

INTERCONNEXION SUD des LGV en Île-de-France

Débat public
Longjumeau
11 Mai 2011



DEVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT

ALSACE LORRAINE — CHAMPAGNE — IDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BRETAGNE — PAYS DE LA LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — RHÔNE — ALPES — CÔTE D'AZUR — ÎLE DE FRANCE

PIYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS — PICARDIE — PROVENCE — ALPES — CÔTE D'AZUR — ÎLE DE FRANCE

LA LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE

Réseau ferré de France, qui sommes-nous ?

RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national

Nos missions

- l'exploitation,
- l'entretien,
- le développement,
- la modernisation du réseau.



& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Longjumeau – 11 Mai 2011

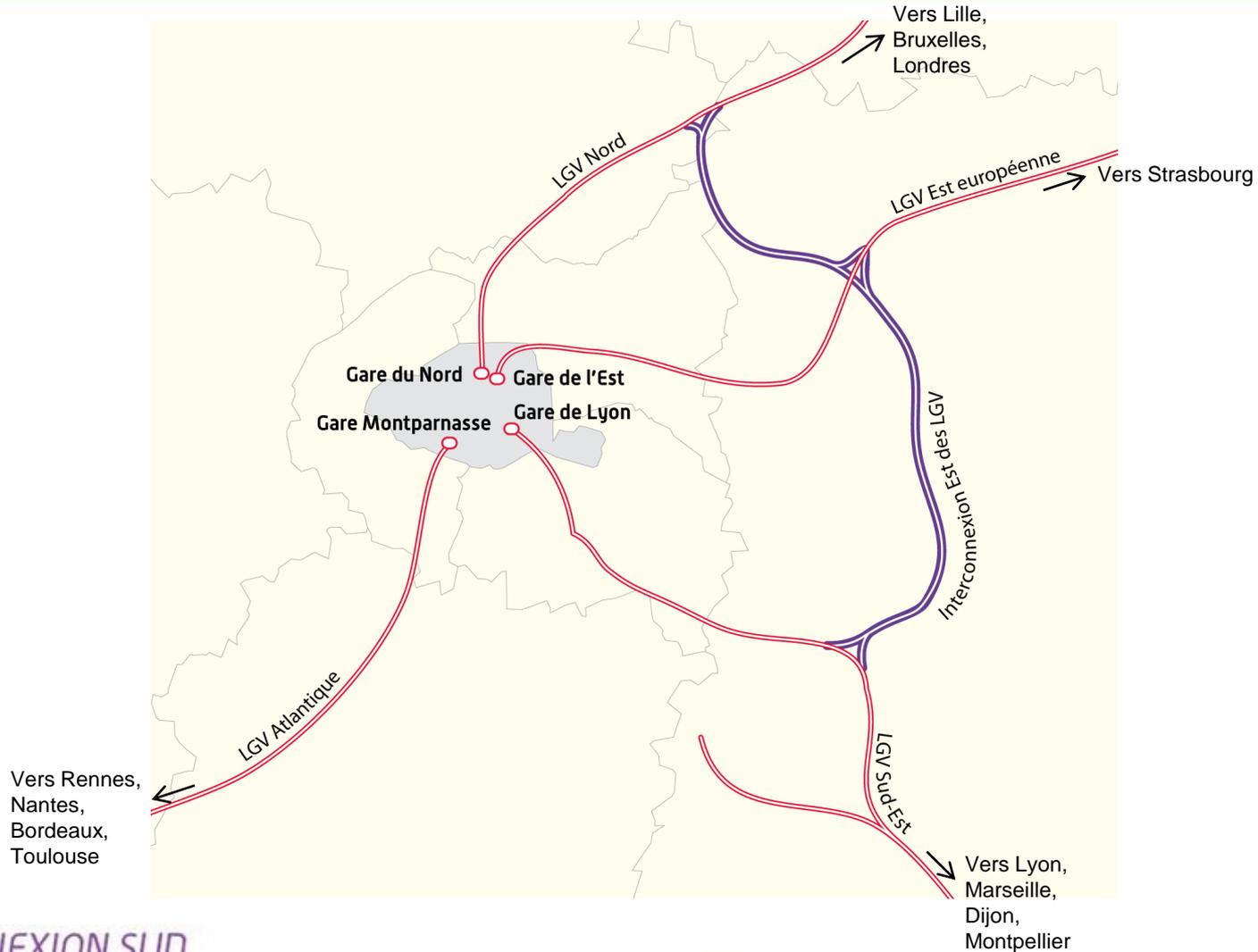
& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Longjumeau – 11 Mai 2011

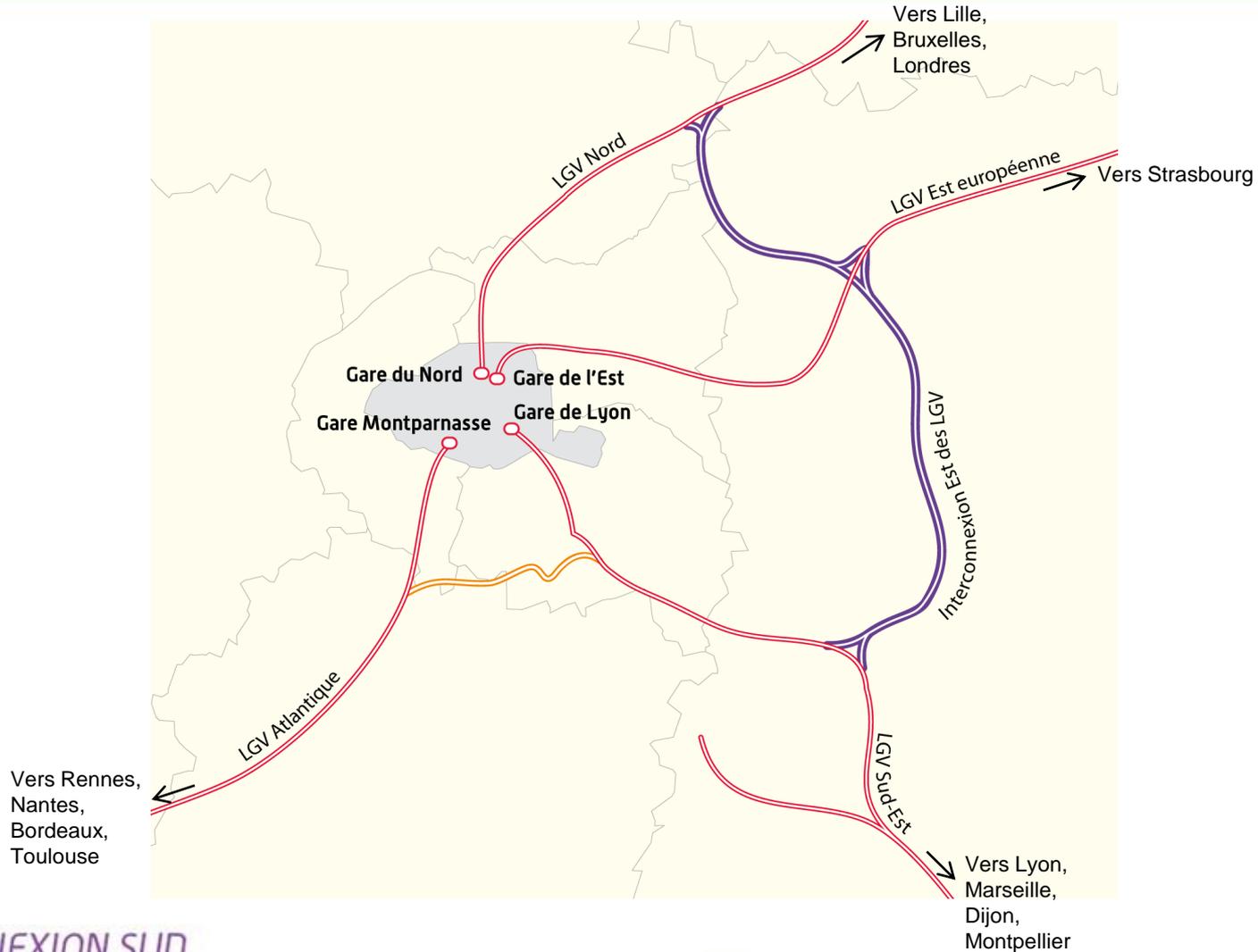
& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Longjumeau – 11 Mai 2011

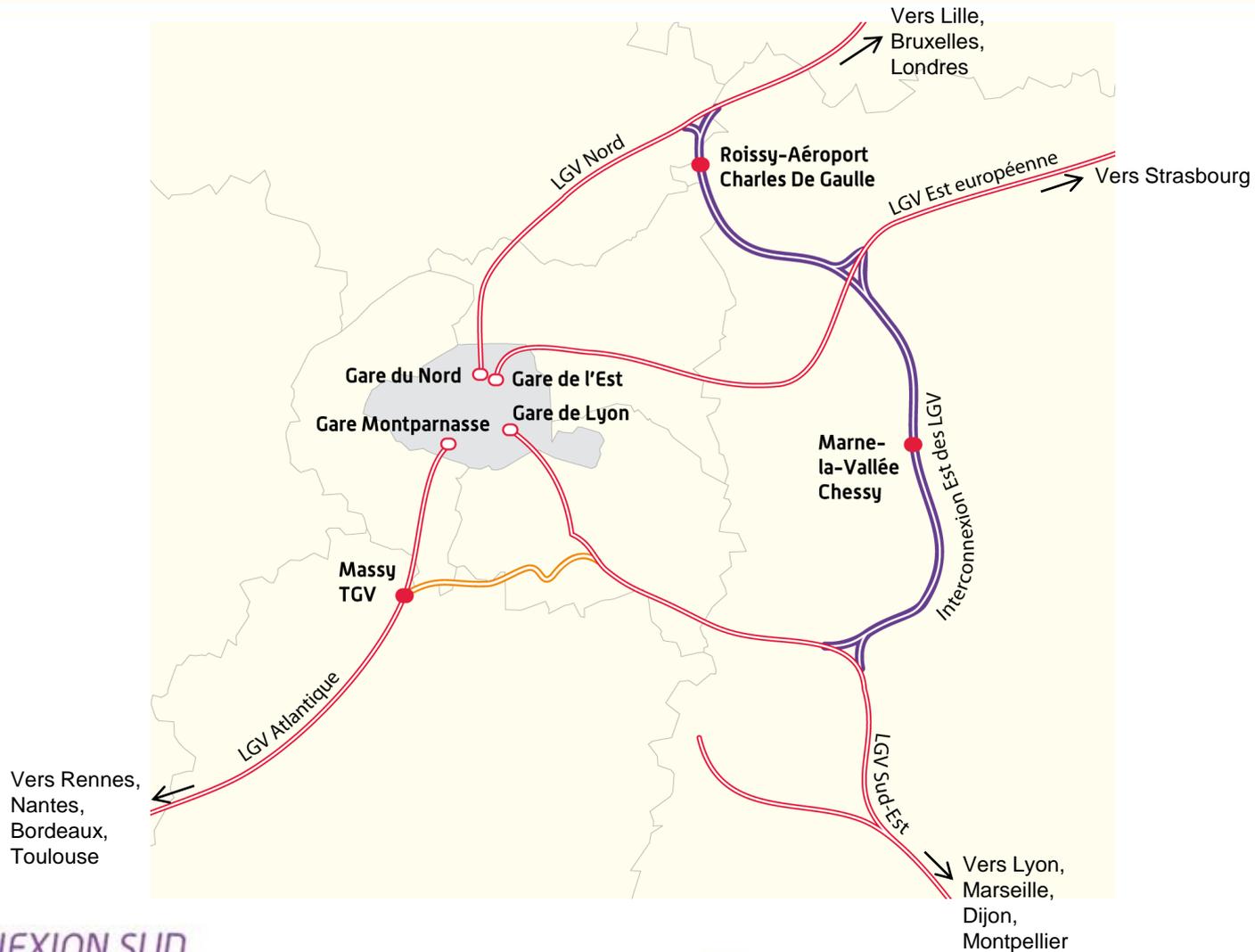
& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Longjumeau – 11 Mai 2011

