

INTERCONNEXION SUD des LGV en Île-de-France

Débat public Orly - 13 janvier 2011



DEVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT

EUROPE — TERRITOIRES — EVOLUTION — PERFORMANCE — ALSACE — LORRAINE — CHAMPAGNE — ARDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE COMTE — BRETAGNE — PAYS DE LA LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE

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

HAUTE LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE
ITALY — GERMANY — SPAIN — GREECE — PORTUGAL — UNITED KINGDOM — IRELAND — BELGIUM — LUXEMBOURG — DENMARK — SWITZERLAND — AUSTRIA — POLAND — CZECH REPUBLIC — SLOVAKIA — SLOVENIA — CROATIA — ROMANIA — BULGARIA — HUNGARY — CYPRUS — MALTA

Réseau ferré de France, qui sommes-nous ?

RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national

Nos missions

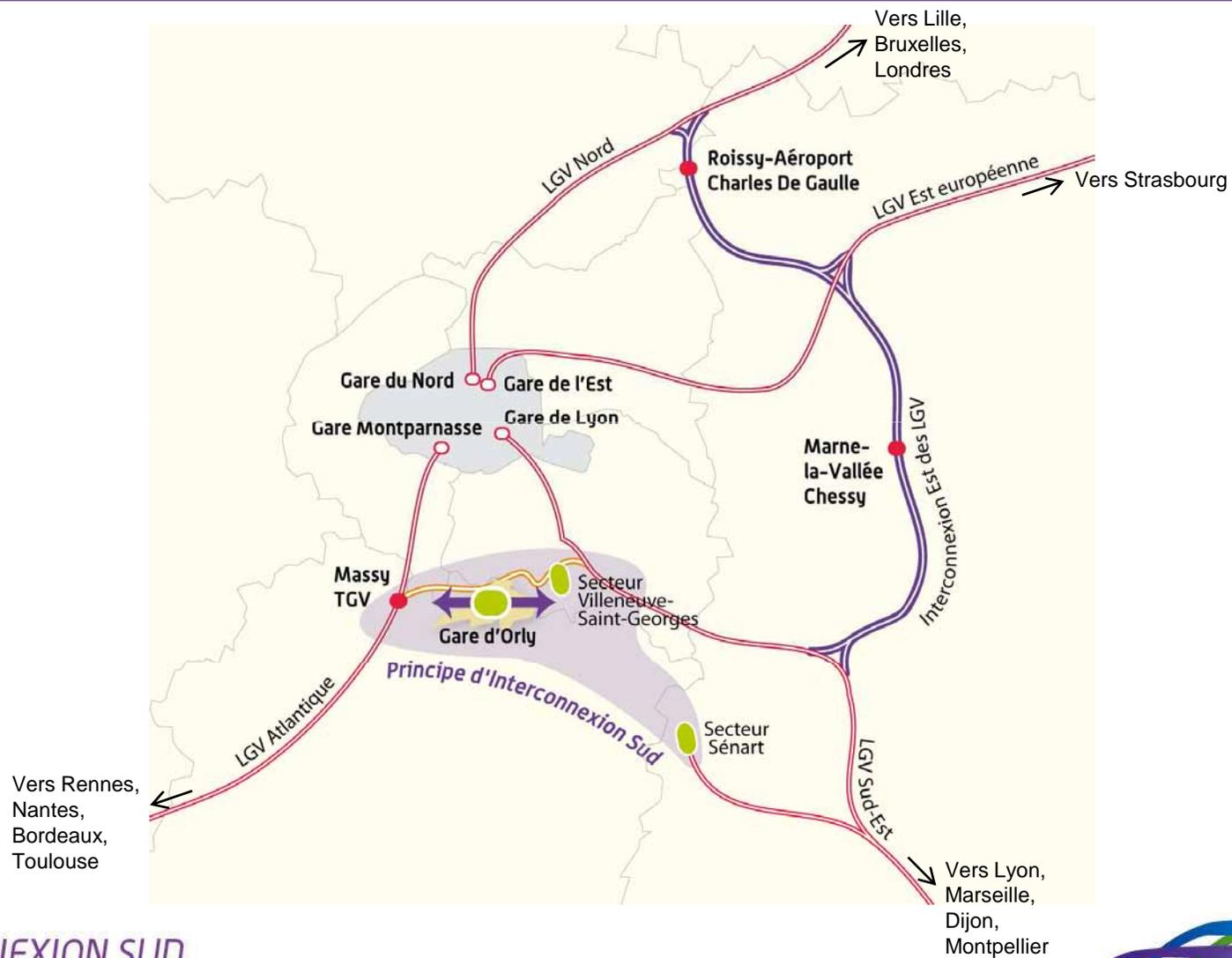
- l'exploitation,
- l'entretien,
- le développement,
- la modernisation du réseau.



