



GARE DE MASSY TGV

3.

- 3.1 Les objectifs du projet d'Interconnexion Sud
- 3.2 Un territoire mieux desservi
- 3.3 Les couloirs de passage proposés

BLE—ACCOMPAGNEMENT

—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
E LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE

ITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—RHÔNE ALPES

ANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—COMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

S DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—ÎLE DE FRANCE

BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE

DANMARK—SVERIGE—SUOMI—ESTONIA—LITVIA—LETTONIA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE



QUEL PROJET POUR L'INTERCONNEXION SUD DES LGV EN ÎLE-DE-FRANCE ?

Le projet d'Interconnexion Sud doit poursuivre le réseau de contournement de Paris en Île-de-France en complétant l'Interconnexion Est.

Il vise à créer le maillon manquant du réseau des lignes à grande vitesse (LGV), en réalisant une infrastructure dédiée aux TGV, reliant la LGV Atlantique et la LGV Sud-Est, pour rejoindre la LGV Nord et la LGV Est européenne. Cette ligne nouvelle permettra également de répondre sur le long terme aux besoins de développement d'un trafic en forte croissance et de mieux desservir l'Île-de-France, via une ou plusieurs gares nouvelles, dont celle d'Orly. Elles constitueront autant de portes d'entrée vers l'ensemble des destinations offertes par les TGV intersecteurs. L'itinéraire de la nouvelle infrastructure dépendra dans une large mesure du choix des gares à desservir. L'insertion de la ligne est envisagée soit en tunnel, soit en jumelage le long de la ligne existante.





3.1

Les objectifs du projet d'Interconnexion Sud

Le projet d'Interconnexion Sud doit permettre d'améliorer la circulation des TGV intersecteurs et d'offrir au sud de l'Île-de-France de nouvelles portes d'entrée sur le réseau à grande vitesse. Par ailleurs, grâce à la connexion avec l'aéroport de Paris-Orly, il doit permettre d'améliorer la complémentarité entre l'avion et le TGV. Ces grands objectifs s'inscrivent pleinement dans le cadre défini par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009.

3.1.1

Favoriser les déplacements entre les régions

Assurer la continuité des lignes dédiées aux TGV

Pour faire face à une croissance à long terme, et assurer la qualité du service grande vitesse, Réseau ferré de France estime nécessaire de compléter le réseau de contournement en Île-de-France pour rendre indépendant des autres trafics, sur cette liaison stratégique, le trafic des TGV intersecteurs.

En renforçant ainsi le réseau à grande vitesse en Île-de-France et en lui donnant davantage de souplesse d'exploitation, Réseau ferré de France souhaite améliorer la robustesse des circulations, leur régularité et la qualité de service sur ses infrastructures. Ce maillon d'interconnexion Sud est donc central dans un réseau en fort développement qui doit accueillir de nouvelles LGV dans les décennies à venir.

Offrir une alternative à d'autres modes de transport

En améliorant les liaisons intersecteurs, le projet vise à favoriser le report modal de la voiture vers le train. Le réseau à grande vitesse, complété par cette infrastructure et porté par une politique ambitieuse de développement de l'offre, doit imposer davantage encore le TGV comme le moyen de transport court courrier de référence, plus particulièrement sur les relations situées à moins de trois heures de train.

3.1.2

Offrir une alternative aux gares parisiennes

Créer de nouveaux accès à la grande vitesse

La création d'un nouveau maillon sur le réseau national à grande vitesse est l'occasion de s'interroger sur les besoins d'accès à ce réseau des territoires traversés. En effet, l'offre TGV est principalement concentrée sur Paris (90 % des trafics TGV ont pour provenance ou destination une gare parisienne) alors que 42 % de la population francilienne vit en grande couronne. Ce constat appelle à une meilleure répartition en Île-de-France des points d'accès à la grande vitesse. Le projet d'Interconnexion Sud permet d'envisager la création d'une, voire de deux gares nouvelles pour

les TGV dans le sud de l'Île-de-France, notamment dans le secteur d'Orly. Elles viseraient à faciliter l'accès au réseau à grande vitesse pour les bassins de populations et d'emplois du sud de l'Île-de-France.

De nouvelles gares représentent aussi un enjeu d'aménagement pour les territoires desservis, en accompagnant leur dynamisme et leurs projets. C'est d'autant plus vrai pour le sud de l'Île-de-France qui fait l'objet d'ambitieux projets d'aménagement, comme celui du pôle d'Orly-Rungis.

Favoriser les déplacements entre les métropoles régionales et le sud de l'Île-de-France

Ces nouveaux accès à la grande vitesse en Île-de-France facilitent les déplacements pour les nombreux voyageurs qui ont pour origine ou destination le sud de l'Île-de-France, en offrant une alternative aux gares parisiennes. L'amélioration de l'accessibilité aux TGV permet de ne plus transiter forcément par Paris avec des temps d'acheminement en transport collectif ou en voiture parfois longs et sur des itinéraires vers Paris souvent congestionnés.

Outre la possibilité de changer de gare de départ ou de destination, la création de nouvelles gares TGV dans le sud de l'Île-de-France peut également inciter des personnes utilisant la voiture ou l'avion à changer de mode de transport au bénéfice du train.

Renforcer l'attractivité des TGV intersecteurs

Ainsi, en améliorant la desserte du sud de l'Île-de-France, le projet vise à capter de nombreux usagers reportés d'autres modes de transport, ou des gares parisiennes. Ce nouveau trafic sur les lignes d'interconnexion pourra justifier la mise en place de trains supplémentaires. L'augmentation de la fréquence des TGV intersecteurs ainsi générée, bénéficiera pleinement aux voyageurs effectuant des déplacements province-province. Elle vient ainsi compenser la perte de temps de 4 à 5 minutes que cause un nouvel arrêt en Île-de-France.