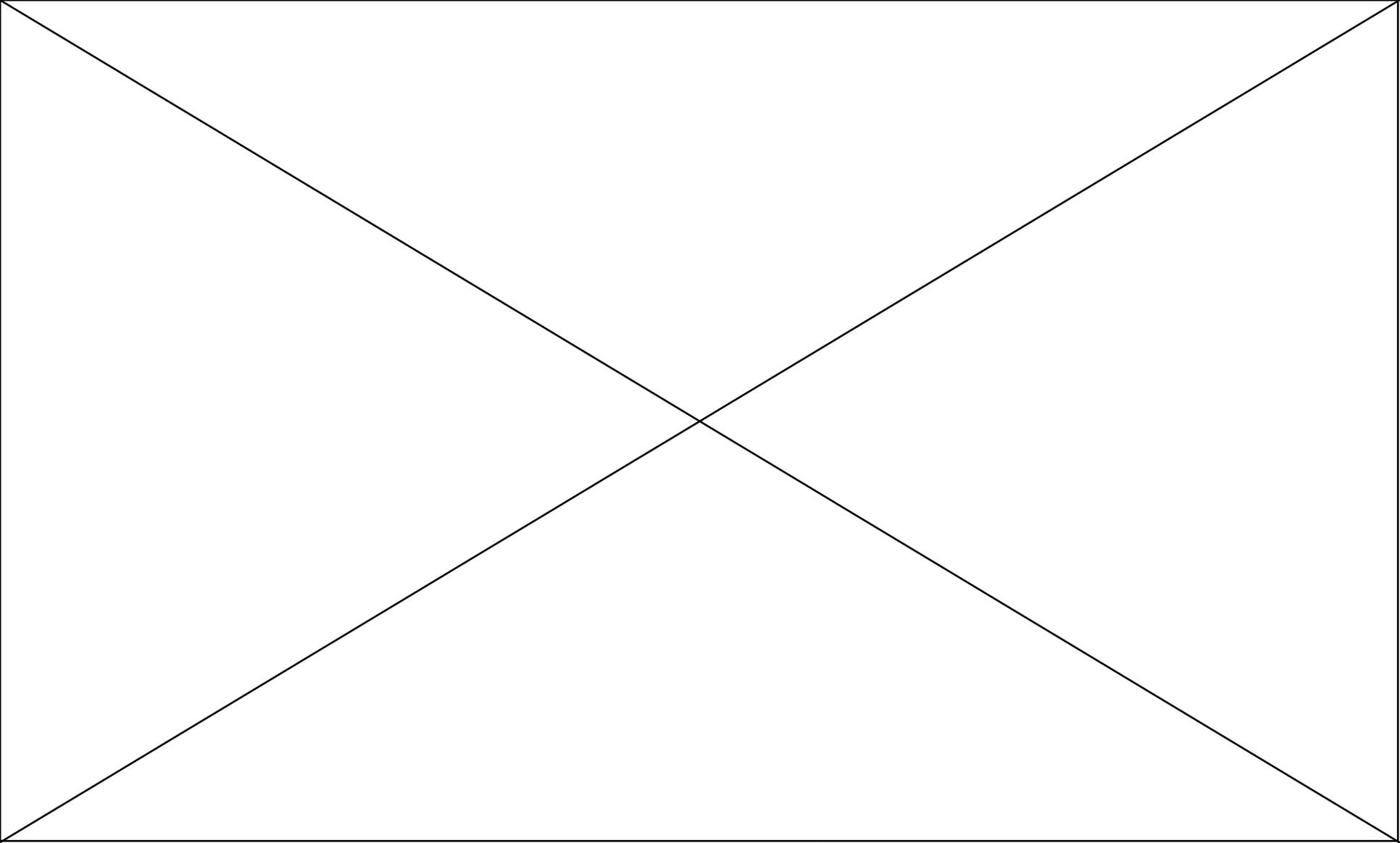
& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

