

# Interconnexion sud

## des lignes à grande vitesse en Île-de-France

Etudes fonctionnelles préparatoires au débat public

## Présentation des premiers résultats

Réunion d'information – 1<sup>er</sup> avril 2009



# Le principe et les enjeux de l'Interconnexion Sud

**Meilleurs temps au départ de Paris :**

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



**Les projets de LGV à lancer d'ici 2020**

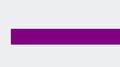


# Le principe du projet

## Le « système TGV » en Ile-de-France

### Principe d'Interconnexion Sud

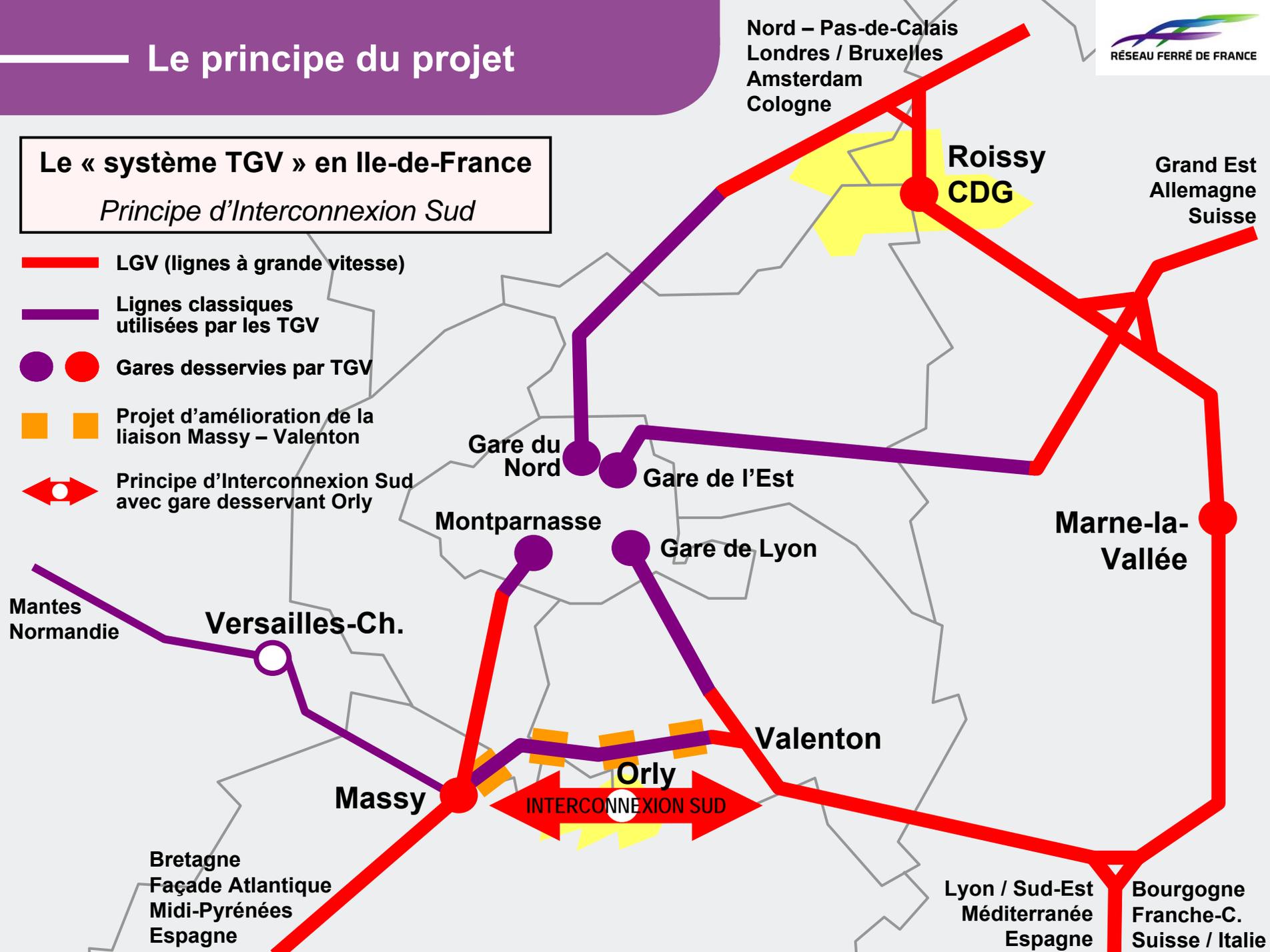
 LGV (lignes à grande vitesse)

 Lignes classiques utilisées par les TGV

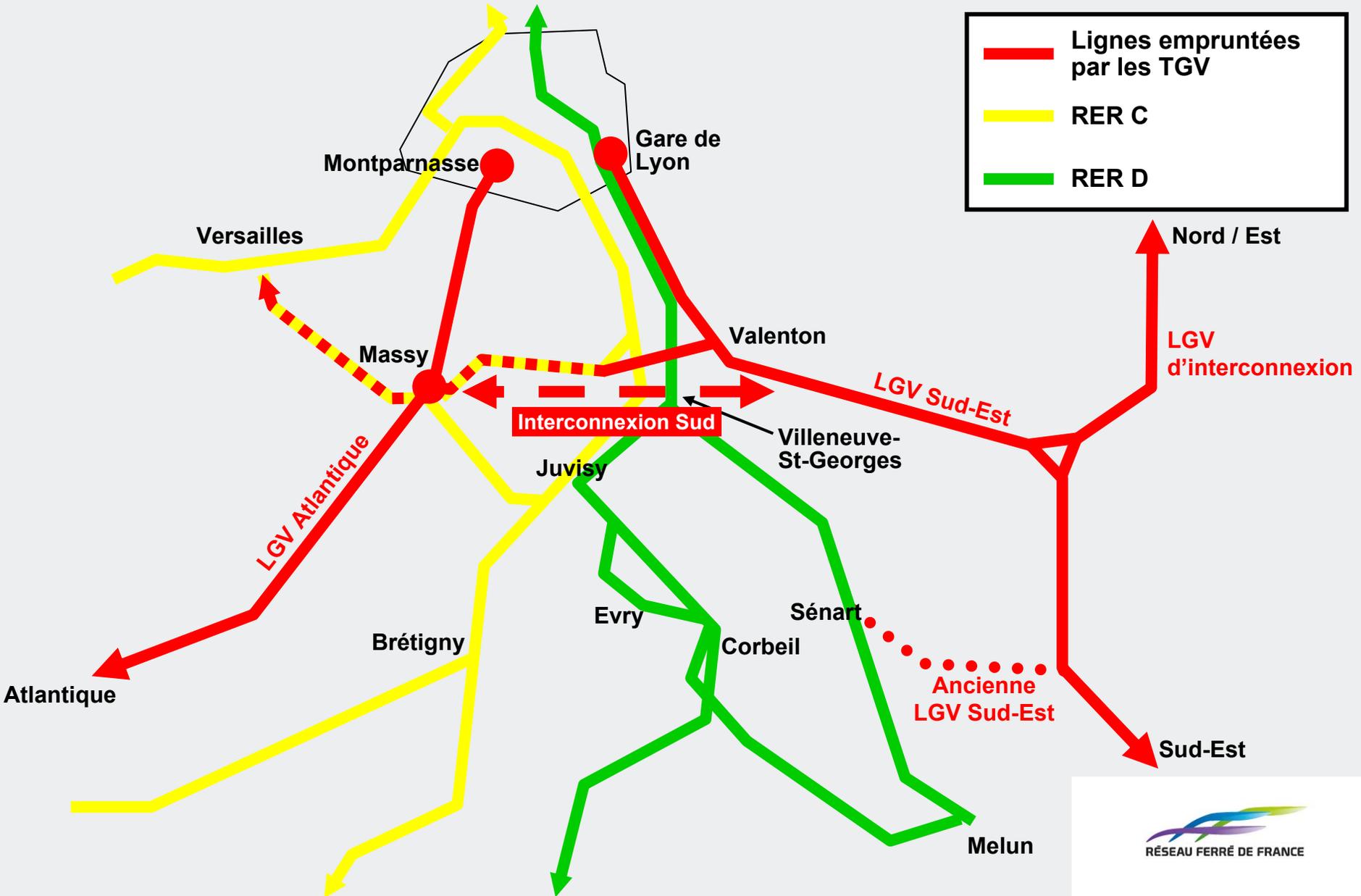
 Gares desservies par TGV

 Projet d'amélioration de la liaison Massy – Valenton

 Principe d'Interconnexion Sud avec gare desservant Orly



# L'Interconnexion Sud et les grands axes ferroviaires du sud de l'Île-de-France



## Le développement durable et la lutte contre le changement climatique

- Grâce à l'amélioration de la **qualité de l'offre ferroviaire**
- Grâce au développement de l'**intermodalité air-fer**

