



# Réseau ferré de France, qui sommes-nous ?

RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national

## Nos missions

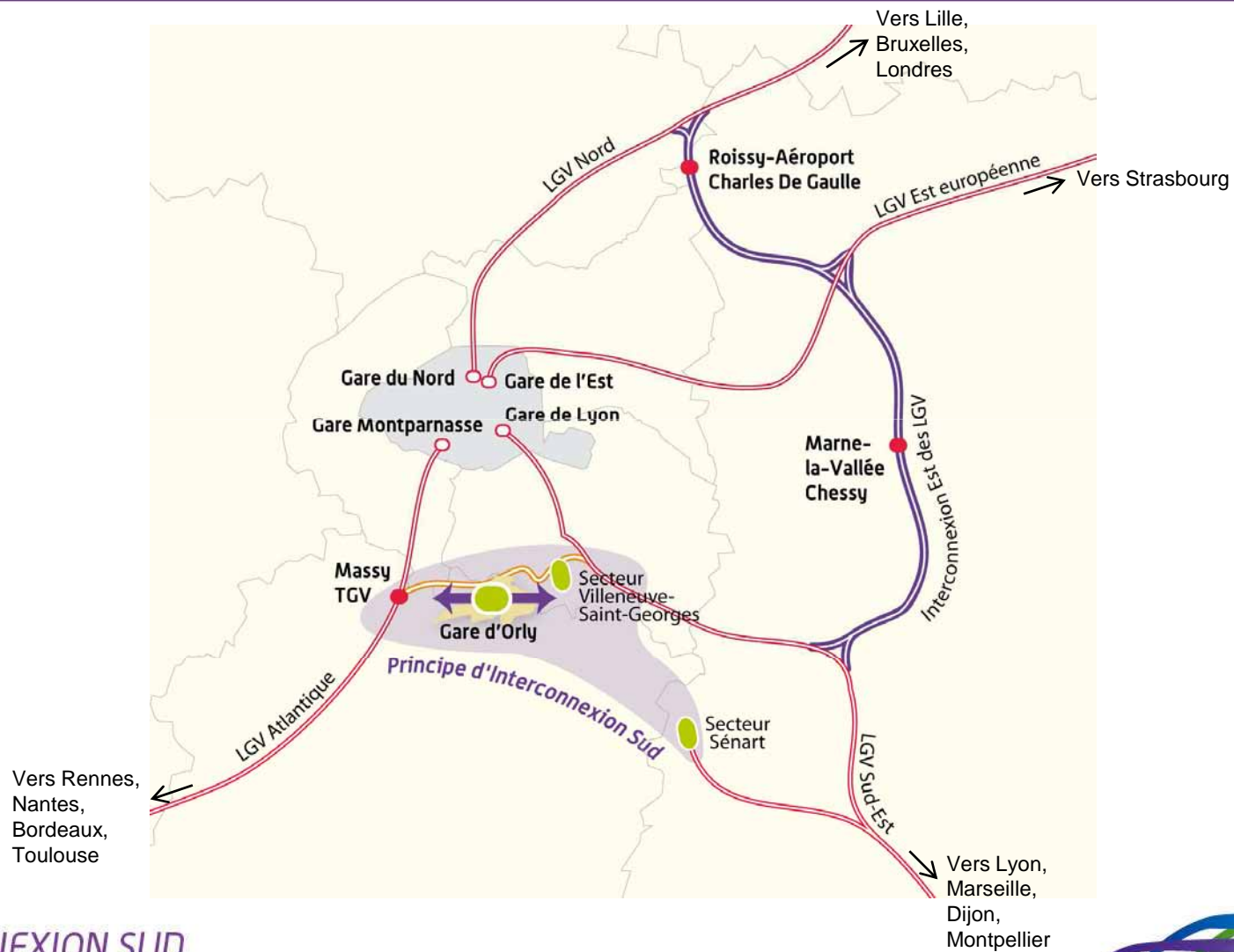
- l'exploitation,
- l'entretien,
- le développement,
- la modernisation du réseau.



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



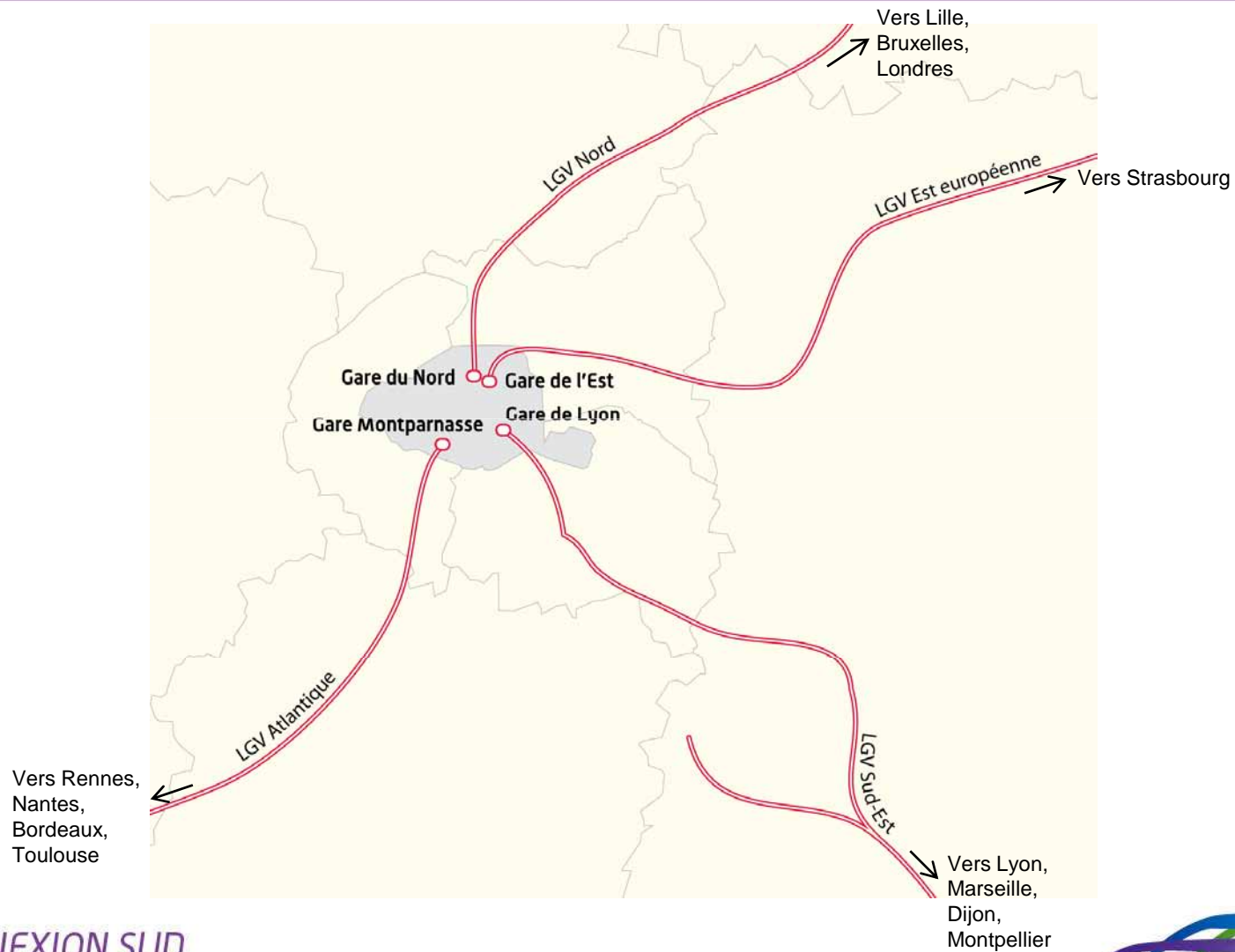
**INTERCONNEXION SUD**  
des LGV en Île-de-France

**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

Orly, 13 janvier 2011



# & Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



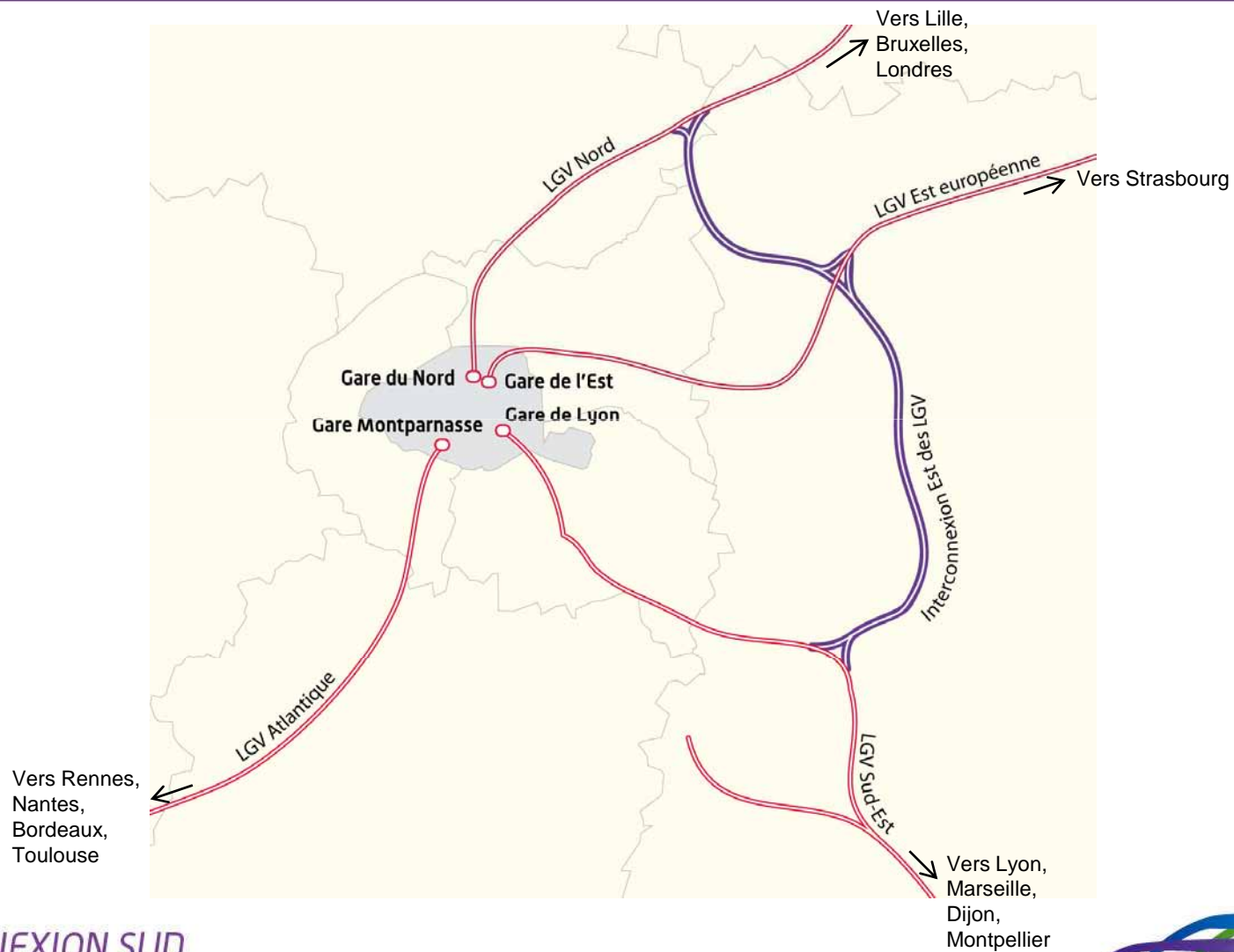
**INTERCONNEXION SUD**  
des LGV en Île-de-France