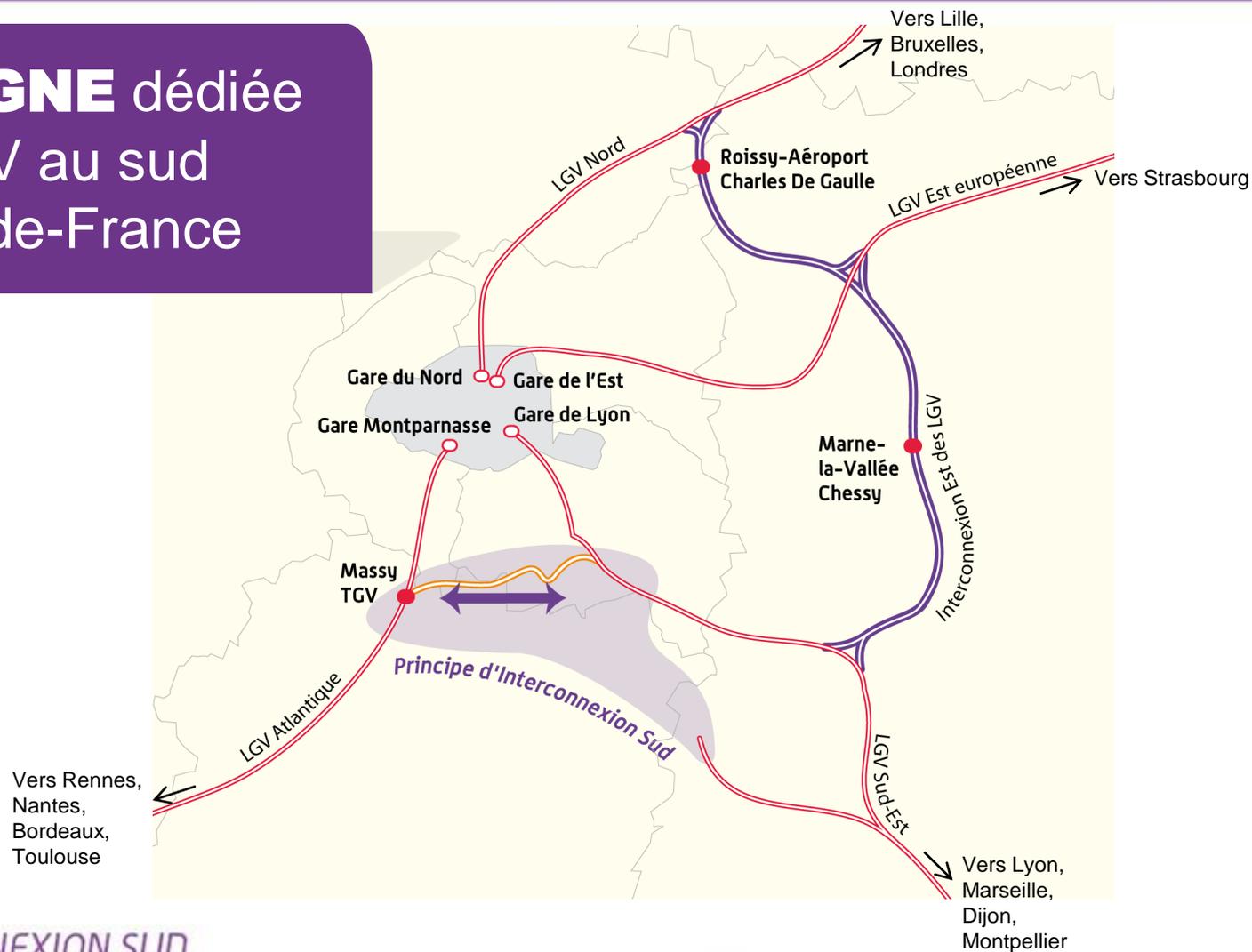
Longjumeau – 11 Mai 2011

Au sud de l'Île-de-France, le maillon faible du réseau à grande vitesse



Principes de l'Interconnexion Sud

Une **LIGNE** dédiée aux TGV au sud de l'Île-de-France

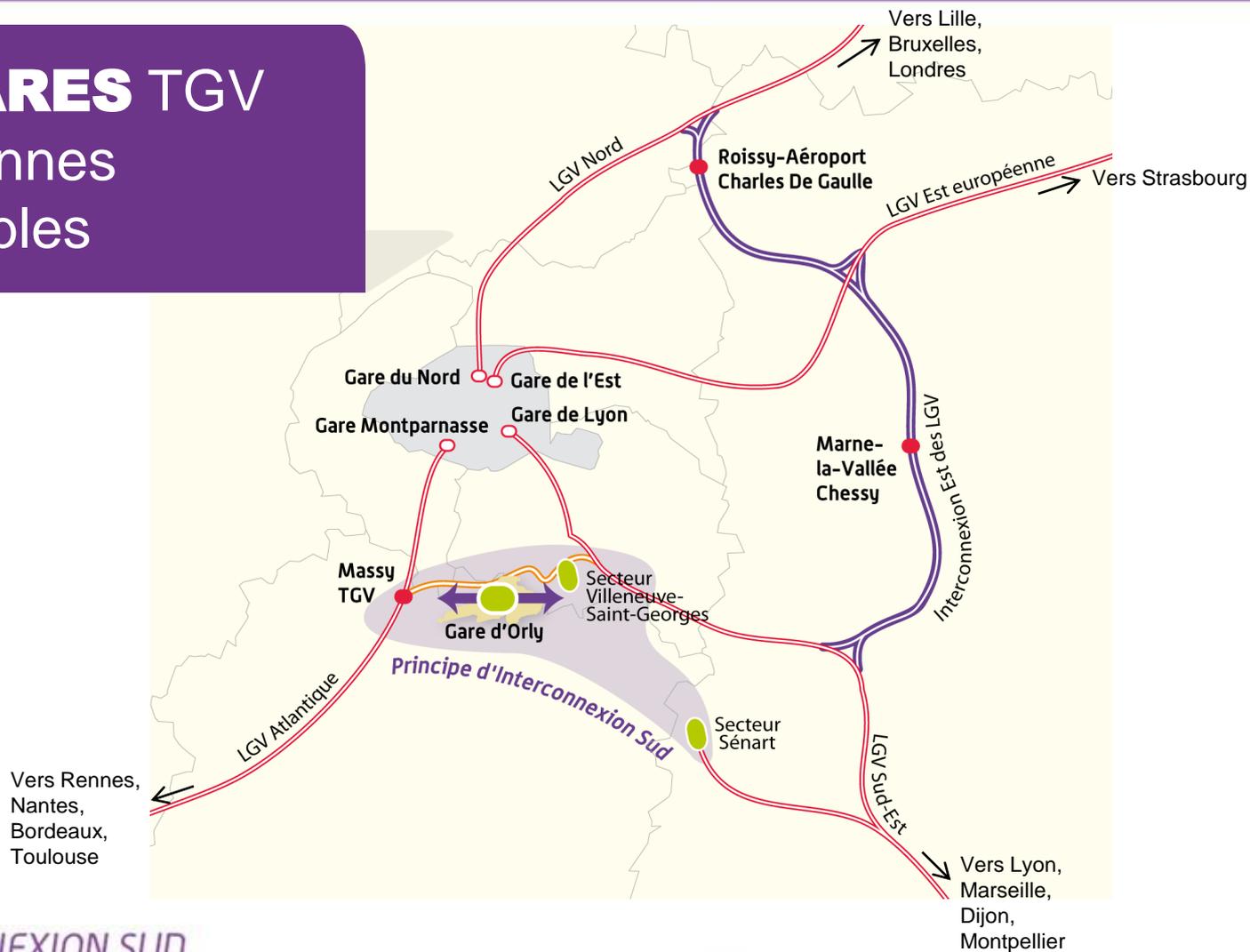


INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Longjumeau – 11 Mai 2011

Principes de l'Interconnexion Sud

Des **GARES** TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Longjumeau – 11 Mai 2011



Une **LIGNE** dédiée aux
TGV au sud
de l'Île-de-France

&



Des **GARES** TGV
franciliennes accessibles

INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Longjumeau – 11 Mai 2011

Un réseau national en développement



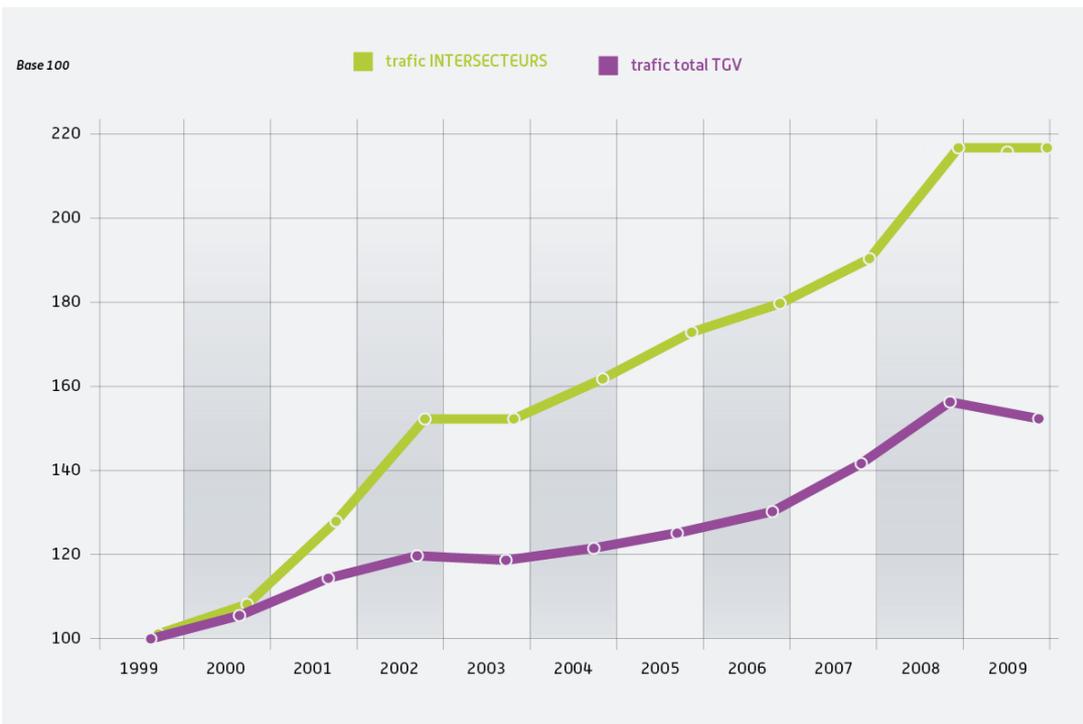
De plus en plus de lignes pour une meilleure desserte du territoire national

1847 km
de LGV
en France
aujourd'hui

L'Interconnexion Sud est située au cœur du réseau

Une forte croissance du trafic intersecteur

CROISSANCE DES TRAFICS TGV (EN BASE 100 EN 1999)



+ 8% par an

TGV intersecteurs
22 millions de voyageurs

+ 4% par an

Trafic total TGV
117 millions de voyageurs



Une **LIGNE** dédiée aux TGV
au sud de l'Île-de-France



Des **GARES** TGV
franciliennes
accessibles

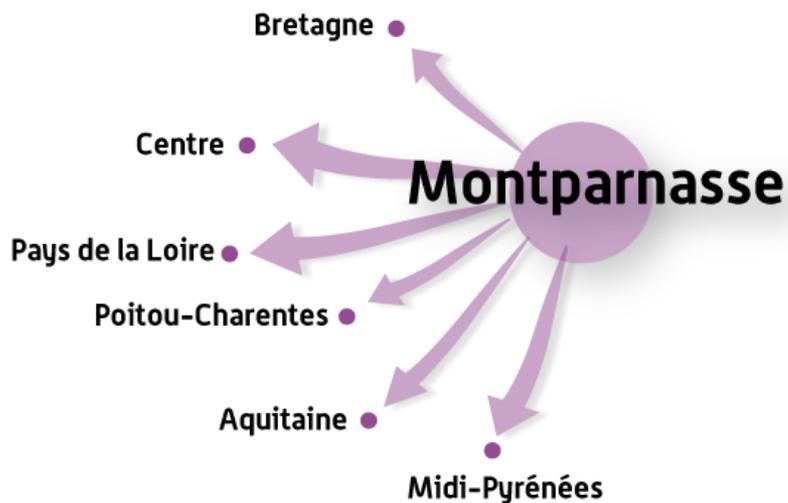
INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Longjumeau – 11 Mai 2011

Des gares franciliennes en développement

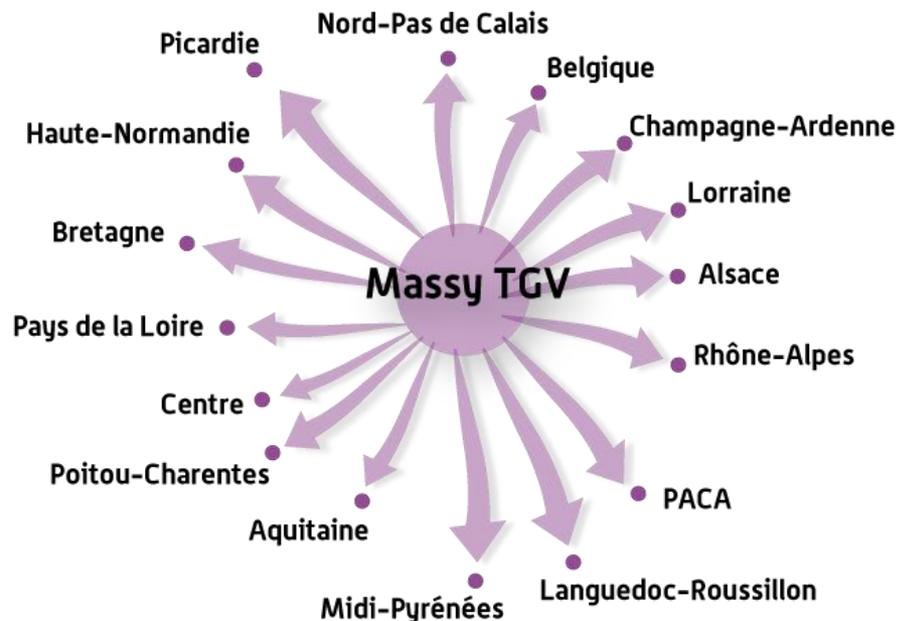
Gares parisiennes

84 millions d'usagers du TGV
+6% de croissance de 2007 à 2009

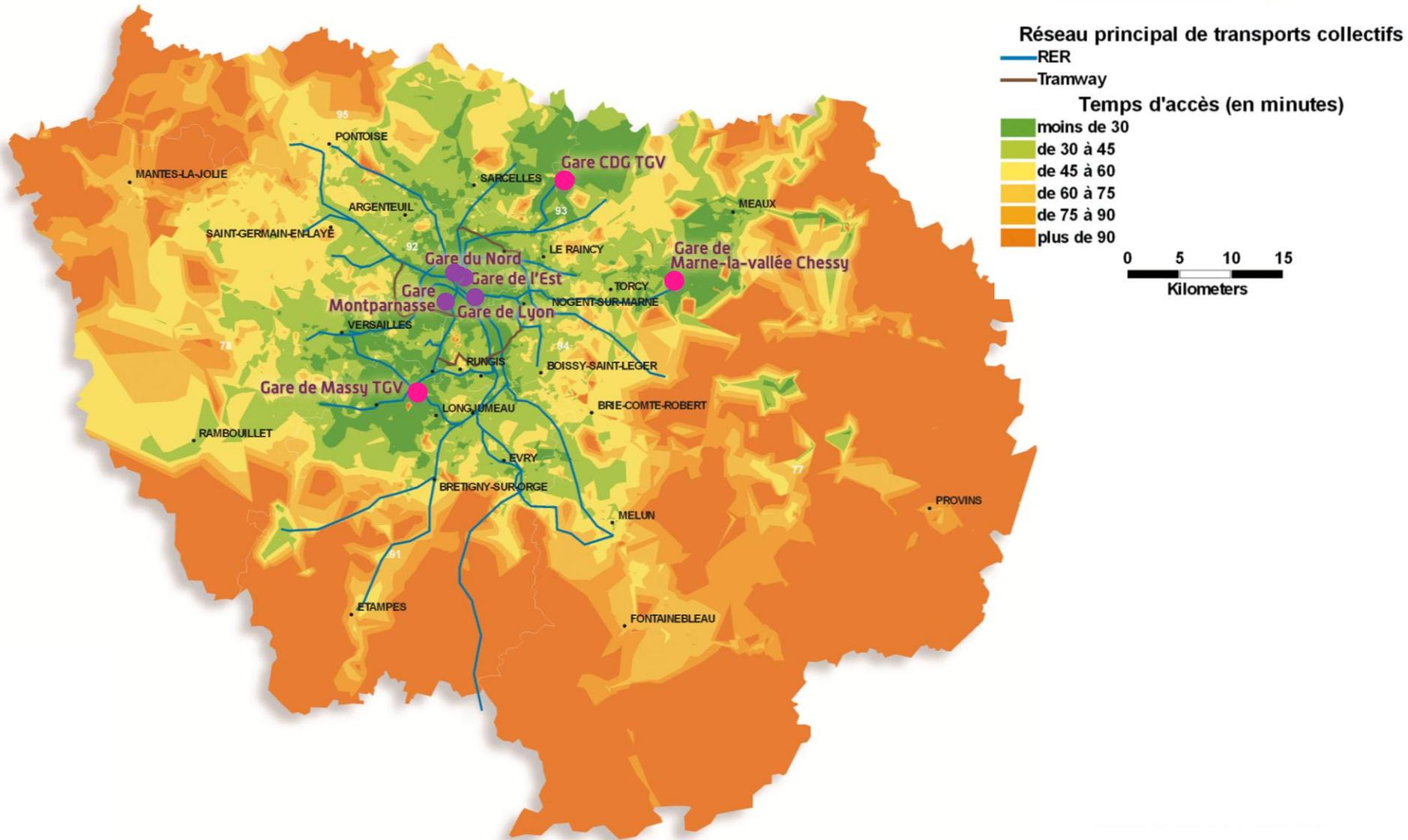


Gares franciliennes

8,5 millions d'usagers du TGV
+17% de croissance de 2007 à 2009

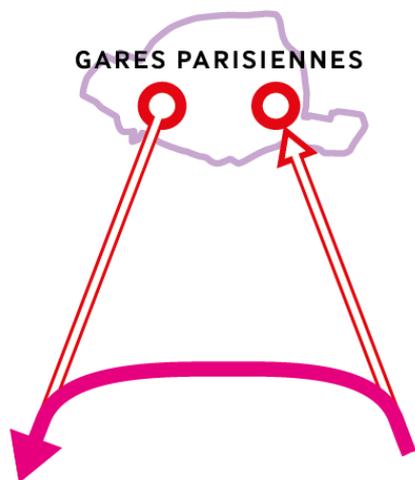


Un accès inégal à la grande vitesse en Île-de-France



Les bénéfices du projet d'Interconnexion Sud

Liaisons TGV facilitées entre les régions

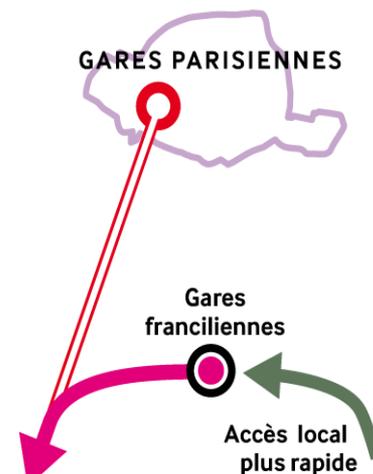


Correspondance entre l'avion et le TGV grâce à une gare TGV à Orly



A Orly,
1,1 million de voyageurs aériens utiliseront le TGV

Meilleur accès du sud de l'IDF à la grande vitesse



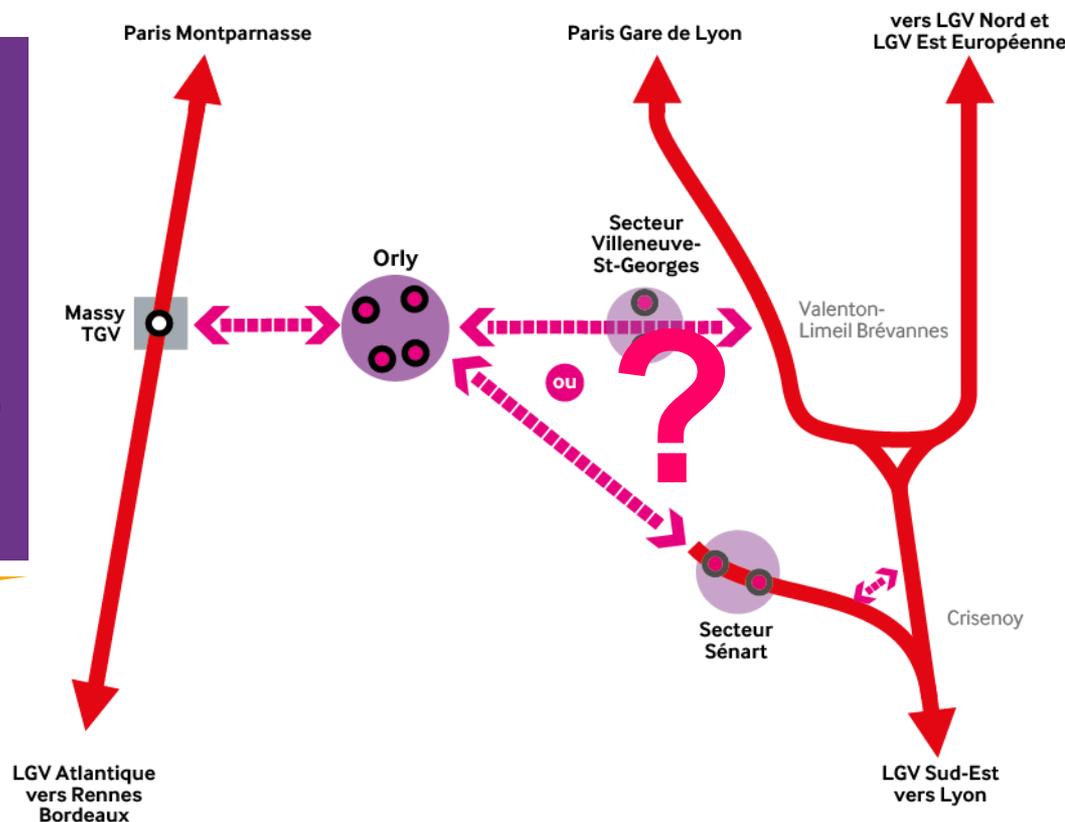
40% des voyageurs des TGV intersecteurs montent ou descendent en Île-de-France

Nos questions pour construire les scénarios

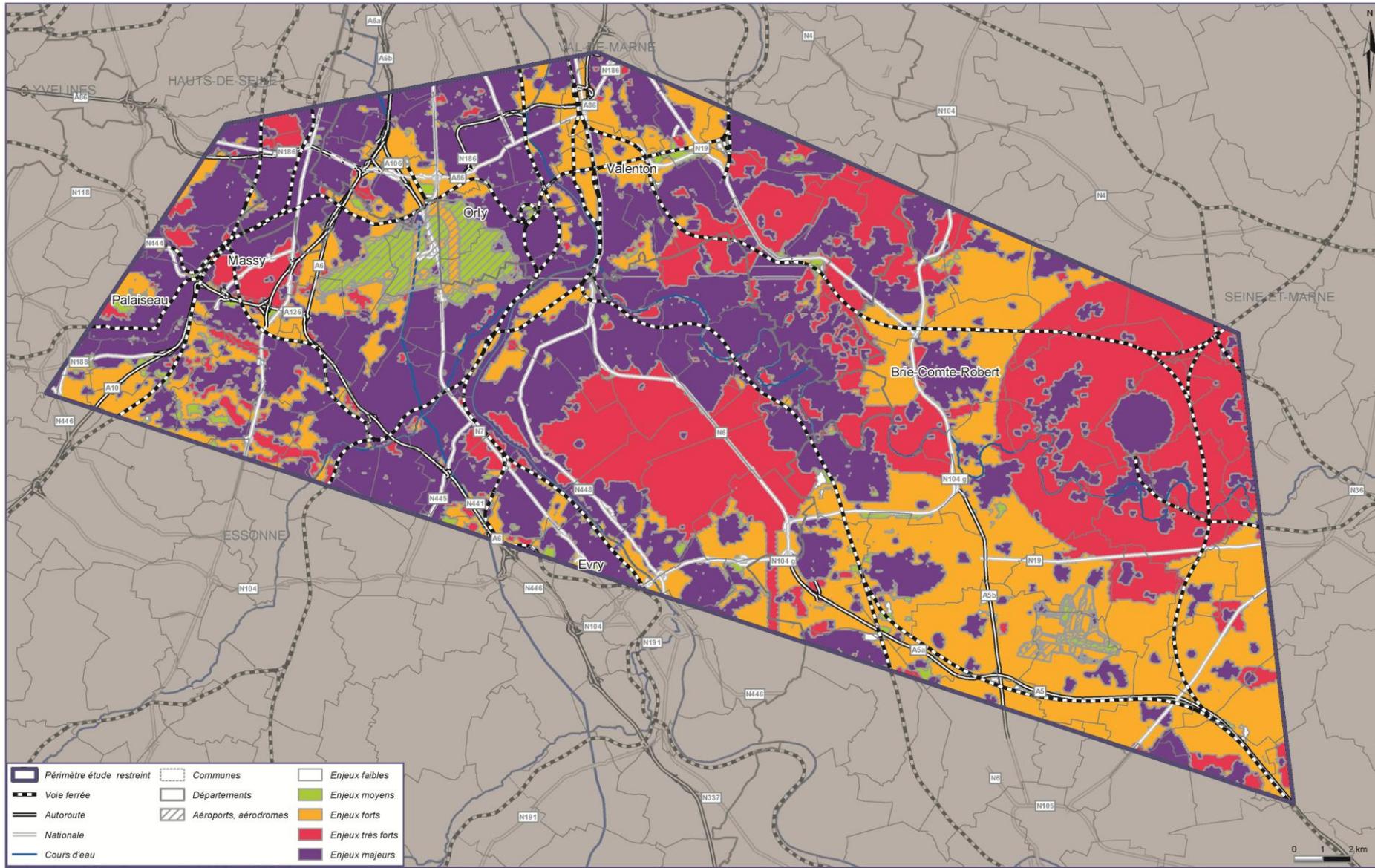
Nos questions

- ? Où positionner la gare TGV d'Orly? (4 localisations proposées)
- ? Faut-il une seconde gare ?
- ? Où la positionner ? (2 secteurs identifiés)
- ? Comment relier ces gares entre elles ?

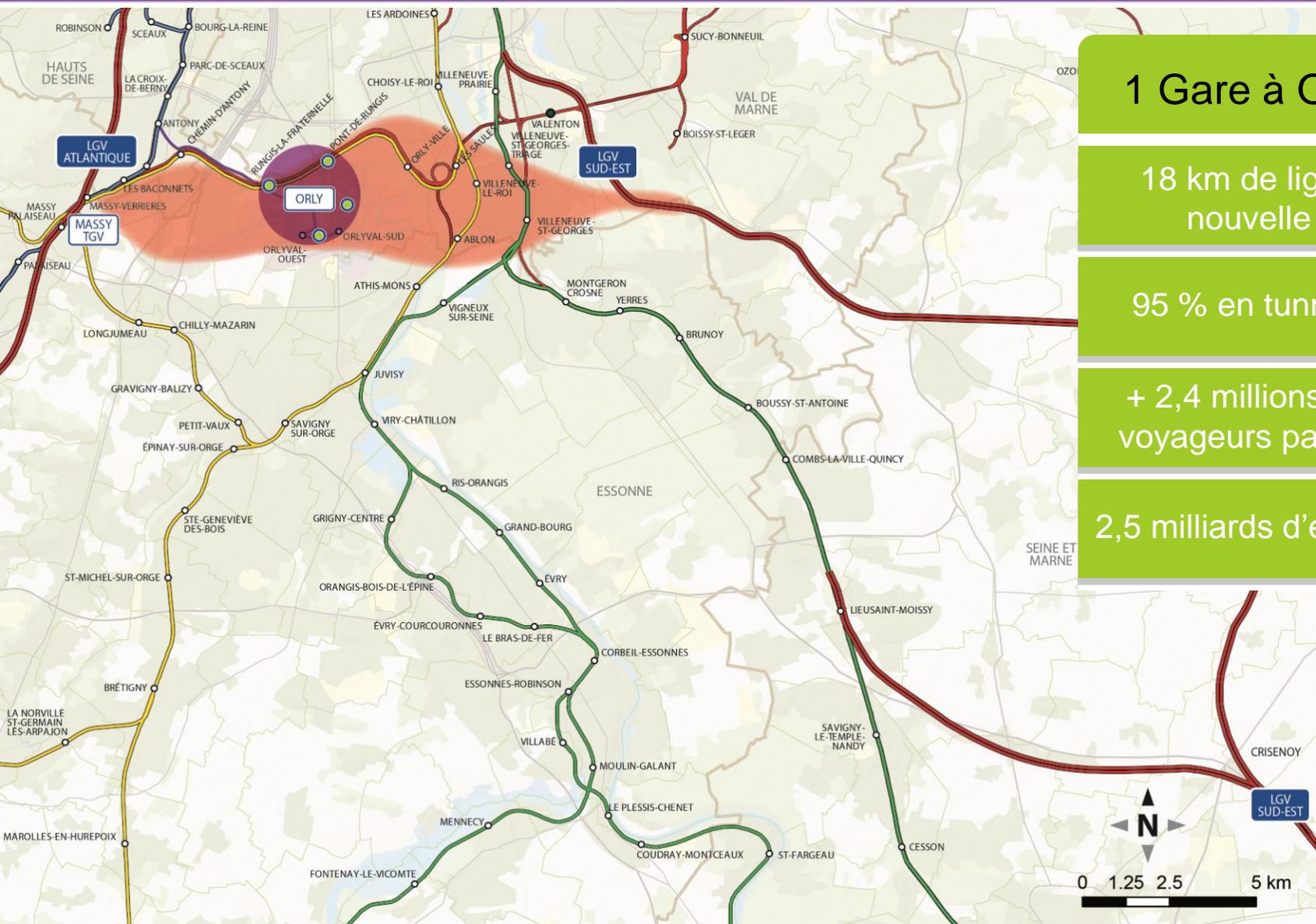
3 scénarios
A, B et C
et leurs variantes



Un territoire dense à forts enjeux environnementaux



Scénario A : tunnel direct



1 Gare à Orly

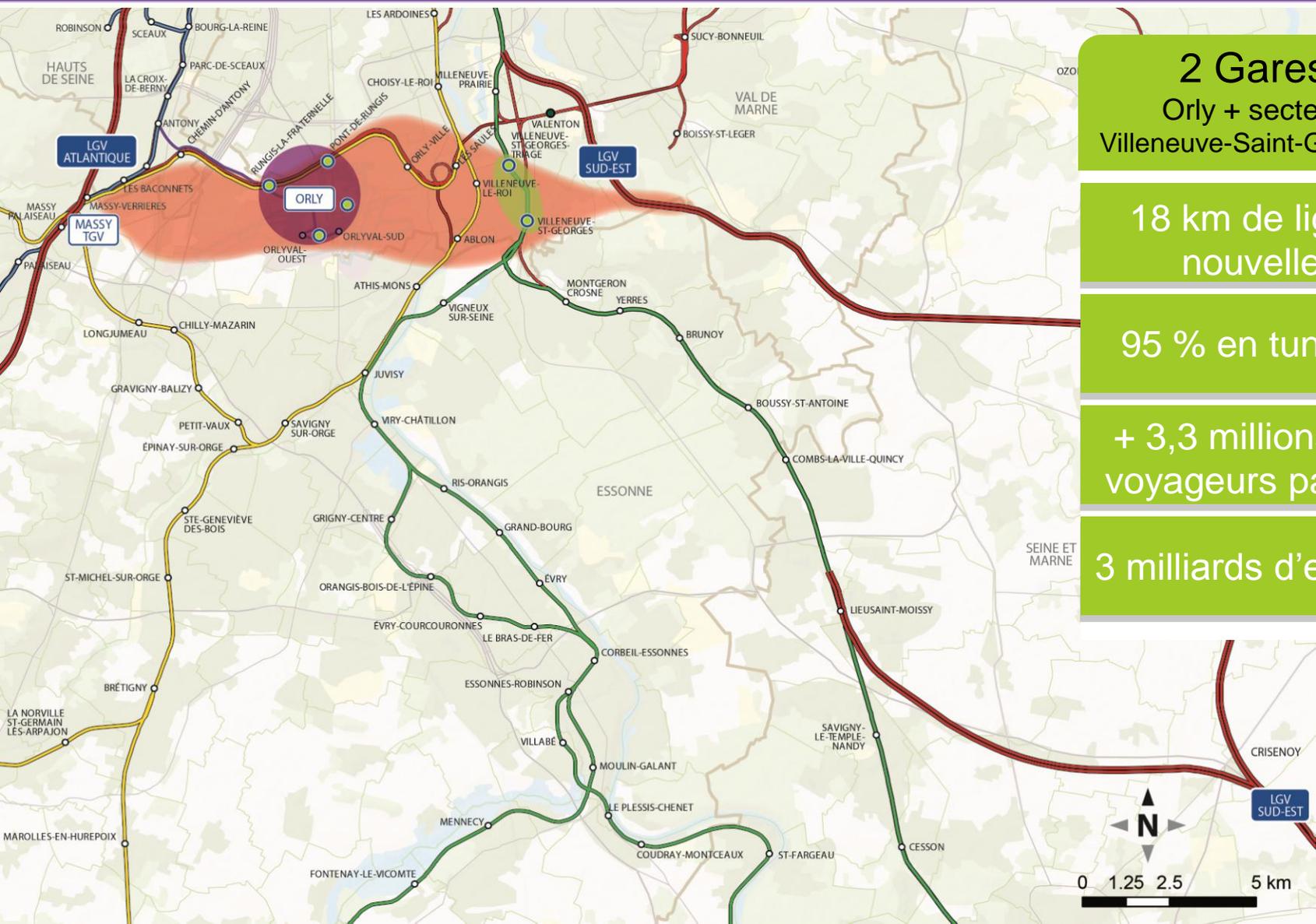
18 km de ligne nouvelle

95 % en tunnel

+ 2,4 millions de voyageurs par an

2,5 milliards d'euros

Scénario A : tunnel direct avec 2^e gare



2 Gares
Orly + secteur
Villeneuve-Saint-Georges

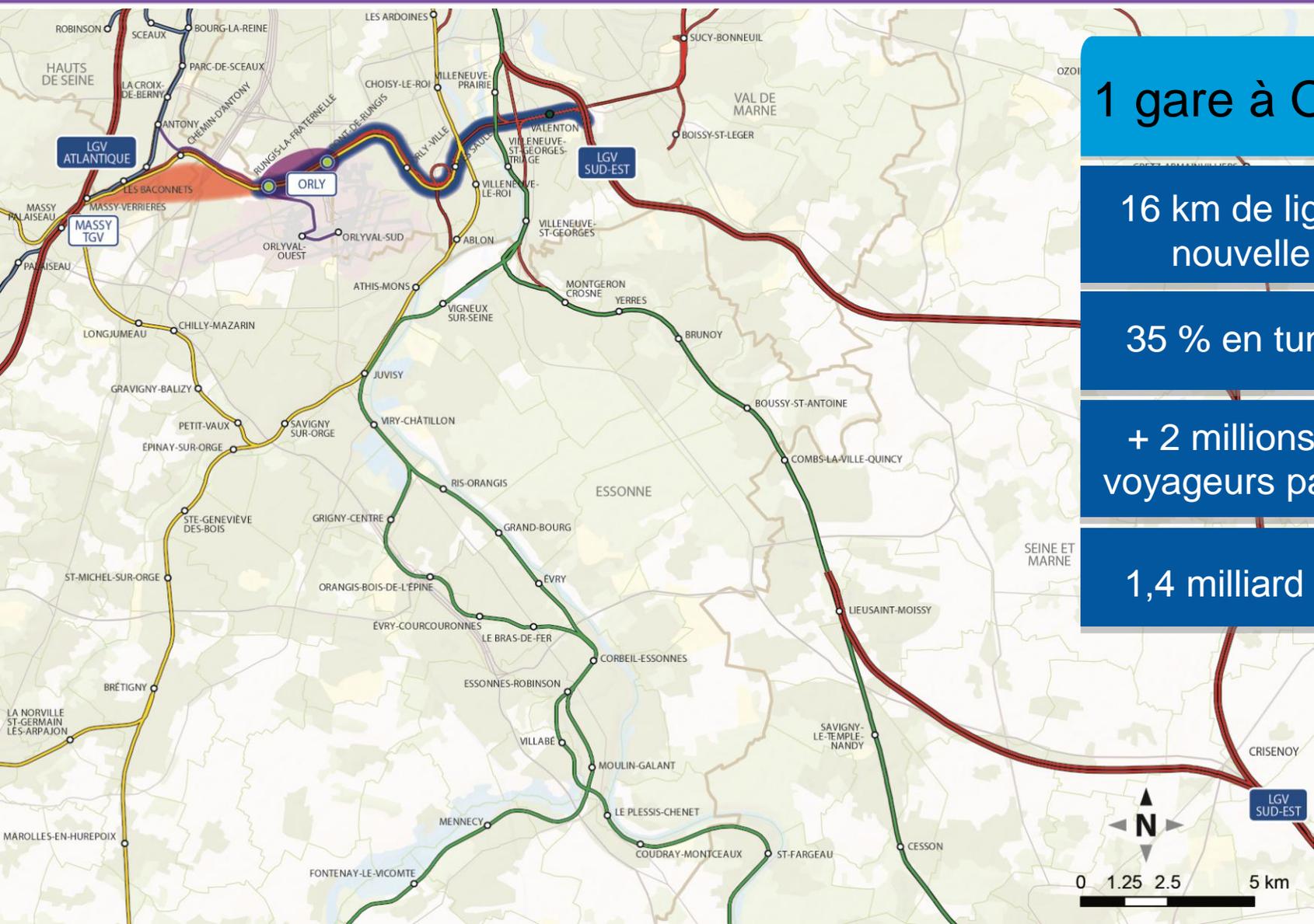
18 km de ligne
nouvelle

95 % en tunnel

+ 3,3 millions de
voyageurs par an

3 milliards d'euros

Scénario B : jumelage avec la ligne existante



1 gare à Orly

16 km de ligne nouvelle

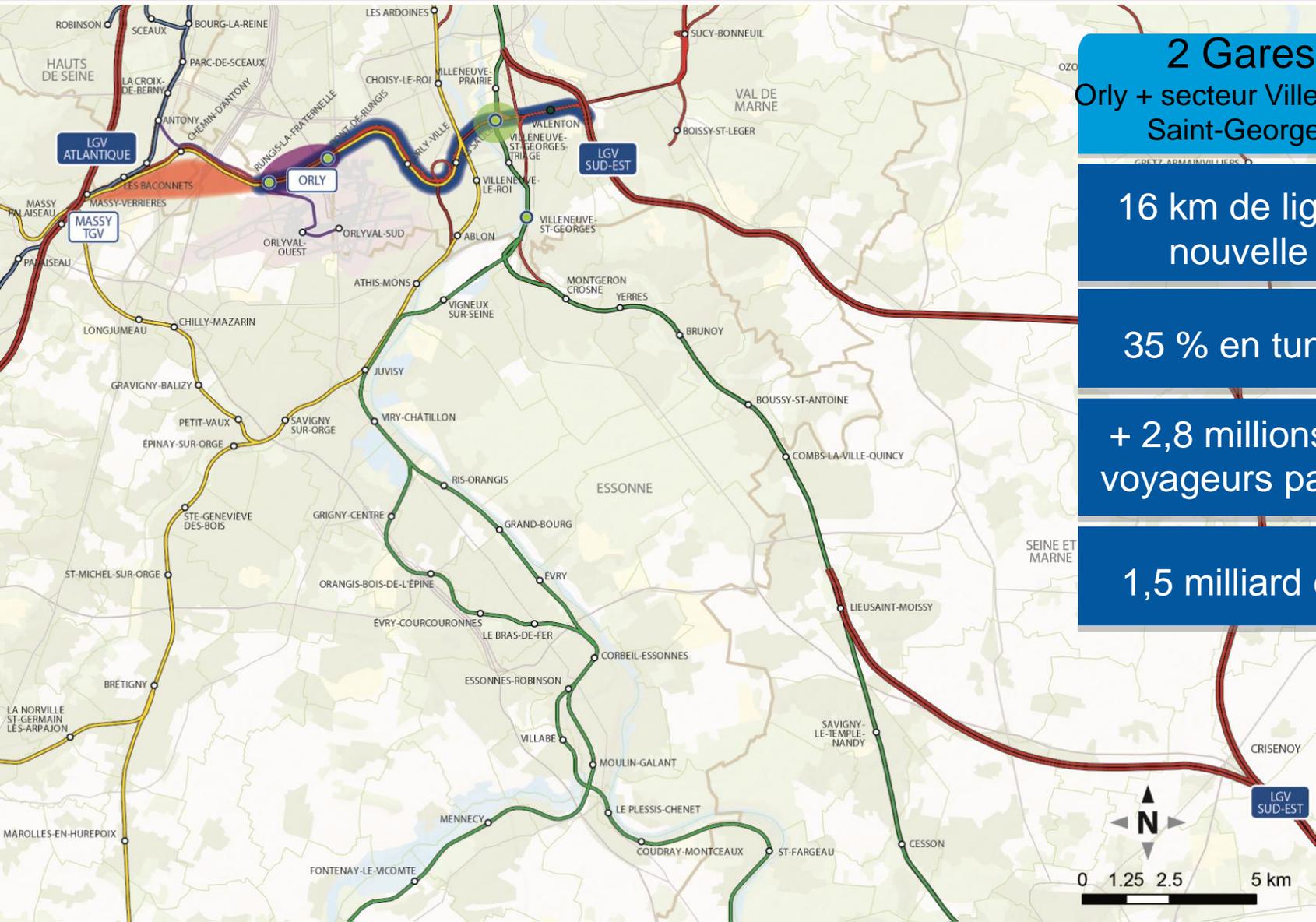
35 % en tunnel

+ 2 millions de voyageurs par an

1,4 milliard d'€



Scénario B : Jumelage avec la ligne existante avec 2^e gare



2 Gares
Orly + secteur Villeneuve-Saint-Georges

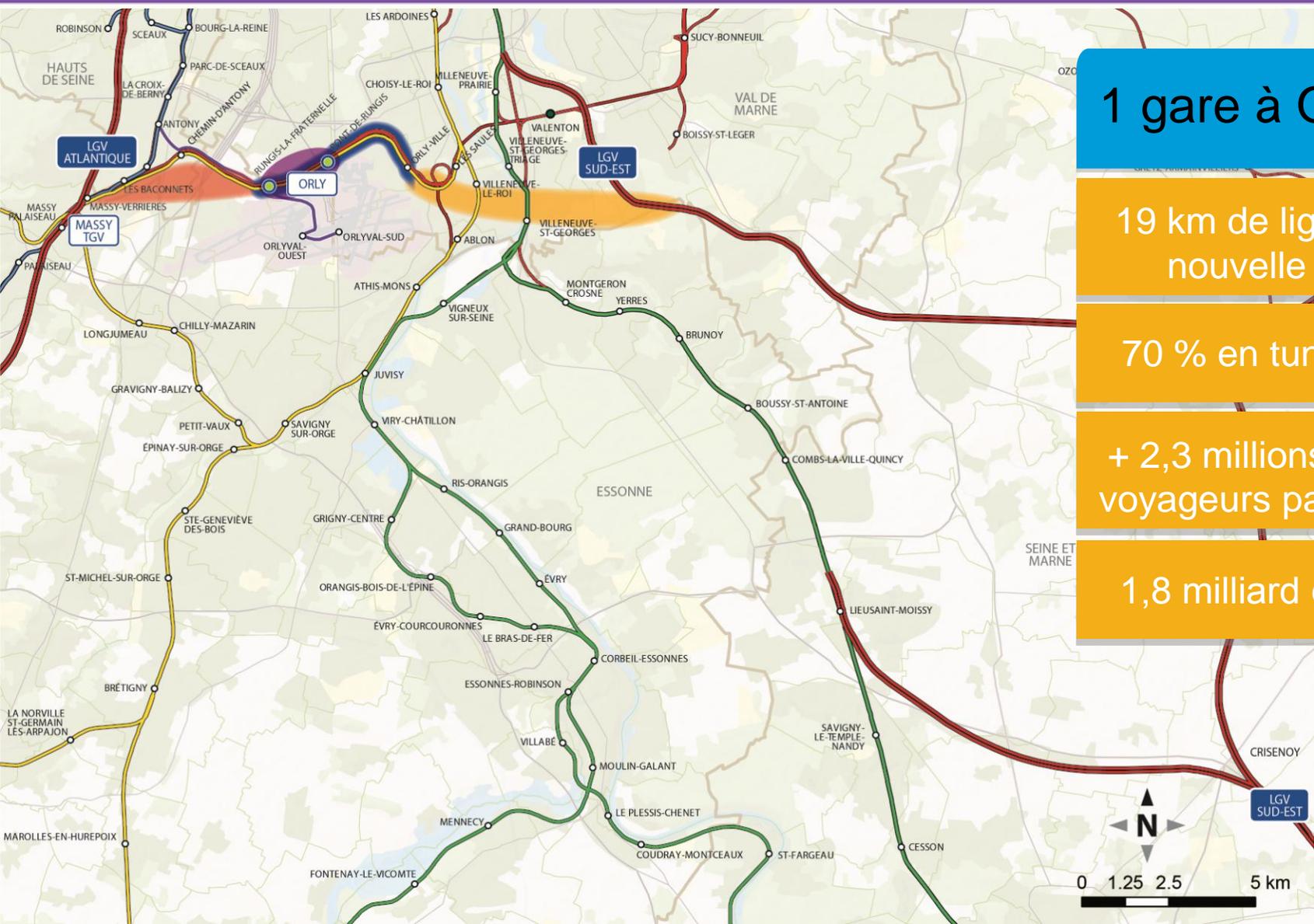
16 km de ligne nouvelle

35 % en tunnel

+ 2,8 millions de voyageurs par an

1,5 milliard d'€

Scénario B : variante en tunnel



1 gare à Orly

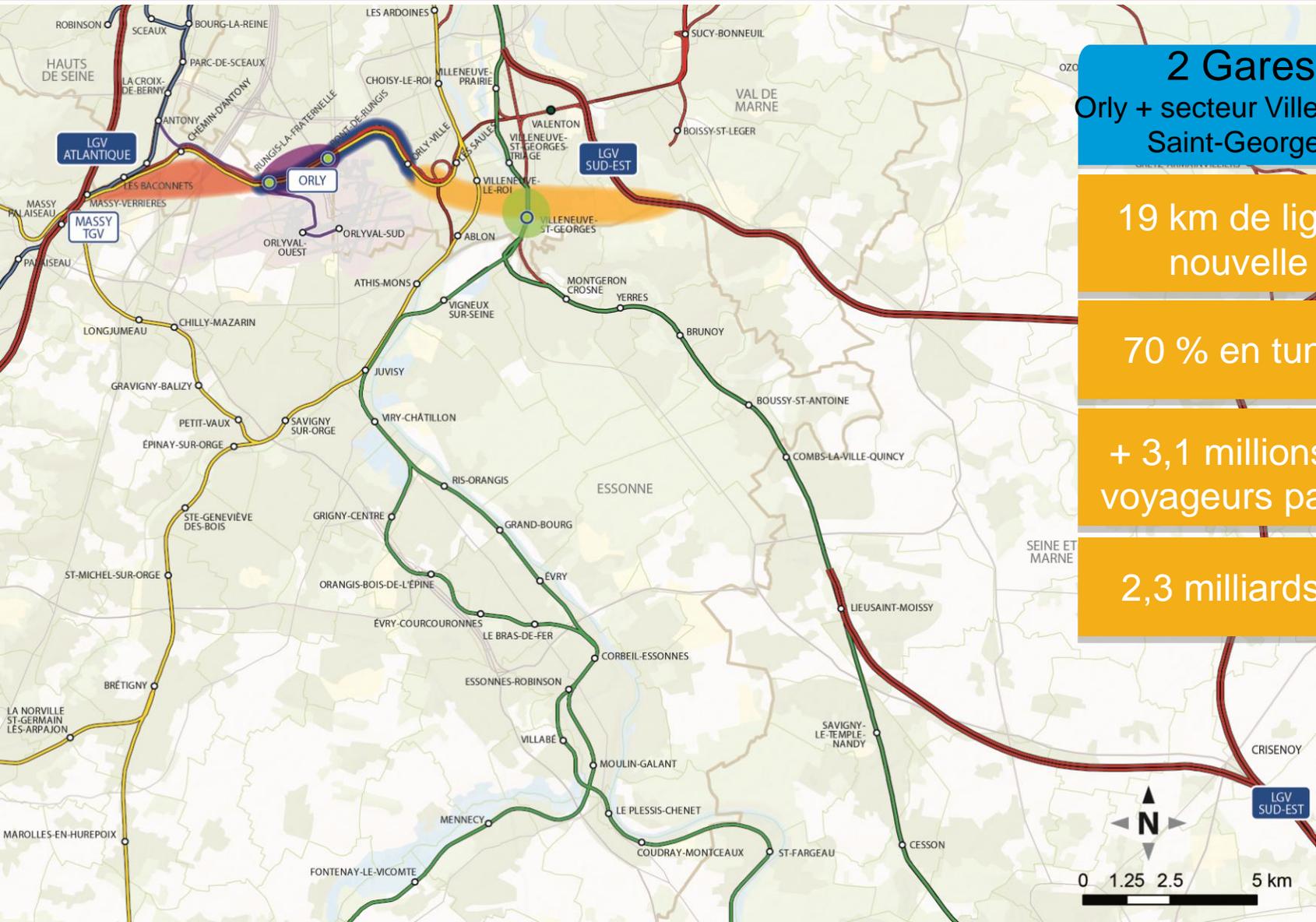
19 km de ligne nouvelle

70 % en tunnel

+ 2,3 millions de voyageurs par an

1,8 milliard d'€

Scénario B : variante en tunnel avec 2^e gare



2 Gares
Orly + secteur Villeneuve-Saint-Georges

19 km de ligne nouvelle

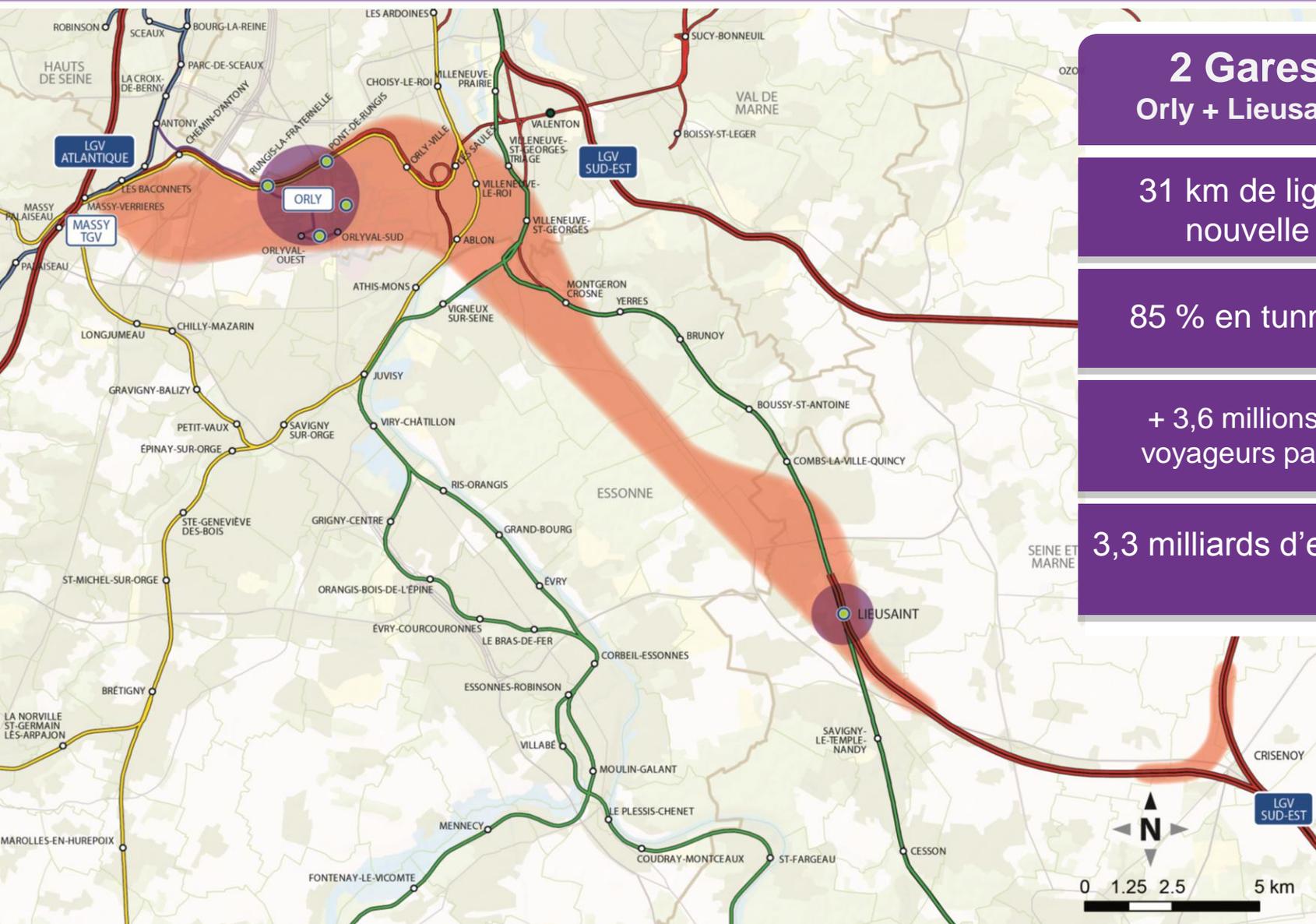
70 % en tunnel

+ 3,1 millions de voyageurs par an

2,3 milliards d'€



Scénario C : tunnel avec une gare à Lieusaint



2 Gares
Orly + Lieusaint

31 km de ligne
nouvelle

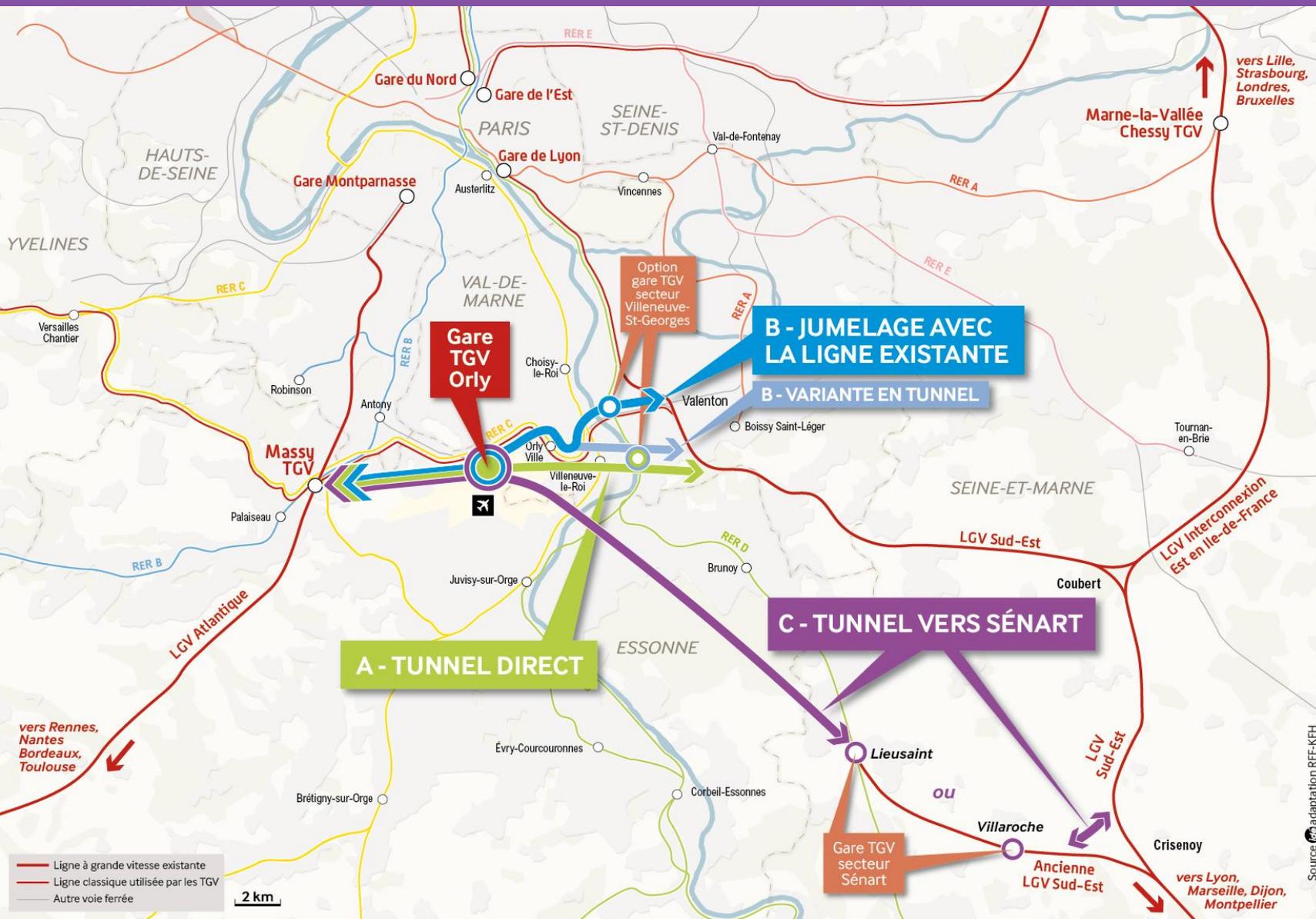
85 % en tunnel

+ 3,6 millions de
voyageurs par an

3,3 milliards d'euros



Synthèse des 3 scénarios



Un projet à une gare



**Un projet à 1 gare
répond aux
fonctionnalités
du projet**

▪ **Trafic en gare d'Orly :
Entre 2,2 et 2,5 millions de
voyageurs**

▪ **Gains de trafic en ligne :
Entre 2 et 2,4 millions de
voyageurs**

▪ **+ 1 million d'habitants et
d'emplois à moins de 30
minutes d'une gare TGV**

**Un scénario
à une gare :
De 1,4 à 2,5
milliards
d'euros**

○ Secteur d'étude d'implantation
d'une seconde gare TGV

Réseau ferré

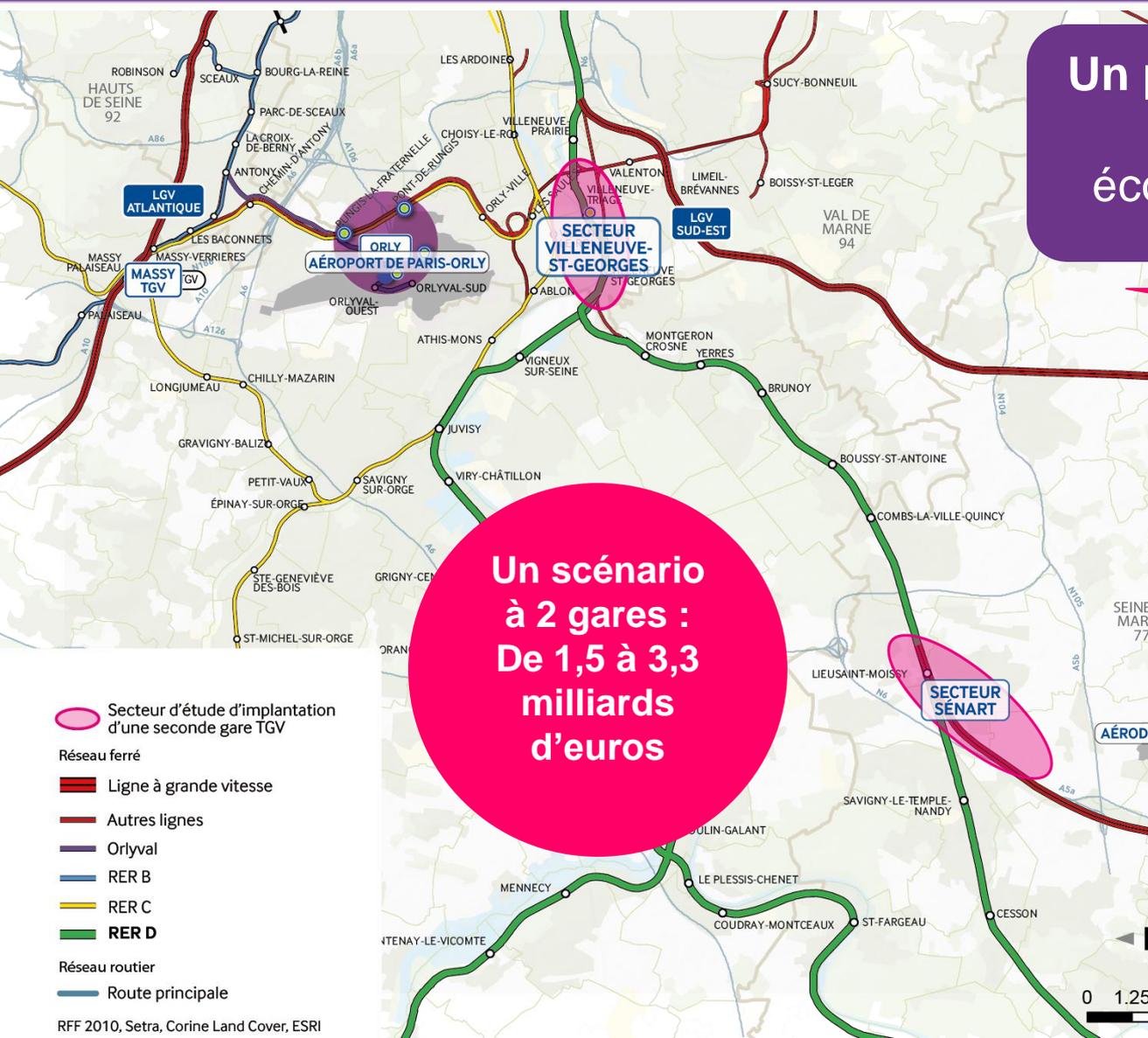
- Ligne à grande vitesse
- Autres lignes
- Orlyval
- RER B
- RER C
- RER D

Réseau routier

- Route principale

RFF 2010, Setra, Corine Land Cover, ESRI

Un projet à deux gares



Un projet à 2 gares : une rentabilité socio-économique plus élevée

▪ Trafic dans les gares nouvelles :
Entre 3,9 et 4,3 millions de voyageurs par an

▪ Gains de trafic en ligne :
Entre 2,8 et 3,6 millions de voyageurs par an

▪ **+ 1,7 à 2,8 millions d'habitants et d'emplois à moins de 30 minutes d'une gare TGV**

Un scénario à 2 gares : De 1,5 à 3,3 milliards d'euros

○ Secteur d'étude d'implantation d'une seconde gare TGV

- Réseau ferré
- Ligne à grande vitesse
 - Autres lignes
 - Orlyval
 - RER B
 - RER C
 - RER D
- Réseau routier
- Route principale

Les bénéfices socio économiques de l'Interconnexion Sud

Des gains traditionnels

- Gains d'accessibilité
- Gains de temps (limités)
- Gains de trafic (gains de fréquence)
- Gains environnementaux et humains liés aux reports modaux

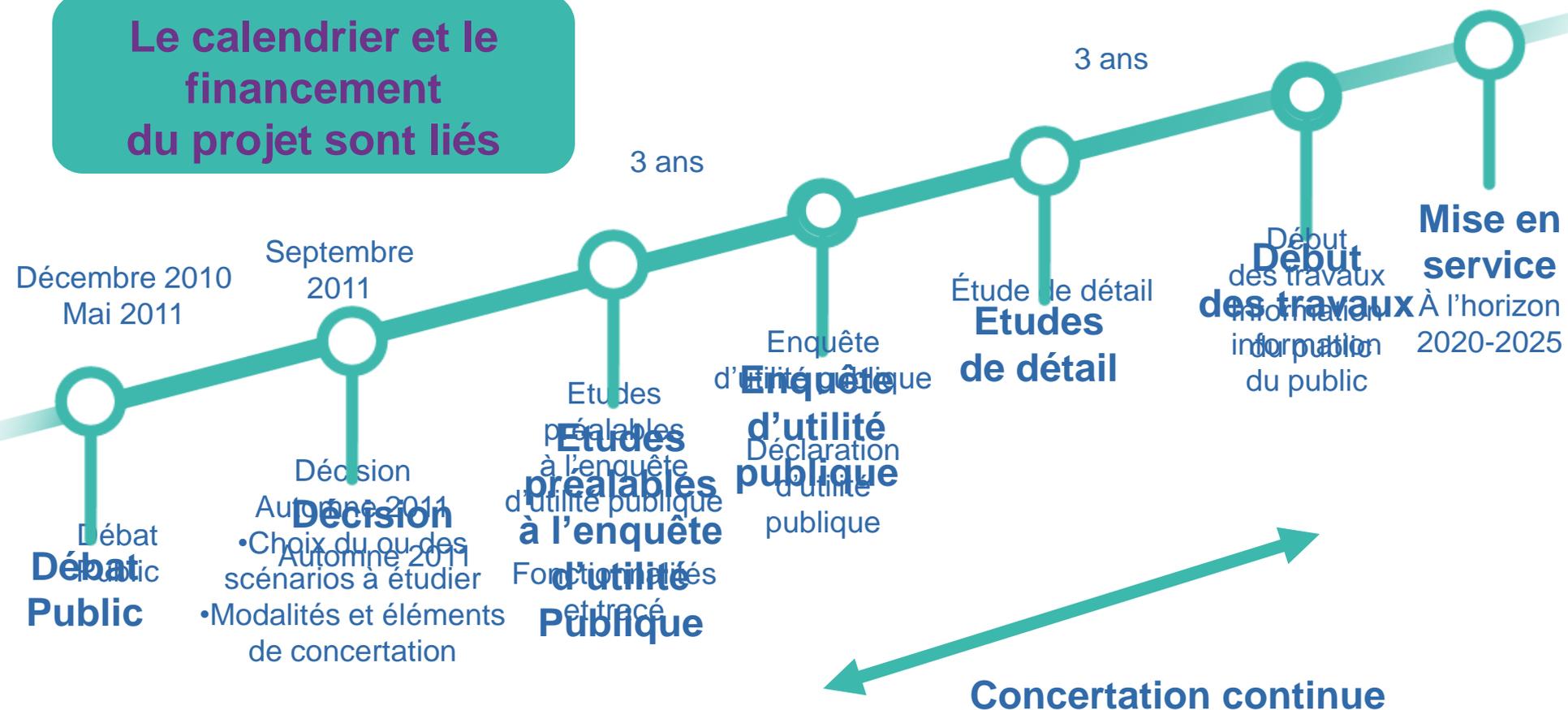


Des gains atypiques à valoriser

- Robustesse du réseau
- Décongestion des gares parisiennes
- Gains de régularité
- Effets positifs sur les TC
- Effets positifs sur le RERC
- Développement du territoire
- Mutation de l'aéroport d'Orly

Calendrier : les grandes étapes du projet

Le calendrier et le financement du projet sont liés



INTERCONNEXION SUD des LGV en Île-de-France

Débat public
Longjumeau
11 Mai 2011



DEVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT

ALSACE LORRAINE — CHAMPAGNE — IDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE COMTE — BRETAGNE — PAYS DE LA LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — RHÔNE — ALPES — PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS — PICARDIE — PROVENCE — ALPES CÔTE D'AZUR — ÎLE DE FRANCE

ALSACE LORRAINE — CHAMPAGNE — IDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE COMTE — BRETAGNE — PAYS DE LA LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — RHÔNE — ALPES — PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS — PICARDIE — PROVENCE — ALPES CÔTE D'AZUR — ÎLE DE FRANCE