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Orly, 13 janvier 2011

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles

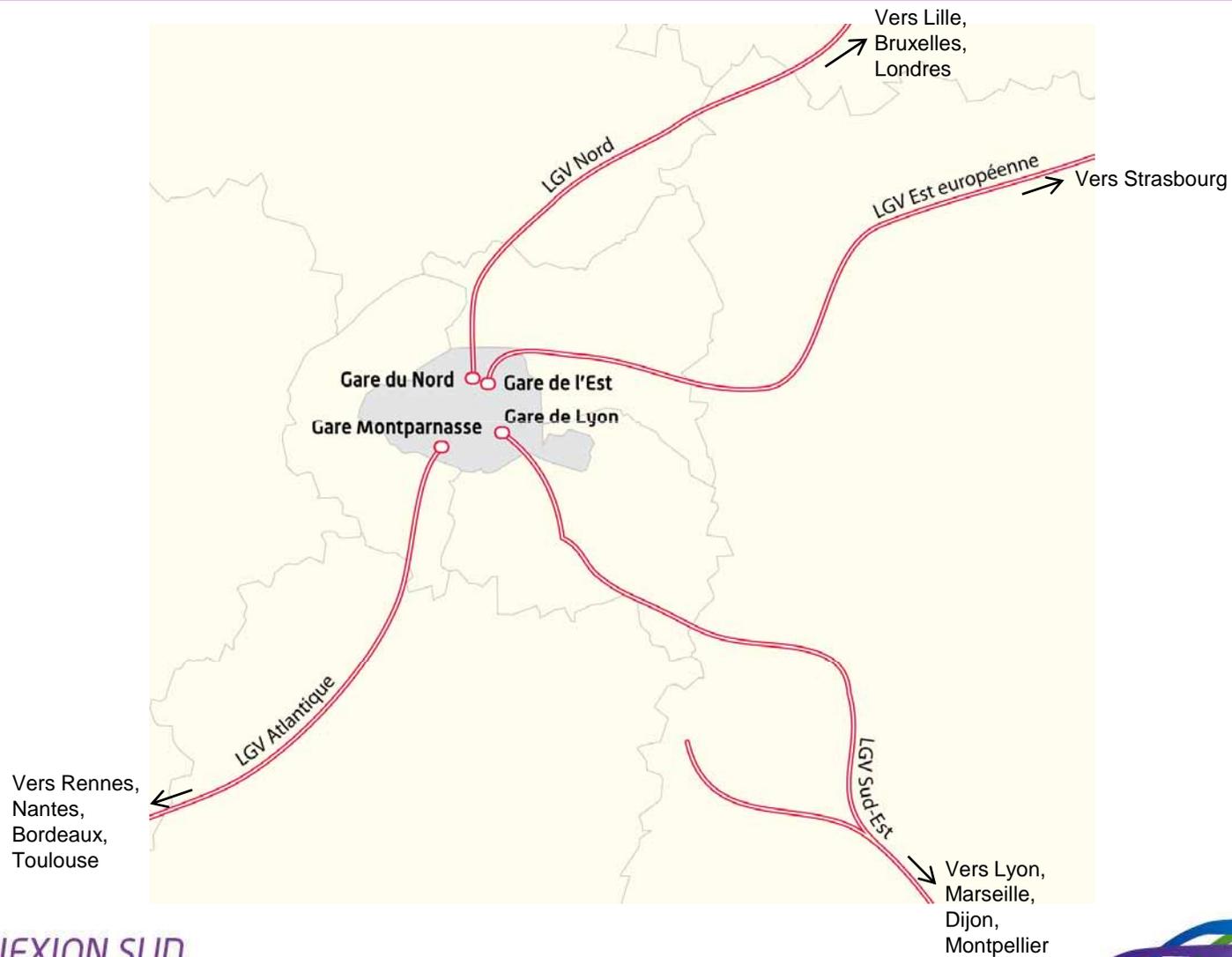


INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 2011

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles

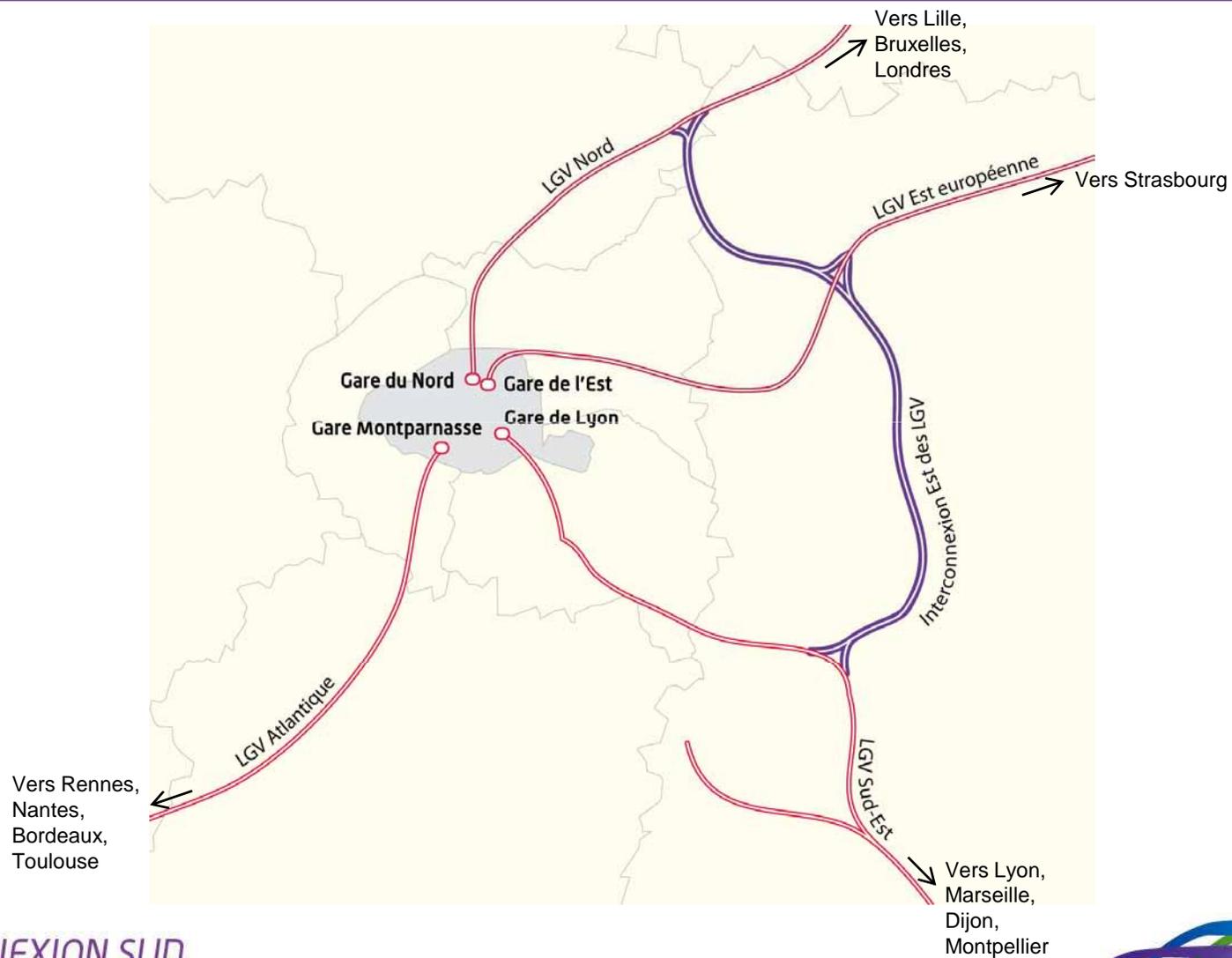


INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 2011

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles

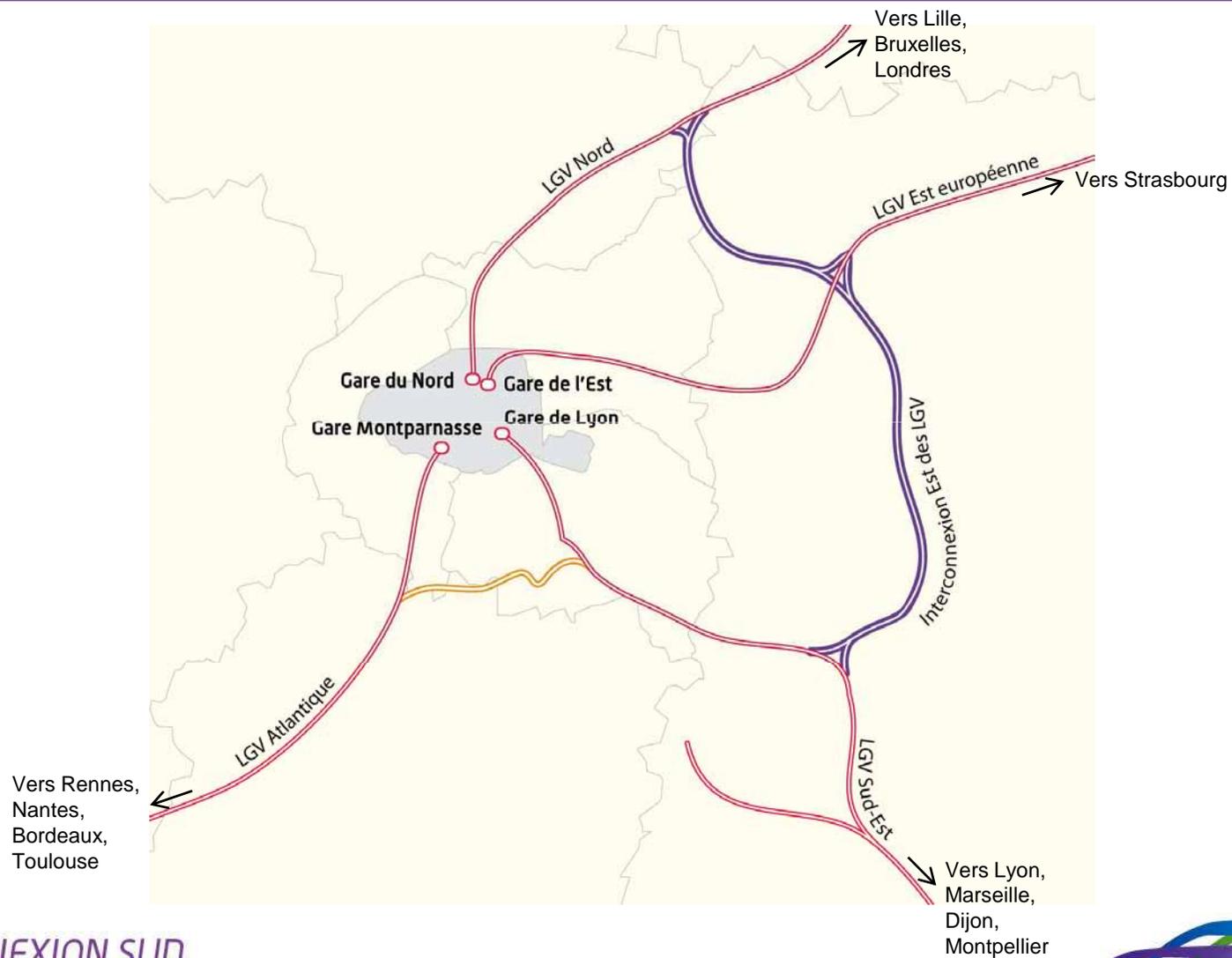


INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 2011

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles

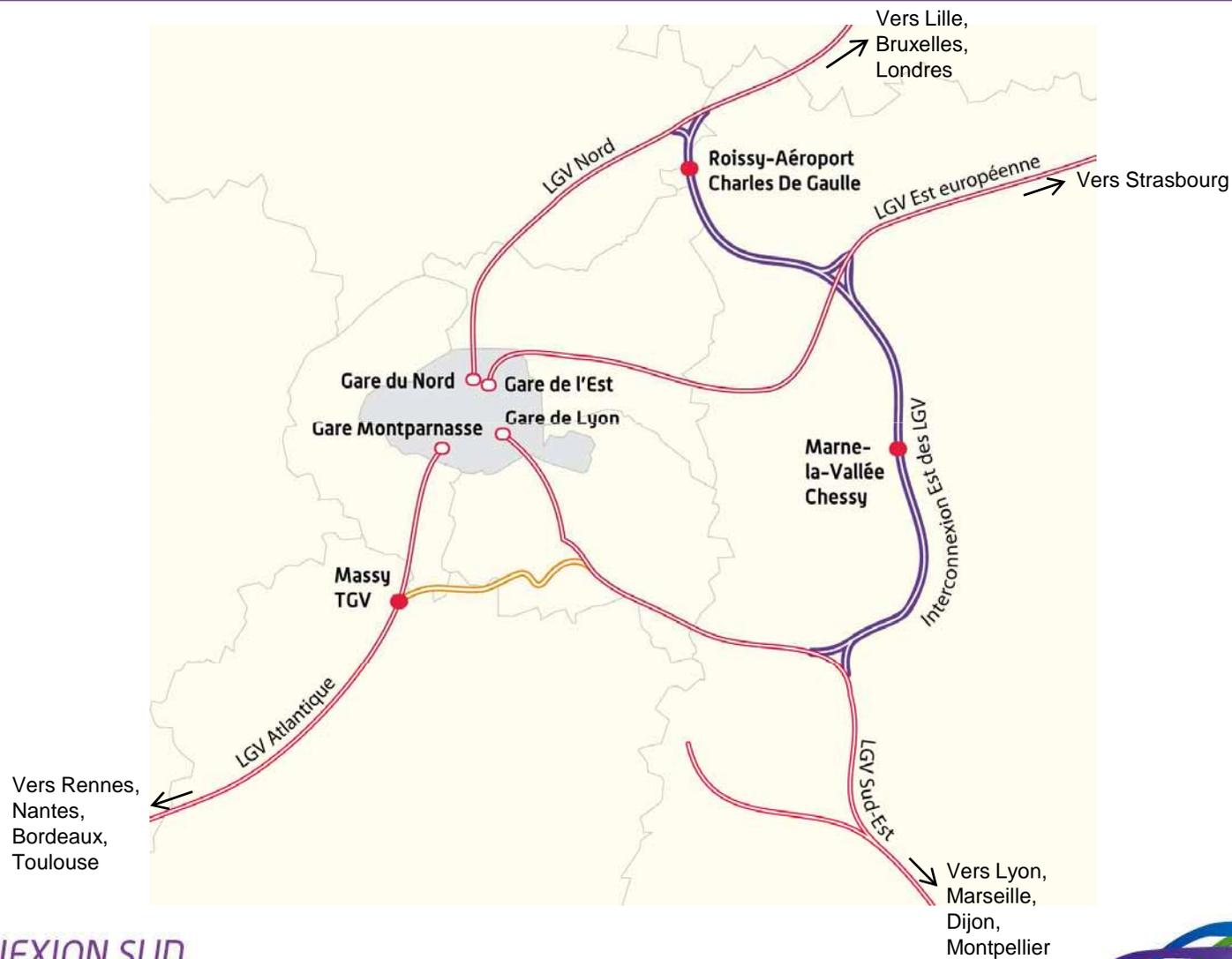


INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 2011

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



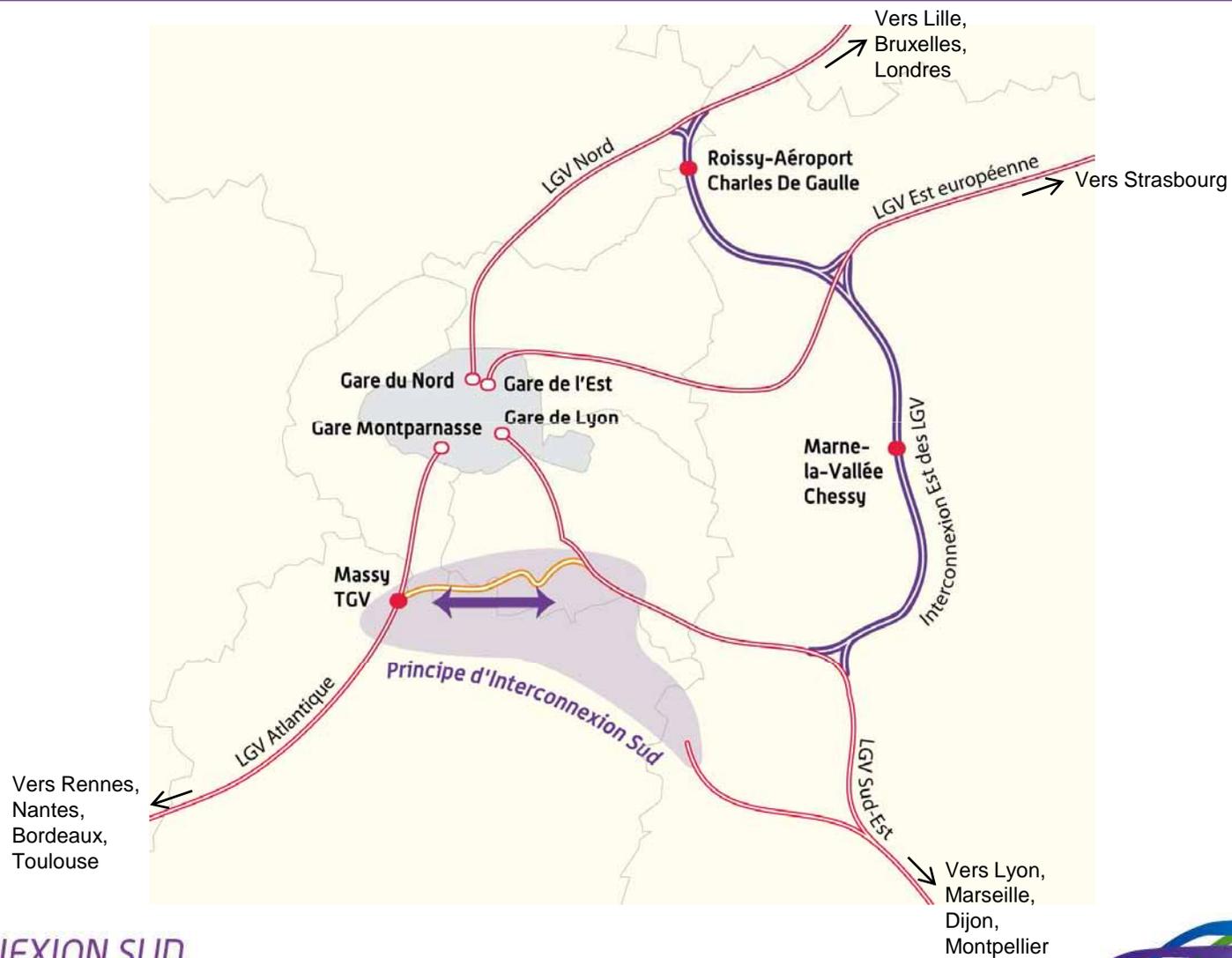
INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 2011



& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles

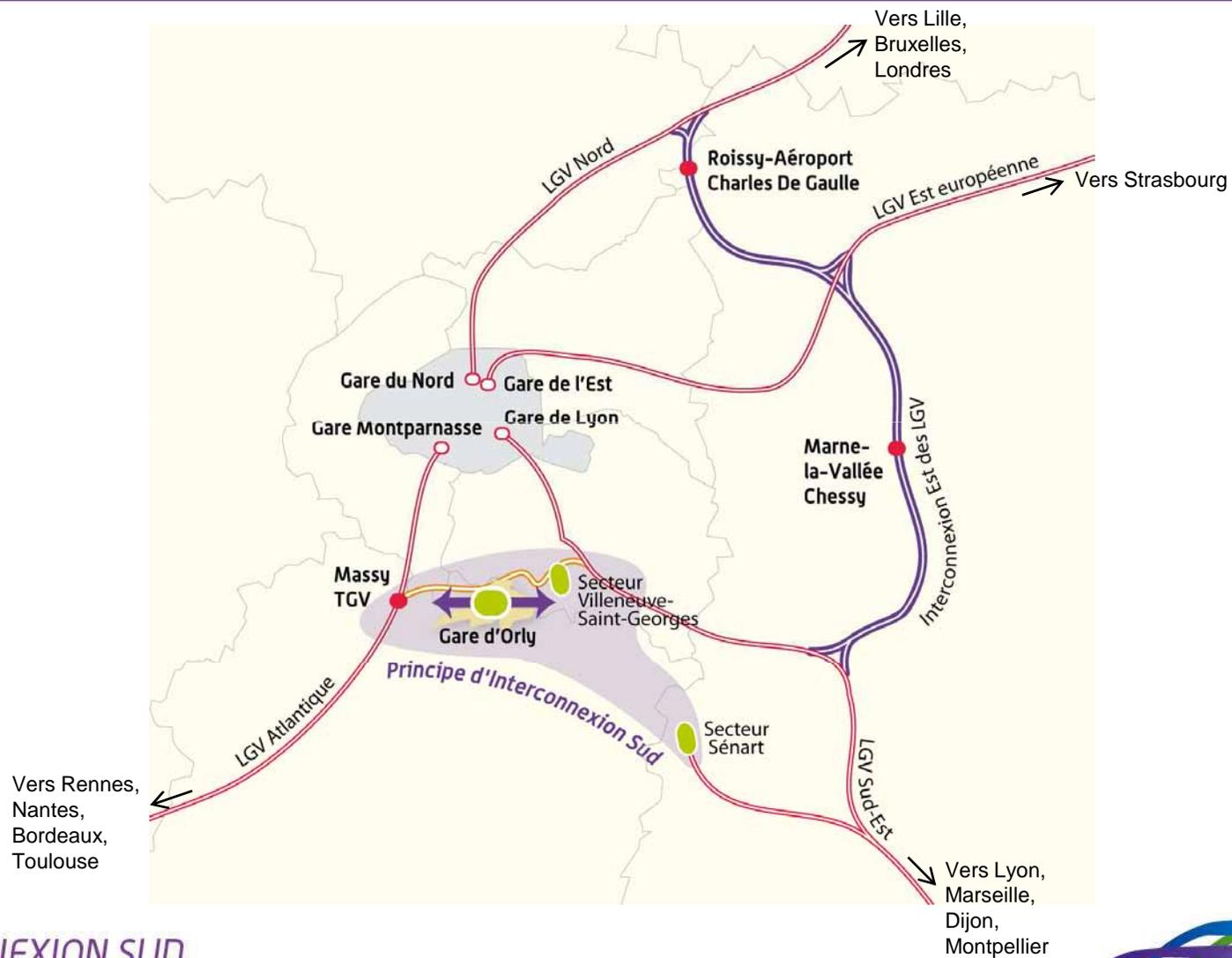


INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 2011

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 2011

Un projet en débat

Nos convictions

Une **LIGNE** dédiée aux TGV



Des **GARES** TGV franciliennes
dont une gare à Orly

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



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

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

5 LGV en travaux ou en cours de lancement, mises en service d'ici **2017**

Un réseau national en développement

GRENELLE

2000 km
de lignes nouvelles d'ici 2020

L'Interconnexion Sud est située au cœur du réseau



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 2011

Une forte croissance du trafic intersecteur

CROISSANCE DES TRAFICS TGV (EN BASE 100 EN 1999)



+ 8% par an

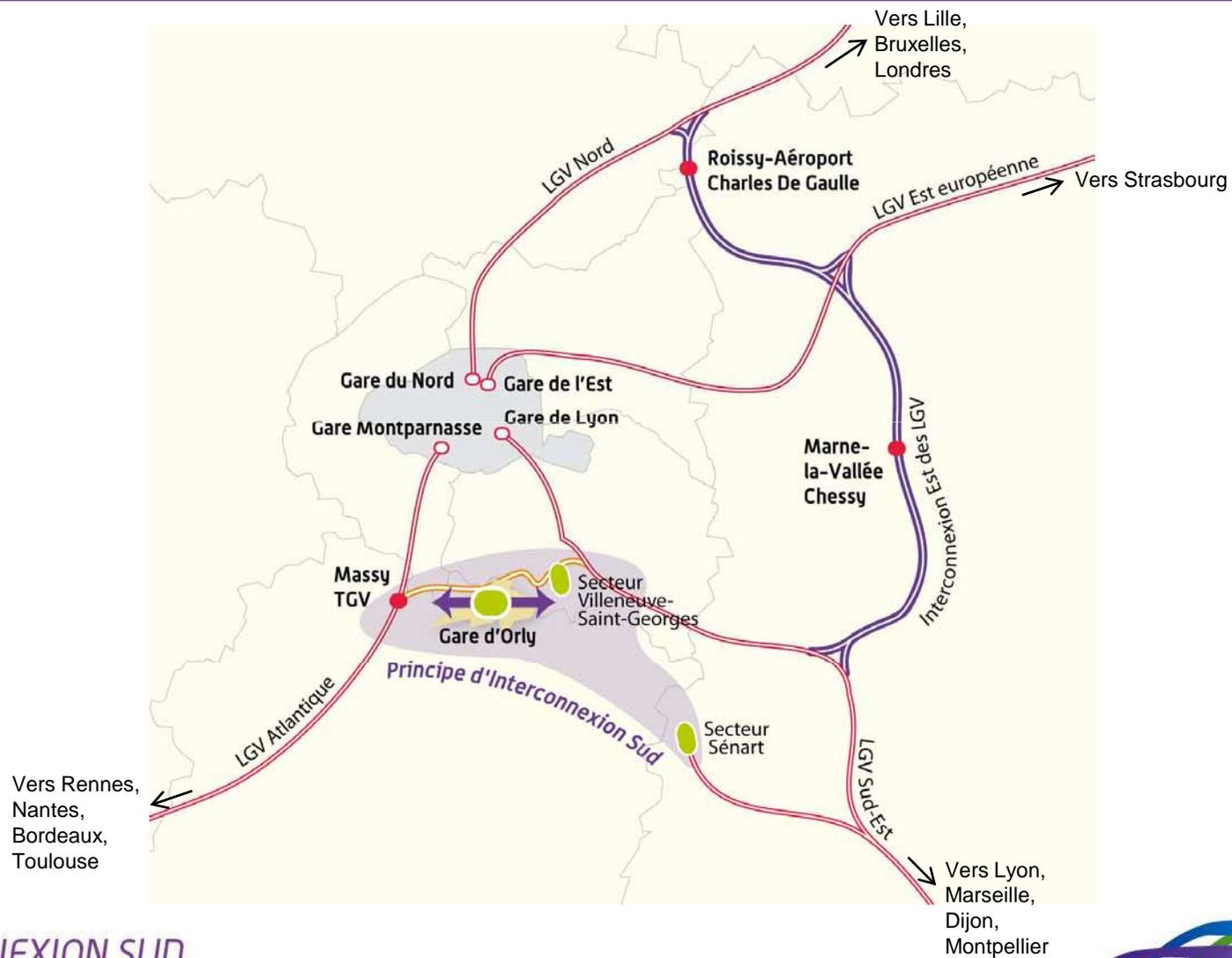
TGV intersecteurs
22 millions de voyageurs

+ 4% par an

Traffic total TGV
117 millions de voyageurs

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

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Orly, 13 janvier 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

Des gares franciliennes en développement

Gares parisiennes



Gare de Lyon

Gare Montparnasse

Gare du Nord

Gare de l'Est

Gares franciliennes



Roissy Charles de Gaulle

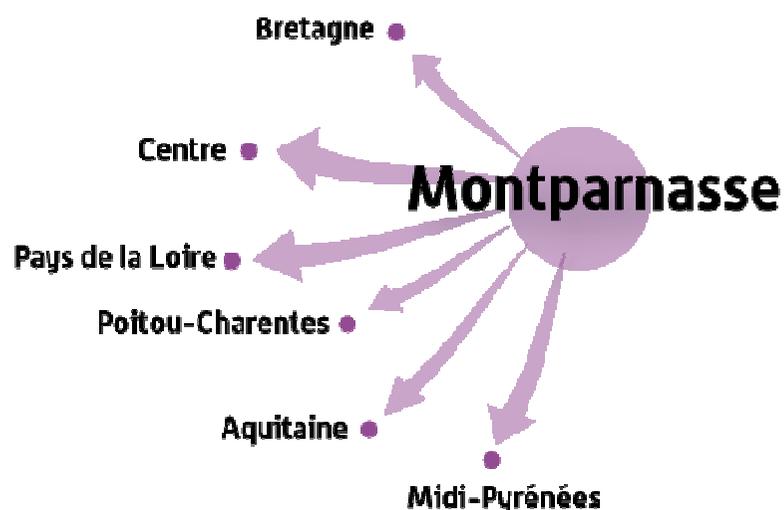
Marne-la-Vallée-Chessy

Massy TGV

Des gares franciliennes en développement

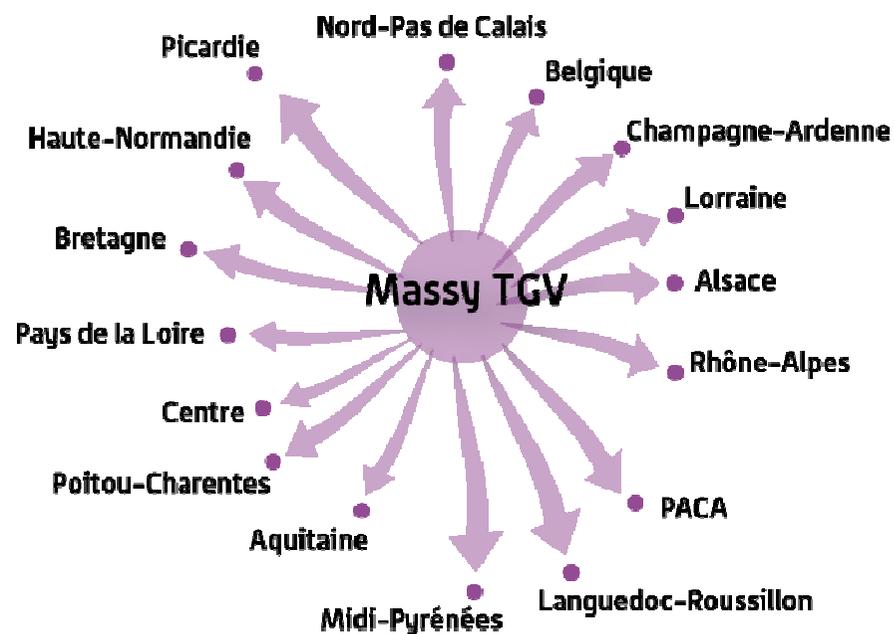
Gares parisiennes

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

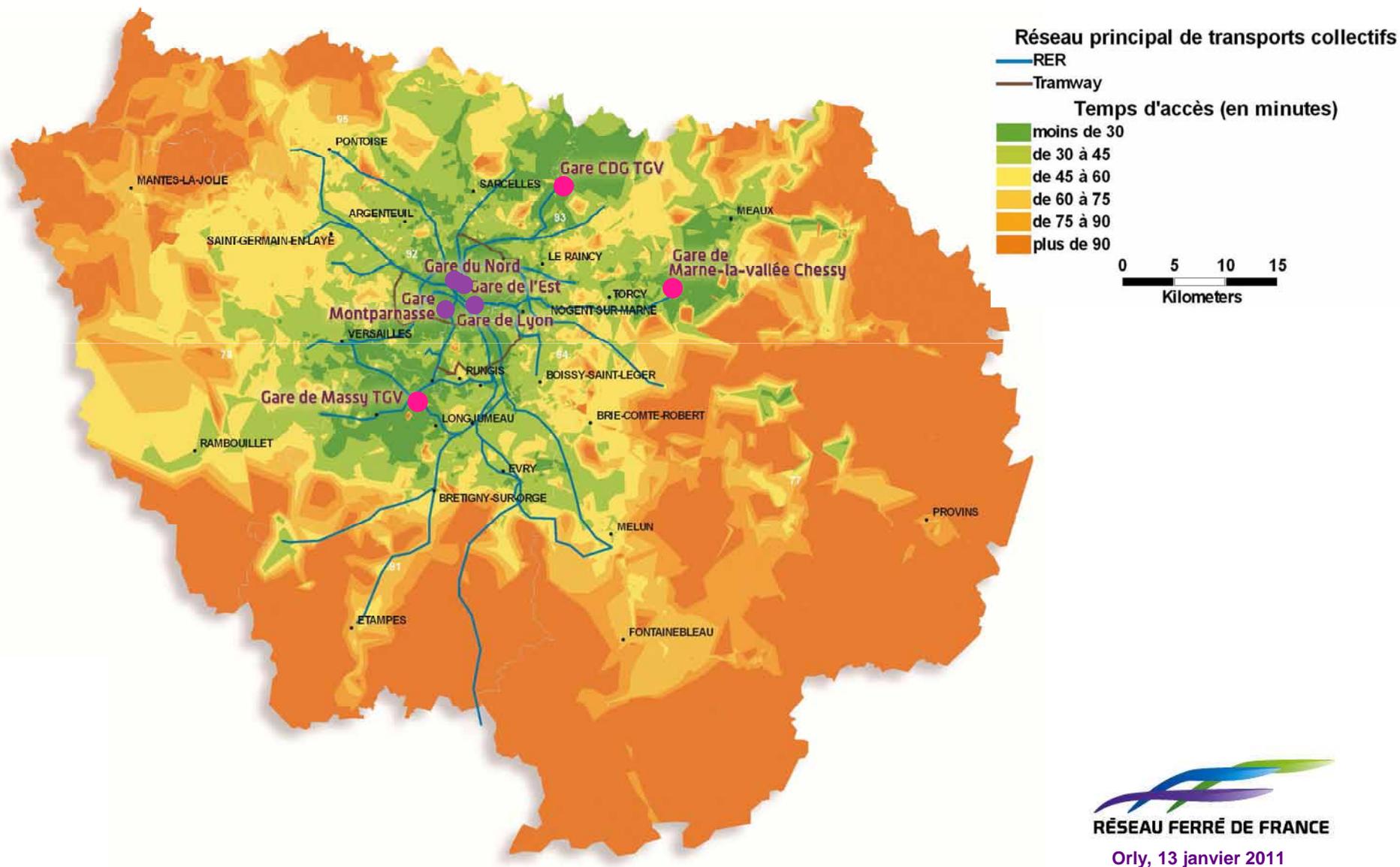


Gares franciliennes

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



Un aéroport d'Orly non connecté au TGV

Orly

- 2^{ème} aéroport français
- 10^{ème} en Europe

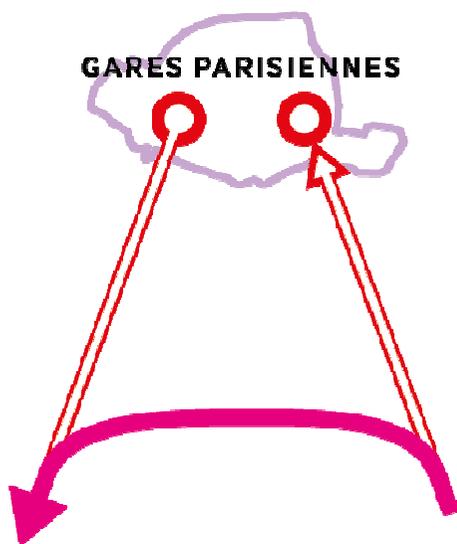
Une complémentarité réussie entre le TGV et l'avion