**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

Orly, 13 janvier 2011



# & Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles

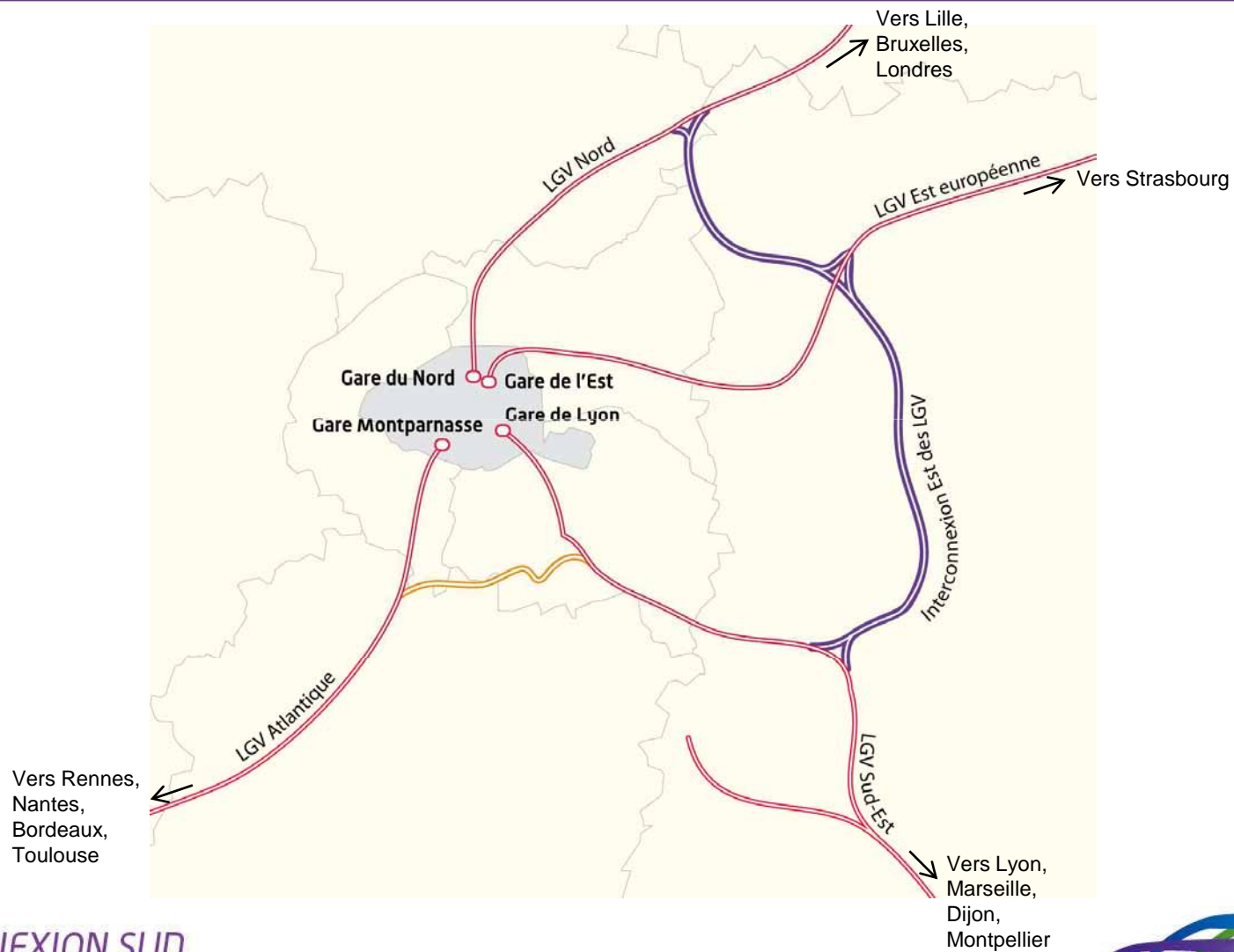


**INTERCONNEXION SUD**  
des LGV en Île-de-France

**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

Orly, 13 janvier 2011

# & Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles

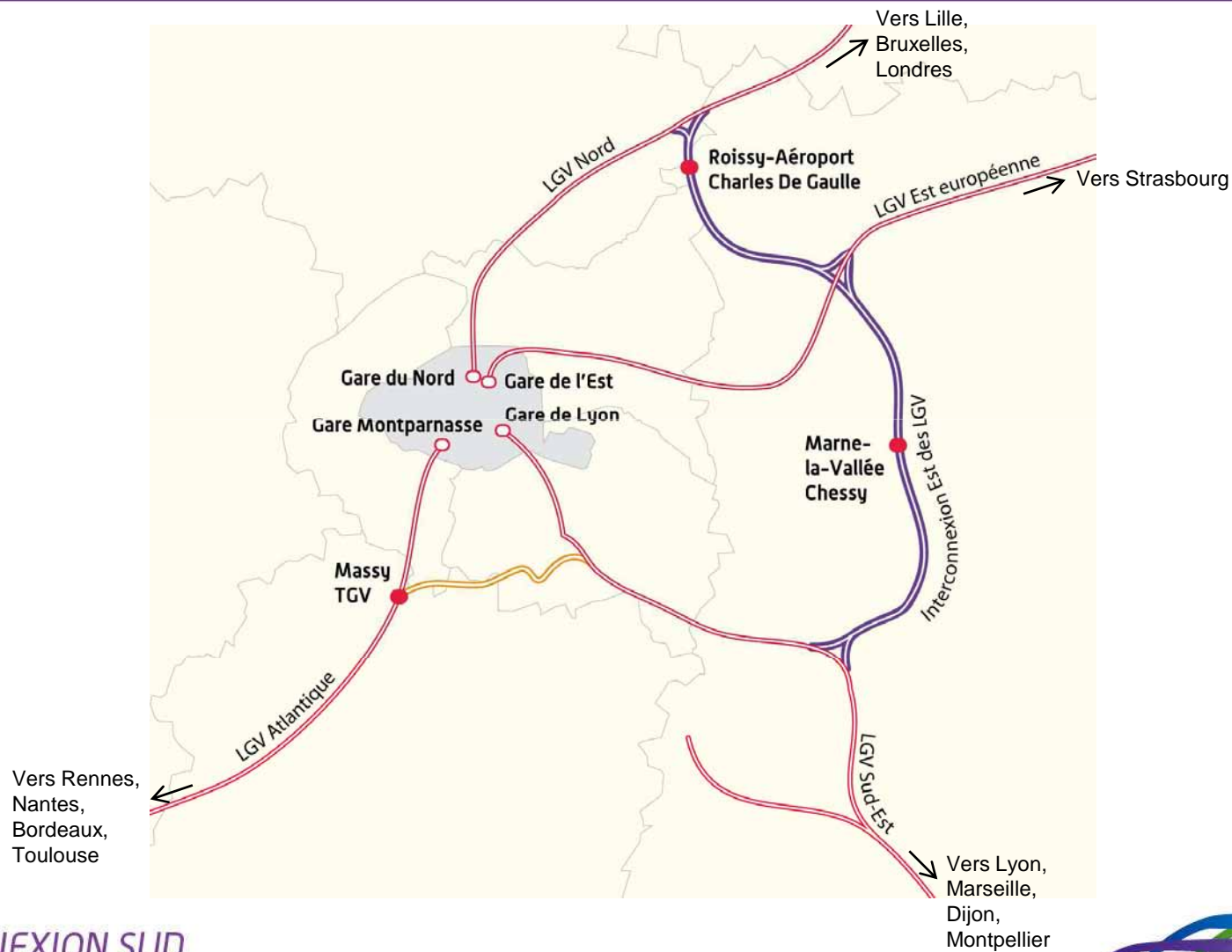


**INTERCONNEXION SUD**  
des LGV en Île-de-France

**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

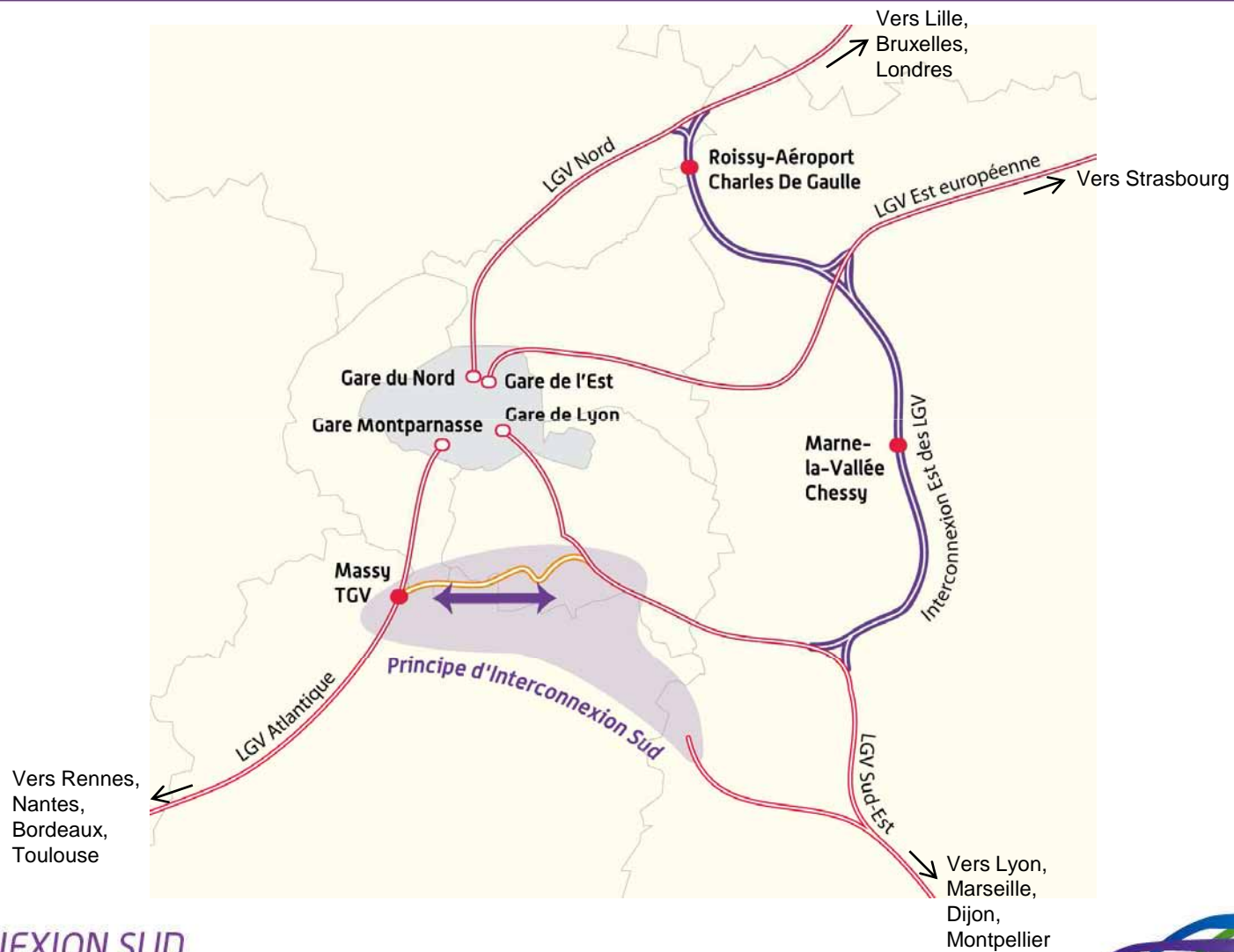
**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