## 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 Paris – Orléans – Clermont-Fd - Lyon**

### 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**

# Les premiers résultats des études

Des études menées dans le cadre d'une gouvernance qui associe à la démarche les principaux partenaires concernés en Ile-de-France et en province

Un processus d'étude en 4 étapes :

- **Un diagnostic de la situation à l'horizon 2020** sans le projet d'Interconnexion Sud, mais dans le cadre du réseau ferroviaire prévu à cet horizon
- Le recensement des **fonctionnalités potentielles du projet**
- **L'identification de grandes familles de projets contrastées**
- **Une première étude** de ces familles de projets

En complément, une étude de contexte territorial pour mieux appréhender les perceptions et les attentes des acteurs

## Une inadéquation des performances et de la capacité du système TGV en Île-de-France :

- Vitesse moyenne de 70 km/h sur 17 km
- Un retard de 10 minutes sur un RER C peut impacter jusqu'à 6 TGV
- La capacité maximale de l'infrastructure atteinte plus de 10h par jour

## L'absence de potentiel de développement du service Transilien et une qualité de service vulnérable :

- Un retard de 10 minutes sur un TGV peut retarder jusqu'à 5 RER C

## Un développement de l'intermodalité air-fer à Orly problématique :

- Pas d'arrêt possible sur la ligne existante pour les TGV sans dégrader la régularité des RER C et des TGV
- Transit par les gares parisiennes pour 2 millions d'utilisateurs d'Orly par an

**Une capacité de développement du trafic ferroviaire fret limitée sur la partie ouest de l'itinéraire**

**Des contraintes pour l'aménagement du sud de l'Île-de-France :**

- **Impossibilité de faire évoluer de façon significative la desserte ferroviaire du pôle Orly-Rungis**

**Pas d'amélioration de l'accessibilité au TGV en Île-de-France :**

- **Passage obligé par Paris pour la plupart des habitants du sud de l'Île-de-France**

**Congestion des gares parisiennes :**

- **Utilisation des gares parisiennes aux limites de leurs capacités**

# Un fort potentiel de développement du trafic

## Prévision de trafic TGV entre Massy et Valenton en 2020 sans ligne nouvelle :

	Trafic 2008	Trafic 2020 sans Interconnexion Sud	Répartition
Province – province	3,4	6,3	66%
Ile-de-France – province	2,1	3,2	34%
<b>Total</b>	<b>5,5</b>	<b>9,5</b>	100%

*en millions de voyages par an (2 sens)*

- La croissance du trafic par rapport à 2008 est forte (+73%). Elle est dopée par les mises en service de LGV en province.
- La prévision de trafic atteint 11 millions de voyages par an (15% de plus) dans une hypothèse de prix des billets moins élevés.

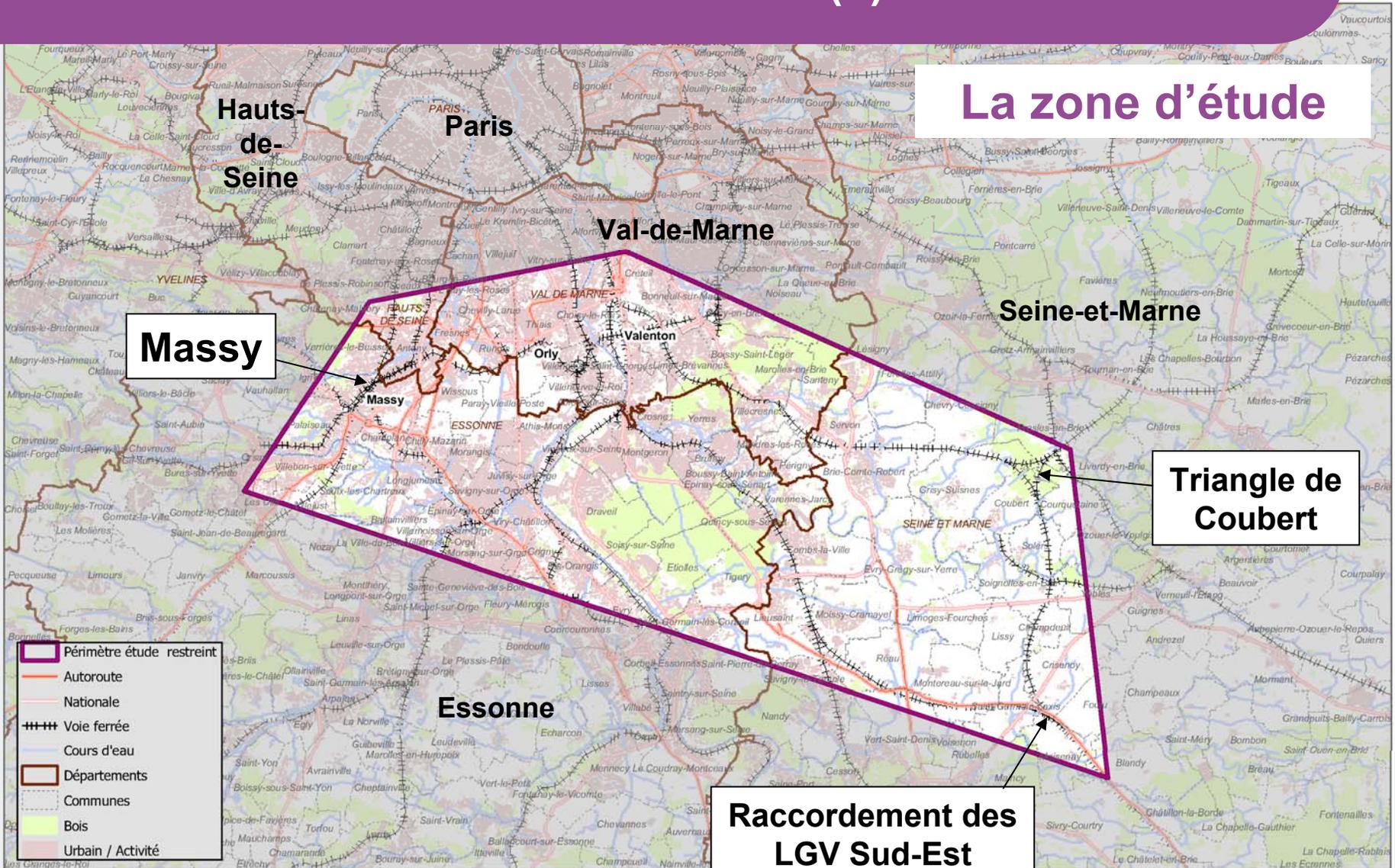
*Prévisions réalisées par RFF. Les études de trafic de la SNCF donnent des résultats un peu supérieurs, mais globalement cohérents avec ceux de RFF.*

## Une position stratégique en Europe à valoriser

- Les projets de LGV du Grenelle de l'environnement, et ceux planifiés à l'étranger, donneront à l'Île-de-France une position stratégique au cœur du réseau à grande vitesse européen
- L'Île-de-France ne pourra cependant tirer le plein bénéfice de sa position que si son système TGV conserve une capacité et une efficacité satisfaisante
- L'augmentation du trafic prévue d'ici à 2020 pourra être absorbée grâce à la réalisation du projet d'amélioration de la ligne classique Massy-Valenton et à une signalisation plus performante sur les LGV.
- Mais au-delà de cette date, l'exploitation sans ligne nouvelle ne permettra pas d'assurer durablement une qualité de service satisfaisante tant en termes de régularité que de vitesse.

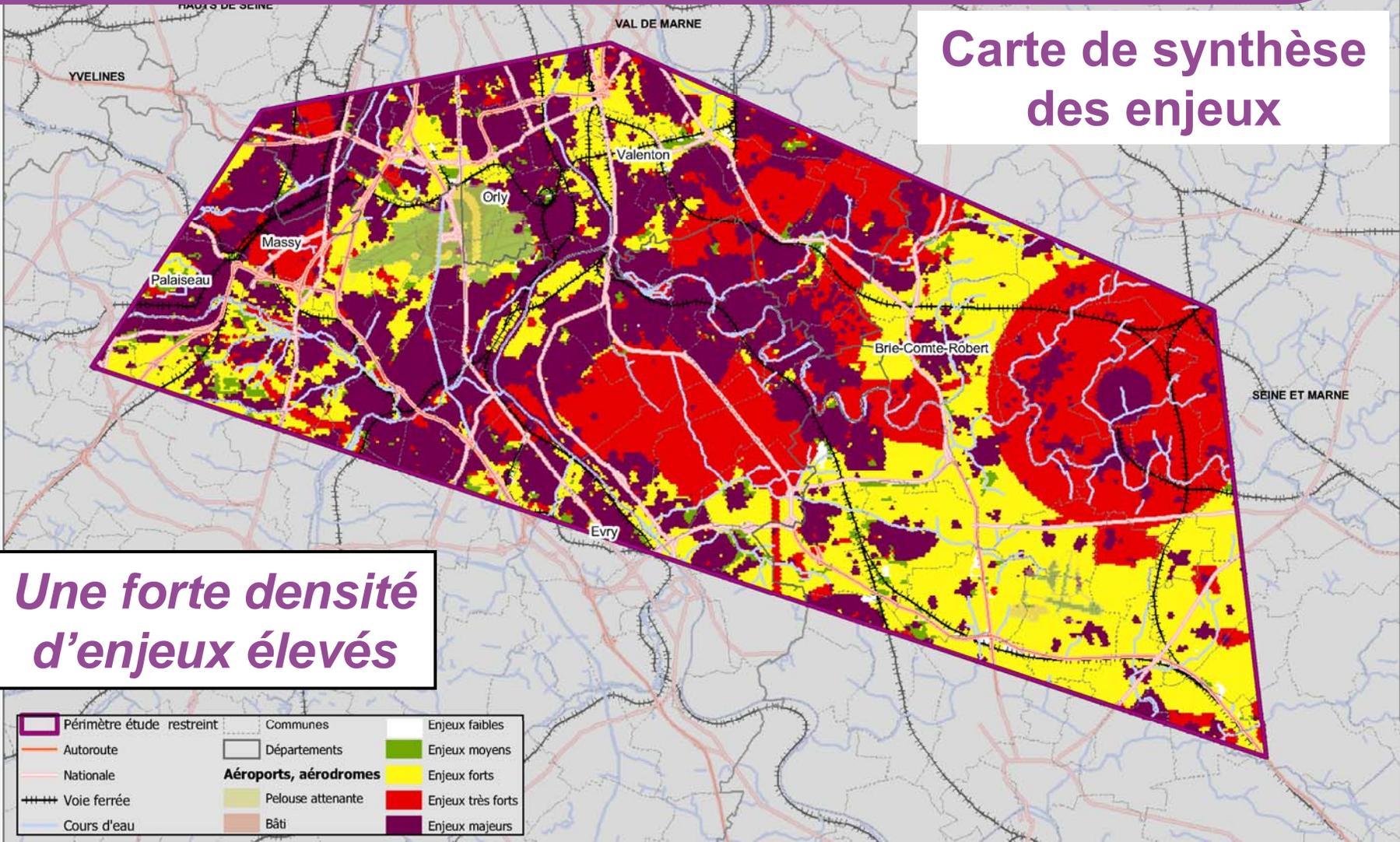
- Améliorer les relations province / province et Europe
- Améliorer l'accessibilité aux aéroports d'Orly et Roissy pour la province
- Améliorer la desserte TGV de l'Ile-de-France et éviter l'engorgement des gares parisiennes
- Favoriser l'amélioration du service Transilien
- Permettre le développement du fret
- S'articuler de façon cohérente avec les LGV radiales
- Offrir une liaison directe entre Roissy-CDG et Orly

# L'état initial environnemental (1)



# L'état initial environnemental (2)

## Carte de synthèse des enjeux



## Synthèse

➤ Zone constituée essentiellement d'enjeux forts à majeurs

➤ **Les zones d'enjeux majeurs :**

- Les zones urbaines (majoritairement sur l'ouest et le centre de la zone)
- Les captages AEP (le long de la Seine et sur la partie Seine-et-marnaise)
- Du patrimoine exceptionnel (Vaux-le-Vicomte)

➤ **Les zones d'enjeux très forts :**

- Les zones boisées de Sénart et de l'Arc boisé
- Les continuités écologiques
- Les périmètres éloignés des captages AEP
- Les zones agricoles fragiles (maréchage / horticulture)

➤ **Les zones d'enjeux forts :**

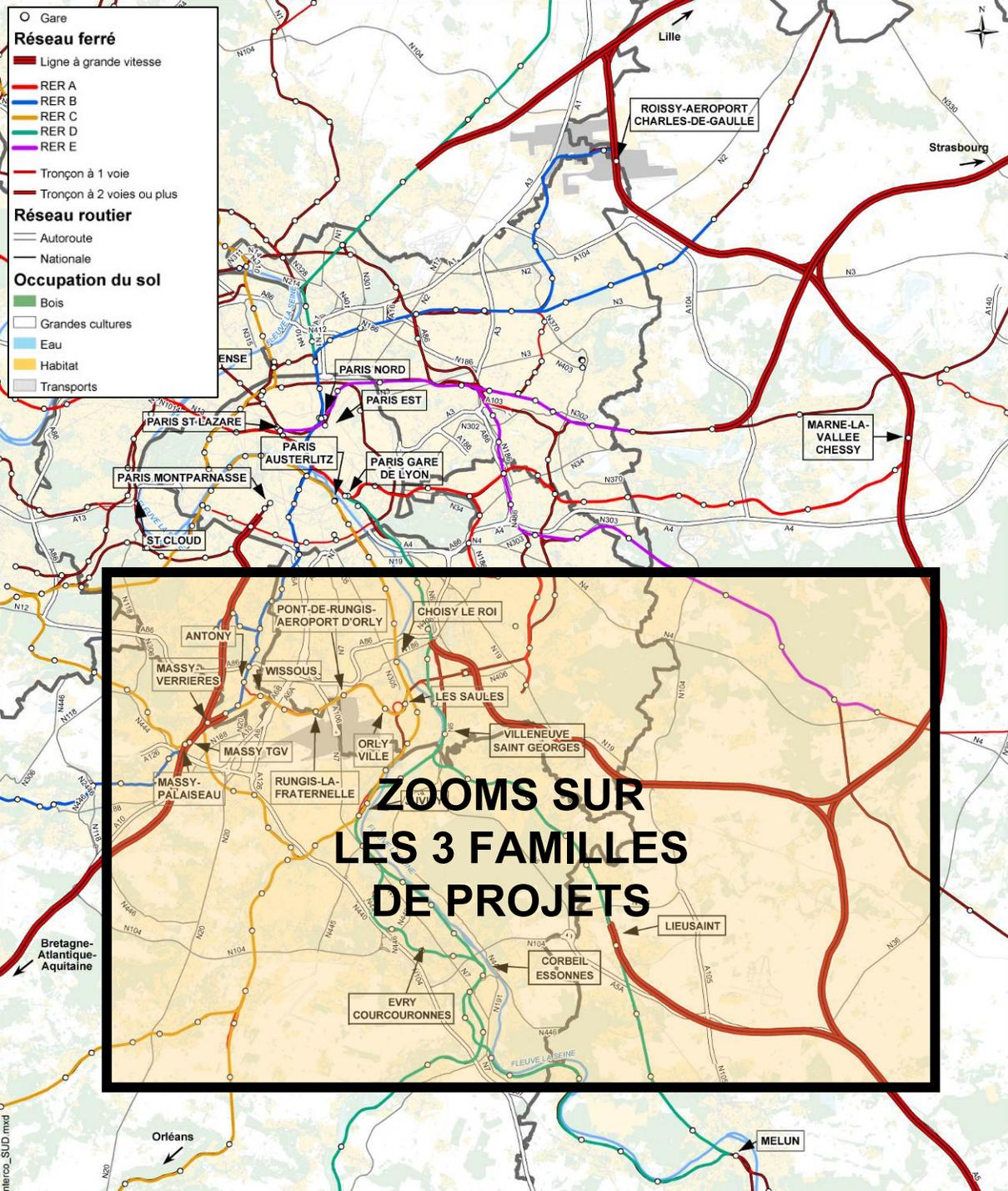
- Les zones inondables de la Seine et de ses affluents
- Les terres céréalières de la Seine et Marne

**A - Projets en ligne nouvelle raccordée  
sur la LGV Sud-Est actuelle (secteur du Bois de la Grange)**

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

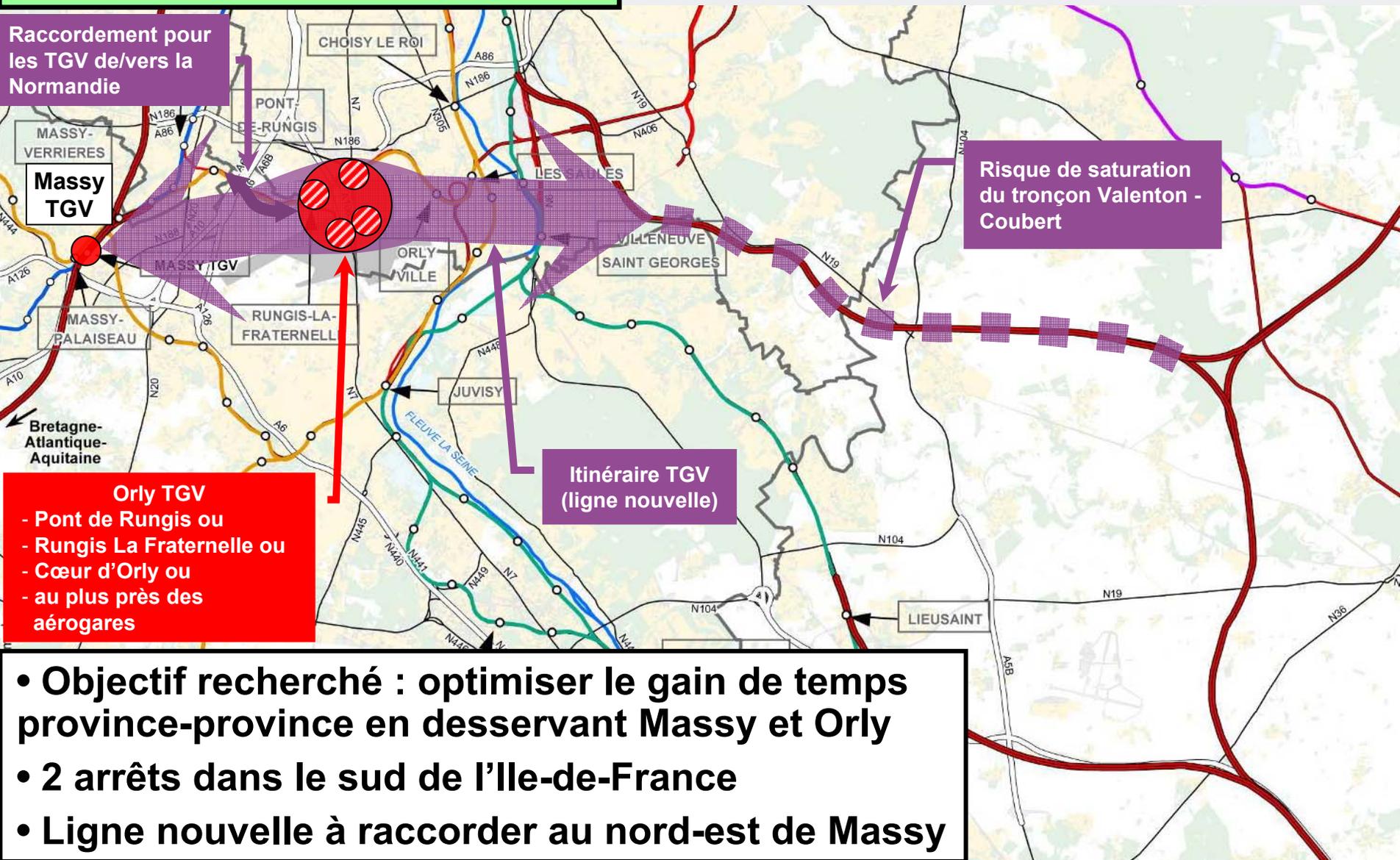
**C - Projets en ligne nouvelle raccordée  
sur l'ancienne LGV Sud-Est (secteur de Lieusaint)**

# Plan de situation



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

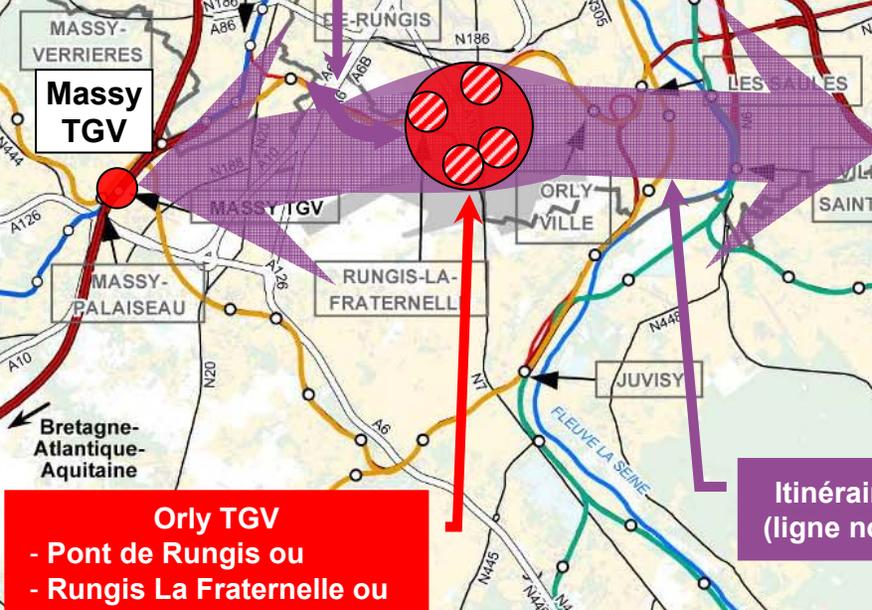
## Principe



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

# Premiers résultats

Raccordement pour  
les TGV de/vers la  
Normandie



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

Itinéraire TGV  
(ligne nouvelle)

**Gain de temps = 5 mn**  
(trajets province-province)

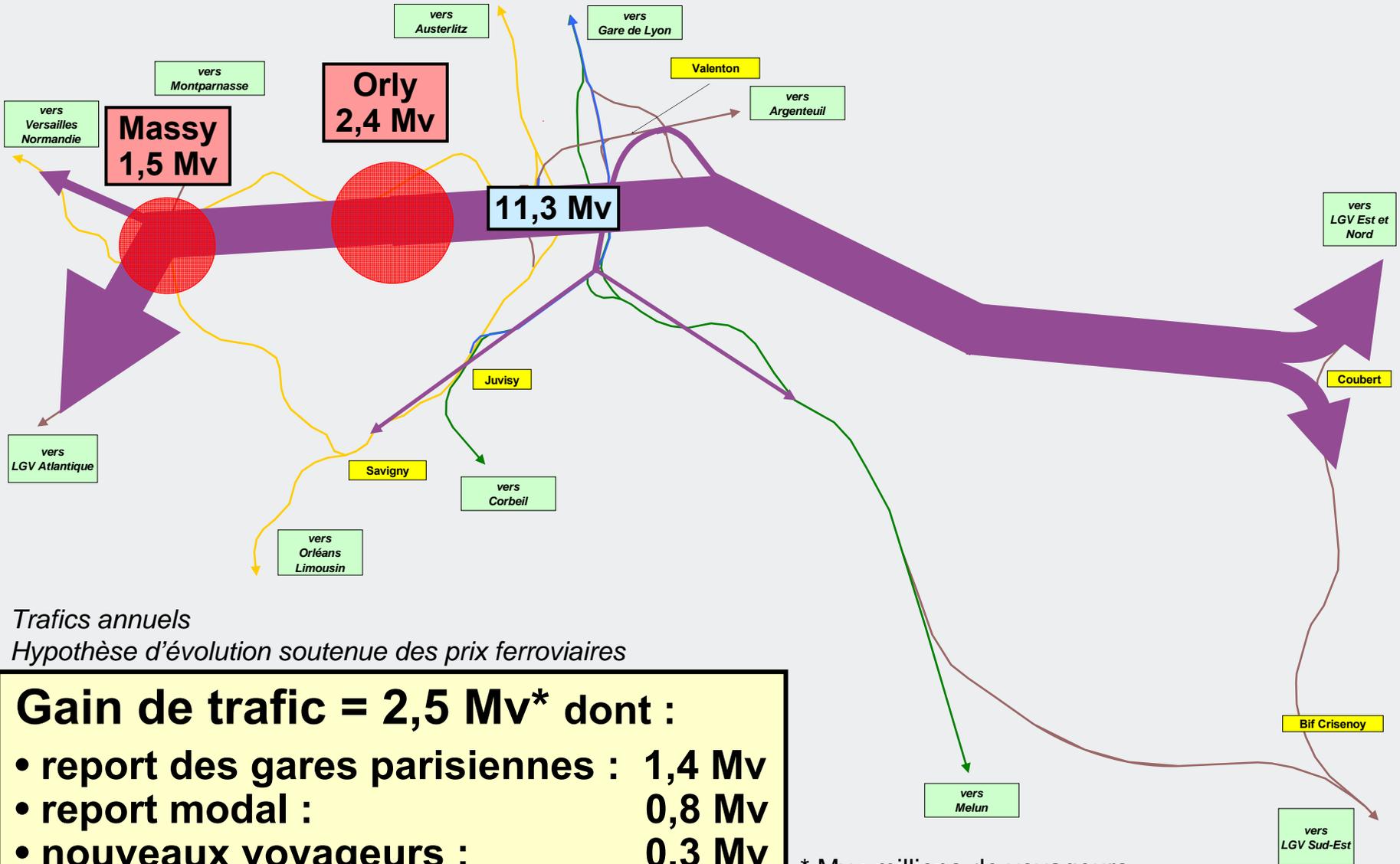
**Longueur = 17 à 18 km**

**Souterrain = 90% à 95%**

**Coût = 2,4 à 2,6 milliards d'euros**

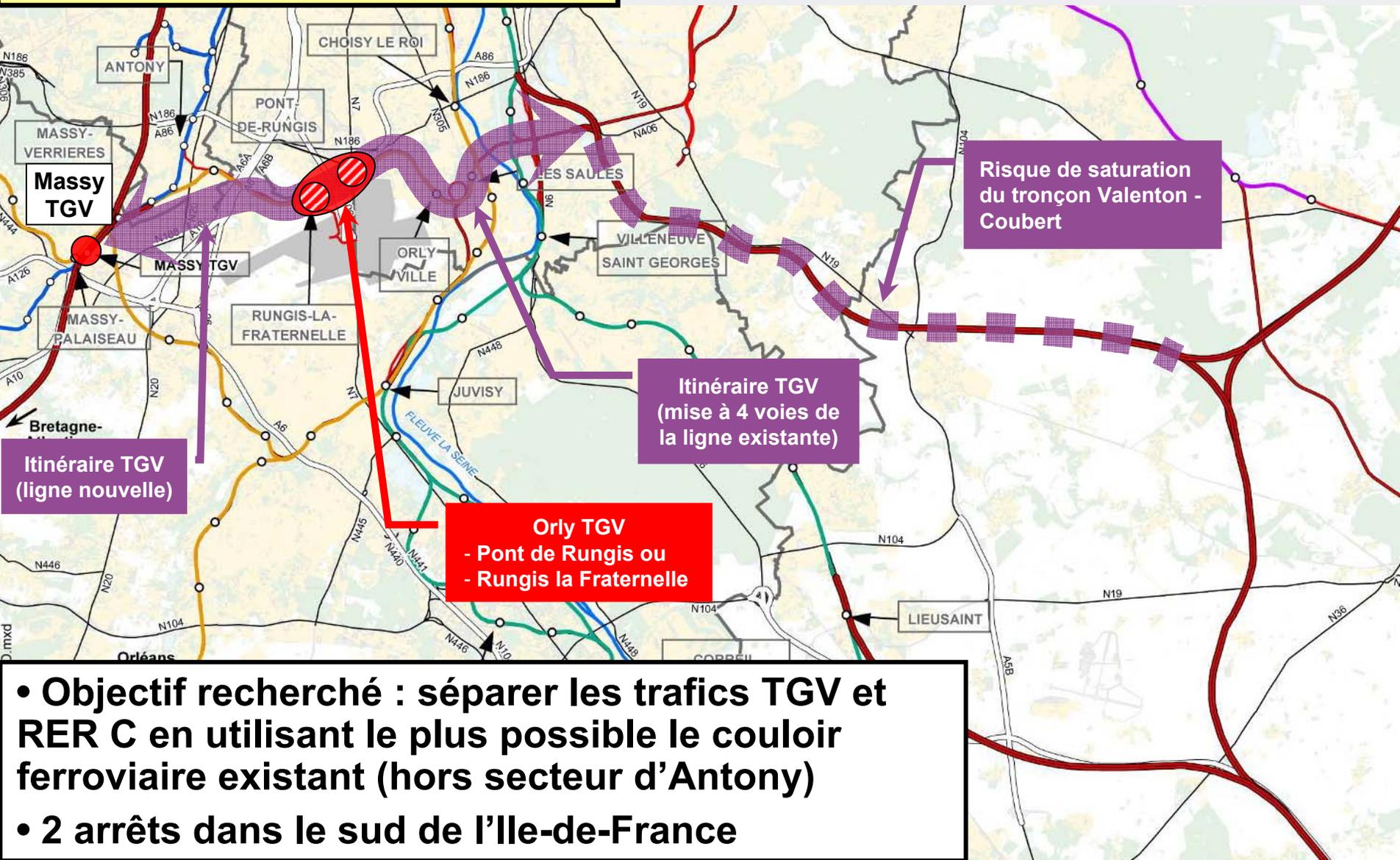


## A - Projets en ligne nouvelle raccordée sur la LGV Sud-Est actuelle



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

## Principe



Itinéraire TGV (ligne nouvelle)

Orly TGV  
- Pont de Rungis ou  
- Rungis la Fraternelle

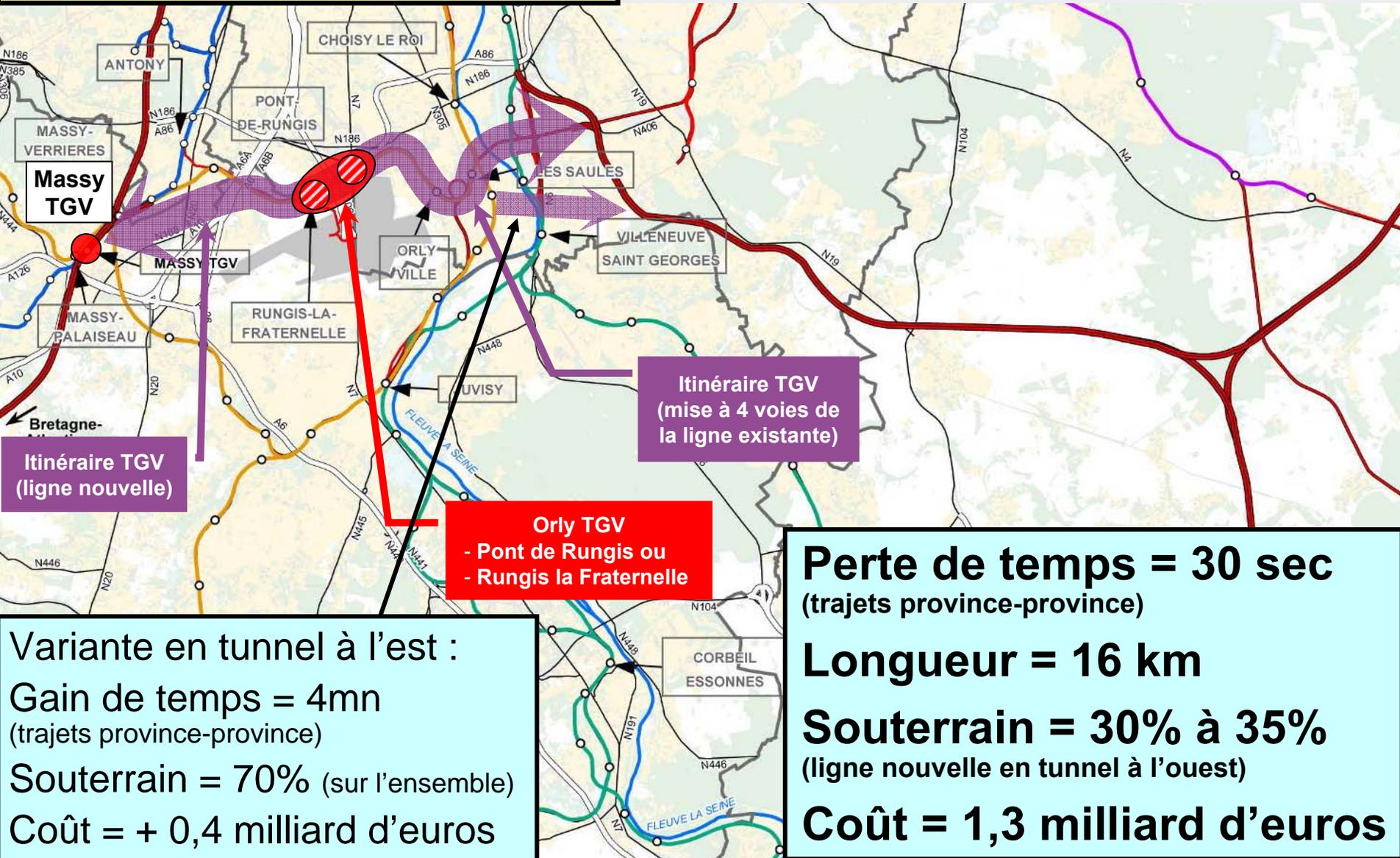
Itinéraire TGV (mise à 4 voies de la ligne existante)

Risque de saturation du tronçon Valenton - Coubert

- 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

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

## Premiers résultats



Itinéraire TGV (ligne nouvelle)

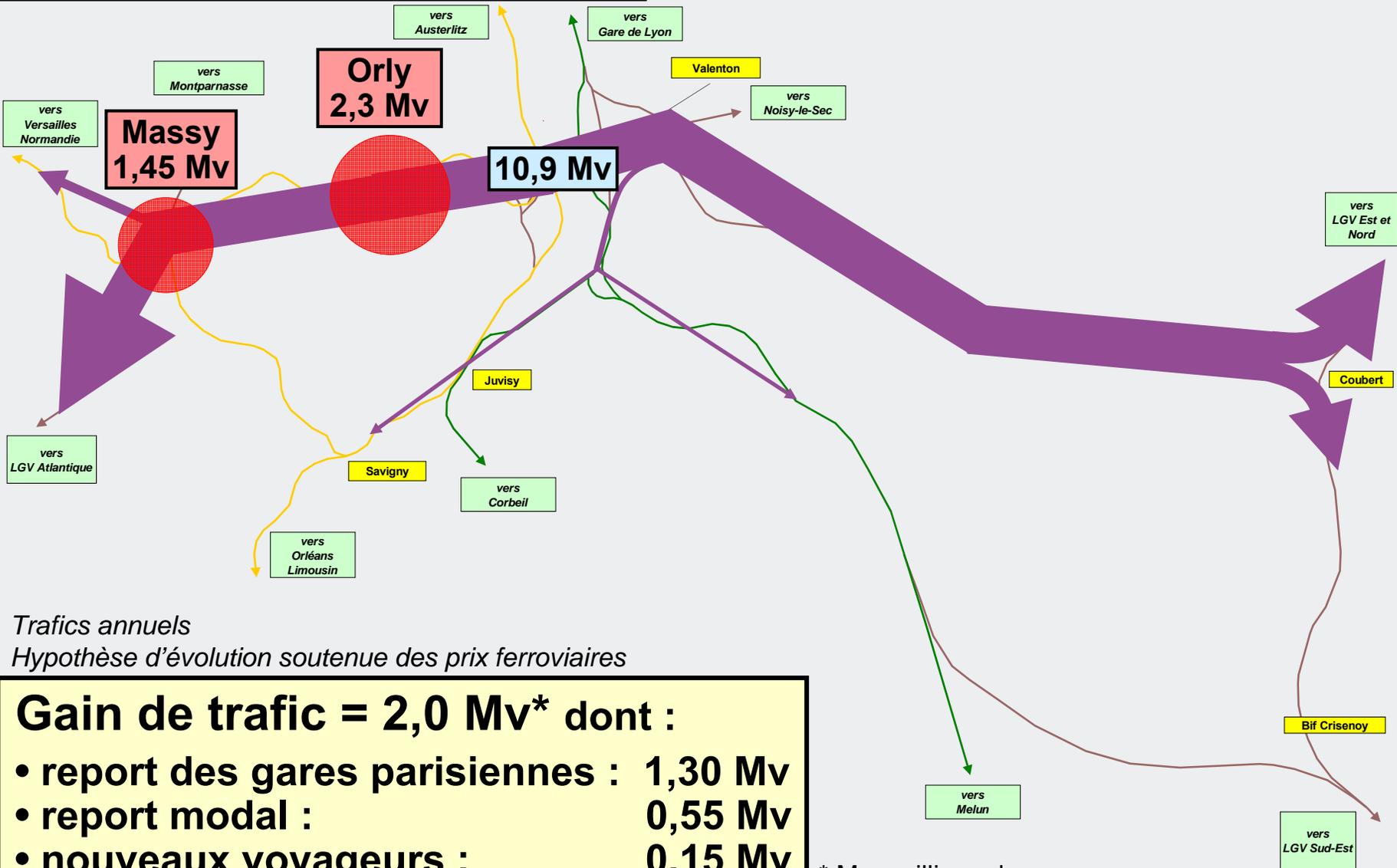
Itinéraire TGV (mise à 4 voies de la ligne existante)

Orly TGV  
- Pont de Rungis ou  
- Rungis la Fraternelle

Variante en tunnel à l'est :  
Gain de temps = 4mn (trajets province-province)  
Souterrain = 70% (sur l'ensemble)  
Coût = + 0,4 milliard d'euros

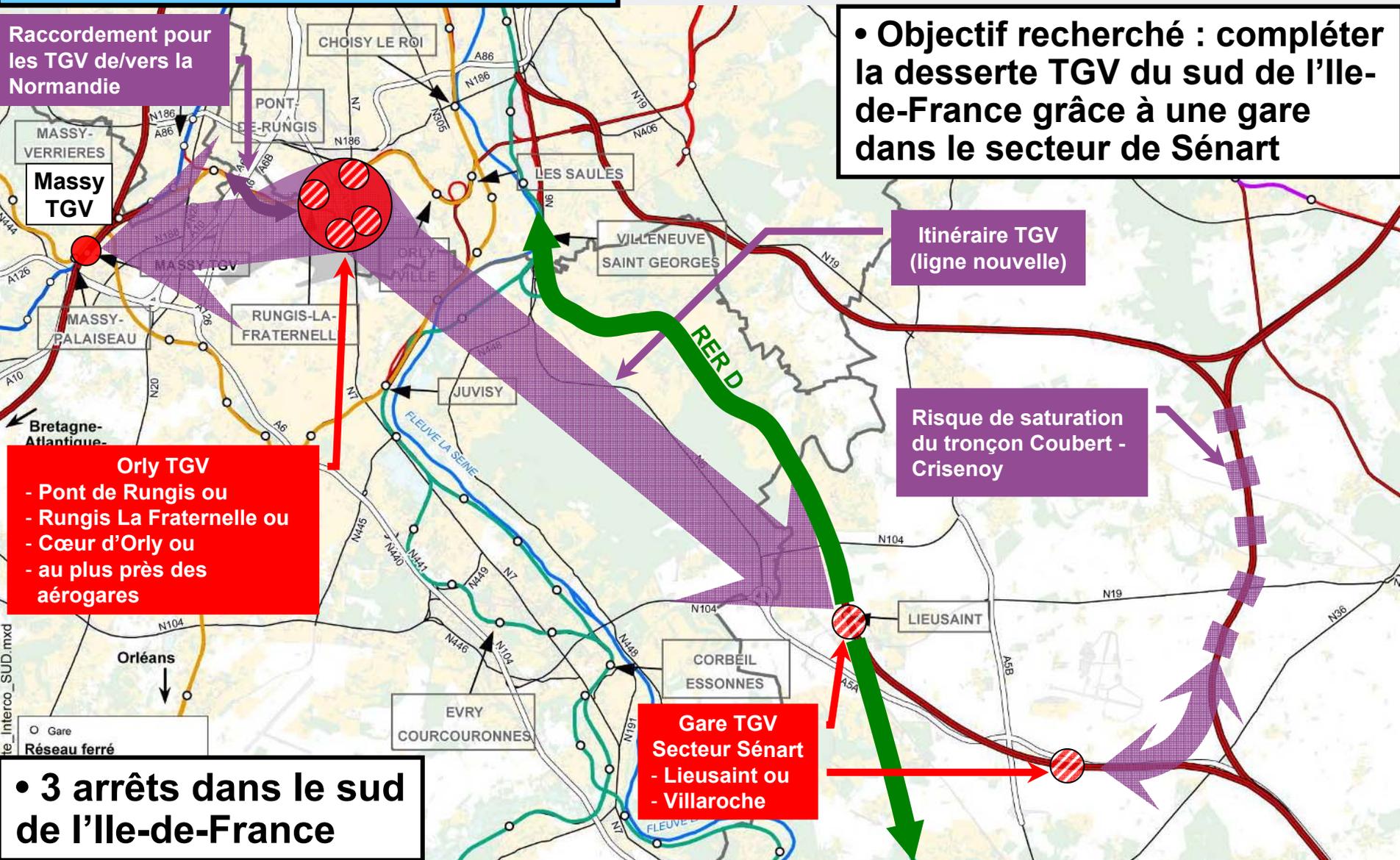
Perte de temps = 30 sec (trajets province-province)  
Longueur = 16 km  
Souterrain = 30% à 35% (ligne nouvelle en tunnel à l'ouest)  
Coût = 1,3 milliard d'euros

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



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

## Principe



Raccordement pour les TGV de/vers la Normandie

Massy TGV

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

• 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)

Risque de saturation du tronçon Coubert - Crisenoy

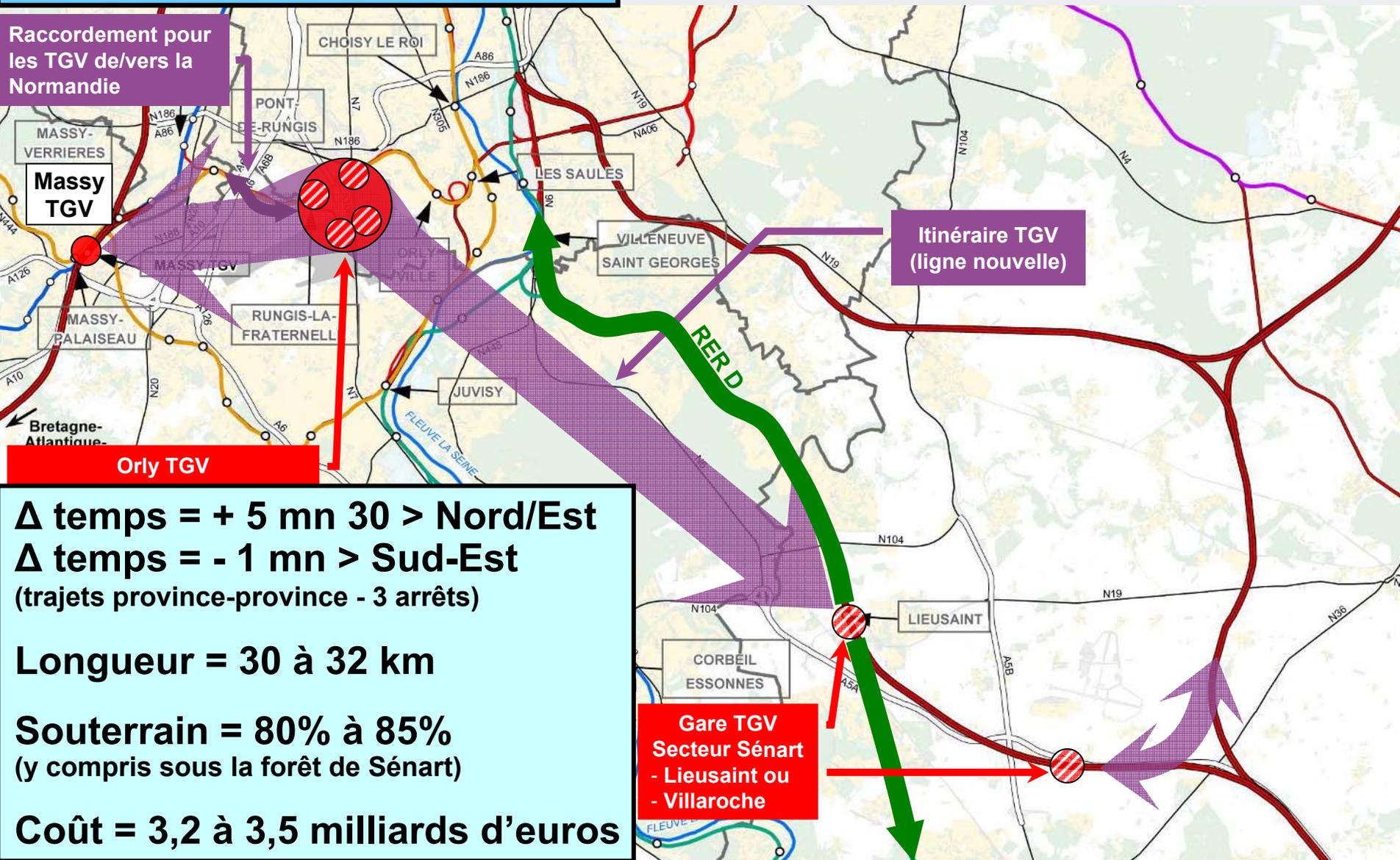
**Gare TGV Secteur Sénart**  
 - Lieusaint ou  
 - Villaroche

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

Orléans  
 Gare Réseau ferré

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

## Premiers résultats



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

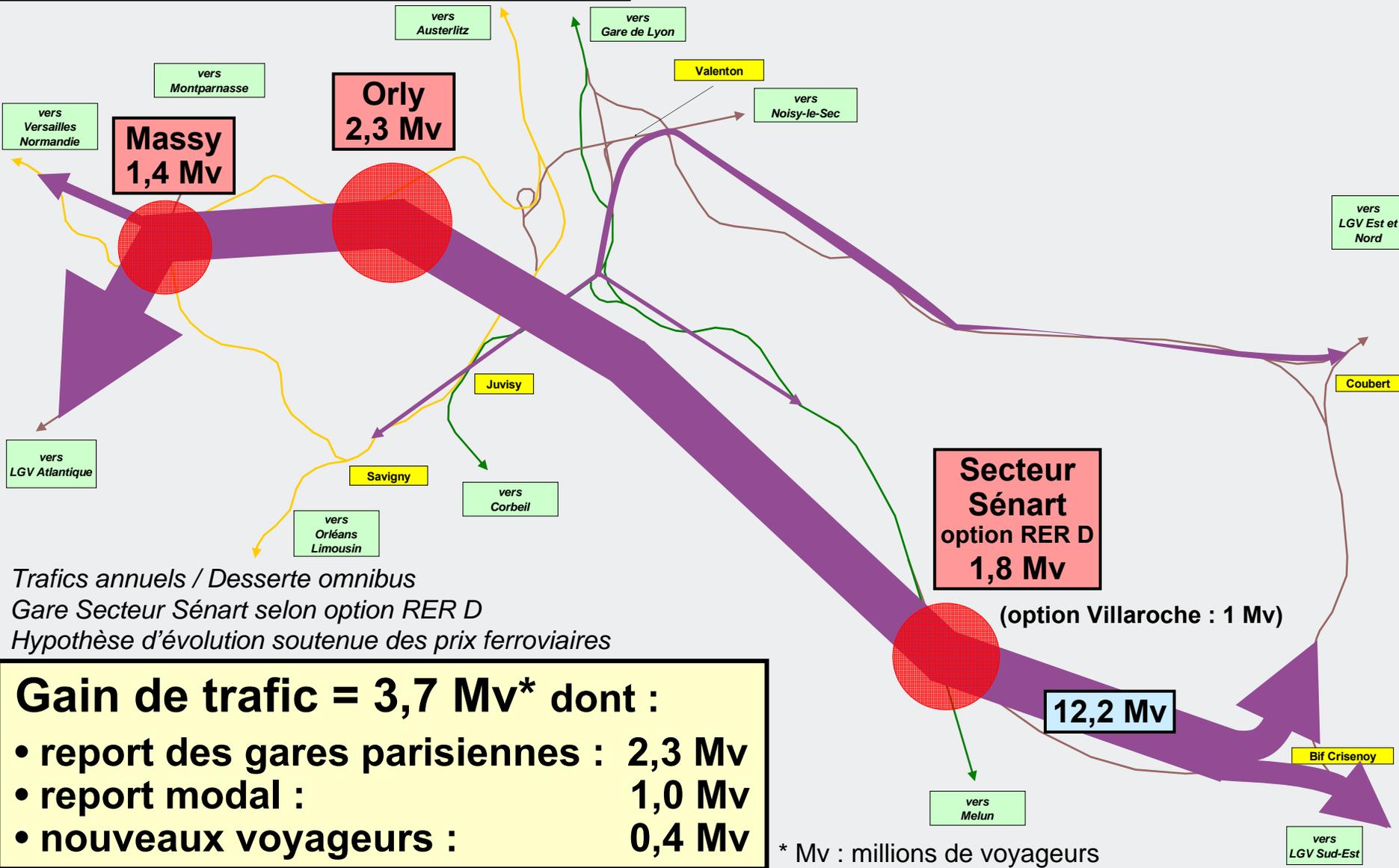
Longueur = 30 à 32 km

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

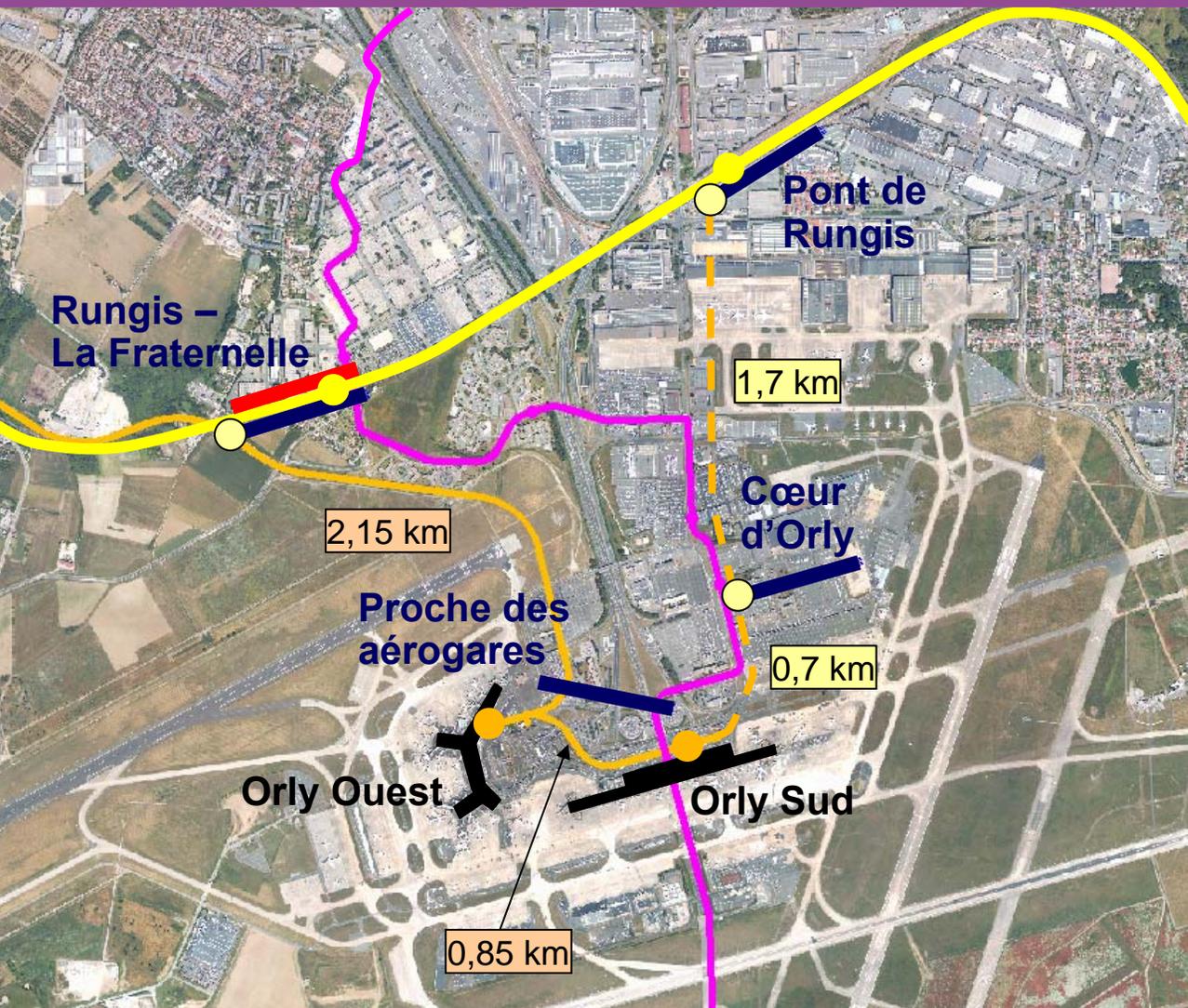
Coût = 3,2 à 3,5 milliards d'euros

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

## Trafics



# 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

# La suite du processus d'étude

- **Financement assuré par l'Etat et la Région Île-de-France** (phase 2 et débat public)
- **11 décembre 2008** : validation du programme d'études de la seconde phase par le comité de pilotage
- **Programme de la phase 2 :**

### **Approfondissement des études, notamment en ce qui concerne :**

- **L'intermodalité air-fer** (conditions de correspondance TGV – avion à Orly, évaluation des trafics intermodaux air-fer, ...)
- **Les nouvelles gares TGV** (accessibilité, insertion dans les sites envisagés, conditions de réalisation, coûts, ...)
- **Les études techniques** (interface avec les lignes existantes, principes de conception des ouvrages souterrains, coûts, ...)

## ■ Programme de la phase 2 (suite) :

**Approfondissement des études, notamment en ce qui concerne :**

- **L'offre, les trafics et la socio-économie** (nouvelles offres à grande vitesse, accessibilité au TGV en Ile-de-France, évolutions potentielles du RER C, besoins du trafic fret, ...)
- **L'exploitation** (fiabilité, capacité, ...)
- **Les études environnementales** (enjeux de nuisances phoniques, principes d'insertion dans les zones urbaines, impact des tunnels ferroviaires, aménagements sur le réseau existant, ...)

**Etude de variantes ou d'options**

**Articulation avec d'autres projets** (RER C et D, évolution d'Orlyval, LGV Paris – Orléans – Clermont – Lyon, augmentation de capacité du faisceau d'accès à la gare d'Austerlitz ...)

## Planning de la phase 2

- **1<sup>er</sup> avril 2009** : première réunion d'information avec les élus
- **Mai / juin 2009** : réunions d'information pour les associations et les acteurs économiques
- **3<sup>ème</sup> trimestre 2009** : entretiens individuels avec 60 acteurs
- **3<sup>ème</sup> trimestre 2009** : résultats de la phase 2
- **Octobre 2009** : validation des résultats de la phase 2
- **4<sup>ème</sup> trimestre 2009** : saisine de la CNDP en vue d'un débat public à organiser en 2010

# Les grandes étapes du projet



- Nous sommes actuellement dans une phase de réflexion préalable aux premières décisions qui seront prises à l'issue du débat public
- Chacun des points de vue et suggestions formulés dans le cadre des réunions d'information viendra alimenter cette réflexion
- RFF s'engage à poursuivre le processus de concertation tout au long des études et de la mise en œuvre du projet

# **Annexe :**

## **Le dispositif de pilotage et de gouvernance**

# Annexe : Le dispositif de pilotage et de gouvernance (1)

Le dispositif de pilotage est présidé par M. MASSENET (CGEDD) et est constitué par un comité de pilotage composé en deux formations :

- Le comité de pilotage national réunissant :
  - L'État
  - Les Régions Alsace, Aquitaine, Bretagne, Centre, Ile-de-France, Nord – Pas-de-Calais, Pays de la Loire et Rhône-Alpes
  - RFF, la SNCF et Aéroports de Paris
  - L'Association « Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France »
- Le comité de pilotage Ile-de-France destiné à évoquer plus particulièrement les préoccupations propres à l'Ile-de-France, réunissant :
  - L'État (y compris les préfets des départements concernés)
  - La Région Ile-de-France
  - Les conseils généraux des 4 départements concernés (Essonne, Hauts-de-Seine, Val-de-Marne et Seine-et-Marne)
  - RFF, la SNCF et Aéroports de Paris
  - Le STIF

Le comité de pilotage plénier réunit ces deux formations

La mise en place du dispositif de gouvernance :

- Le comité de pilotage a été installé le 19 décembre 2007
  - Le comité Ile-de-France s'est réuni le 18 septembre 2008
  - Le comité national s'est réuni le 11 décembre 2008
  
- RFF a mis en place en 2008 un groupe de travail « fonctionnalités » à caractère transversal, ouvert à une dizaine d'acteurs directement concernés, qui a participé activement à la première phase d'études
  
- Les premiers résultats obtenus permettent d'engager aujourd'hui une démarche d'information à l'attention des acteurs des territoires concernés. Elle s'adresse dans un premier temps aux élus et doit se poursuivre avec les associations et les acteurs économiques