La réalisation de l'interconnexion sud permettra de :

- favoriser les déplacements entre les régions,
- offrir une alternative aux gares parisiennes,
- mieux connecter le train et l'avion,
- contribuer à l'aménagement du territoire francilien.

i

TGV ET AVION : DES CONCURRENTS DEVENUS COMPLÉMENTAIRES

La commodité d'accès au réseau à grande vitesse depuis les centres-villes a d'abord conduit le TGV à concurrencer l'avion dans les déplacements intérieurs. Ces deux modes de transport deviennent maintenant davantage complémentaires. Avec le développement du réseau, le TGV devient le moyen de transport en commun privilégié sur les dessertes n'excédant pas le millier de kilomètres par rapport à l'avion qui demeure le moyen de transport de référence de tout voyage à longue distance ou confronté à des obstacles naturels. Ainsi, en connectant les grandes plates-formes aéroportuaires au réseau à grande vitesse, le TGV doit permettre de les rallier en pré-acheminement d'un déplacement aérien vers l'Outre-mer ou l'international. C'est la solution qu'utilisent déjà 2,4 millions de passagers par an pour accéder à l'aéroport Paris-Charles De Gaulle.

3.1.3 Mieux connecter le train et l'avion

Aménager les correspondances entre le TGV et l'avion à l'aéroport de Paris-Orly

En prévoyant la création d'une gare TGV dans le secteur d'Orly, le projet d'Interconnexion Sud vise à développer les correspondances entre le TGV et l'avion. Aujourd'hui, les passagers qui souhaitent se rendre à l'aéroport de Paris-Orly en train depuis la province transitent essentiellement par les gares parisiennes. Ce trafic pourrait représenter un enjeu de plus de deux millions de voyageurs à l'horizon 2020 pour l'aéroport de Paris-Orly, soit plus du double des correspondances actuelles entre train et avion. La création d'un accès direct à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly

doit favoriser la complémentarité entre ces deux modes de transport et le report de l'avion vers le TGV, notamment pour les déplacements nationaux préalables (dit « pré-acheminement ») à un déplacement aérien vers l'Outre-mer ou l'international.

Faciliter l'accès à l'aéroport Paris-Charles De Gaulle depuis l'ouest de la France

L'aéroport Paris-Charles De Gaulle bénéficie d'un accès au réseau à grande vitesse grâce à sa gare TGV desservie par la ligne d'interconnexion qui contourne Paris à l'est.

En complétant le réseau de contournement au sud de l'Île-de-France, et en améliorant ainsi les dessertes intersecteurs qui l'empruntent, le projet facilite l'accès à la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles De Gaulle depuis les régions de la façade Atlantique.



Gare TGV de Roissy-CDG

3.1.4

Inscrire le projet dans le territoire francilien

Réseau ferré de France est attentif aux conséquences que ses projets ont sur les territoires qu'ils traversent et leur environnement. Le projet d'Interconnexion Sud touche des territoires très sensibles, avec de grands enjeux naturels et humains. De plus, l'implantation d'une ou de plusieurs gares a des effets sur l'aménagement de ces territoires, en fonction des politiques que les acteurs locaux souhaiteront mener autour d'elles. Il est ainsi primordial de bien considérer l'ensemble des conséquences que le projet peut avoir dès le début de sa conception.

Pour prévenir les impacts de ses projets, Réseau ferré de France a bâti un plan d'actions qui vise à inscrire le réseau ferroviaire et ses développements futurs dans un modèle économique durable et dans le respect le plus strict des attentes de la collectivité. C'est pourquoi RFF a développé une conduite de projet fondée sur la recherche d'une excellence environnementale, sur une politique de concertation continue et sur ses valeurs spécifiques : la responsabilité, l'engagement, la performance et la coopération.

Ainsi, au-delà des enjeux directement liés aux transports interrégionaux, Réseau ferré de France donne également à son projet d'Interconnexion Sud d'autres objectifs. En créant une ou plusieurs gares, le projet doit contribuer à l'aménagement du territoire francilien et au développement d'une économie compétitive et durable, source d'emplois. Cette configuration d'arrêts multiples des trains à grande vitesse en Île-de-France rend également possible des trajets intra-régionaux entre les pôles régionaux.

Le projet vise également une intégration de la ligne nouvelle la plus respectueuse des zones et des paysages sensibles traversés. Cela passe par un projet construit en lien avec les collectivités territoriales, les représentants du monde socio-économique, les associations et tous les citoyens.



DÉVELOPPEMENT DURABLE : LES 5 PRIORITÉS DE RFF

- **Renforcer l'accessibilité des territoires pour tous,**
- **Insérer le réseau dans les cadres de vie,**
- **Favoriser l'innovation,**
- **Assumer une responsabilité sociale et environnementale,**
- **Inscrire le transport ferroviaire dans un modèle économique durable.**

Insérer une ligne nouvelle respectueuse des zones et des paysages sensibles traversés.





Entrée du TGV en gare de Massy TGV

3.2

Un territoire mieux desservi

40 % de la clientèle des TGV intersecteurs montent ou descendent dans les gares d'Île-de-France. Il est ainsi stratégique de mieux relier le territoire concerné par l'Interconnexion Sud à l'ensemble des grandes métropoles françaises, en rapprochant la grande vitesse de ceux qui l'empruntent. Pour cela, le projet prévoit la création d'une gare à Orly et propose une seconde gare optionnelle dans le Val-de-Marne (secteur de Villeneuve-Saint-Georges) ou en Seine-et-Marne (secteur de Sénart).

3.2.1 Des sites stratégiques pour de nouvelles gares

L'économie des trains intersecteurs est fortement liée à la capacité de ces derniers à desservir l'Île-de-France et ses principaux pôles. La multiplication des gares TGV en Île-de-France favorise donc la croissance des trains intersecteurs, bénéficiant ainsi aux échanges Île-de-France-province mais aussi aux échanges province-province.

L'attractivité des gares franciliennes suppose cependant que ces dernières soient positionnées en des sites stratégiques permettant ou offrant :

- une bonne connexion avec les réseaux de transport régionaux structurants, pour un rabattement efficace ;
- de grands équipements (aéroport, zone d'activité, parc d'attraction...) qui permettent d'en démultiplier les effets bénéfiques.

Les gares de Roissy-Aéroport Charles De Gaulle Marne-la-Vallée-Chessy, et Massy TGV répondent à ces caractéristiques.

En complément de ces gares, le projet d'Interconnexion Sud prévoit ainsi la création d'une, voire de deux nouvelles gares TGV : une gare TGV située à proximité de l'aéroport de Paris-Orly et éventuellement une deuxième gare connectée au RER D.

3.2.2 Conforter la desserte de Massy TGV

La gare de Massy TGV accueille aujourd'hui 1,4 million de voyageurs par an. Cette gare est connectée au RER B et au RER C, soit deux lignes de transport en commun structurantes irriguant un large bassin de populations et d'emplois.

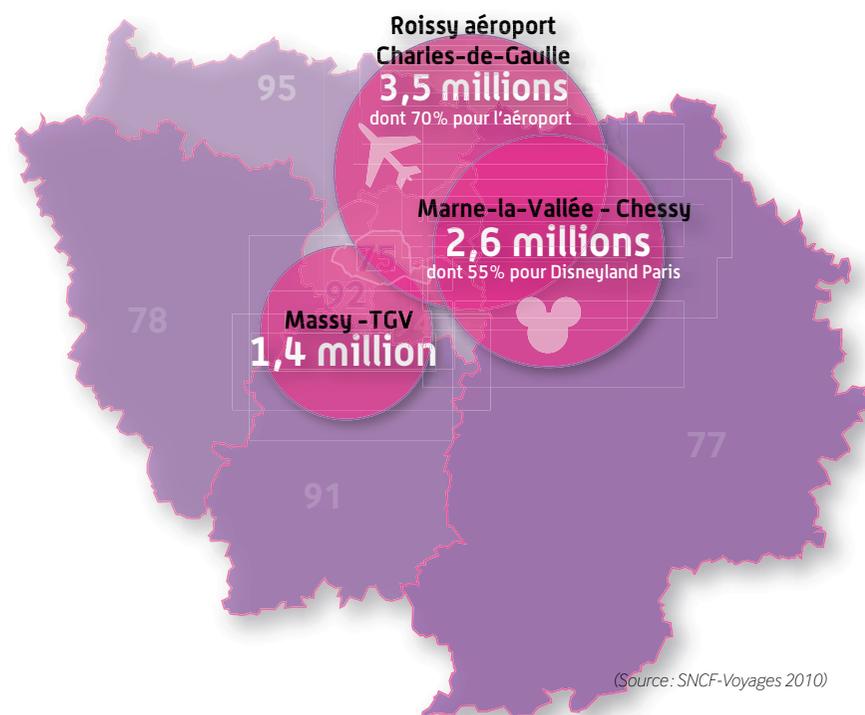
Lors de la conception du projet et de la recherche de scénarios, il a été envisagé de raccorder la nouvelle infrastructure d'Interconnexion Sud sur la LGV Atlantique au sud de Massy. Cela permettait un tracé plus direct pour l'interconnexion et la suppression d'un arrêt en gare, réduisant ainsi les temps de parcours pour les déplacements province-province. Cette

solution conduisait en revanche à diminuer par deux ou trois la desserte de la gare de Massy et à redistribuer l'offre TGV existante sur le territoire sans améliorer la desserte TGV de l'Île-de-France. Compte tenu de ces inconvénients, cette solution n'a pas été retenue. Tous les scénarios présentés par la suite placent la gare de Massy TGV sur l'Interconnexion Sud des LGV.

Les gares franciliennes sont :

- connectées aux réseaux de transport régionaux
- proches de grands équipements.

LA FRÉQUENTATION DES GARES FRANCILIENNES EN 2009



3.2.3 Créer une gare TGV à Orly



Le projet de création d'une gare nouvelle à proximité de l'aéroport de Paris-Orly constitue un élément essentiel du projet d'Interconnexion Sud. Sa nécessité a d'ailleurs été soulignée à plusieurs reprises, à la fois dans les recommandations du CIADT de décembre 2003, mais aussi dans le SDRIF, et dans le schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris région capitale. Elle est reprise également dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 qui prévoit que les voyageurs disposeront « pour leurs déplacements en France et en Europe et pour la desserte des plates-formes de correspondance aérienne d'offres ferroviaires plus performantes constituant des alternatives au transport aérien ». Elle stipule qu'à cette fin, « la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée ».

Une double fonction

Le projet d'Interconnexion Sud prévoit la création d'une gare TGV permettant de desservir l'aéroport de Paris-Orly. Le trafic de cette future gare est estimé entre environ 2,2 et 2,5 millions de voyageurs par an. Outre une fonction dédiée aux correspondances entre le train et l'avion, cette gare vise aussi à desservir le territoire du sud de l'Île-de-France. En effet, le trafic intermodal (train-avion) ne représenterait environ que la moitié du trafic total de la gare (au contraire de la gare TGV de Roissy-Aéroport Charles De Gaulle où il constitue 70 % du trafic). L'autre moitié du trafic correspondrait à des trajets Île-de-France-province, effectués par des voyageurs habitant, travaillant ou se rendant dans le sud de l'Île-de-France.

La gare TGV d'Orly a une double fonction :

- développer l'intermodalité train-avion, c'est-à-dire la correspondance pour un même voyage, entre le TGV et l'avion,
- améliorer l'accès à la grande vitesse pour les habitants et les entreprises du secteur.

Au-delà de cette double fonction, la gare d'Orly est un outil d'aménagement intéressant dans la mesure où elle peut susciter sur le pôle d'Orly-Rungis de nouveaux projets de territoire, participant à leur tour à l'attractivité de la gare.

Développer l'intermodalité train-avion

La création d'une gare TGV connectée à l'aéroport de Paris-Orly permettra de développer les correspondances entre un vol aérien et un TGV. Ainsi, il sera plus facile de combiner un voyage en train en un pré- ou post-acheminement d'un trajet en avion. Alors que la gare de Massy TGV accueille 100 000 passagers par an en correspondance avec l'avion, la perspective de trafic train-avion d'une gare implantée à Orly s'élève, pour l'horizon 2020, à 1,1 million de passagers.

En facilitant l'accès depuis la province à l'aéroport de Paris-Orly (et dans une moindre mesure de l'aéroport Paris-Charles De Gaulle), ce projet favorisera les reports modaux souhaités de la voiture ou de l'avion vers le train. Le trafic ainsi reporté de l'avion vers le TGV est estimé à environ 320 000 passagers par an.

En outre, on estime à environ 800 000 le nombre annuel de voyageurs en correspondance entre le train et l'avion qui utiliseront la gare d'Orly plutôt qu'une gare parisienne. Ceci représente 1 % du trafic TGV actuel des gares parisiennes. Ce report depuis les gares parisiennes constitue autant de places libérées dans les trains partant ou arrivant de Paris et contribue à alléger l'éventuelle congestion de ces gares parisiennes en périodes de forts trafics.

La gare TGV d'Orly
a une double fonction :
– développer
l'intermodalité
train-avion
– améliorer l'accès à la
grande vitesse.

L'ALLIANCE DU TGV ET DE L'AVION : TGVAIR®

La SNCF, en partenariat avec plusieurs compagnies aériennes, a développé le service TGVAIR. Cela permet de combiner en un seul billet un trajet en TGV pour un pré- ou post-acheminement et un vol international au départ des aéroports parisiens. Au départ de l'aéroport de Paris-Orly, le service tgvaire s'effectue actuellement via la gare de Massy TGV avec transfert en autocar privatif entre la gare et l'aéroport. Ce service est disponible depuis une vingtaine de villes en province. A Orly, les compagnies partenaires sont Air Caraïbes (vers l'Outre-mer) et OpenSkies (vers New York et Washington).



Améliorer l'accès à la grande vitesse

La création de la gare d'Orly aura aussi pour effet de rendre la grande vitesse plus accessible pour un grand nombre d'habitants ou de personnes travaillant en Île-de-France.

Ainsi, environ 350 000 habitants et emplois dont le temps d'accès en transports en commun à une gare TGV est actuellement compris entre 30 et 60 minutes, verront ce temps réduit à moins de 30 minutes. De la même manière, environ 700 000 habitants et emplois dont le temps d'accès en voiture à une gare TGV est compris actuellement entre 30 et 60 minutes, verront ce temps réduit à moins de 30 minutes.

Cette gare constituera une solution alternative, plus directe et plus proche, pour des voyageurs obligés aujourd'hui de se rendre à Paris pour utiliser le TGV. Environ 450 000 voyageurs par an, habitant ou travaillant dans le secteur, pourraient préférer la gare d'Orly à une gare parisienne pour prendre leur TGV.

Par ailleurs, la création d'une gare TGV dans ce secteur, reliée à l'ensemble des régions françaises, devrait susciter un report de trafic significatif : 500 000 voyageurs par an environ abandonneront leur trajet en voiture ou en avion pour préférer le trajet en TGV. A titre d'illustration, aujourd'hui environ 70 % des voyageurs venant de province et allant à Orly par l'avion viennent d'une zone desservie par le TGV, située à moins de deux heures de train de la future gare TGV d'Orly.

Un levier d'aménagement puissant pour le territoire

Le secteur d'Orly-Rungis, zone d'activité dynamique, connaît de nombreux projets d'aménagement et de restructuration, dont notamment des projets de transports en commun (amélioration du RER C, raccordement au réseau de métro parisien, futures lignes de bus, tramway T7...). Bien connectée à un réseau de transports en commun existant ou en projet d'une part et à immédiate proximité de la zone d'Orly-Rungis d'autre part, la gare TGV peut favoriser, voire susciter, des projets d'aménagements d'envergure afin de requalifier cette zone en un espace plus humain et plus urbain. La localisation de cette gare devra être déterminée également au regard de sa capacité à revaloriser cette zone et à lui donner les moyens de sa mutation.

Quatre localisations proposées pour la gare TGV d'Orly

Selon son emplacement, la gare TGV doit donc répondre à ces trois enjeux : développer l'intermodalité train-avion, améliorer l'accès à la grande vitesse et offrir un levier d'aménagement pour le territoire. L'analyse du secteur d'Orly-Rungis a permis d'identifier quatre implantations possibles :

- une localisation principalement tournée vers l'aéroport, appelée « Au plus près des aérogares », entre les terminaux ouest et sud ;
- une localisation insérée dans le projet immobilier « Cœur d'Orly » d'Aéroports de Paris, sur la plate-forme aéroportuaire ;
- une localisation en correspondance avec le RER C, à proximité de la gare actuelle Rungis-La Fraternelle ;
- une localisation en correspondance avec le RER C, à proximité de la gare actuelle Pont de Rungis.

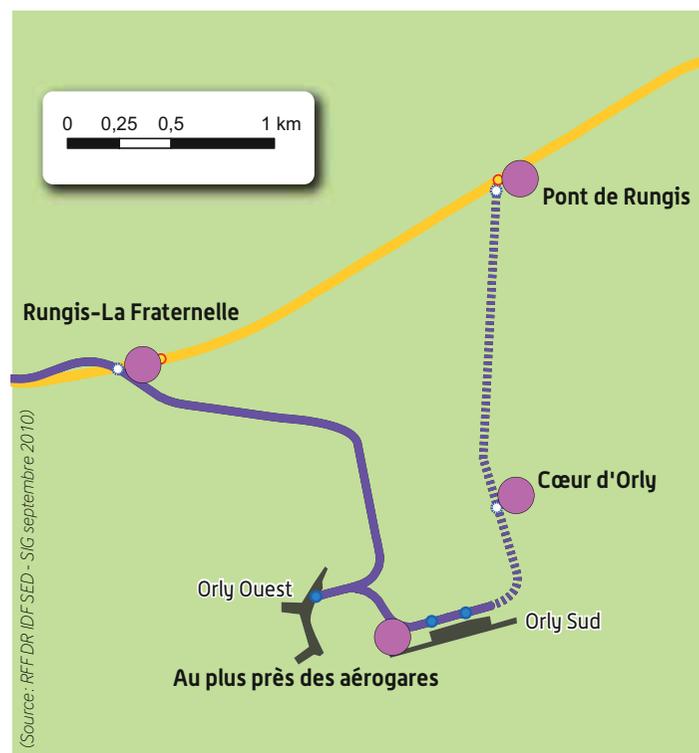
En savoir plus

Télécharger l'étude

"Fiche thématique sur l'aéroport d'Orly"

sur le site internet du débat public

LES 4 LOCALISATIONS DE GARES À ORLY



Localisations pour la gare TGV d'Orly :

● Position envisagée

Réseau actuel :

— RER C

● Gare

— Orlyval

● Station Orlyval

Possibilité d'aménagement d'Orlyval :

— Prolongement

● Station nouvelle

En savoir plus

Télécharger l'étude

"Évaluation des sites de gares au regard des projets d'aménagement du territoire"

sur le site internet du débat public

3.2.4 La possibilité d'une gare supplémentaire

Outre la gare d'Orly, le projet d'Interconnexion Sud pourrait inclure la réalisation d'une deuxième gare TGV en Île-de-France. Elle apporterait les mêmes types de bénéfices que la gare d'Orly (sauf en matière d'intermodalité train-avion), à savoir un meilleur accès à la grande vitesse et la possibilité de dynamiser le secteur concerné par son implantation. Les études menées sur le projet ont conduit à sélectionner deux grands secteurs stratégiques, situés à proximité du RER D, qui pourraient accueillir cette deuxième gare TGV.

Le secteur de Villeneuve-Saint-Georges dans le Val-de-Marne (94)

La gare supplémentaire serait située au droit du RER D dans le Val-de-Marne (94) dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges. Afin d'assurer une correspondance entre TGV et RER, cette gare supplémentaire pourrait se faire au niveau d'une station RER existante, ou encore par la création ou le déplacement d'une station.

Réaliser une correspondance entre le RER D et le réseau à grande vitesse au niveau de Villeneuve-Saint-Georges permet de capter les usagers de toutes les branches du RER D qui desservent le sud de l'Île-de-France. Par ailleurs, comme pour toute gare, sa création, dans un secteur aujourd'hui contraint, nécessiterait de bien penser son accessibilité routière ainsi que l'implantation de zones de parking et de dessertes.



Villeneuve-Saint-Georges

Le secteur de Sénart en Seine-et-Marne (77)

Concernant le secteur de Sénart en Seine-et-Marne (77), deux localisations possibles ont été étudiées :

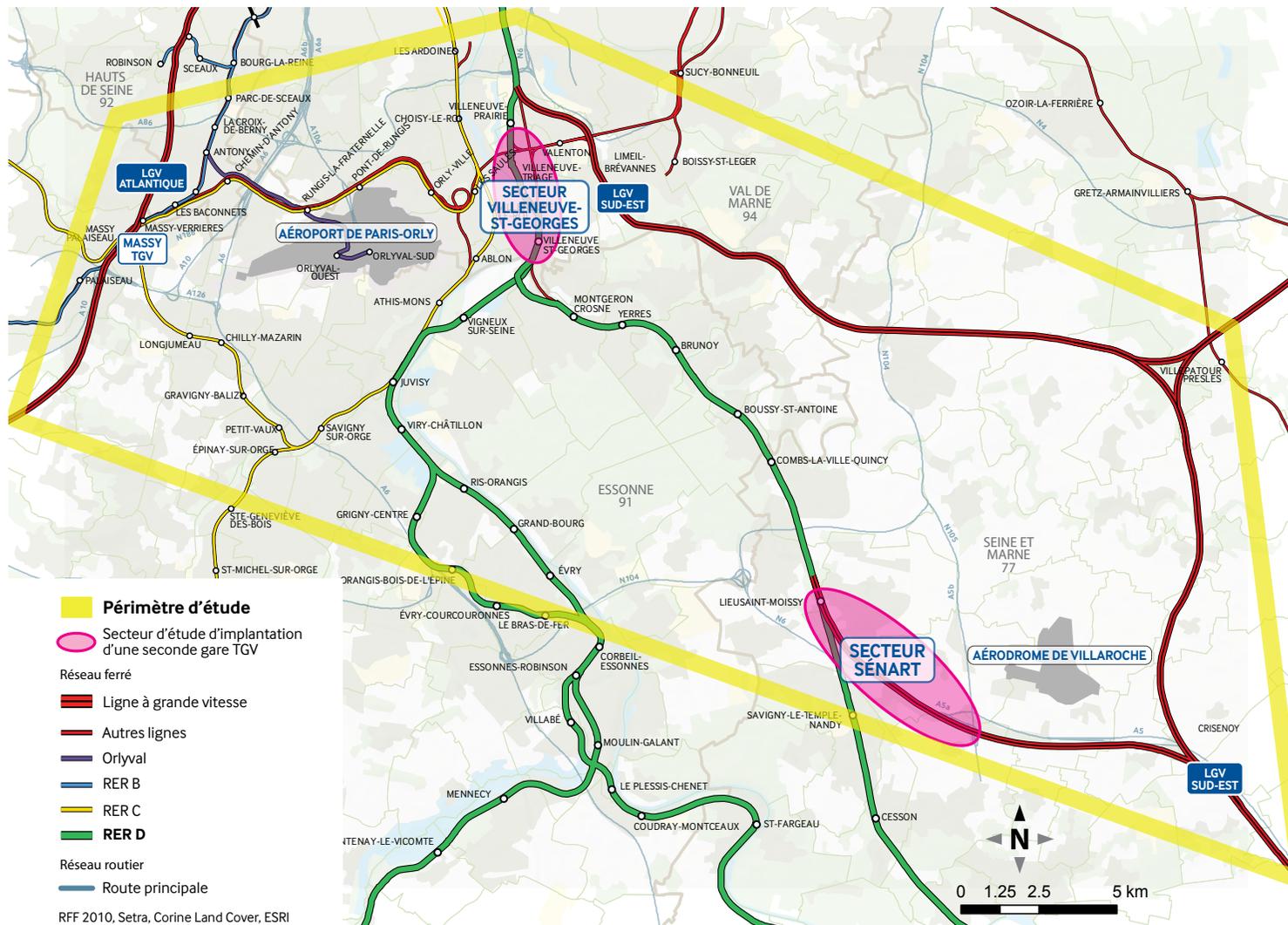
- Une localisation directement connectée au RER D au niveau de la gare de Lieusaint-Moissy. Le site est desservi par les autoroutes A5 et la Francilienne (N104). Outre le RER D qui relie Melun, Sénart, le Val d'Yerres et le secteur de la Seine-Amont jusqu'à Paris, cette gare TGV disposerait de connexions avec d'autres transports en commun, notamment les deux lignes du TZen, reliant Lieusaint à Corbeil-Essonnes et Melun.
- Une autre localisation située à 3,5 kilomètres de l'aérodrome de Villaroche, désigné dans le SDRIF comme « *un atout important du développement économique de la zone* ». Cette gare TGV pourrait être connectée à Lieusaint (et donc au RER D) par une ligne du TZen reliant Lieusaint-Moissy à Melun.

La réalisation d'une seconde gare TGV aurait plusieurs effets sur le projet, tant en termes de coût que de temps de parcours ou de bassin de populations et d'emplois accédant plus facilement à la grande vitesse. Ces effets sont décrits au chapitre 4.



Sénart

LES SECTEURS DE GARES SUPPLÉMENTAIRES



LA DESSERTE SYSTÉMATIQUE DES GARES ?

D'une manière générale, il a été supposé que les TGV intersecteurs s'arrêteraient systématiquement dans toutes les gares franciliennes du parcours, comme c'est le cas actuellement. Compte tenu des pertes de temps qu'entraîne un arrêt pour les voyageurs effectuant des trajets province-province, des variantes de desserte ont été testées pour les configurations avec deux gares nouvelles, par exemple :

- 1 TGV sur 2 s'arrête à Massy et Orly, et 1 TGV sur 2 s'arrête à Orly et dans la seconde gare nouvelle (secteur Villeneuve-Saint-Georges ou Sénart).
- Les TGV en direction du nord et de l'est s'arrêtent à Massy et Orly et les TGV en direction du sud-est s'arrêtent à Orly et Sénart.

Ces scénarios de desserte présentent l'avantage de limiter les pertes de temps pour les voyageurs province – province. Ils ont en revanche pour inconvénient d'atténuer l'amélioration de la desserte de l'Île-de-France offerte par la seconde gare nouvelle. Leur étude pourra être approfondie dans des phases d'études ultérieures si le projet d'Interconnexion Sud se poursuit à l'issue du débat public en retenant le principe d'une seconde gare nouvelle.



3.3

Les couloirs de passage proposés

Pour concevoir l'architecture du projet, une fois les objectifs et les principes de desserte définis, il s'agit de réfléchir aux options de passage dans ce territoire particulièrement dense du sud de l'Île-de-France, entre la LGV Atlantique et la LGV Sud-Est. À l'ouest, deux points invariants (la desserte de Massy TGV et la création d'une gare à Orly) précisent le parcours d'ouest en est. Depuis Orly, sur la partie est, deux possibilités permettent de rejoindre la LGV Sud-Est et le réseau de contournement de Paris : soit au nord dans le secteur de Valenton-Limeil Brévannes, soit au sud au niveau de Sénart et de l'ancienne branche de la LGV Sud-Est.



QUELLE VITESSE POUR LES TGV DE L'INTERCONNEXION SUD ?

L'Interconnexion Sud n'est pas un projet de ligne à grande vitesse. Sa fonction première est de relier des LGV, mais sa faible longueur fait que les gains de temps potentiels sont de toute façon limités. Les arrêts prévus dans des gares assez rapprochées font qu'il ne servirait à rien de pouvoir rouler à 300 km/h, alors que le coût et les contraintes de réalisation seraient accrus. Pour pouvoir s'insérer dans le milieu urbain, la vitesse a été limitée à 200 km/h sur la LGV Atlantique dans le secteur de Massy et à 160 km/h sur la LGV Sud-Est dans le secteur de Valenton. Pour les tronçons souterrains en ligne nouvelle, la vitesse maximale envisagée est de 160 km/h entre Massy TGV et la gare d'Orly, et de 200 à 230 km/h entre la gare d'Orly et la LGV Sud-Est. En cas de jumelage avec la ligne existante en surface, la vitesse maximale actuelle de celle-ci (110 km/h) sera conservée, voire pourrait passer à 130 km/h entre la gare des Saules et Valenton.

3.3.1 En tunnel ou jumelage avec l'infrastructure existante

Pour rendre le trafic TGV intersecteur indépendant des autres trafics, il est nécessaire d'aménager une nouvelle infrastructure dédiée aux TGV, qui peut être conçue de deux manières en tenant compte des sensibilités du territoire :

- réaliser une ligne nouvelle sur un nouveau tracé,
- utiliser le corridor d'infrastructures existantes (autoroutes, voies ferrées, etc.). On parle alors de jumelage d'une infrastructure nouvelle à celles déjà existantes afin de ne pas multiplier les effets de coupure du territoire.

Considérant les contraintes du territoire du sud de l'Île-de-France pour le projet d'Interconnexion Sud, deux options sont alors offertes pour réaliser une ligne dédiée aux TGV :

- Soit on prévoit de construire la nouvelle infrastructure en souterrain, étant donné l'espace contraint par des zones densément urbanisées et des zones naturelles à préserver. Ce recours au tunnel permet de réduire fortement les impacts sans toutefois les faire totalement disparaître : des précautions devront être prises pour les limiter.
- Soit on prévoit d'utiliser le couloir ferroviaire actuel de la Grande Ceinture en construisant une voie jumelée en surface, par élargissement de la plateforme ferroviaire. De telles infrastructures ne peuvent s'envisager sans des mesures d'insertion cherchant à éviter les impacts sur leur environnement, ou à les compenser quand on ne peut les éviter.

Ces deux options ont été examinées secteur par secteur en tenant compte des spécificités locales du territoire. Leur appréciation doit aussi tenir compte des performances ferroviaires qu'elles permettent et des coûts qu'elles impliquent.

3.3.2 A l'ouest, une ligne souterraine entre Massy et le secteur d'Orly

Un environnement qui nécessite un passage en tunnel

Les principes de desserte fixent deux points invariants sur la partie ouest du projet : la gare de Massy TGV et le secteur d'Orly où doit être créée une nouvelle gare.

Entre ces deux points, la ligne actuelle de la Grande Ceinture, empruntée par le RER C traverse des communes densément construites. Dans certains secteurs, élargir les emprises ferroviaires aurait un impact sur le bâti environnant. L'option de jumelage avec les infrastructures actuelles par un doublement des voies existantes n'a donc pas été envisagée dans la partie ouest du projet.

Dans la définition de son projet, en prenant en compte le contexte environnemental, Réseau ferré de France préconise ainsi la réalisation d'une ligne nouvelle en tunnel dont les principaux impacts seraient circonscrits à ses extrémités.

Réaliser des raccordements avec la ligne actuelle pour le passage des « TGV normands »

Pour séparer du RER C le trafic des TGV intersecteurs en provenance de la LGV Atlantique, l'Interconnexion Sud doit se brancher sur le raccordement actuel qui relie la gare de Massy TGV aux voies utilisées par le RER C. Mais les TGV reliant la Normandie à Lyon et Marseille, appelés ici « TGV normands », circulent depuis Versailles sur la Grande Ceinture sud, desservent la gare de Massy-Palaiseau du RER C (et non Massy TGV), et poursuivent par les mêmes voies que le RER C. Ils ne pourront donc pas accéder à la ligne nouvelle dès son origine.

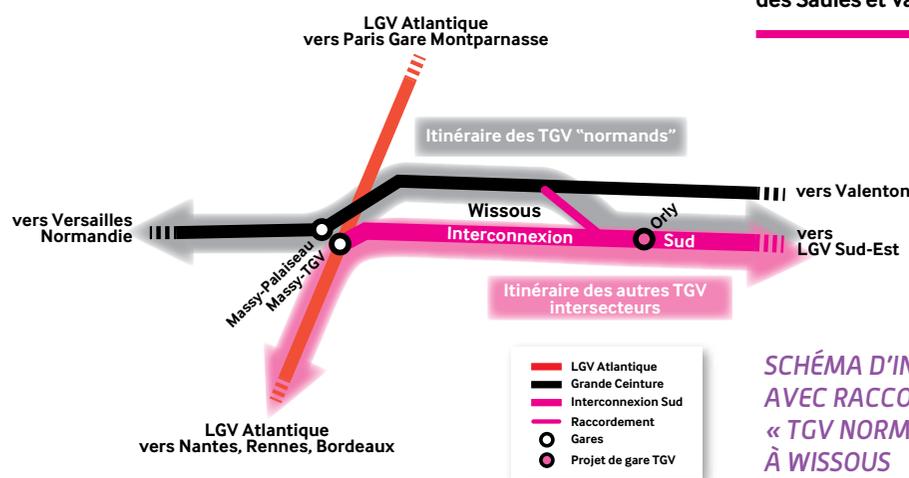
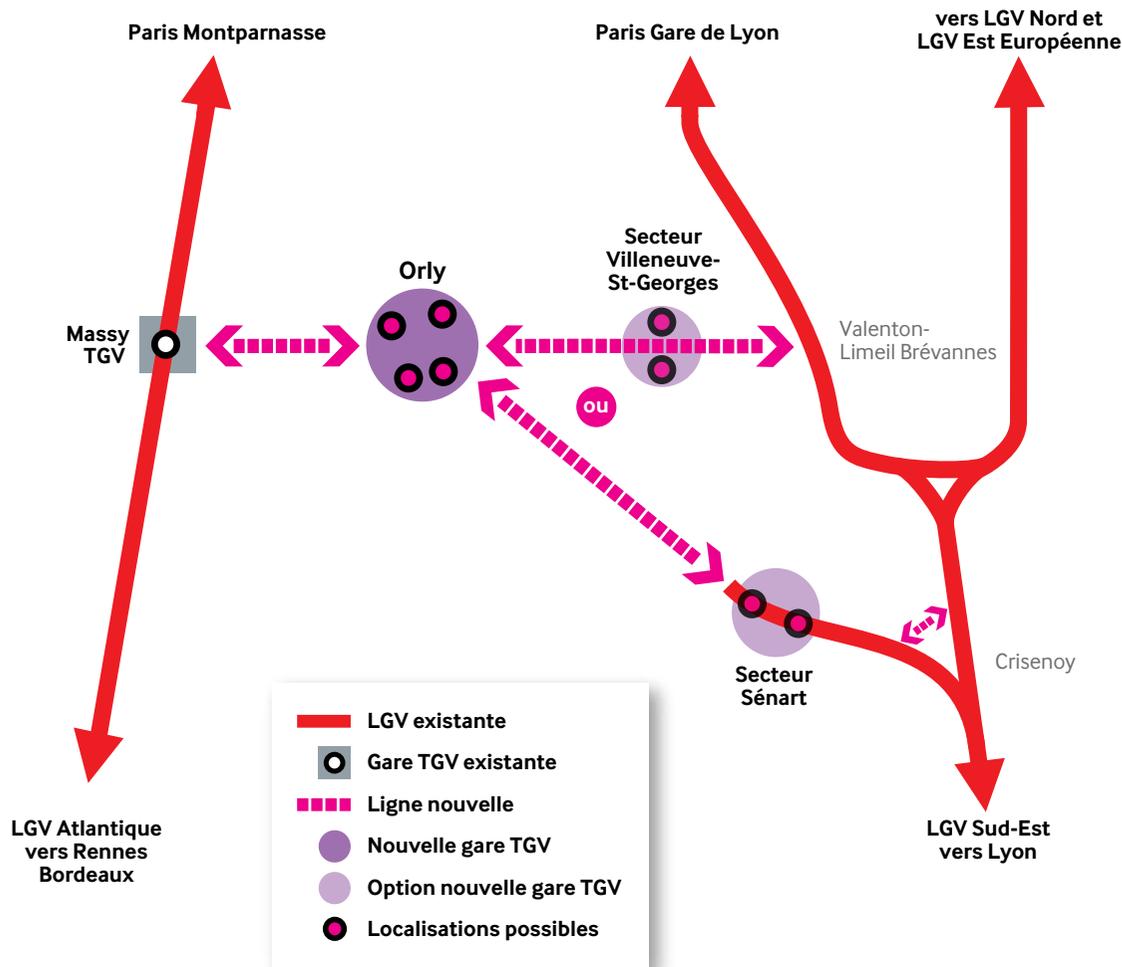


SCHÉMA D'INTERCONNEXION AVEC RACCORDEMENT « TGV NORMANDS » À WISSOUS

Pour permettre à ces TGV de desservir la gare d'Orly, le projet prévoit un raccordement qui relie l'Interconnexion Sud à la ligne de la Grande Ceinture au niveau de la commune de Wissous. En fonction du positionnement, souterrain ou en surface, de la gare d'Orly, ces raccordements représenteraient des aménagements plus ou moins complexes et coûteux : de 30 millions d'euros (gare en surface) à 300 millions d'euros (gare souterraine).

LE PRINCIPE DE L'INTERCONNEXION SUD



3.3.3

A l'est, deux options de raccordement depuis Orly

D'ouest en est, en partant de la gare d'Orly, quelle que soit la localisation choisie, deux options sont possibles pour rejoindre la LGV Sud-Est et la ligne de contournement de Paris :

- au nord, dans le secteur de Valenton-Limeil Brévannes par la LGV actuelle qui rejoint la gare de Lyon ;
- au sud, au niveau de Sénart par l'ancienne branche de la LGV Sud-Est.

Orly – Secteur de Valenton-Limeil Brévannes : jumelage avec la ligne actuelle ou réalisation d'une ligne nouvelle en tunnel

Dans le cas d'une option amenant les TGV vers le secteur de Valenton-Limeil Brévannes, comme actuellement, les caractéristiques du territoire traversé permettent d'envisager deux options de passage possibles :

- soit une ligne jumelée avec la ligne actuelle de la Grande Ceinture par doublement des voies ;
- soit une ligne nouvelle en tunnel permettant un tracé plus direct.

Le jumelage consistant à réaliser une infrastructure en grande partie en surface, des mesures d'insertion seraient donc indispensables pour éviter les impacts, notamment en termes de bruit. Quant à la ligne nouvelle en tunnel, elle limiterait certains impacts du projet. Pour autant, l'émergence du tunnel dans le secteur du Bois de la Grange exige de rester attentif aux impacts sur l'environnement.

Ces deux options permettent d'envisager la création d'une gare TGV en correspondance avec le RER D dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, comme cela a été présenté précédemment.

Orly – Sénart en tunnel

Dans le cas d'un raccordement plus au sud, au niveau de Sénart avec l'ancienne branche de la LGV Sud-Est, un passage en souterrain par ligne nouvelle est nécessaire afin de limiter les impacts en surface, où s'étendent notamment des zones très urbanisées et la forêt de Sénart. Elle nécessite aussi de compléter le « triangle de Crisenoy » par un court raccordement en surface, afin de permettre aux TGV venant de l'ouest de poursuivre leur parcours sur la ligne d'interconnexion est afin de rejoindre les LGV Est et Nord.

Cette option a l'avantage, par la création d'une gare en surface dans le secteur de Sénart comme présenté précédemment, de permettre de desservir des bassins de populations et d'emplois plus éloignés de Paris et des gares TGV déjà existantes.

Le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon

Le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon fait partie des projets ferroviaires mentionnés par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 (liste des 2 500 kilomètres complémentaires). Ce projet vise à relier Orléans au réseau à grande vitesse, assurer, à terme, une desserte de Clermont-Ferrand en moins de deux heures, améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre et constituer un itinéraire complémentaire et alternatif à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris – Lyon la plus chargée du réseau contribuant à répondre aux enjeux à long terme de croissance du trafic et de qualité de service sur cette ligne.

Le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon est en cours d'études préalables, en prévision d'une saisine de la Commission nationale du débat public début 2011. Les études actuelles laissent ouvertes deux familles d'itinéraire en Île-de-France, passant par le secteur de Brétigny (91) ou le secteur de Lieusaint (77), suivant des solutions techniques partiellement souterraines pour accéder à Paris, en gare d'Austerlitz ou en gare de Lyon.

Elles pourront être précisées en fonction des choix qui résulteront du débat public organisé sur le projet d'Interconnexion Sud. Réseau ferré de France cherchera alors les complémentarités potentielles entre les deux projets, en vue de favoriser l'intégration de la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon dans le réseau à grande vitesse.

Les résultats du débat public envisagé pour la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon pourront à leur tour être pris en compte au cours de l'approfondissement des études ultérieures de l'Interconnexion Sud, afin de définir progressivement l'articulation entre ces deux projets.

LE PROJET DE LGV PARIS – ORLÉANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