Orly, 13 janvier 2011





# & Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles

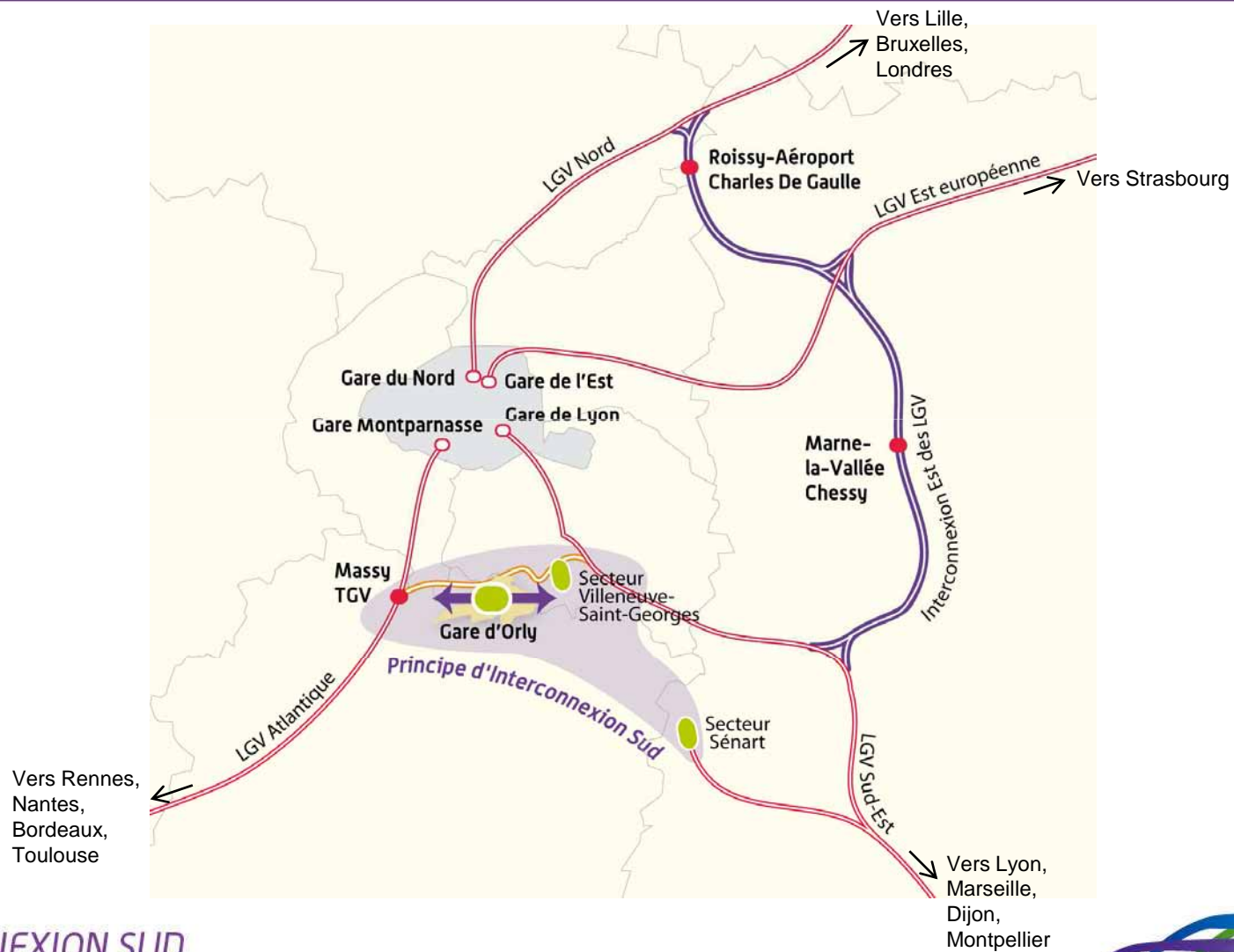


**INTERCONNEXION SUD**  
des LGV en Île-de-France

**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

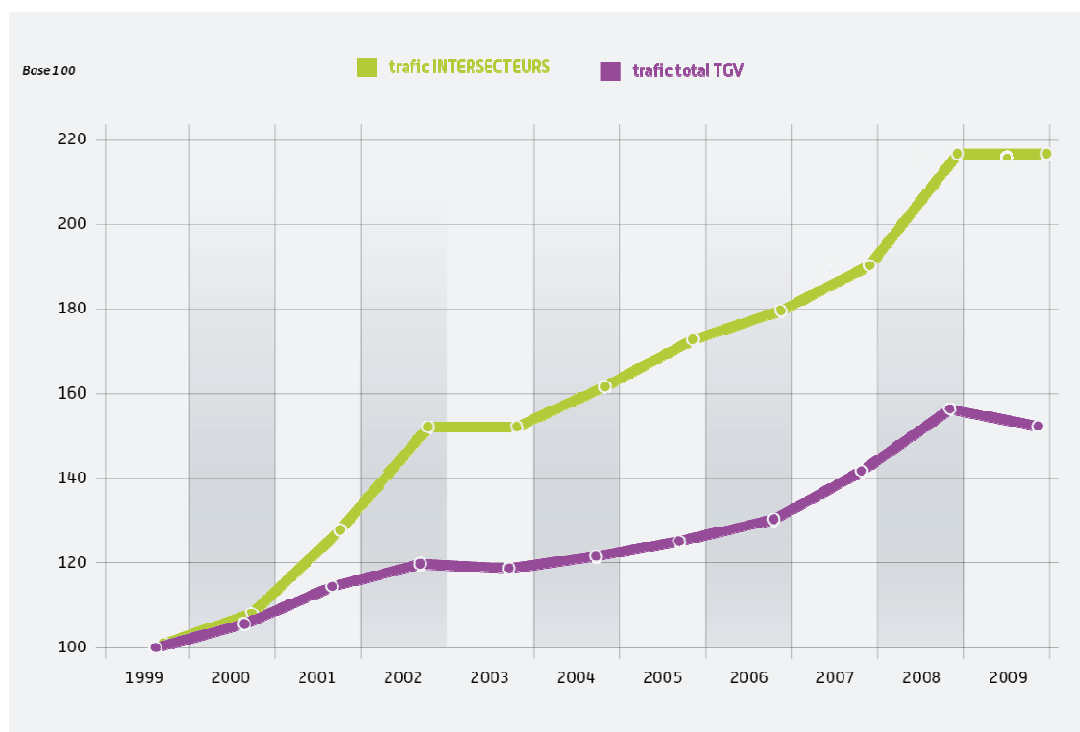


**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

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

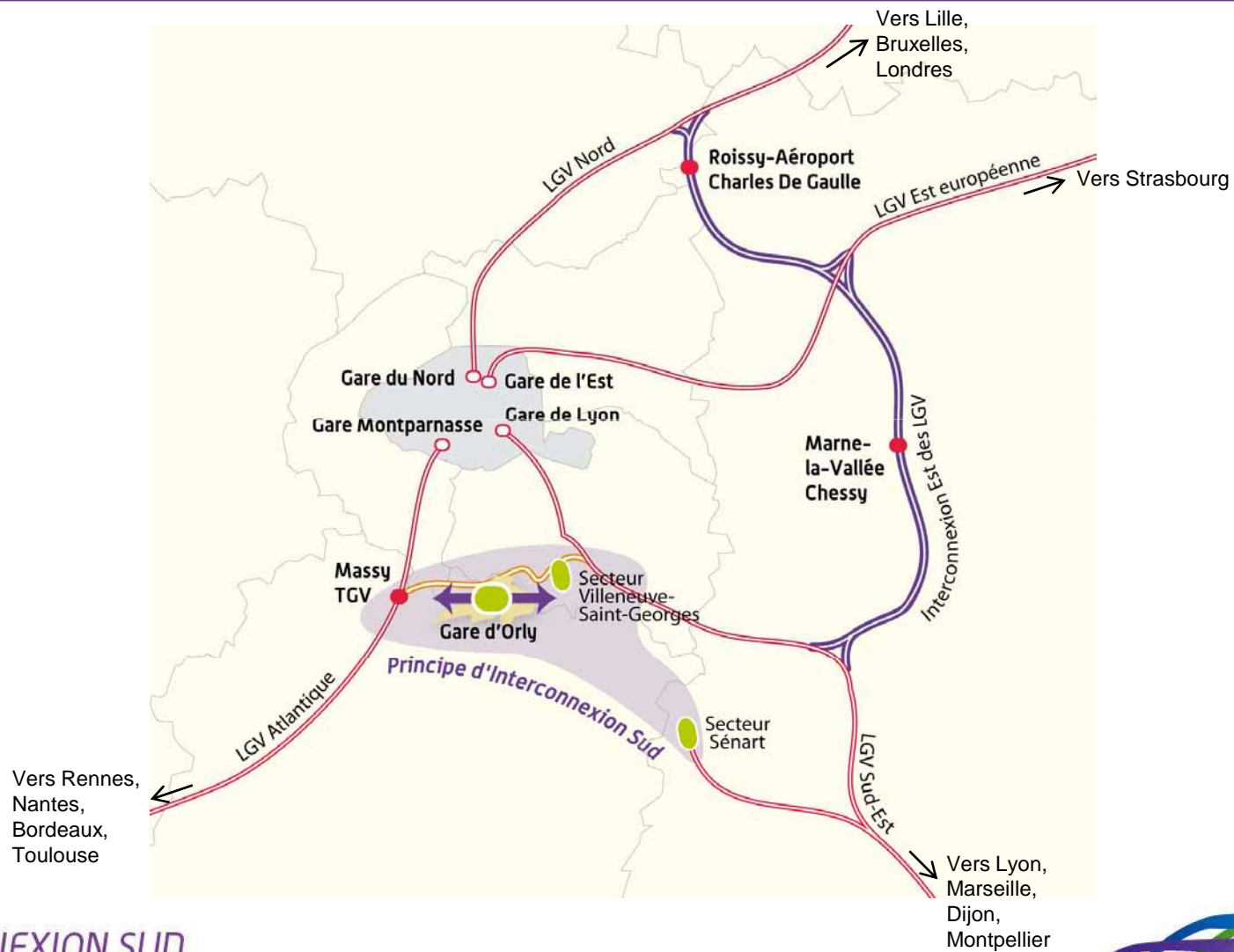
+ 4% par an

**Trafic 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

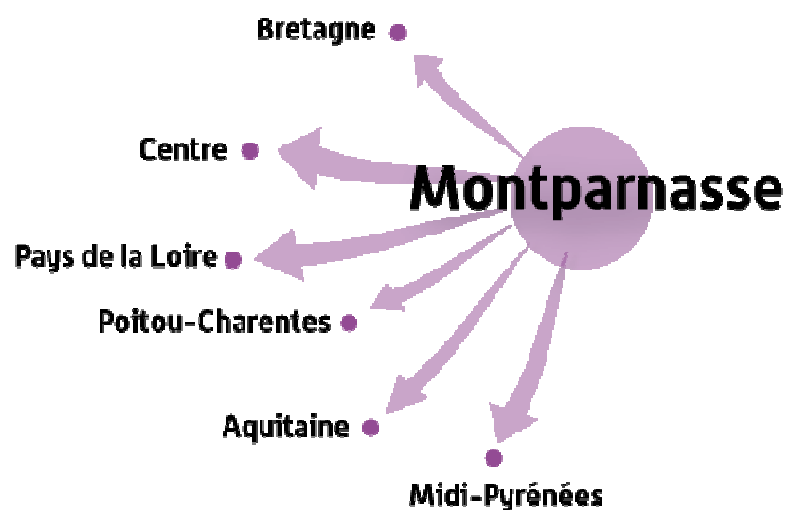
Marne-la-Vallée-Chessy

Massy TGV

# Des gares franciliennes en développement

## Gares parisiennes

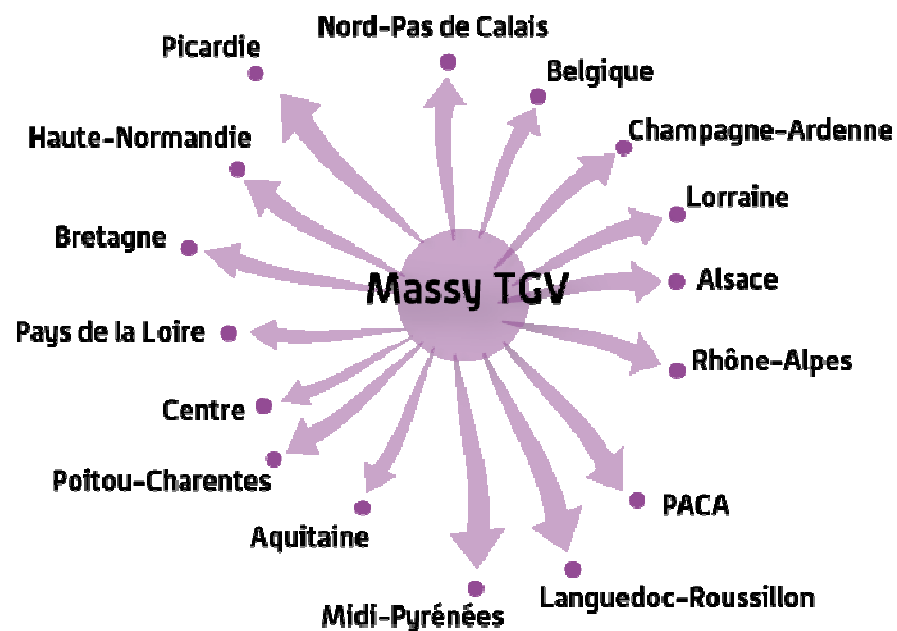
84 millions d'usagers du TGV  
+6% de croissance de 2007 à 2009



INTERCONNEXION SUD  
des LGV en Île-de-France

## Gares franciliennes

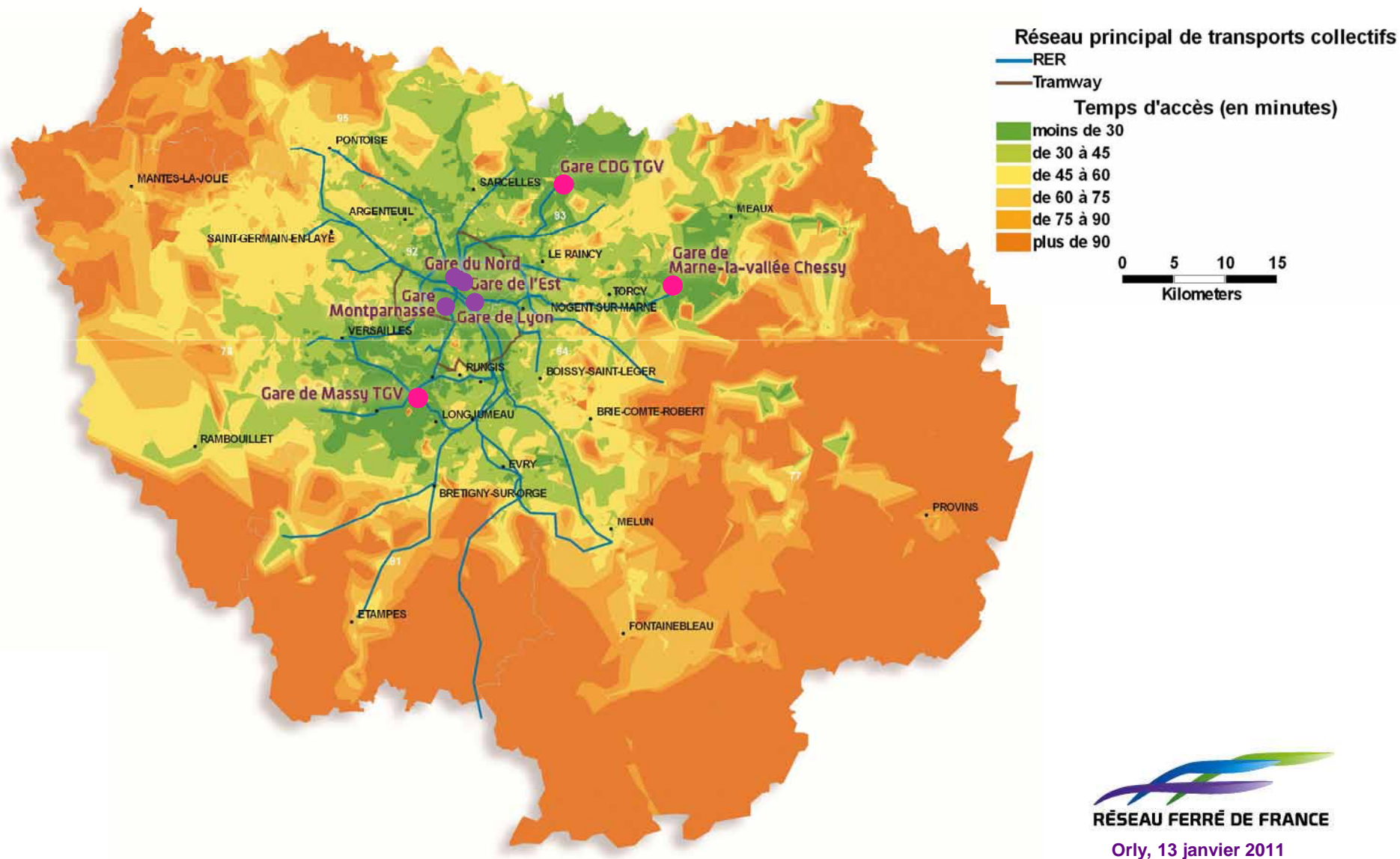
8,5 millions d'usagers du TGV  
+17% de croissance de 2007 à 2009



  
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE  
Orly, 13 janvier 2011



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





# Un aéroport d'Orly non connecté au TGV

## Orly

- 2<sup>ème</sup> aéroport français
- 10<sup>ème</sup> en Europe

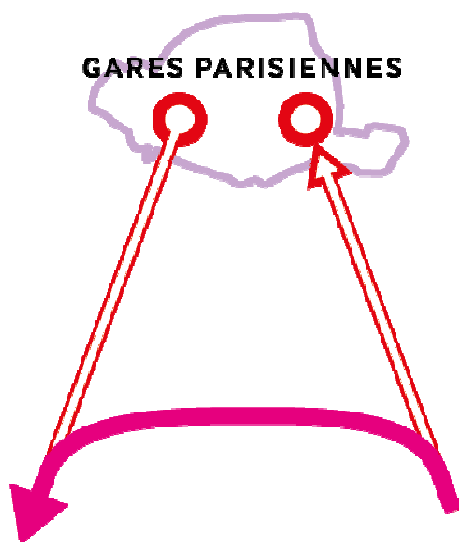
Une complémentarité réussie entre le TGV et l'avion

- 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

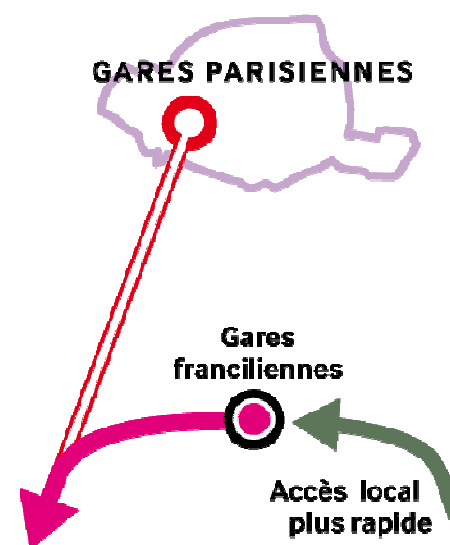
Liaisons TGV facilitées entre les régions



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

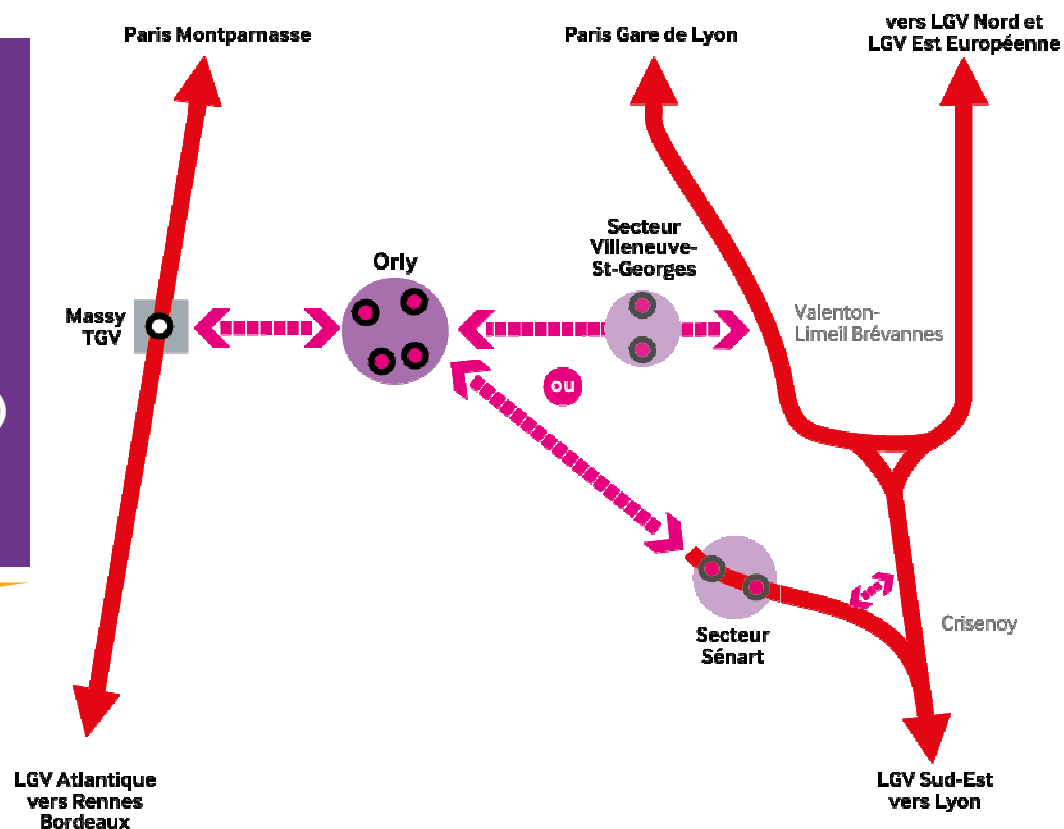
  
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE  
Orly, 13 janvier 2011

# 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



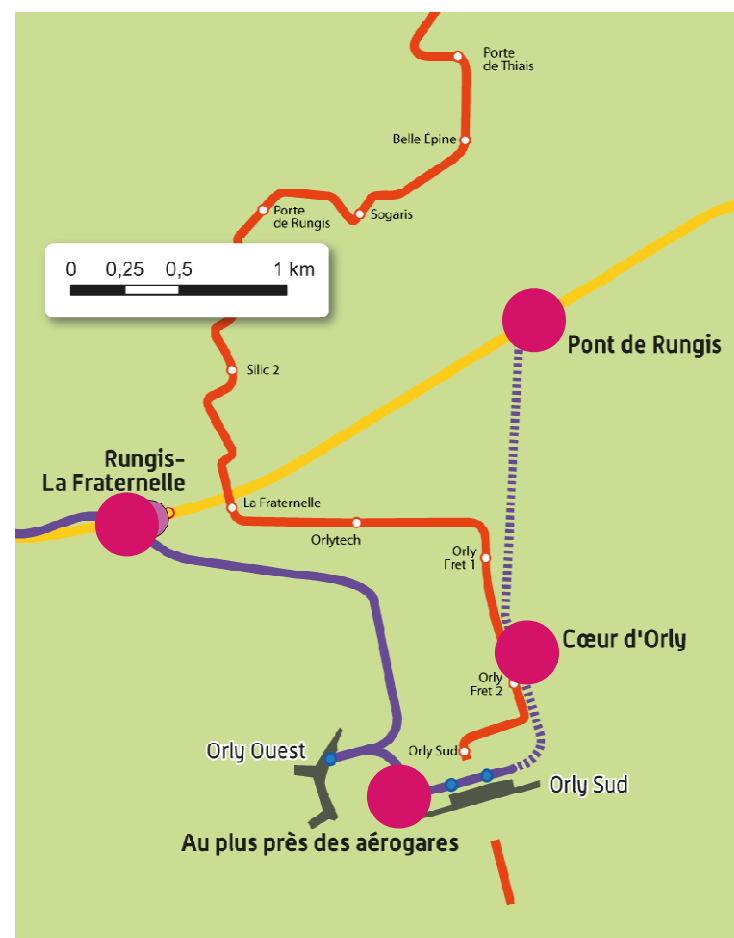
# Orly : une gare de territoire et d'aéroport

## Double fonction de la gare

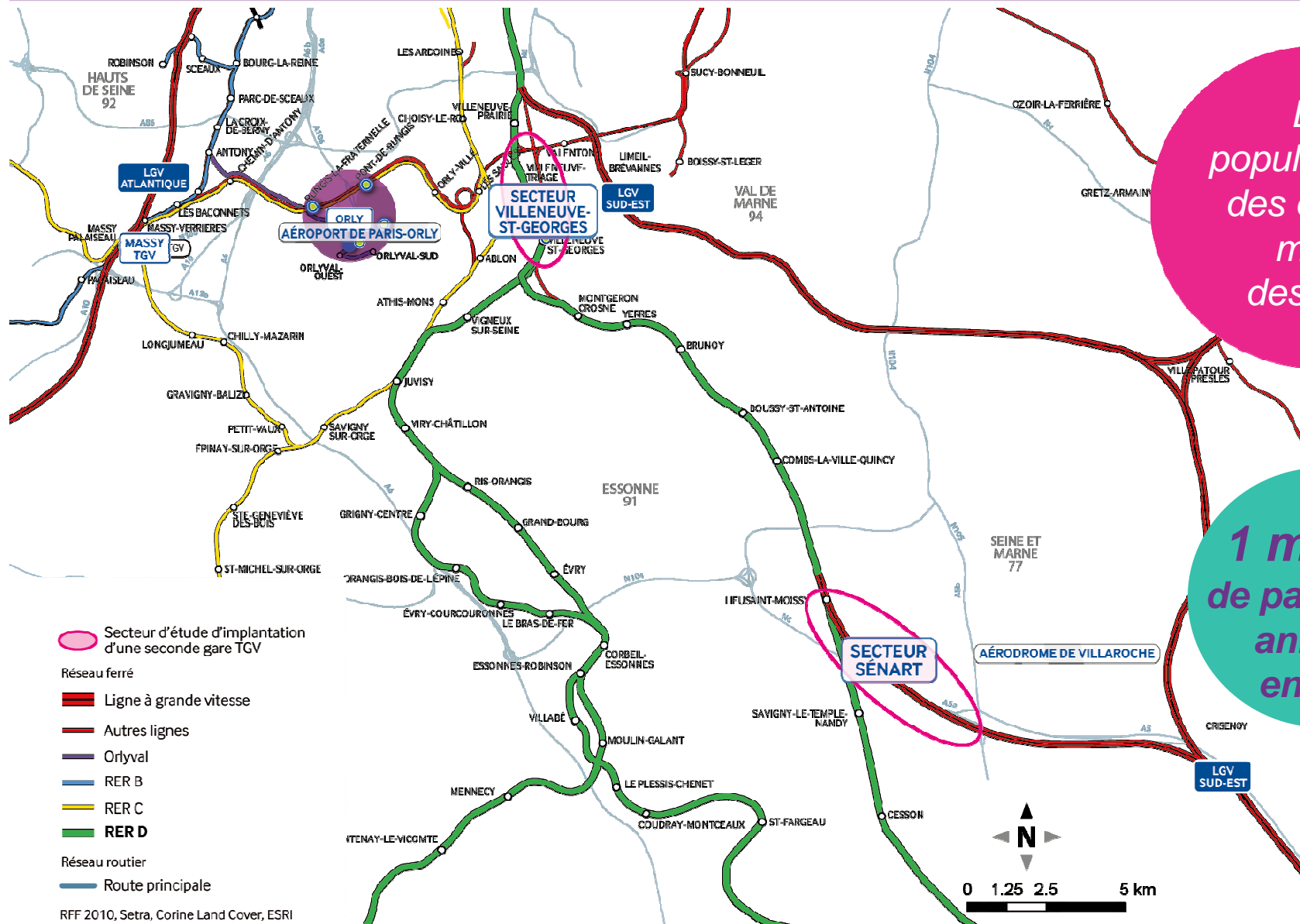
- 50% intermodalité train / avion
- 50% desserte du territoire

## 4 localisations proposées

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

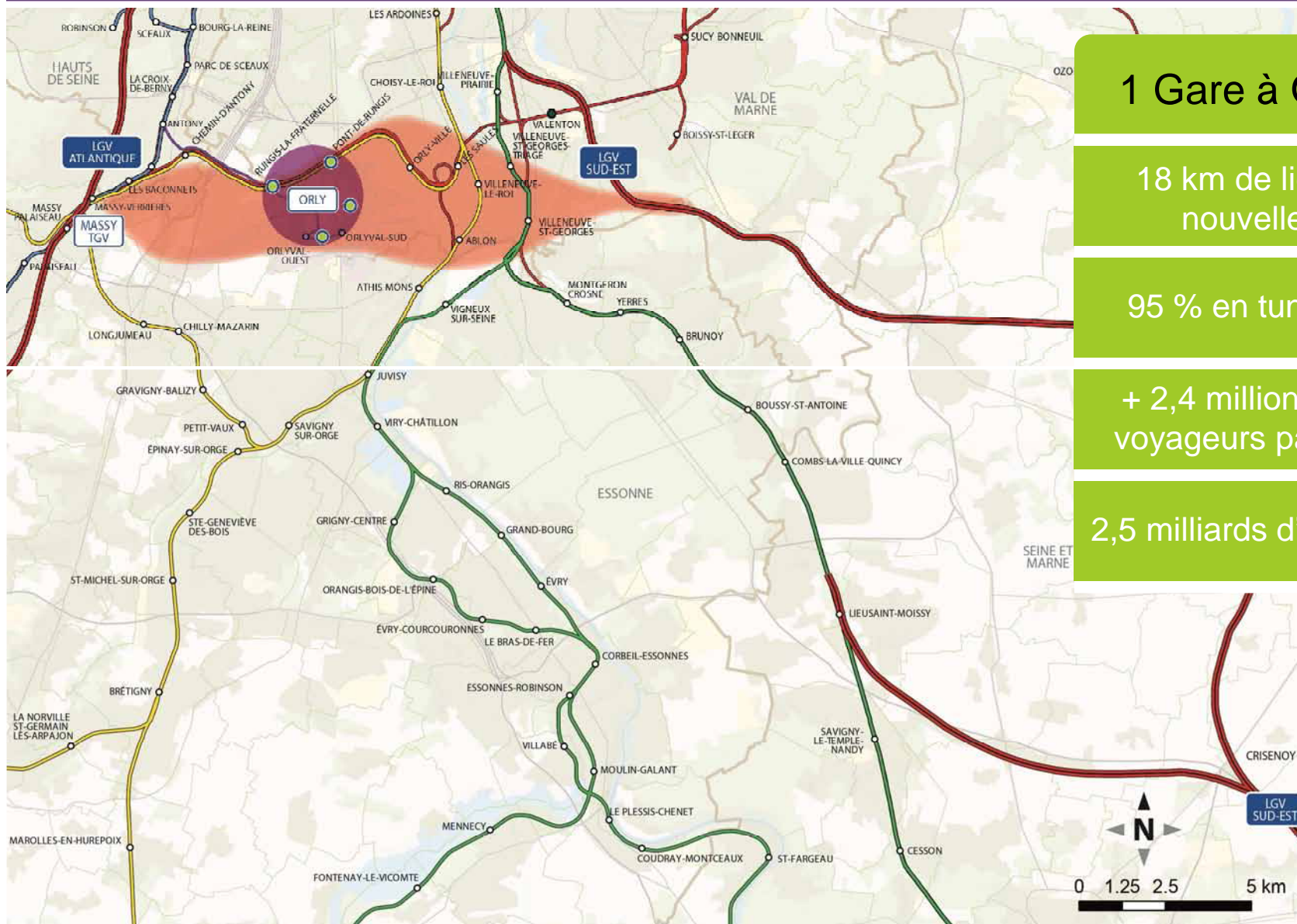


# Une 2<sup>ème</sup> gare : un atout supplémentaire





# Scénario A : tunnel direct



1 Gare à Orly

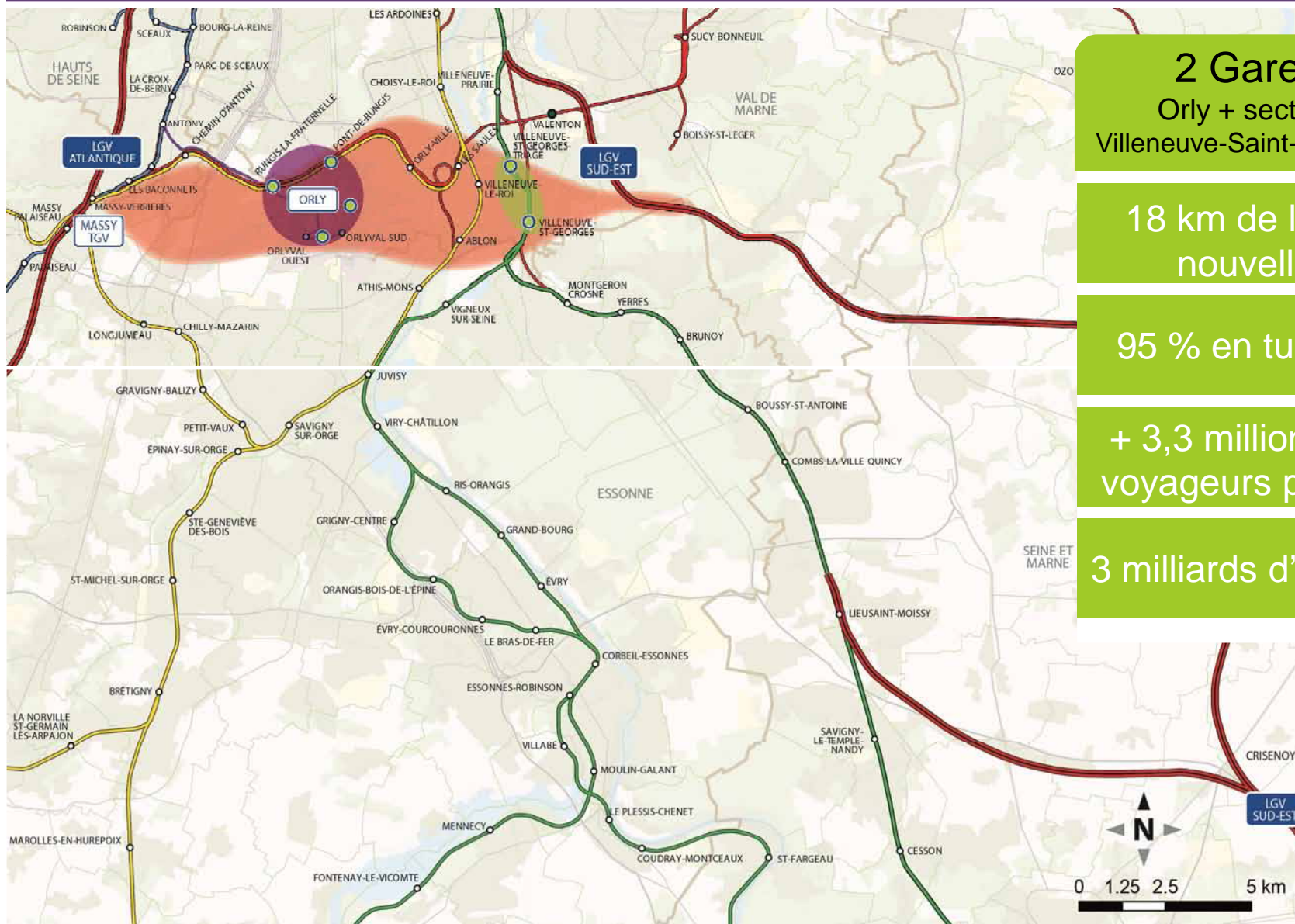
18 km de ligne nouvelle

95 % en tunnel

+ 2,4 millions de voyageurs par an

2,5 milliards d'euros

# Scénario A : tunnel direct avec 2<sup>e</sup> gare



**2 Gares**  
Orly + secteur  
Villeneuve-Saint-Georges

18 km de ligne  
nouvelle

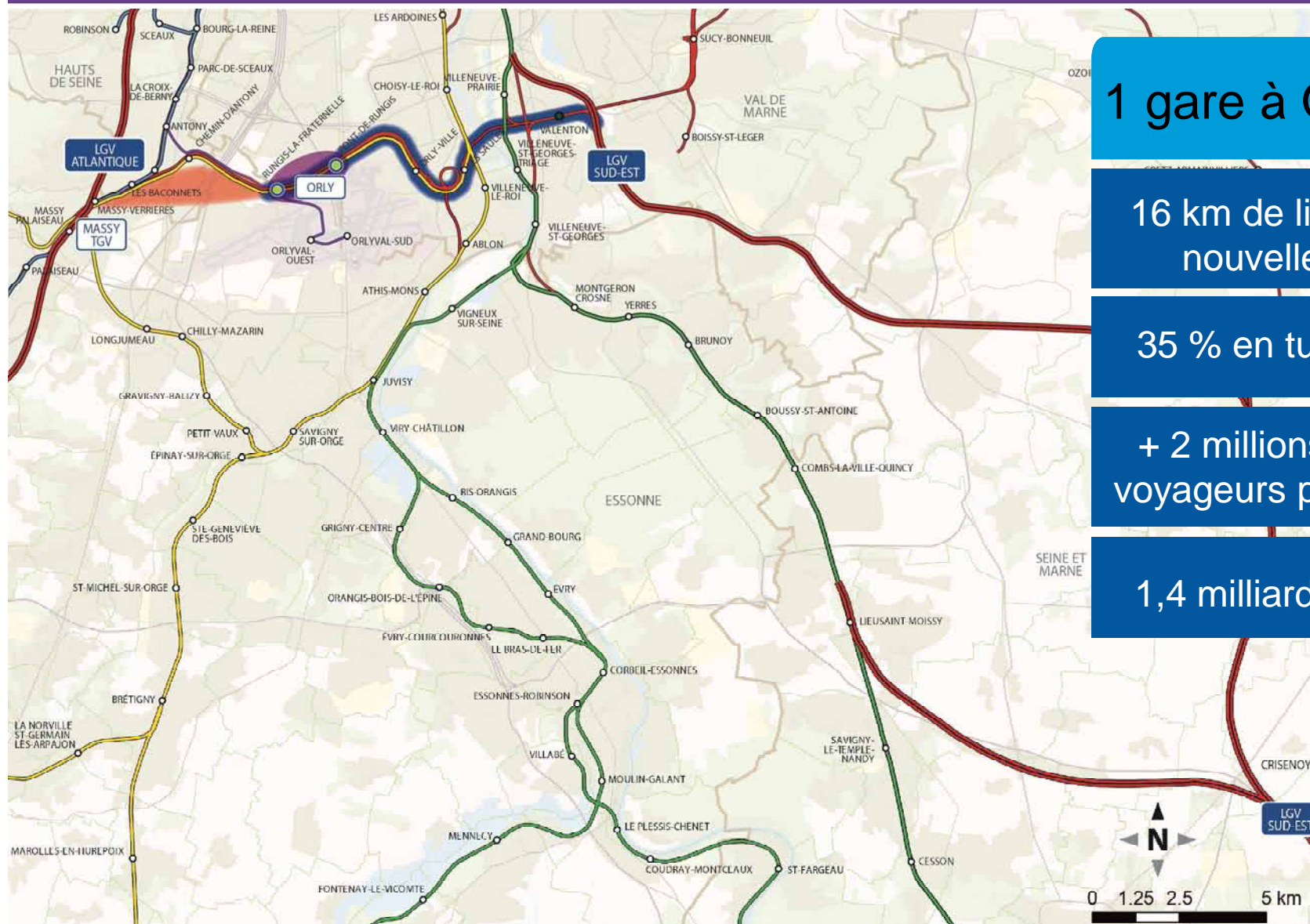
95 % en tunnel

+ 3,3 millions de  
voyageurs par an

3 milliards d'euros



# Scénario B : jumelage avec la ligne existante



1 gare à Orly

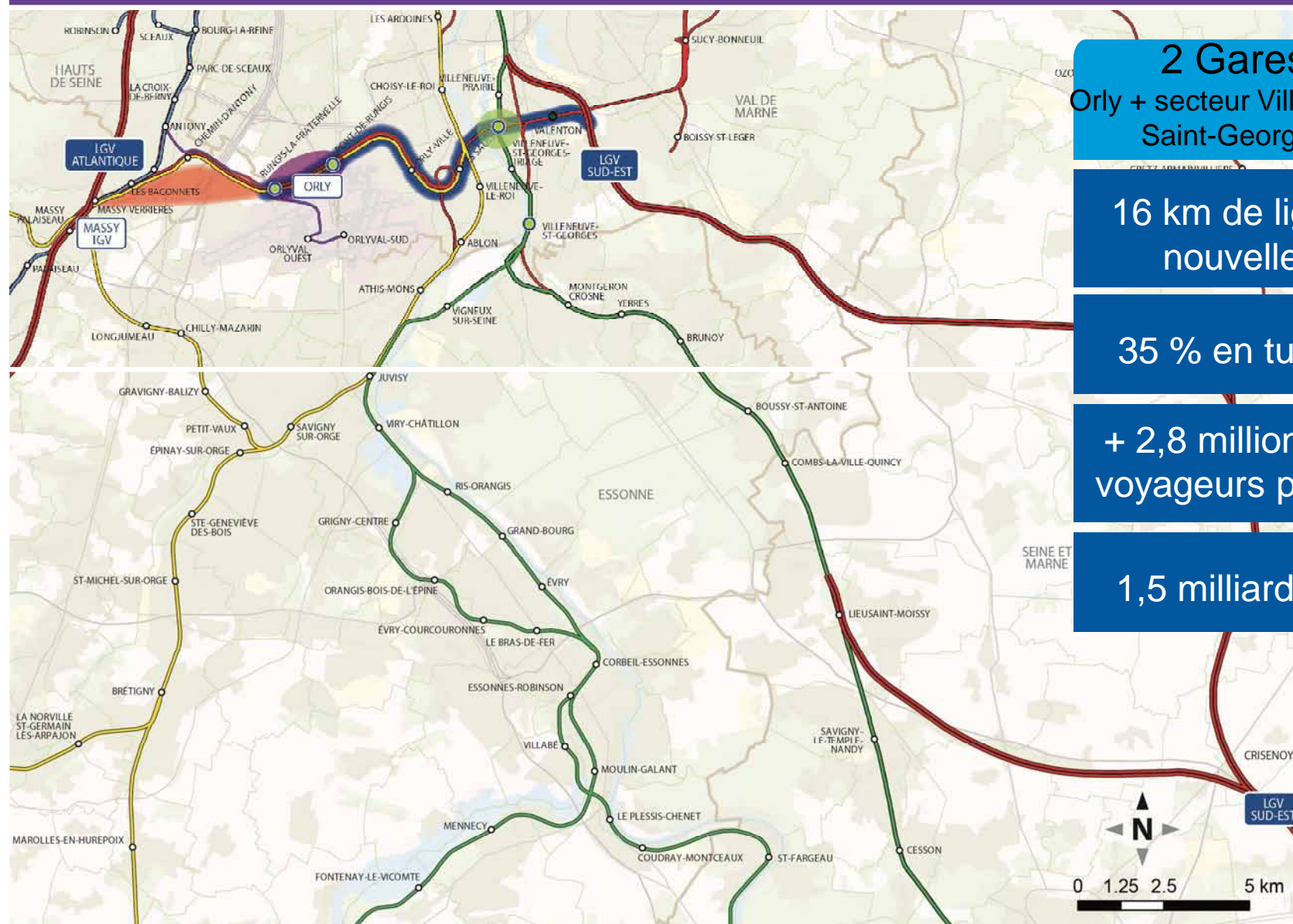
16 km de ligne nouvelle

35 % en tunnel

+ 2 millions de voyageurs par an

1,4 milliard d'€

# Scénario B : Jumelage avec la ligne existante avec 2<sup>e</sup> gare



**2 Gares**  
Orly + secteur Villeneuve-Saint-Georges

**16 km de ligne nouvelle**

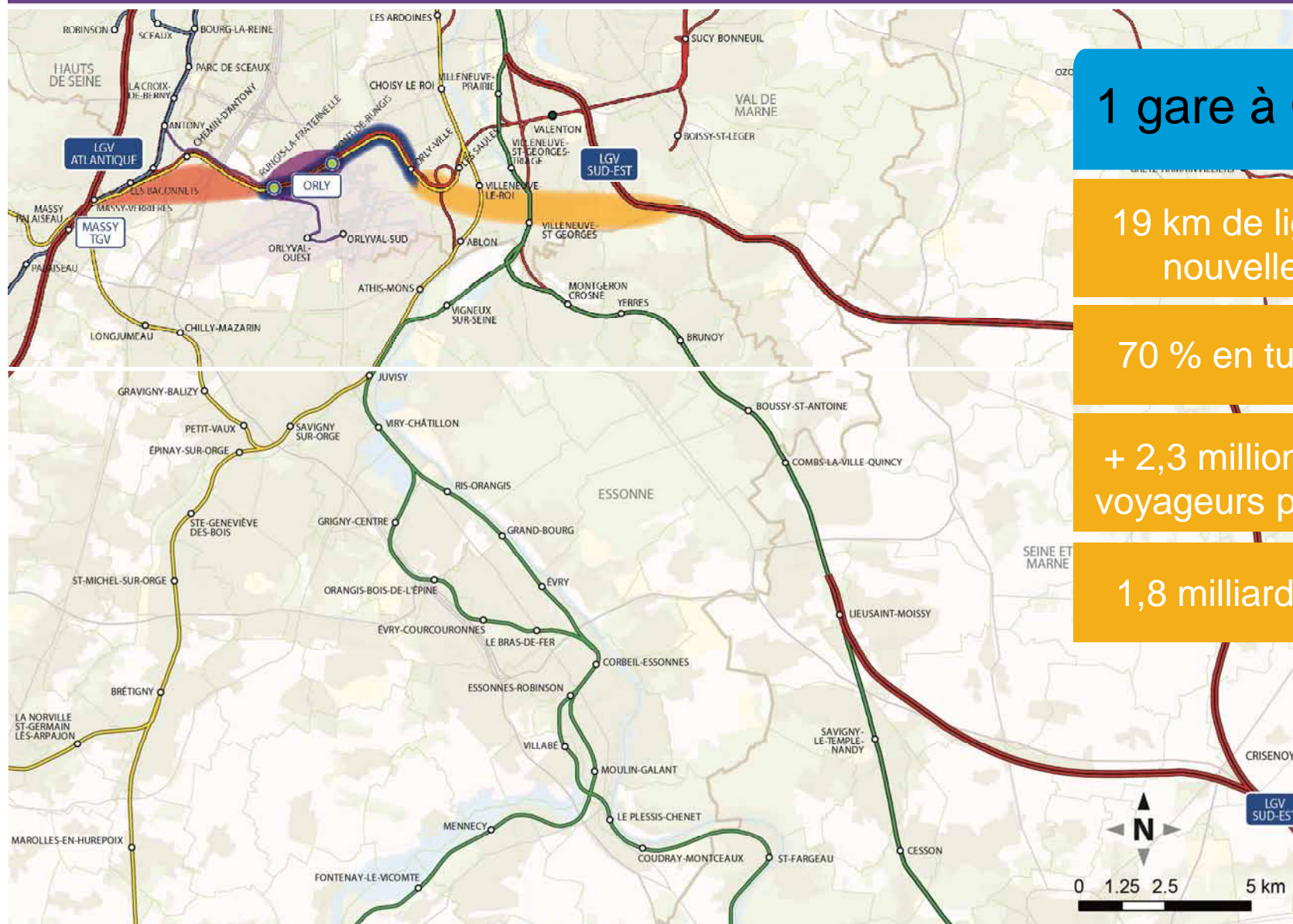
**35 % en tunnel**

**+ 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

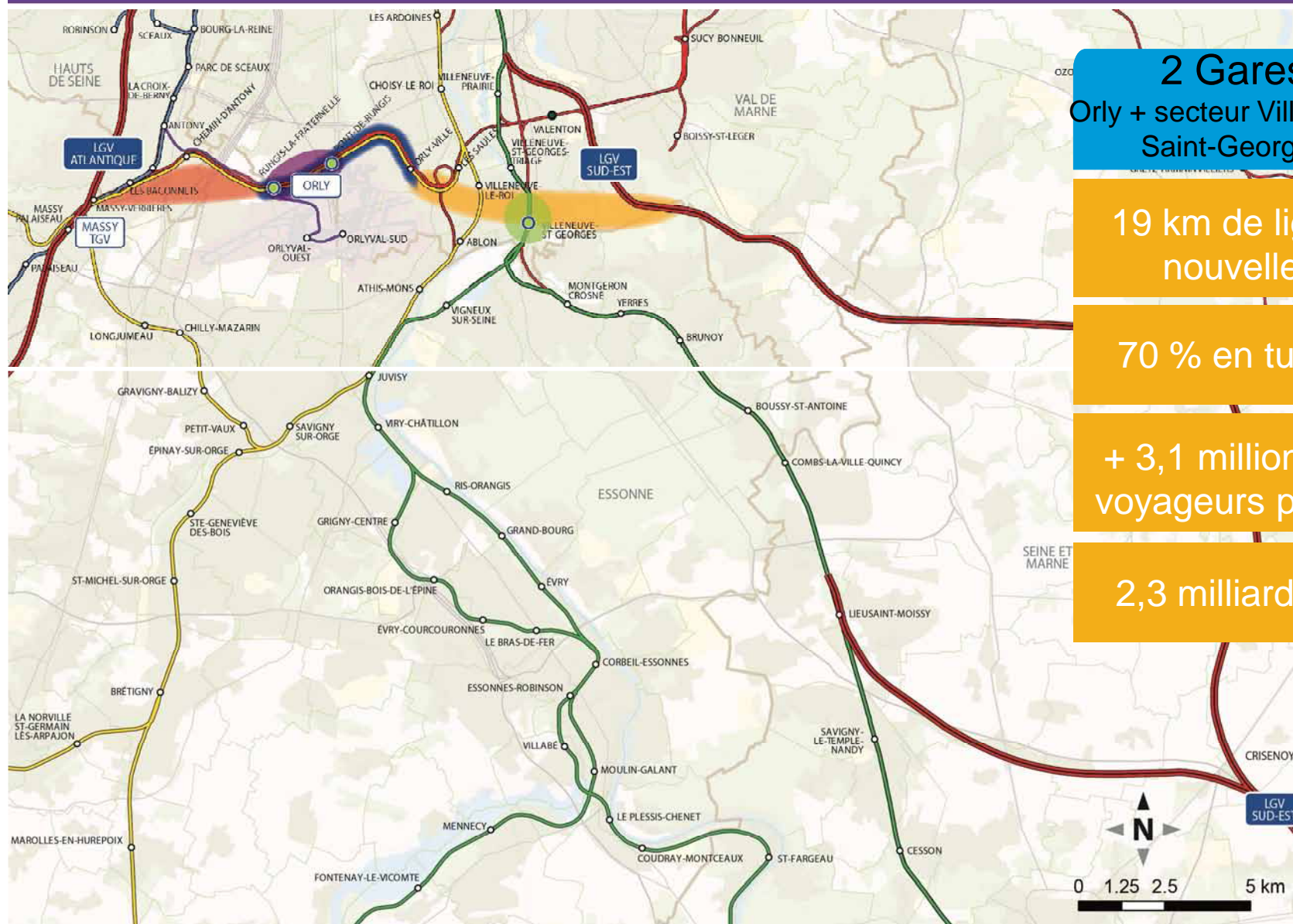
70 % en tunnel

+ 2,3 millions de voyageurs par an

1,8 milliard d'€



# Scénario B : variante en tunnel avec 2<sup>e</sup> gare



**2 Gares**  
Orly + secteur Villeneuve-Saint-Georges

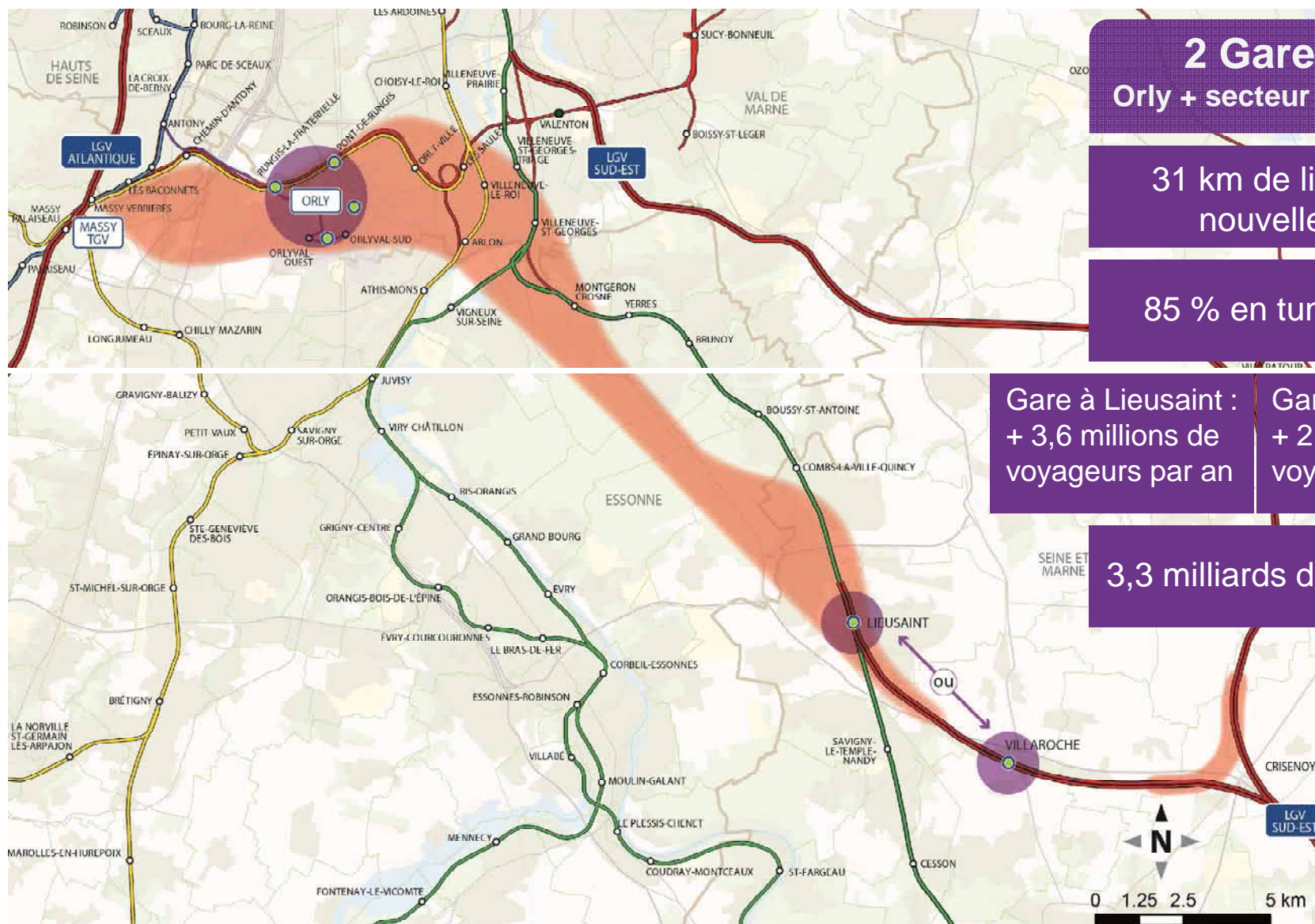
19 km de ligne nouvelle

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

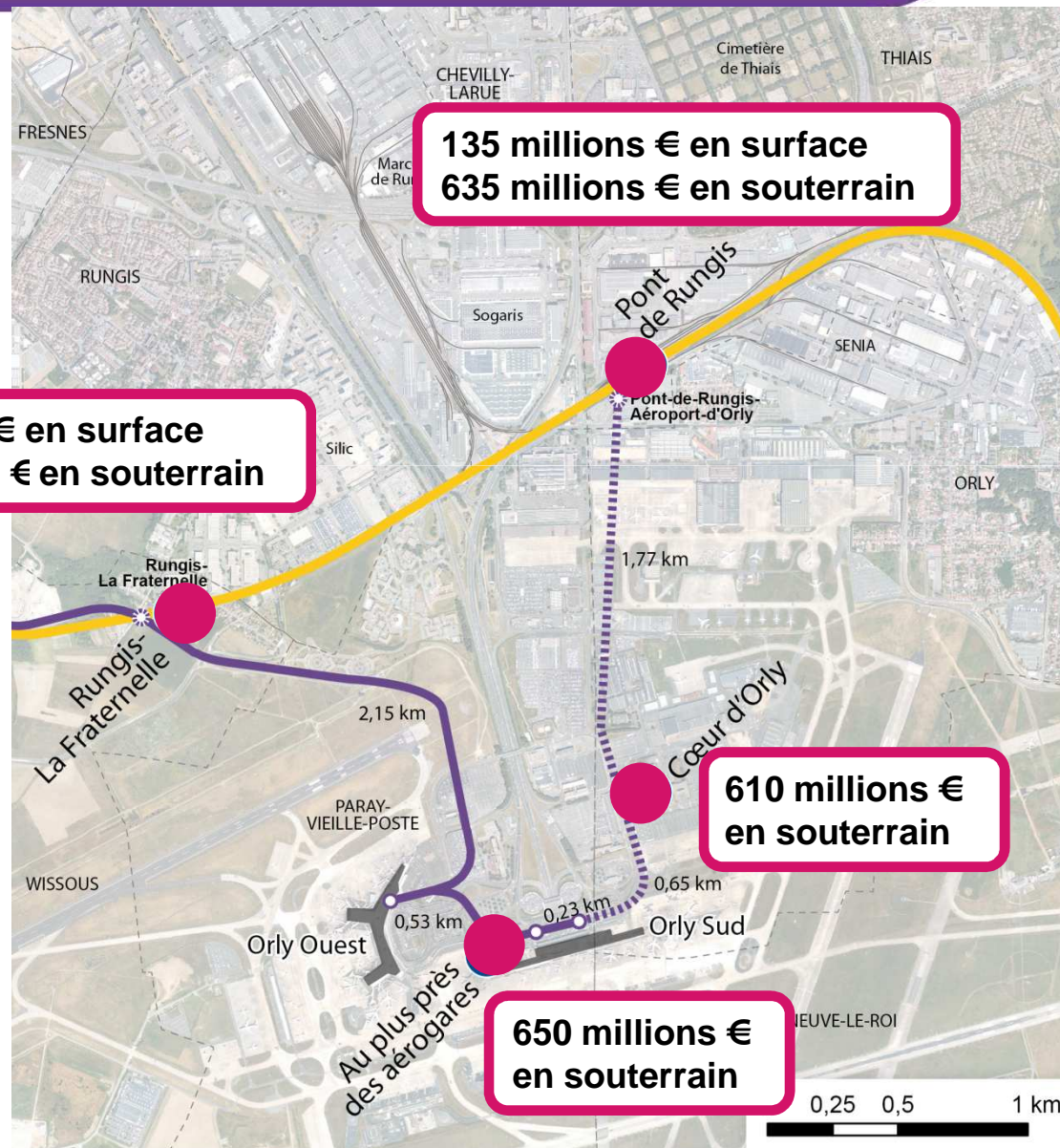
## Critères de comparaison

- 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

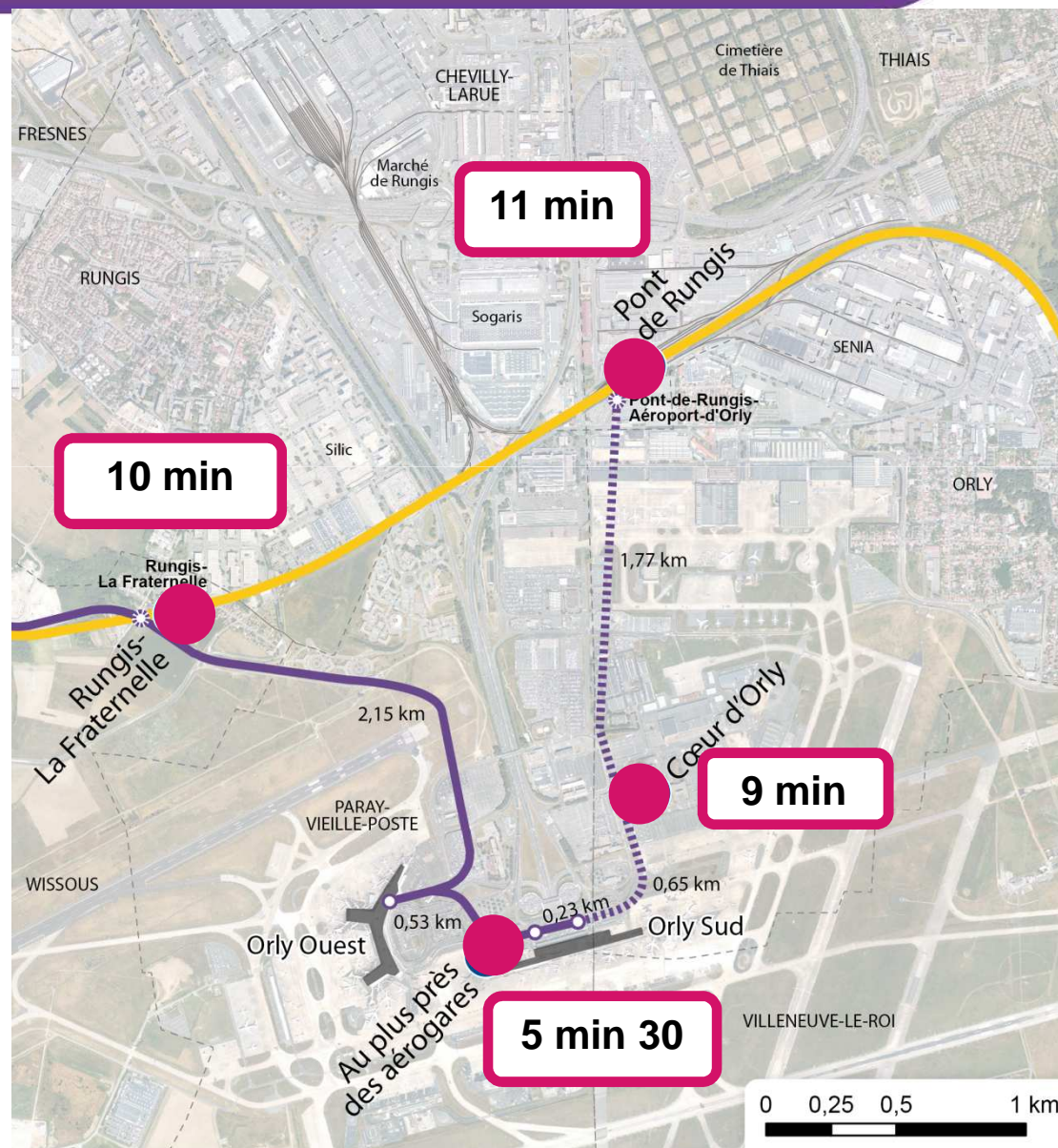




# Orly : une gare de territoire et d'aéroport

## L'intermodalité train – avion

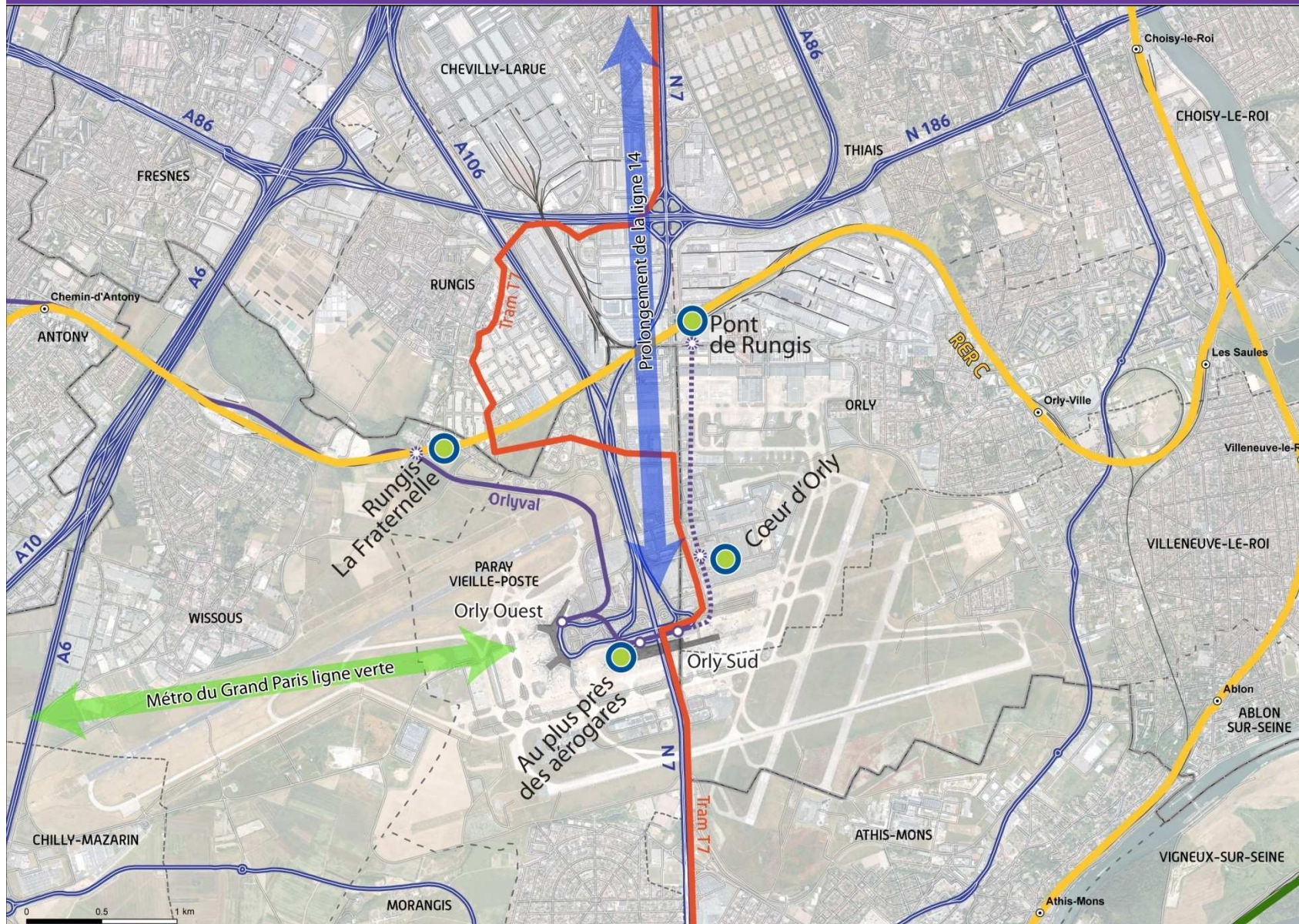
Temps de  
correspondance  
entre la gare TGV et les  
aérogares





# Orly : une gare de territoire et d'aéroport

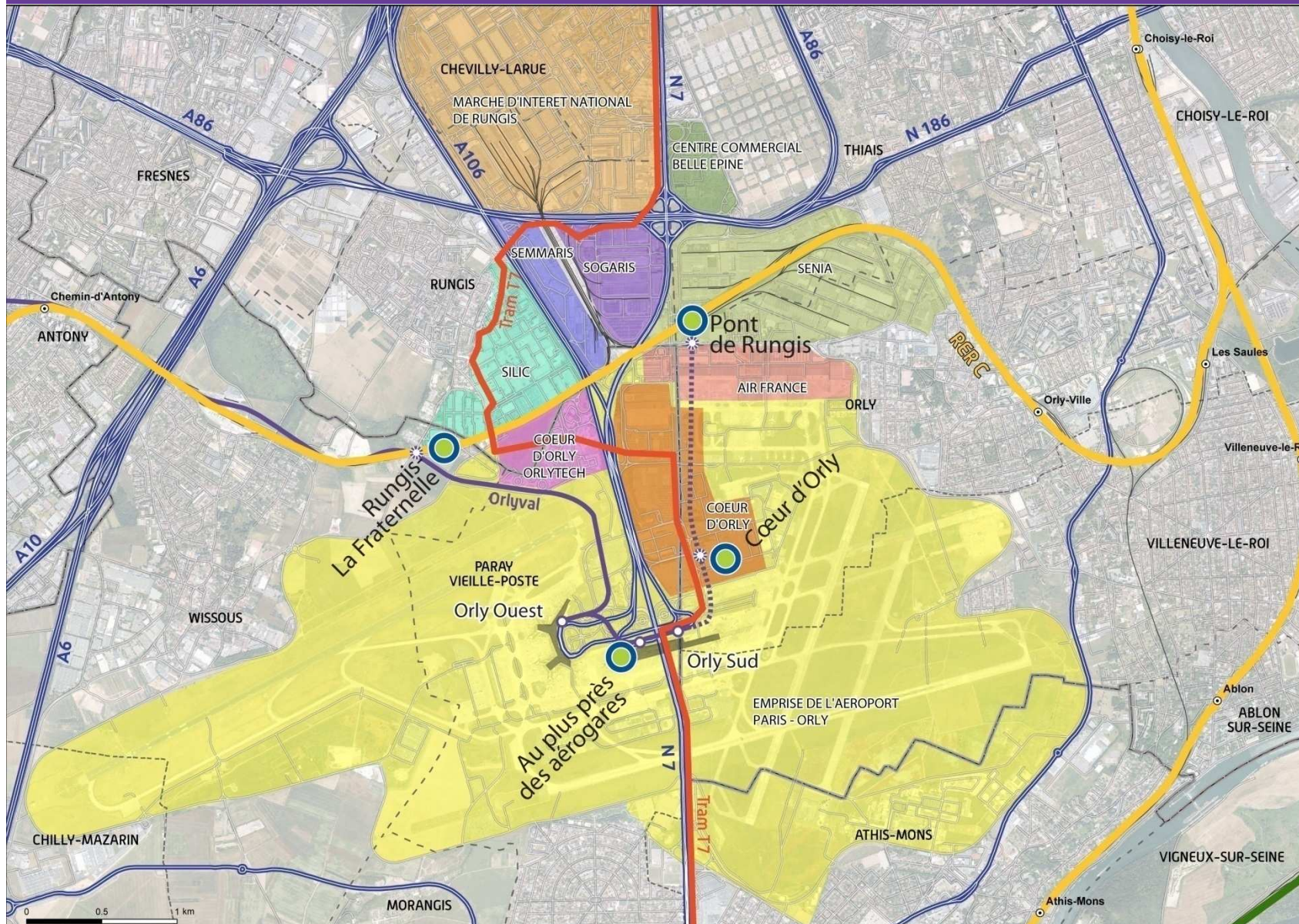
## L'accessibilité locale à la gare TGV





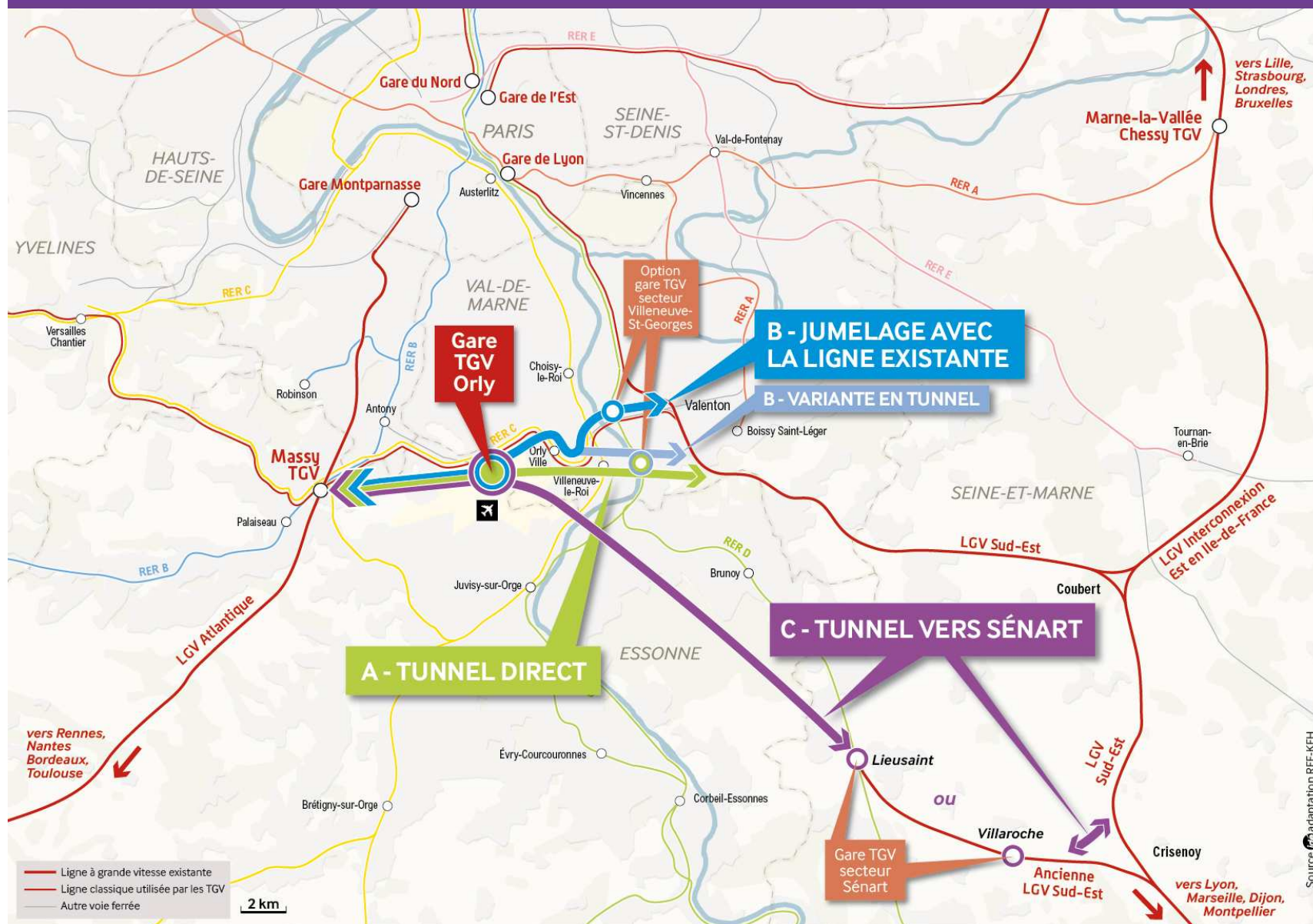
# Orly : une gare de territoire et d'aéroport

## 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  
FRANCE — 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 — GRÈCE — IRLANDE — ITALIE — JAPON — CORÉE — SUÈDE — SUISSE — TCHÉCOSLOVAQUIE — ROYAUME-UNI — PAYS-BAS — PORTUGAL — DANMARK — SUENSKA — SVERIGE — SLOVÈNIE — SLOVAQUIE — ESPAGNE — ESTONIE — LETTONIE — LITHUANIE — Pologne — CZECH REPUBLICA — GERMANY — DENMARK — SWITZERLAND — UNITED KINGDOM — FRANCE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE