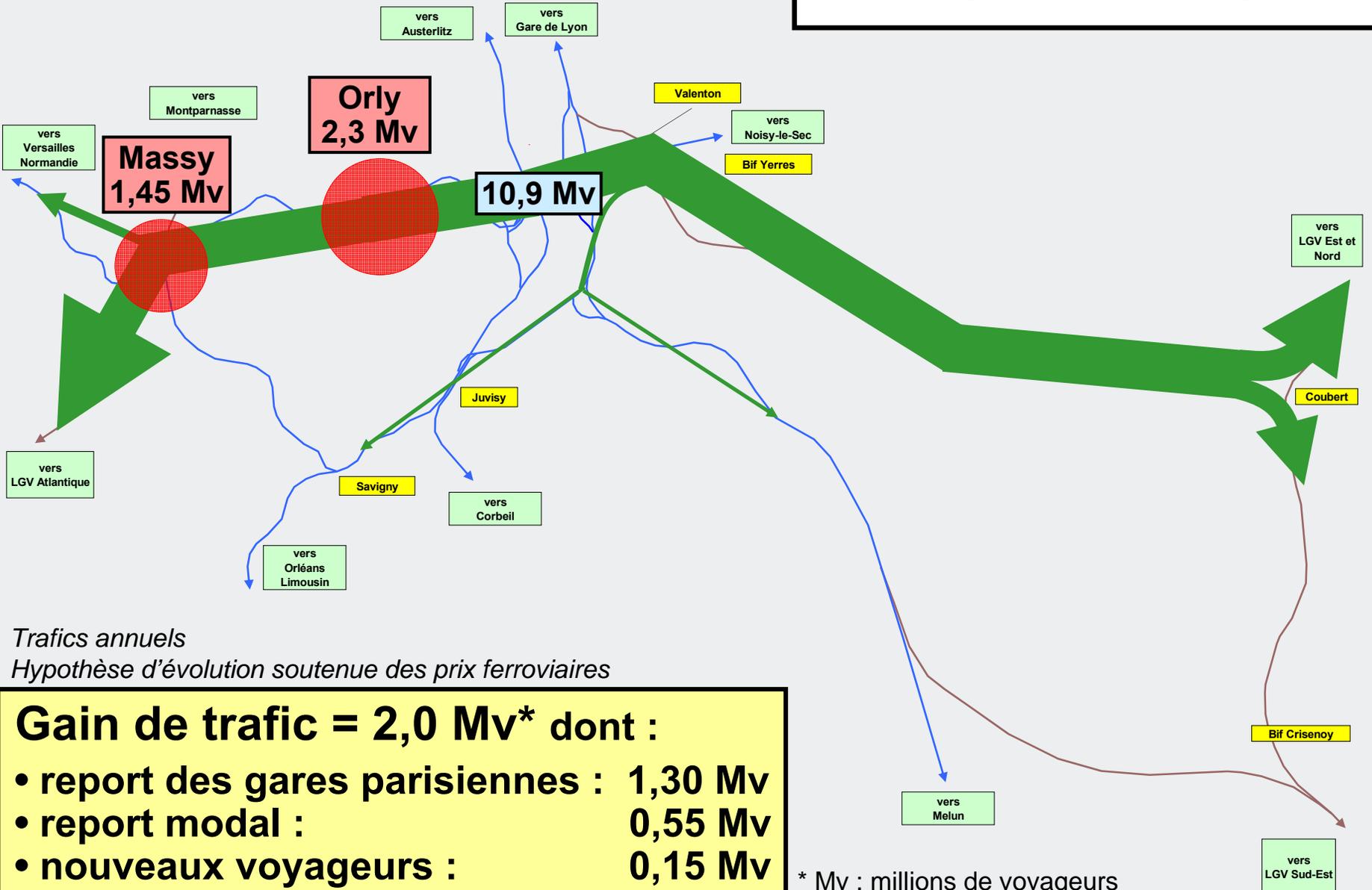
Saturation tronçon Valenton Coubert ?

Orly TGV
- Pont de Rungis ou
- Rungis La Fraternelle

Variante : + 0,4 G€*
Gain de temps = 4mn (trajets province-province)
Souterrain = 70% (sur l'ensemble)
* Milliard d'euros

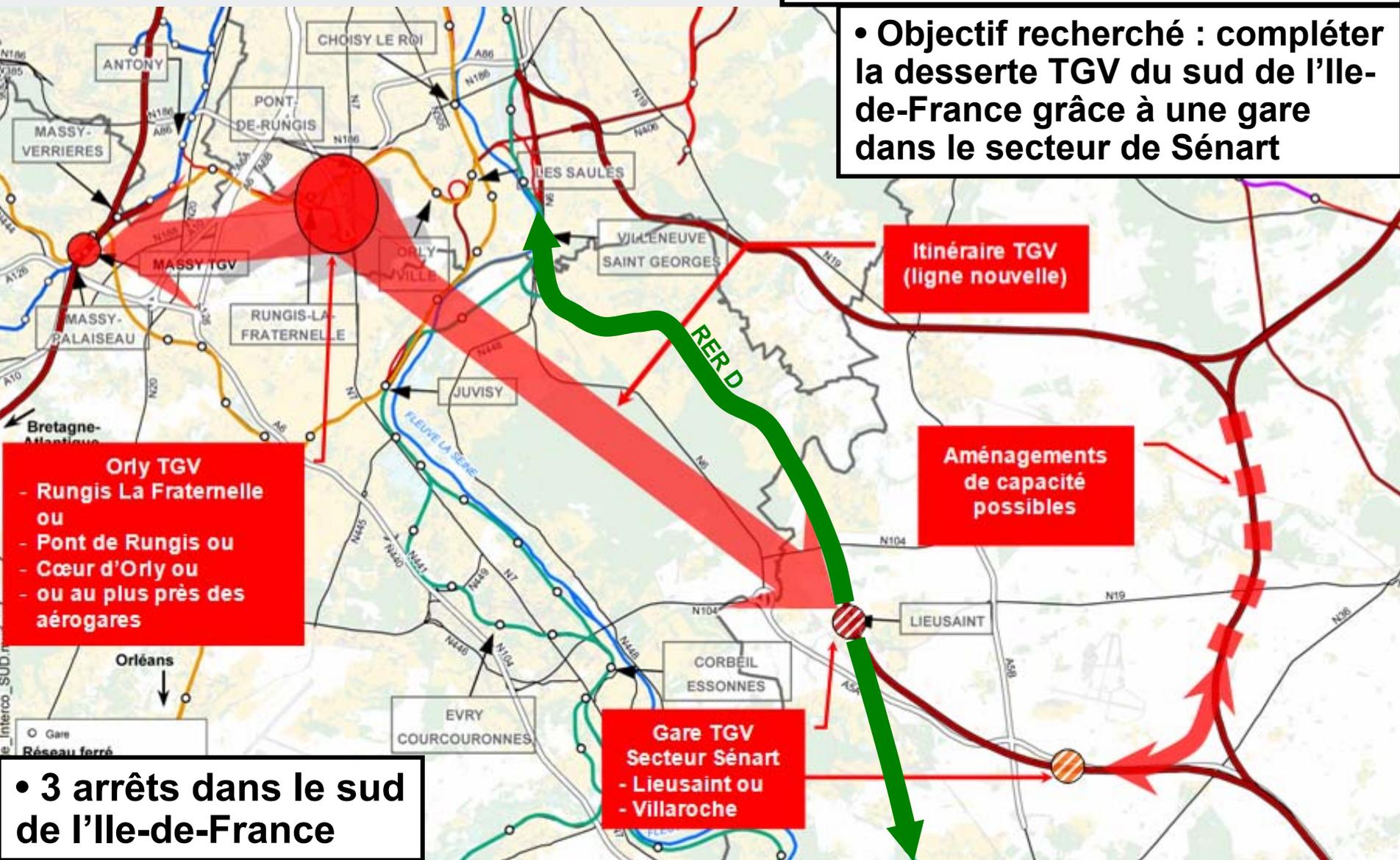
Perte de temps = 30 sec
(trajets province-province)
Longueur = 16 km
Souterrain = 30% à 35%
(ligne nouvelle en tunnel à l'ouest)
Coût = 1,3 milliard d'€

Projets avec aménagement de la ligne existante (mise à 4 voies)



Projets en ligne nouvelle raccordée sur l'ancienne LGV Sud-Est

- Objectif recherché : compléter la desserte TGV du sud de l'Île-de-France grâce à une gare dans le secteur de Sénart



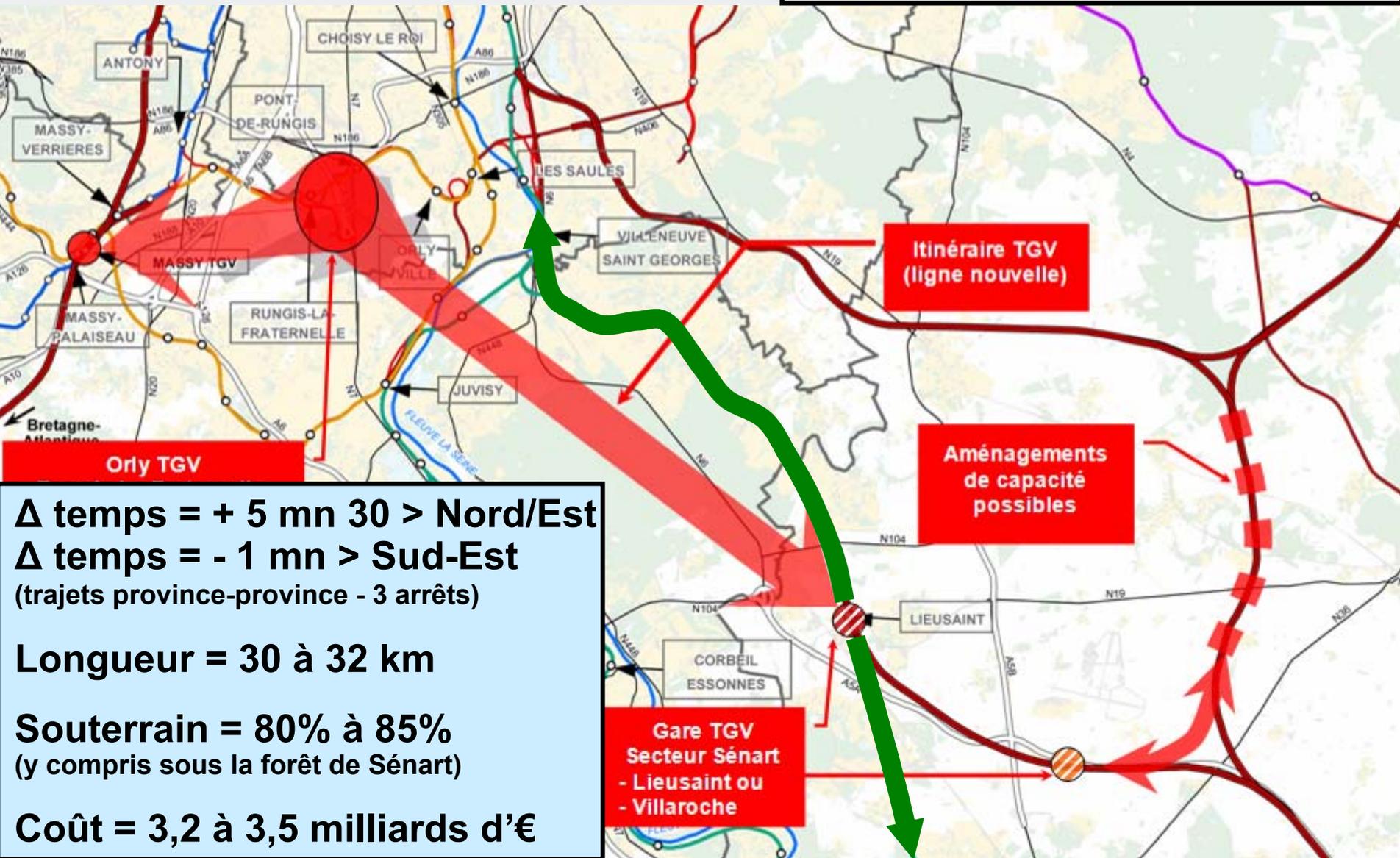
**Itinéraire TGV
(ligne nouvelle)**

**Aménagements
de capacité
possibles**

Orly TGV
- Rungis La Fraternelle
ou
- Pont de Rungis ou
- Cœur d'Orly ou
- ou au plus près des
aérogares

**Gare TGV
Secteur Sénart**
- Lieusaint ou
- Villaroche

- 3 arrêts dans le sud de l'Île-de-France



Orly TGV

**Itinéraire TGV
(ligne nouvelle)**

**Aménagements
de capacité
possibles**

**Gare TGV
Secteur Sénart
- Lieusaint ou
- Villaroche**

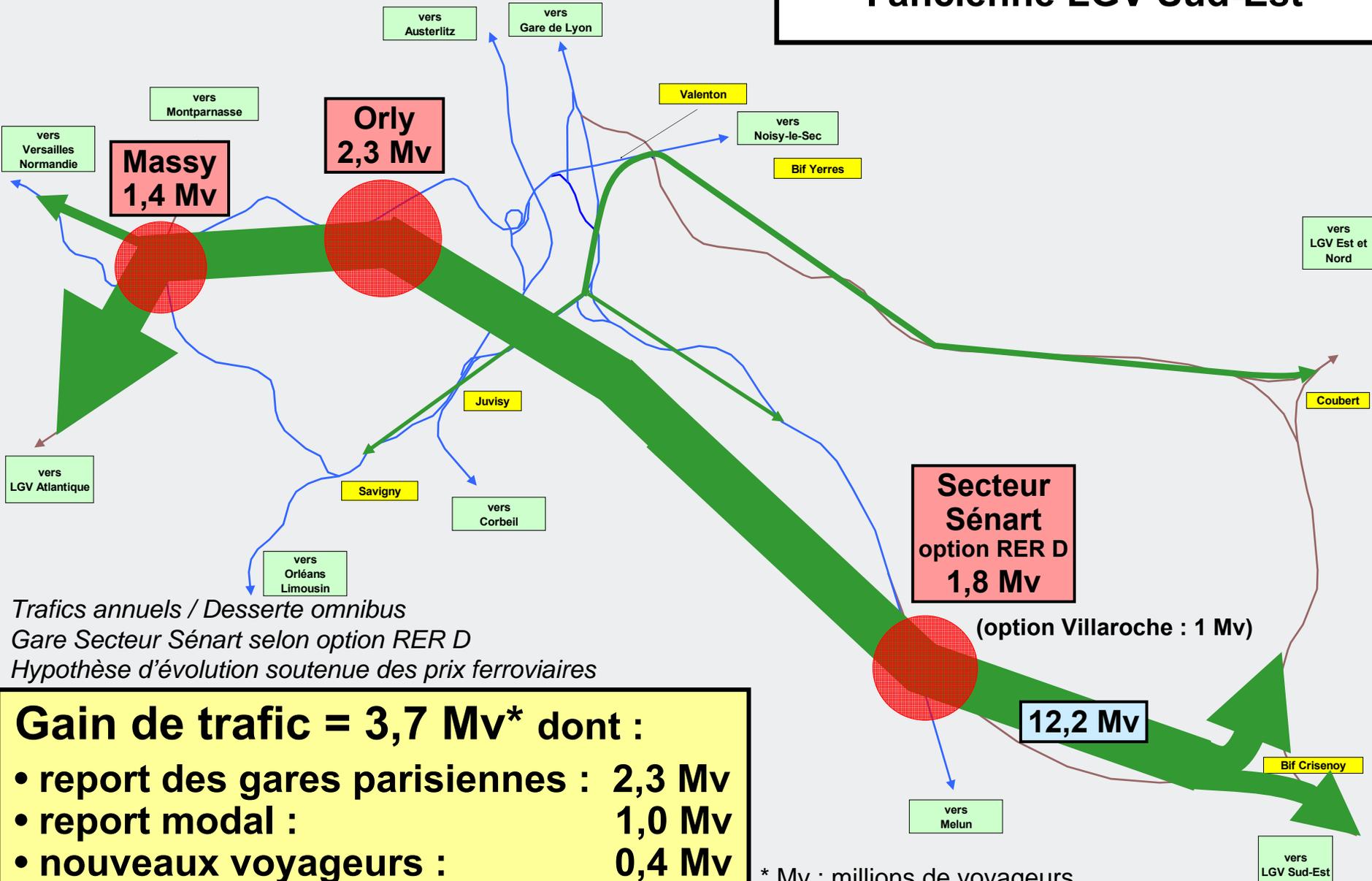
Δ temps = + 5 mn 30 > Nord/Est
 Δ temps = - 1 mn > Sud-Est
 (trajets province-province - 3 arrêts)

Longueur = 30 à 32 km

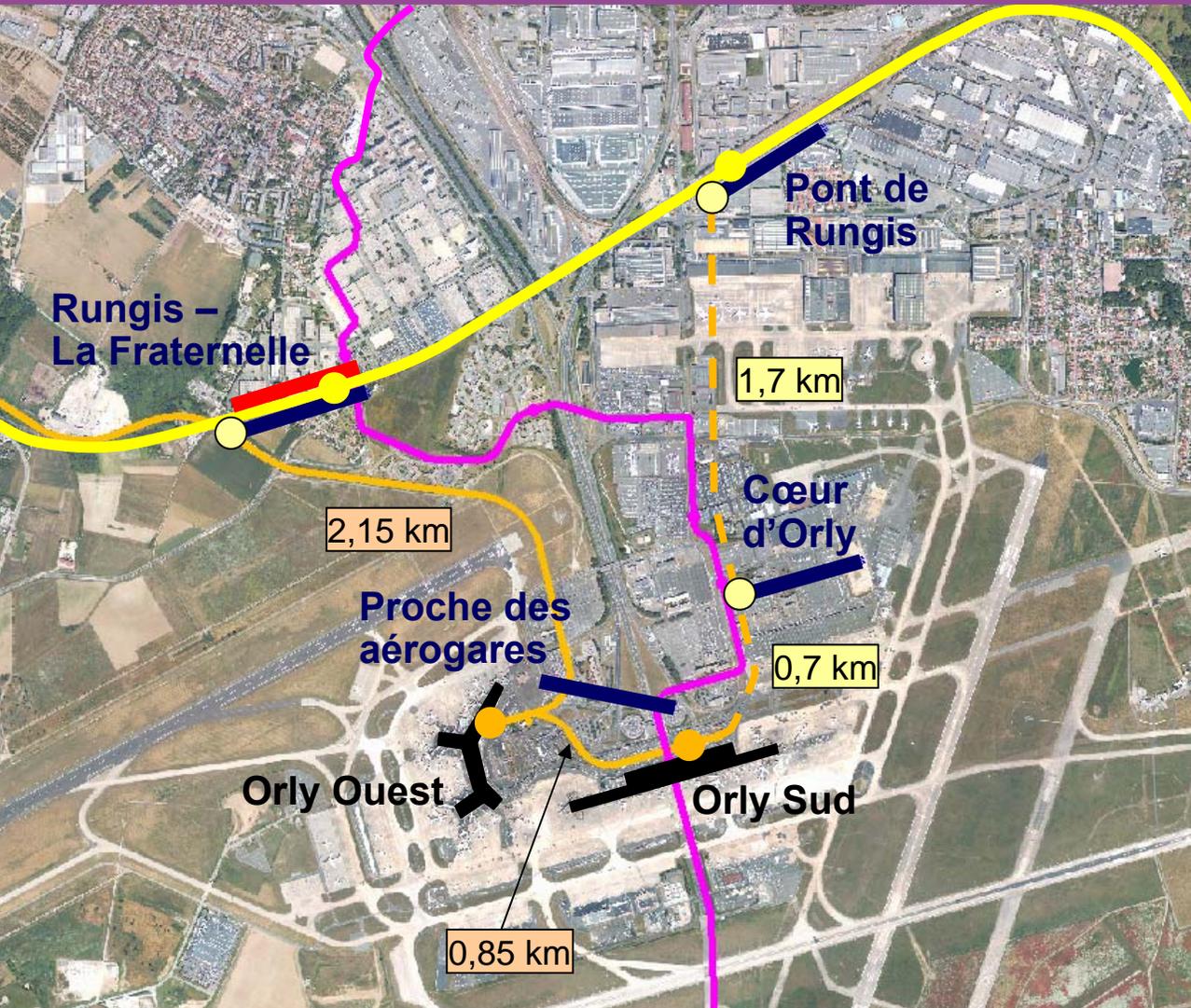
Souterrain = 80% à 85%
 (y compris sous la forêt de Sénart)

Coût = 3,2 à 3,5 milliards d'€

Projets en ligne nouvelle raccordée sur l'ancienne LGV Sud-Est



Gare TGV d'Orly : positions envisagées



- Gares souterraines (sauf en cas de mise à 4 voies de la ligne existante)
- Temps d'accès aux aérogares inférieurs à 15 mn avec Orlyval

Nouvelle gare TGV desservant l'aéroport et le pôle d'Orly :

- Positions envisagées
- Variante

Orlyval et évolutions envisageables :

- Existant
- - Prolongement
- Nouvelle station
- RER C
- Projet de tramway Villejuif – Juvisy

Les critères d'analyse des familles de projets

- L'amélioration des dessertes province-province
- Le renforcement de la complémentarité air-fer
- L'amélioration de la desserte TGV de l'Île-de-France en surface
- L'aptitude à retarder la saturation des installations existantes
- L'effet sur le trafic fret
- La contribution potentielle à l'amélioration du service Transilien
- Les interactions et synergies avec d'autres projets de transport ou d'aménagement
- La maîtrise des nuisances induites et les conséquences du projet sur l'environnement
- Les difficultés techniques de réalisation
- Les coûts

Planning de la phase 2

- **11 décembre 2008** : validation du programme d'études phase 2 par le comité de pilotage
- **1^{er} trimestre 2009** : premières réunions d'information
- **1^{er} trimestre 2009** : signature de la convention de financement Etat – Région Île-de-France – RFF
- **Mars 2009** : comité de pilotage Île-de-France
- **Mi-2009** : premiers résultats de la phase 2
- **Septembre / octobre 2009** : validation des résultats de la phase 2
- **4^{ème} trimestre 2009** : saisine de la CNDP en vue d'un débat public à organiser en 2010