- A l'aéroport de Paris CDG : 2,4 millions de voyageurs aériens en 2009 prennent le TGV

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

Les bénéfices du projet d'Interconnexion Sud

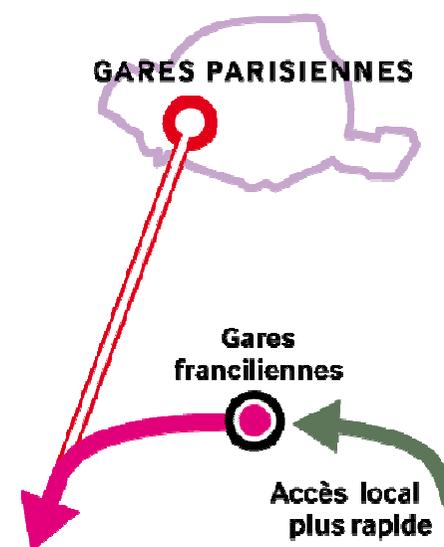
Liaisons TGV facilitées entre les régions



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



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



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

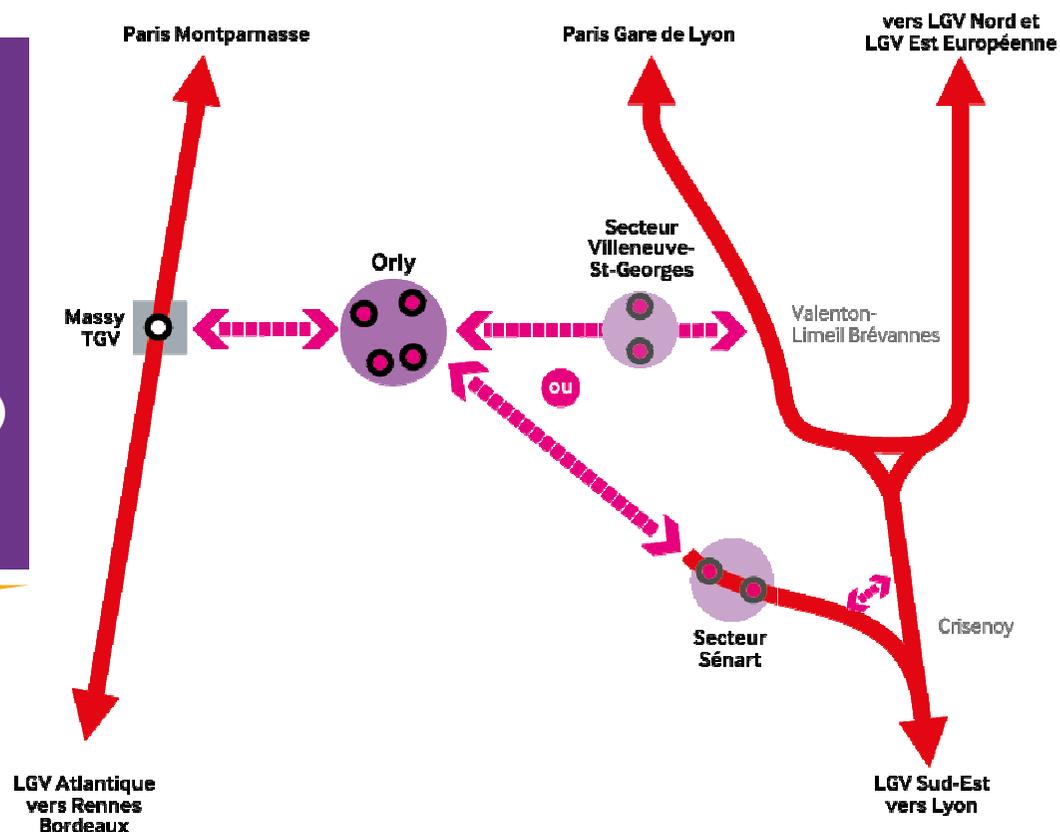

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Orly, 13 janvier 2011

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



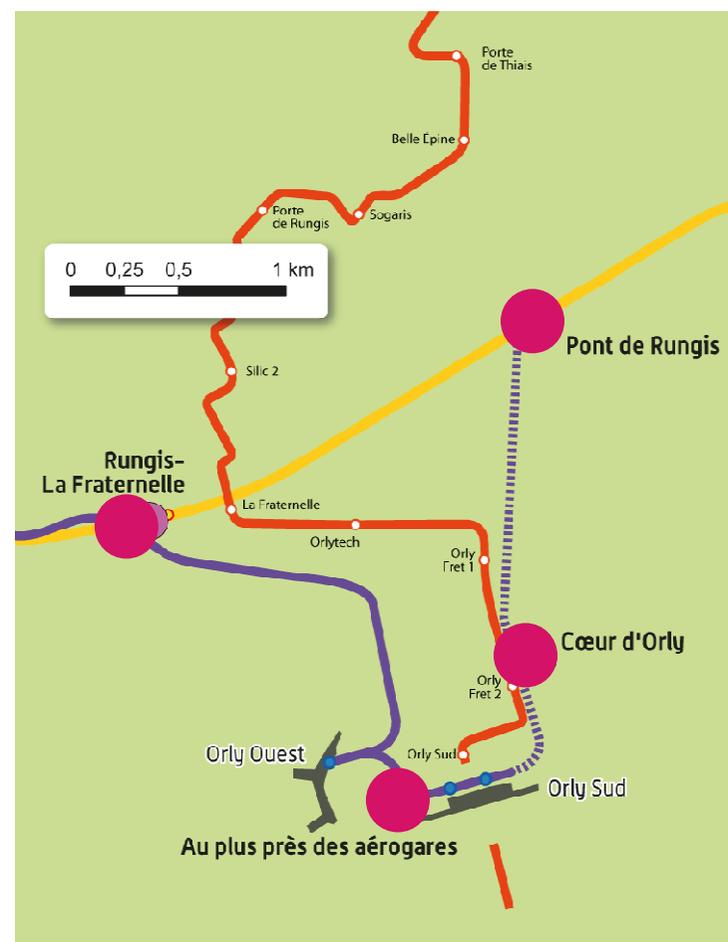
Orly : une gare de territoire et d'aéroport

Double fonction de la gare

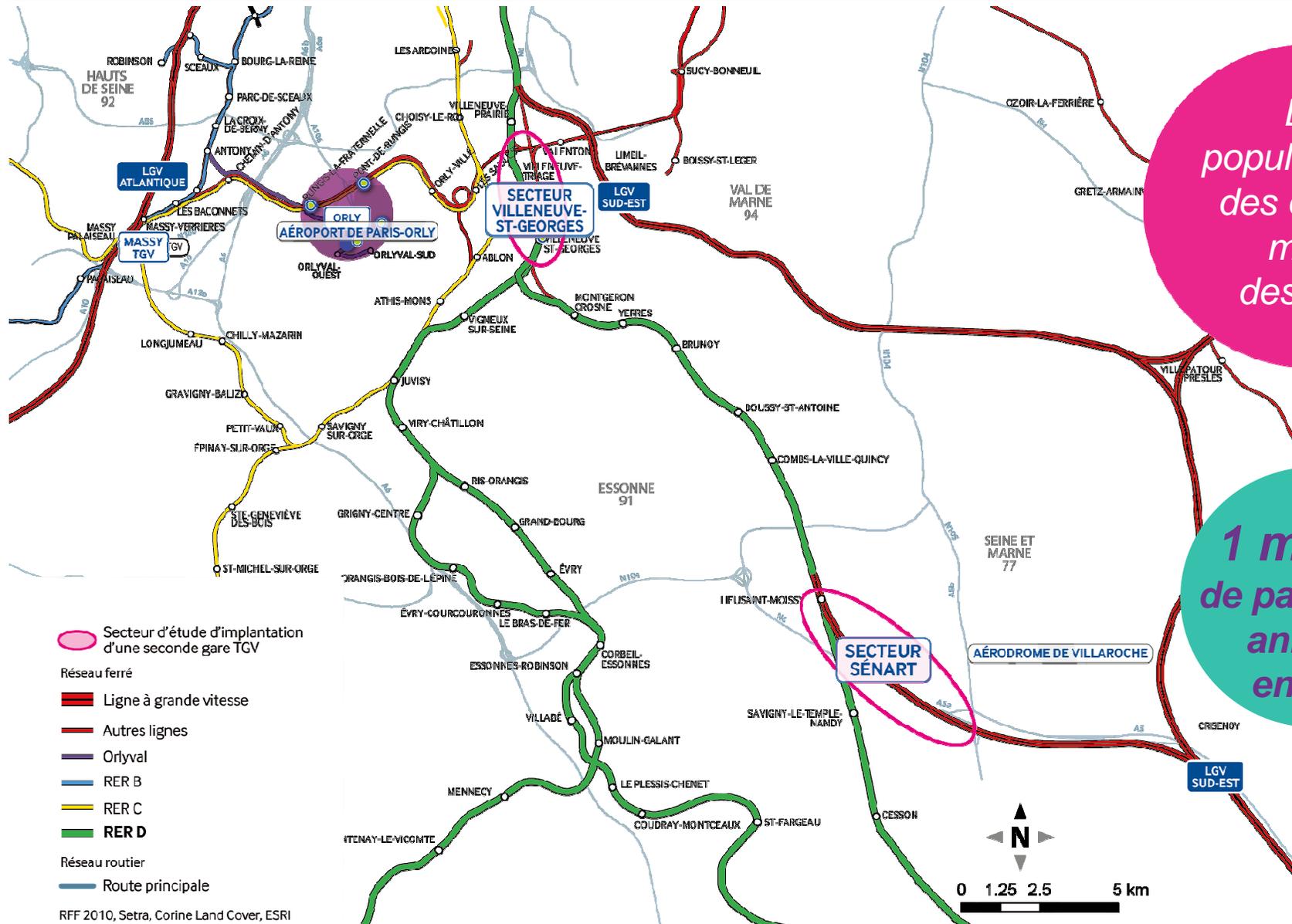
- 50% intermodalité train / avion
- 50% desserte du territoire

4 localisations proposées

- Au plus près des aérogares
- Cœur d'Orly
- Rungis-la-Fraternelle
- Pont de Rungis



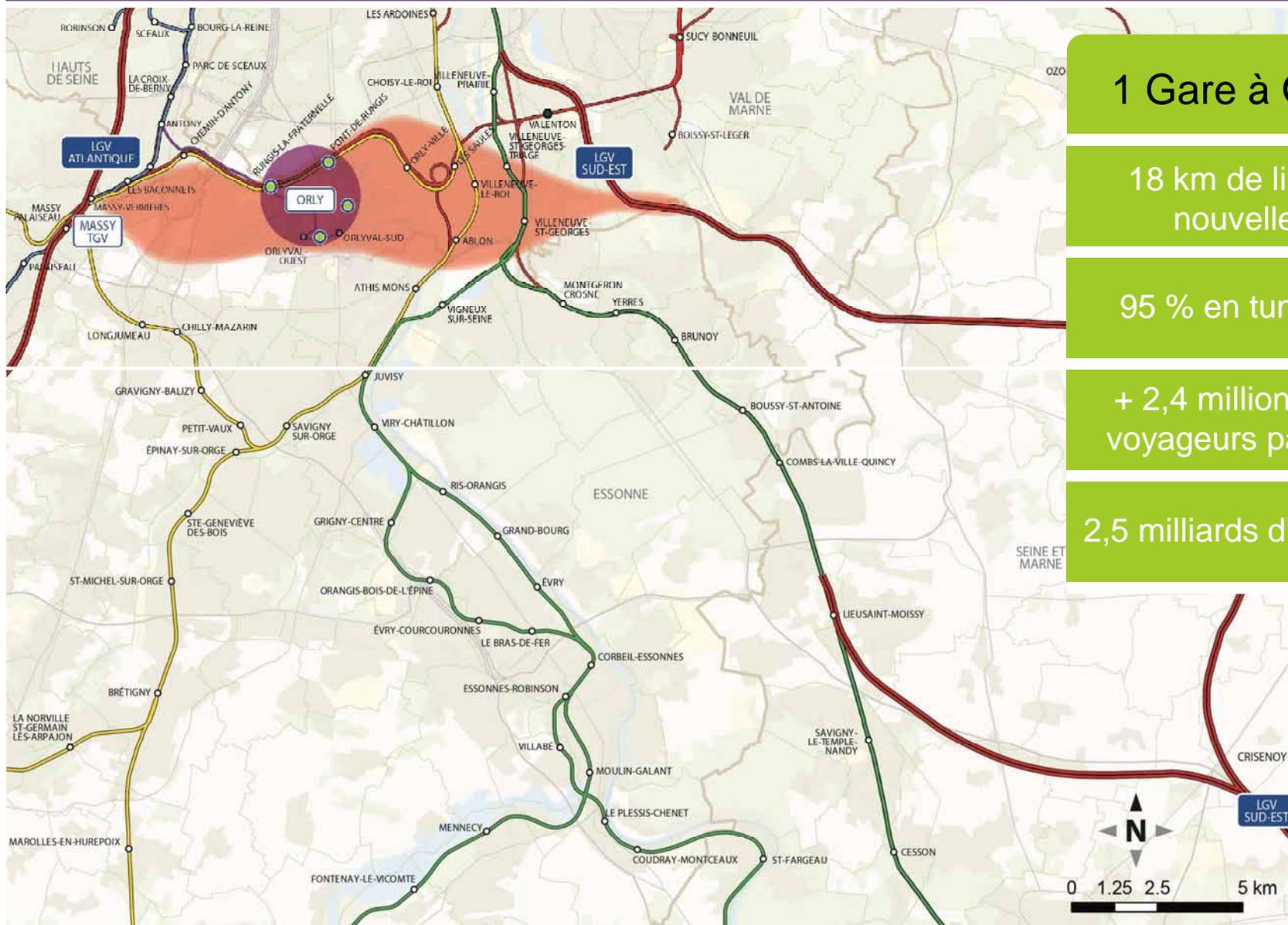
Une 2^{ème} gare : un atout supplémentaire



Des populations et des emplois mieux desservis

1 million de passagers annuels en plus

Scénario A : tunnel direct



1 Gare à Orly

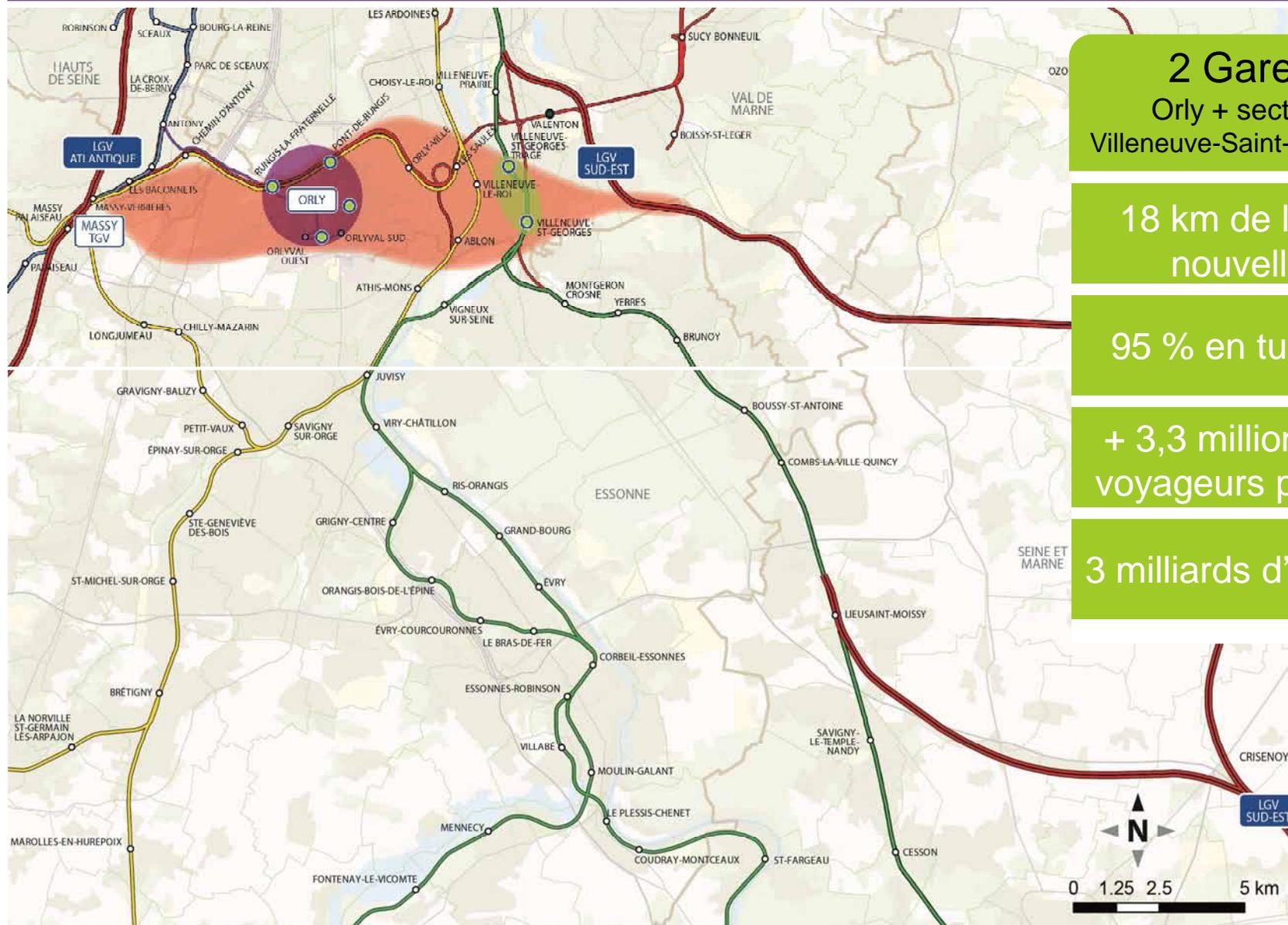
18 km de ligne nouvelle

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

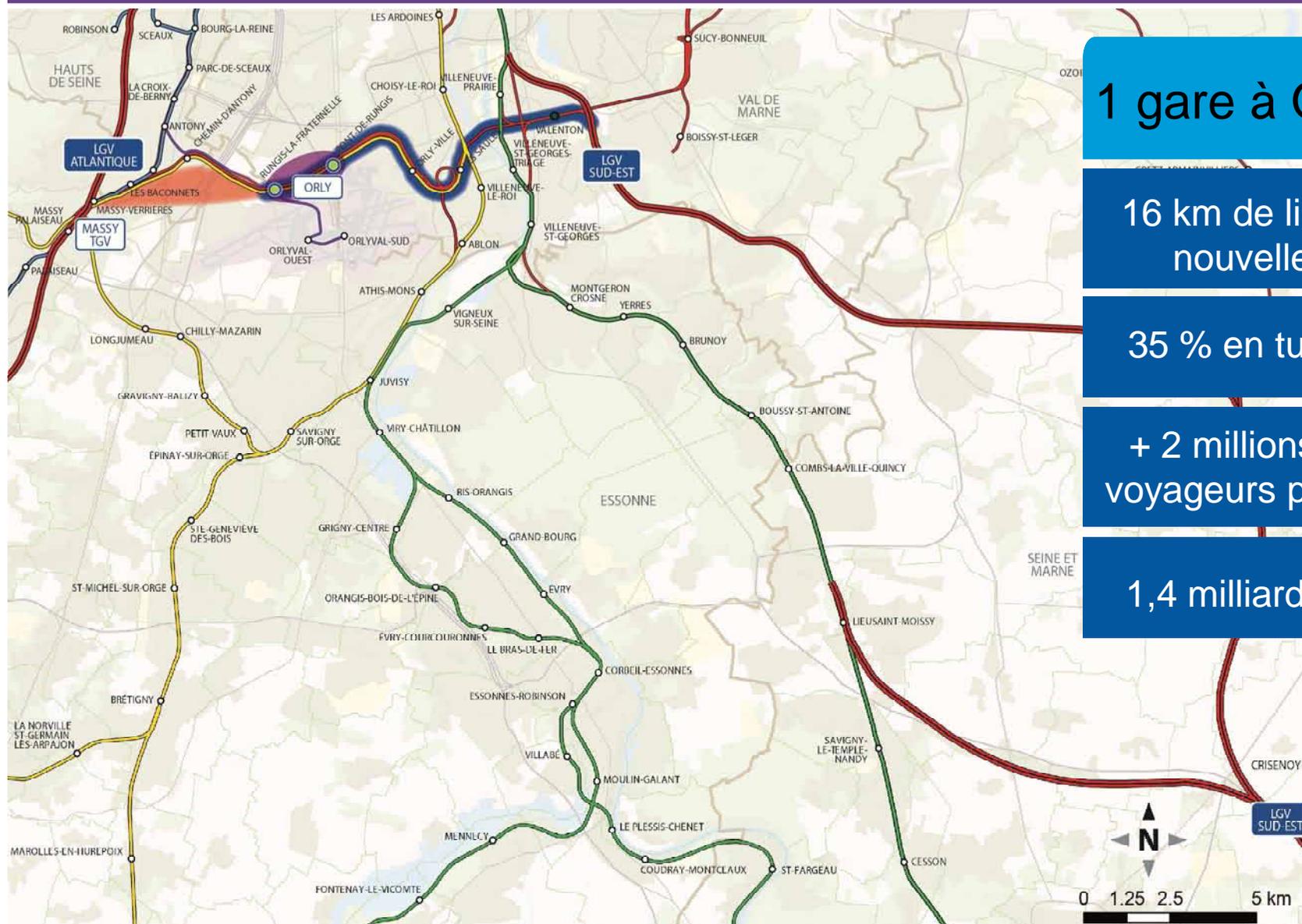
18 km de ligne
nouvelle

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

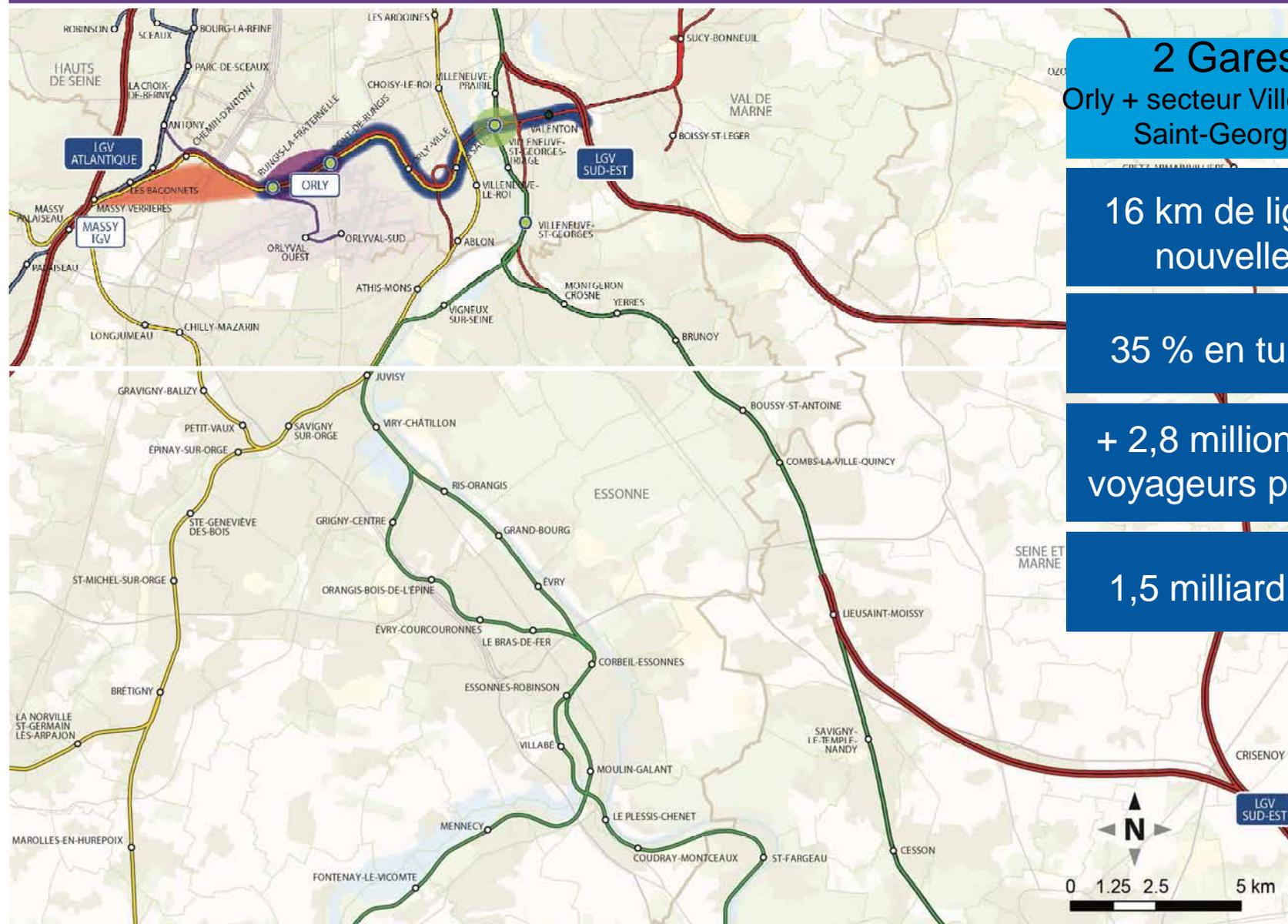
35 % en tunnel

+ 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

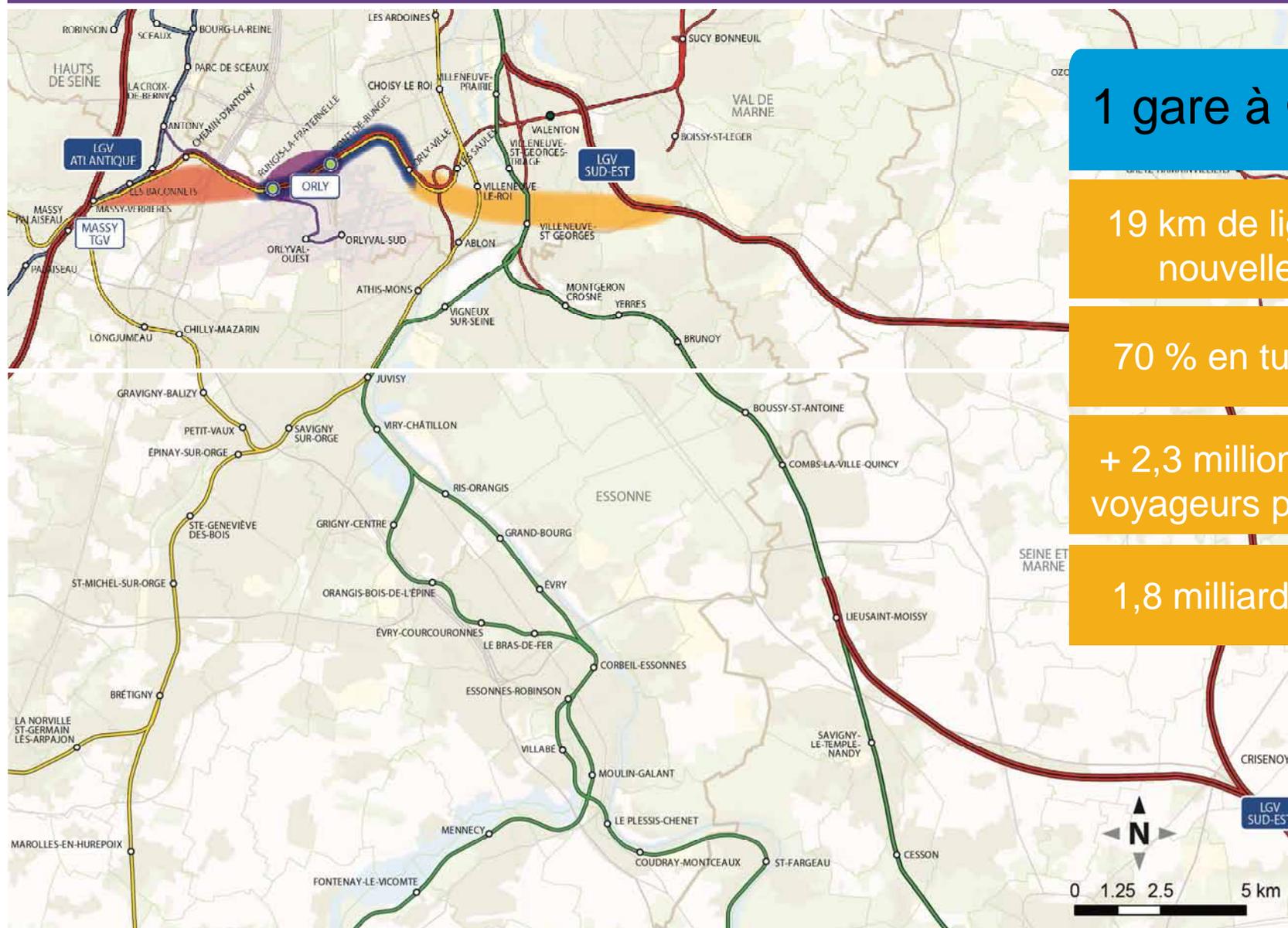
16 km de ligne nouvelle

35 % en tunnel

+ 2,8 millions de voyageurs par an

1,5 milliard d'€

Scénario B : variante en tunnel



1 gare à Orly

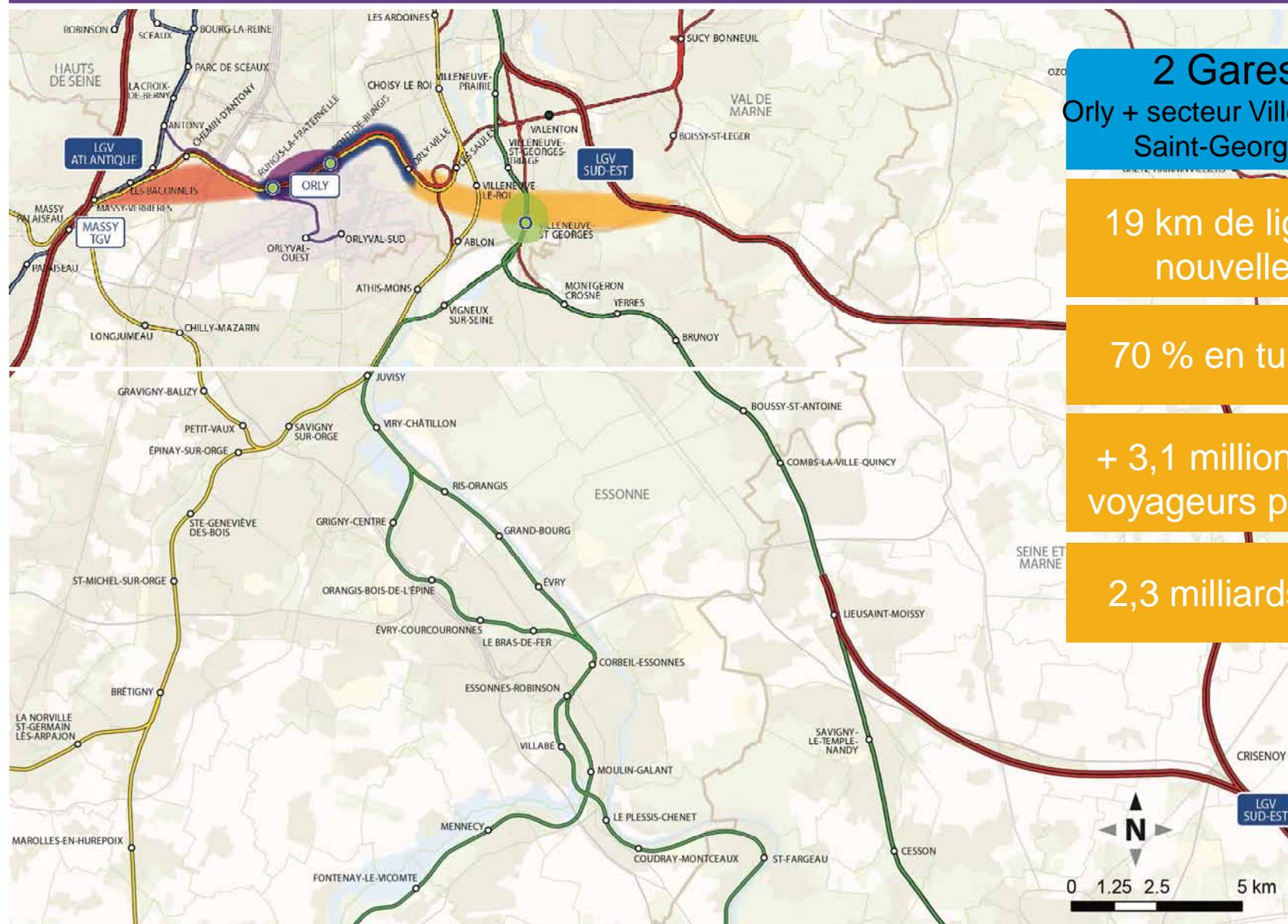
19 km de ligne nouvelle

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

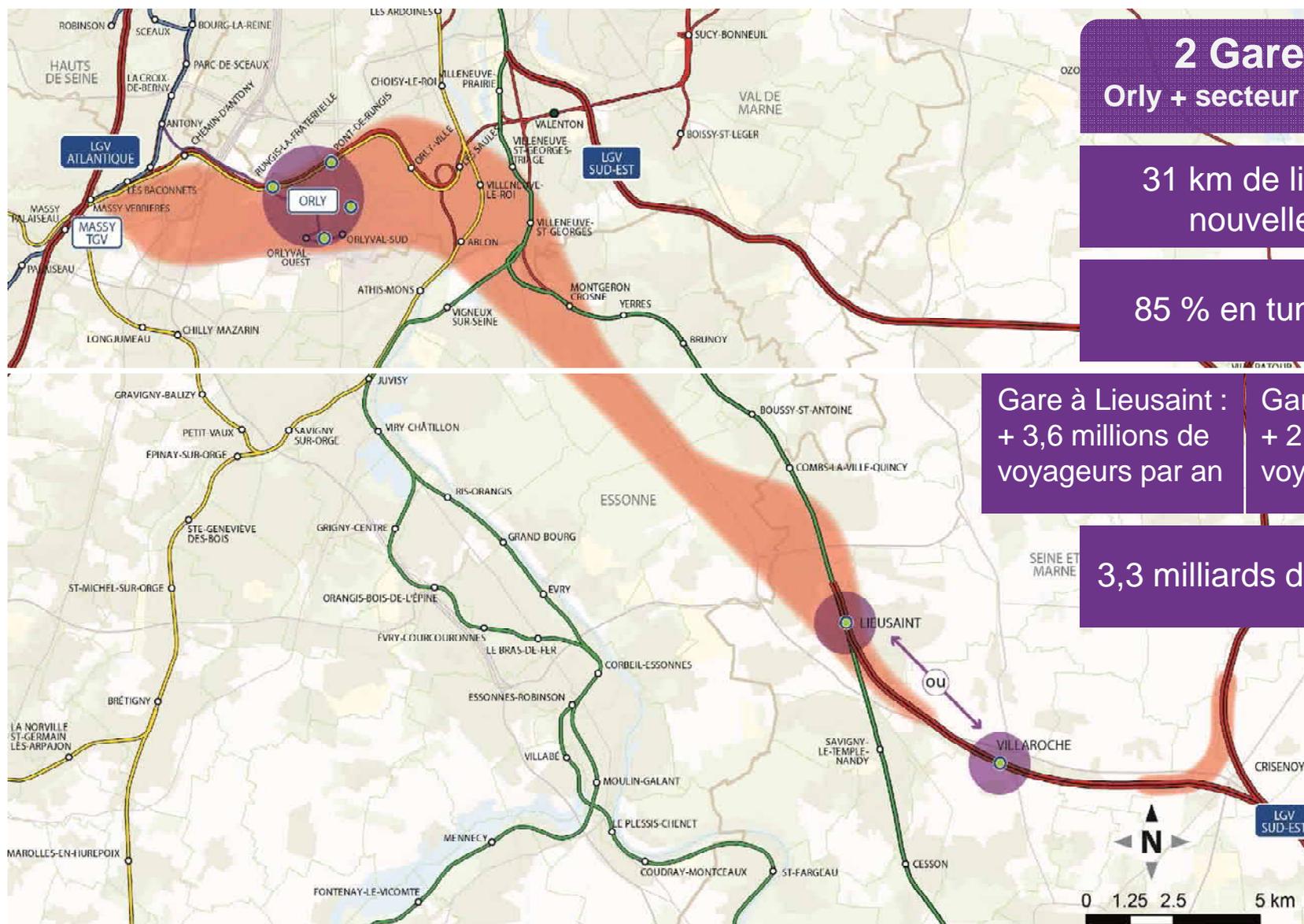
19 km de ligne nouvelle

70 % en tunnel

+ 3,1 millions de voyageurs par an

2,3 milliards d'€

Scénario C : tunnel vers Sénart



2 Gares
Orly + secteur Sénart

31 km de ligne nouvelle

85 % en tunnel

Gare à Lieusaint :
+ 3,6 millions de voyageurs par an

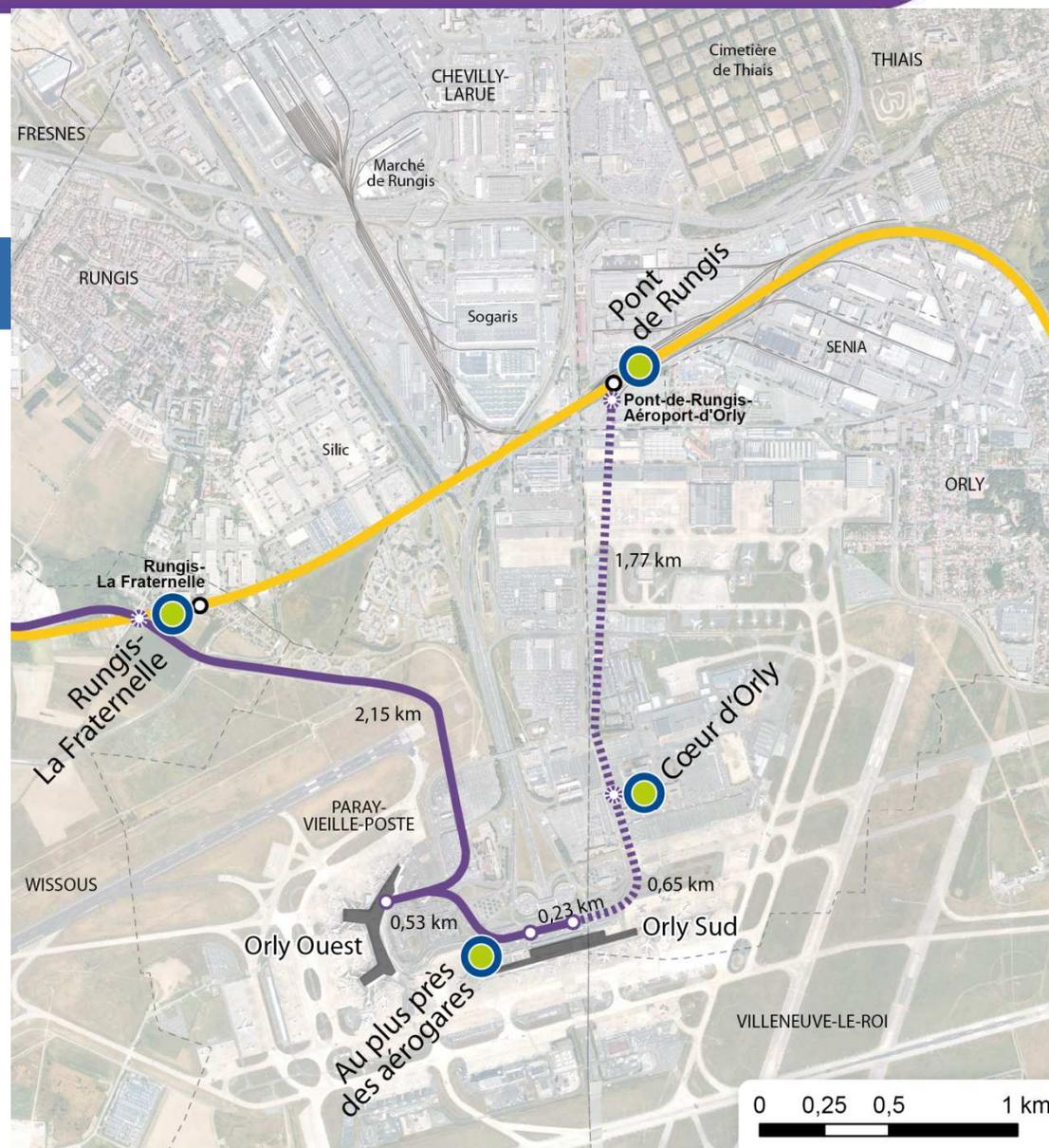
Gare à Villaroche :
+ 2,9 millions de voyageurs par an

3,3 milliards d'euros

Orly : une gare de territoire et d'aéroport

Critères de comparaison

- Le coût
- La qualité de la correspondance
- L'accessibilité
- L'impact sur le territoire



Orly : une gare de territoire et d'aéroport

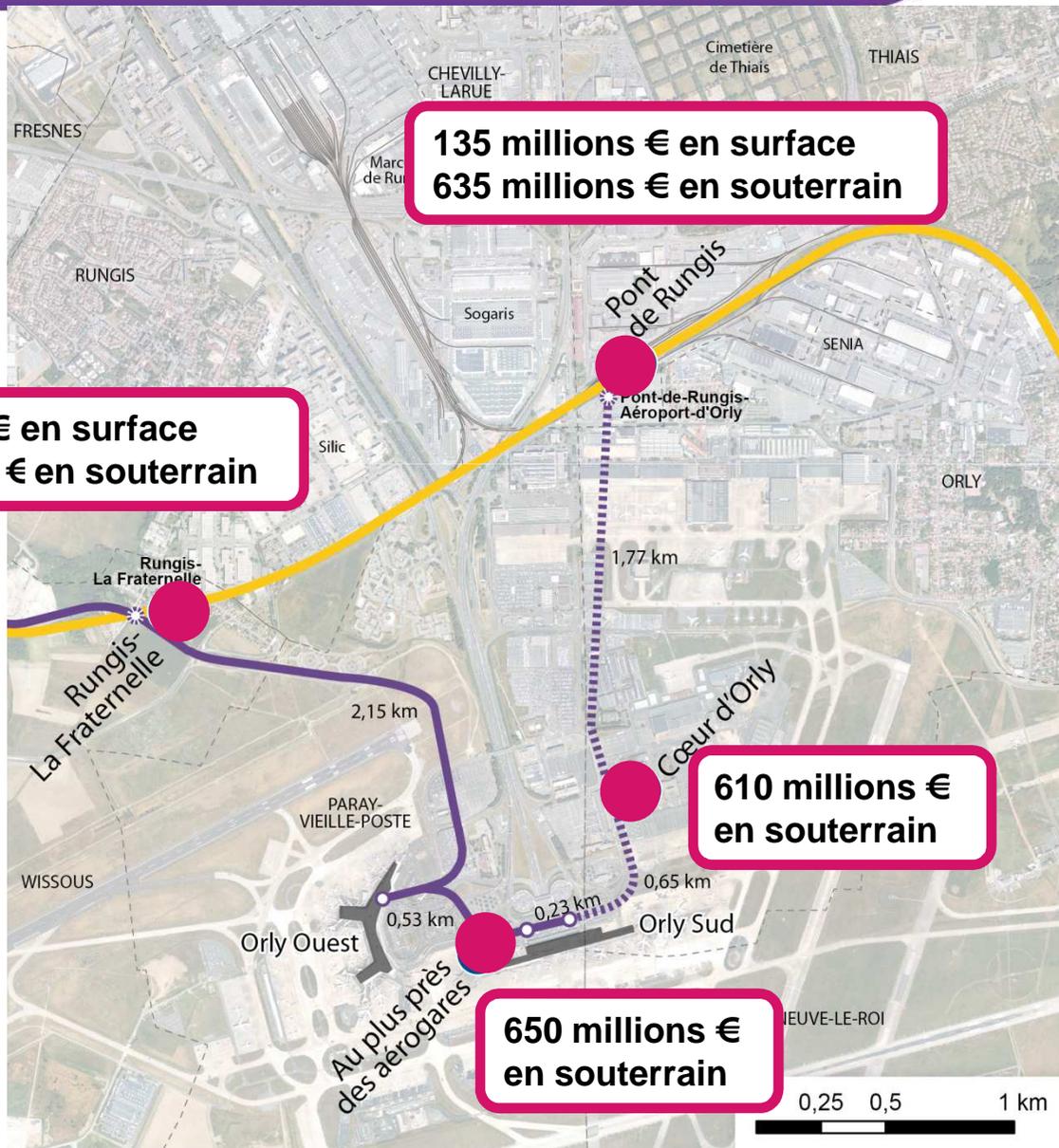
Coût et caractéristiques techniques

75 millions € en surface
515 millions € en souterrain

135 millions € en surface
635 millions € en souterrain

610 millions € en souterrain

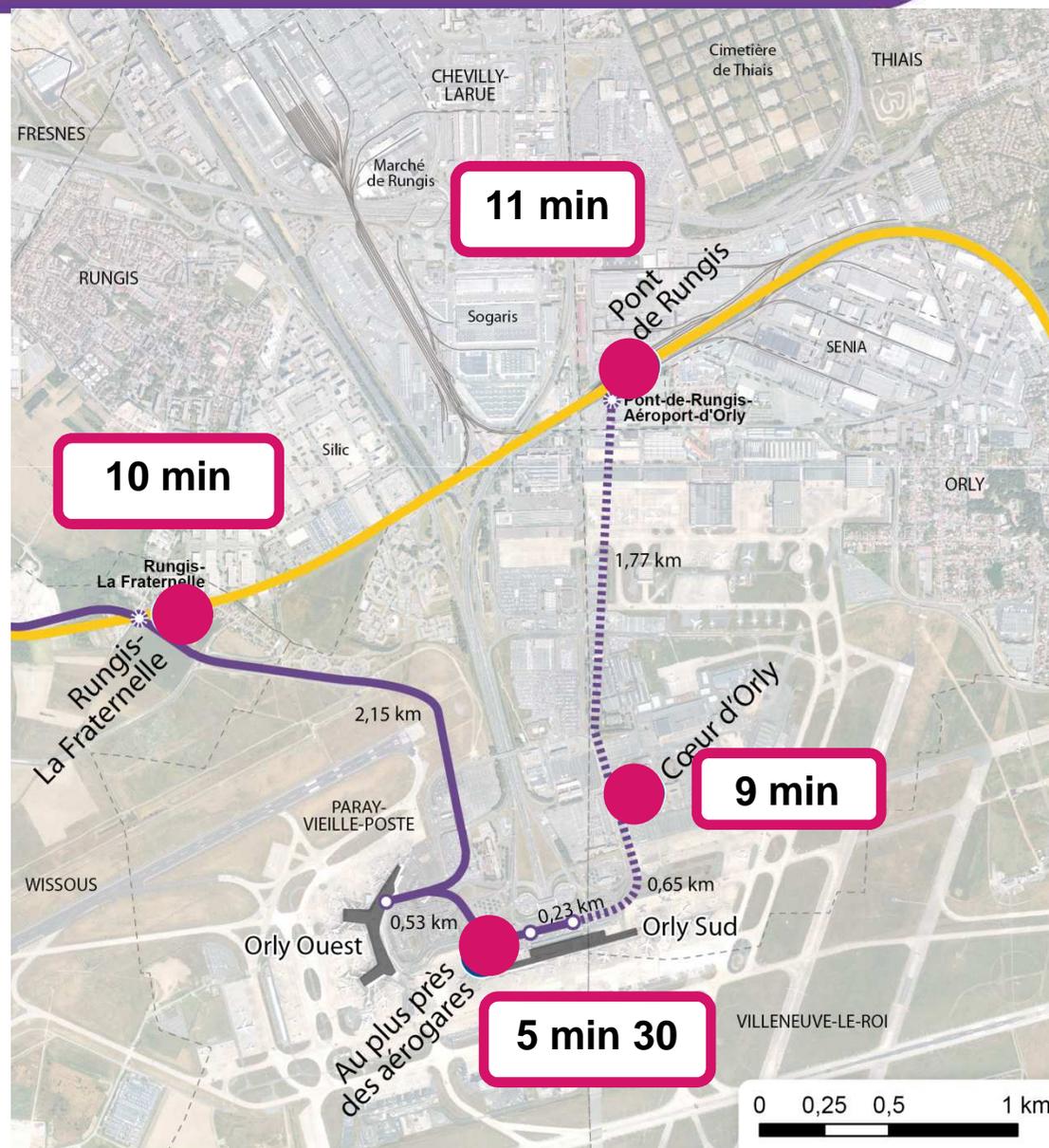
650 millions € en souterrain



Orly : une gare de territoire et d'aéroport

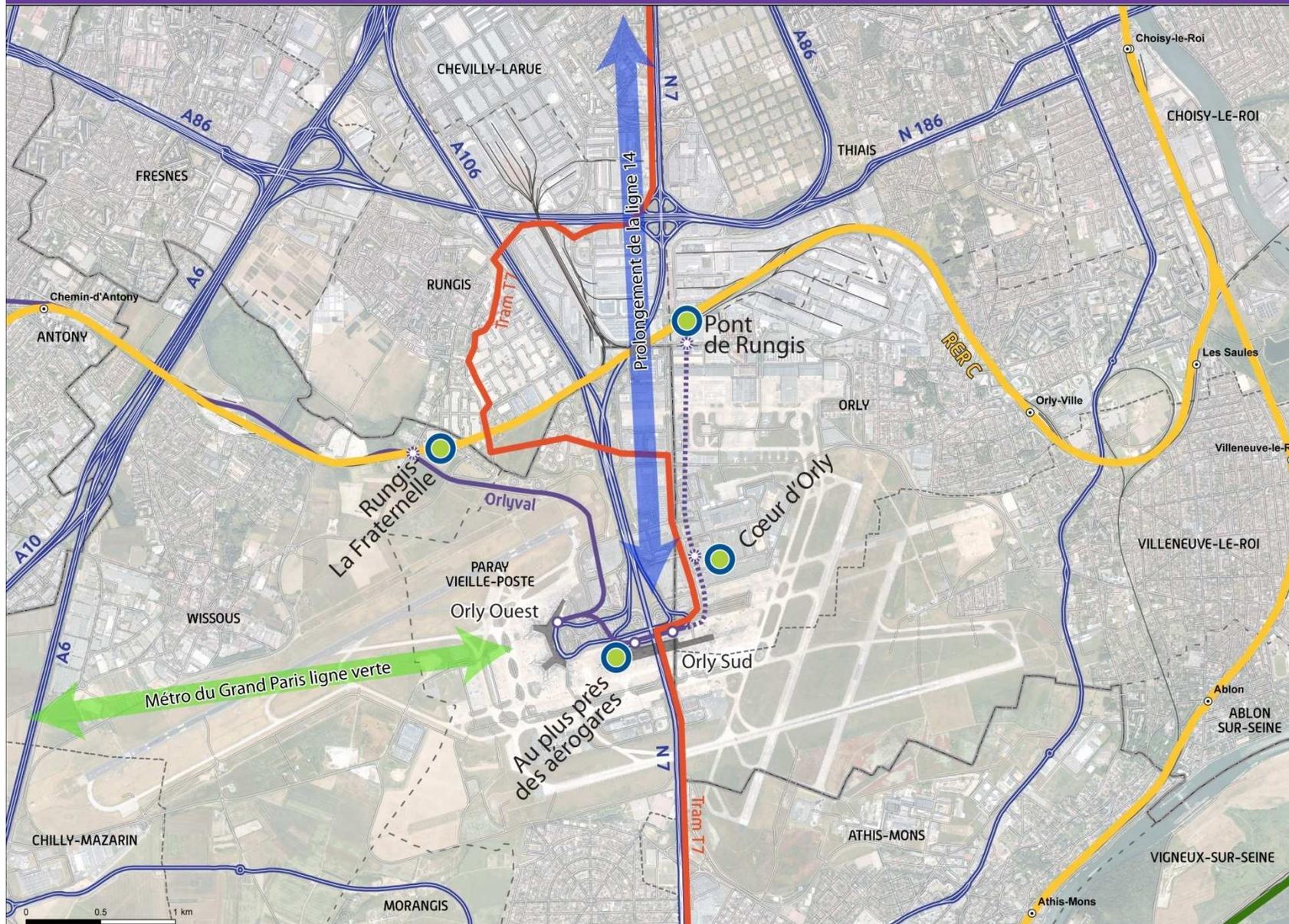
L'intermodalité train – avion

Temps de
correspondance
entre la gare TGV et les
aérogares



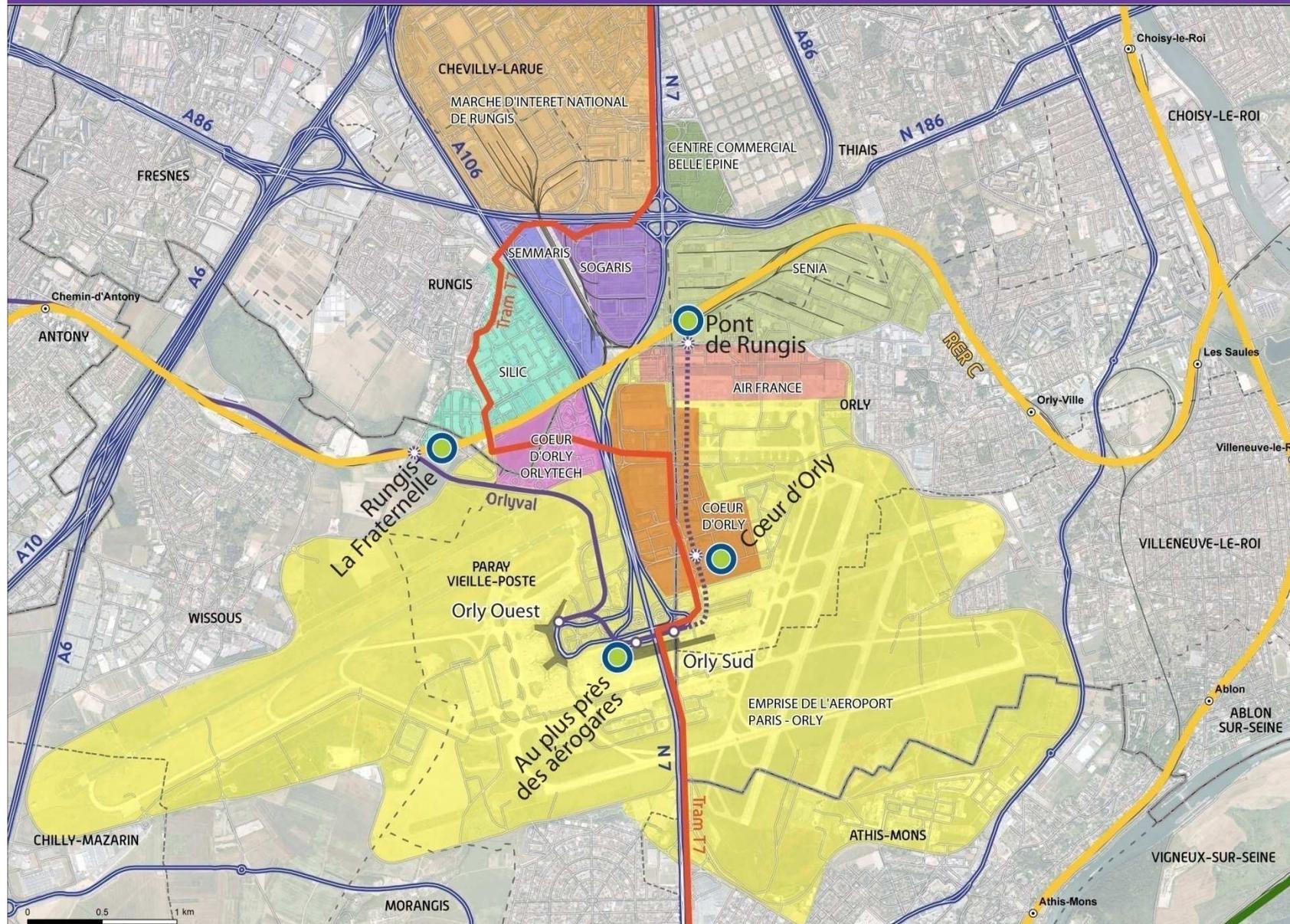
Orly : une gare de territoire et d'aéroport

L'accessibilité locale à la gare TGV

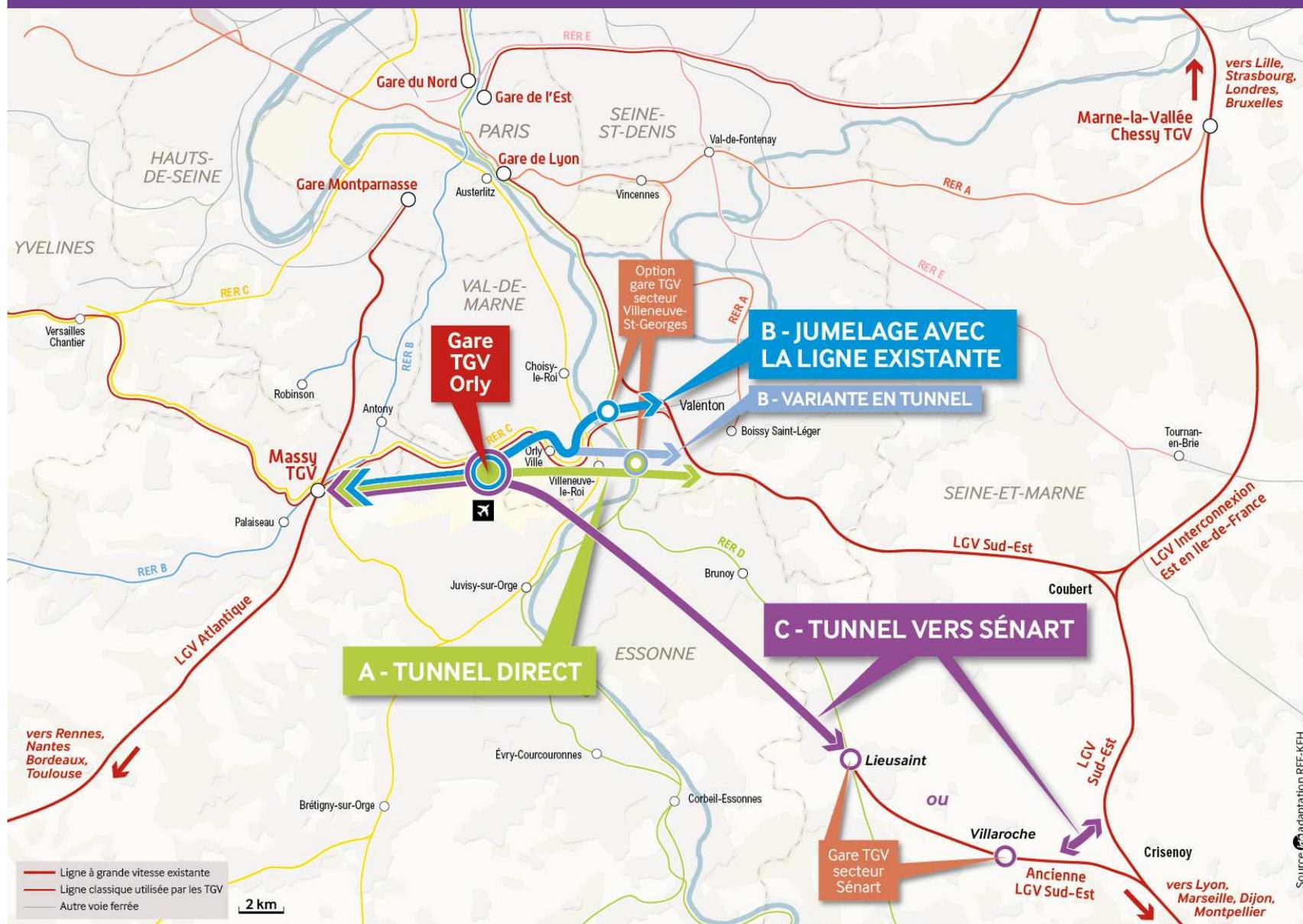


Orly : une gare de territoire et d'aéroport

Impact sur l'aménagement du territoire



Synthèse des 3 scénarios



Calendrier : les grandes étapes du projet



INTERCONNEXION SUD des LGV en Île-de-France

Débat public
Massy - 13 décembre 2010



DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT
DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — ALSACE — LORRAINE — CHAMPAGNE — ARDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE-COMTÉ — BRETAGNE — PAYS DE LA LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE-NORMANDIE
CHAMPAGNE — ARDENNE — AQUITAINE — POITOU — CHARENTES — BOURGOGNE — FRANCHE-COMTÉ — BRETAGNE — PAYS DE LA LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE-NORMANDIE — RHÔNE-ALPES
ESPAGNE — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
I PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — ÎLE DE FRANCE
A LOIRE — CENTRE — LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE
ALLEMAGNE — AUTRICHE — BELGIQUE — DANEMARK — ESPAGNE — FINLANDE — FRANCE — GRÈCE — IRLANDE — ITALIE — JAPON — NORVÈGE — PAYS-BAS — PORTUGAL — ROYAUME-UNI — SUÈDE — SUISSE — TCHÉCOSLOVAQUIE — TURQUIE — ROYAUME-UNI — SUÈDE — SUISSE — TCHÉCOSLOVAQUIE — TURQUIE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE