

INTERCONNEXION SUD des LGV en Île-de-France

Débat public
Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai 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
 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 — DANEMARK — ESPAGNE — FINLANDE — FRANCE — GRÈCE — IRLANDE — ITALIE — JAPON — NORVÈGE — PAYS-BAS — PORTUGAL — ROYAUME-UNI — SUÈDE — SUISSE — TCHÉCOSLOVAQUIE — TURQUIE



Réseau ferré de France, qui sommes-nous ?

RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national

Nos missions

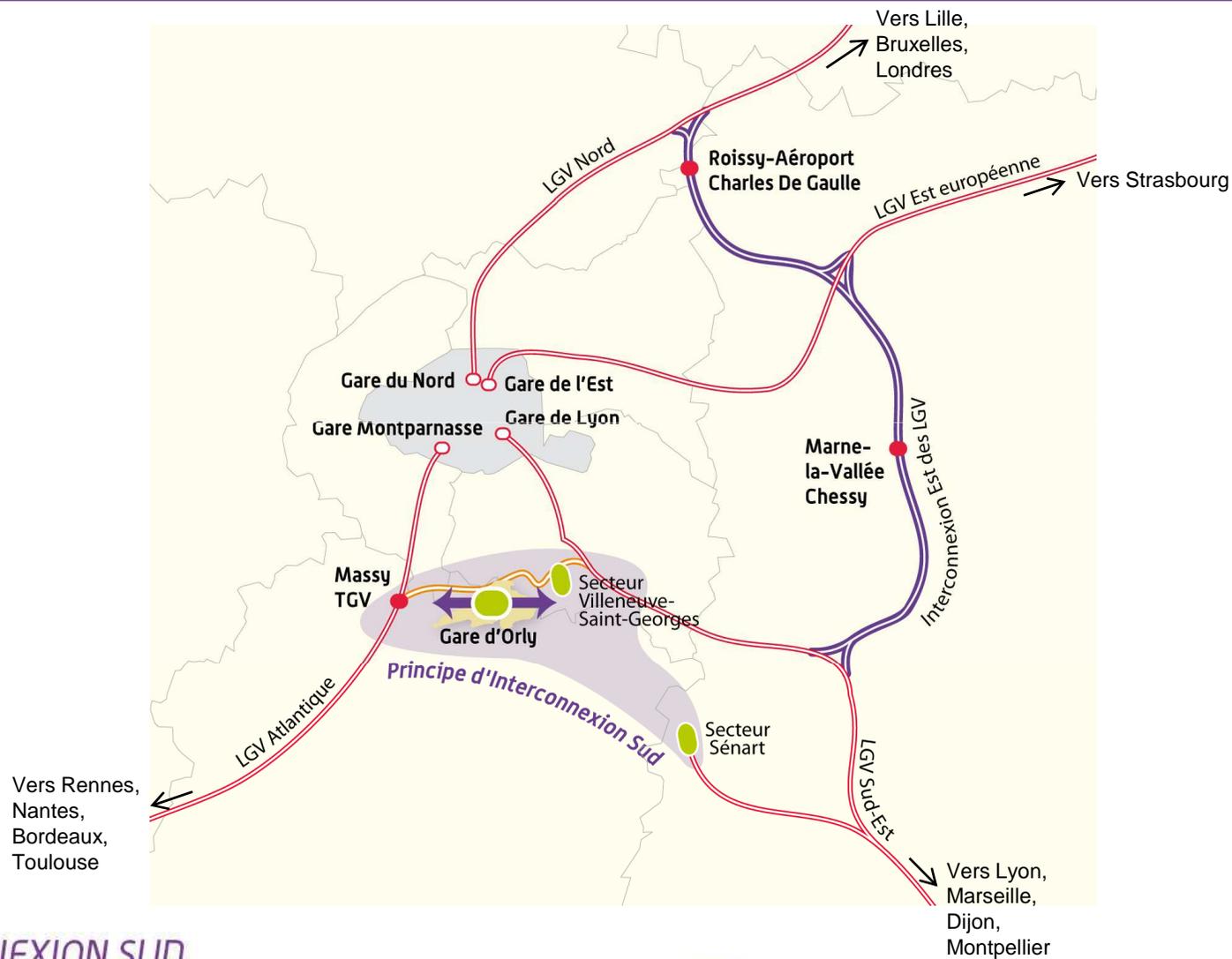
- l'exploitation,
- l'entretien,
- le développement,
- la modernisation du réseau.



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France
Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai



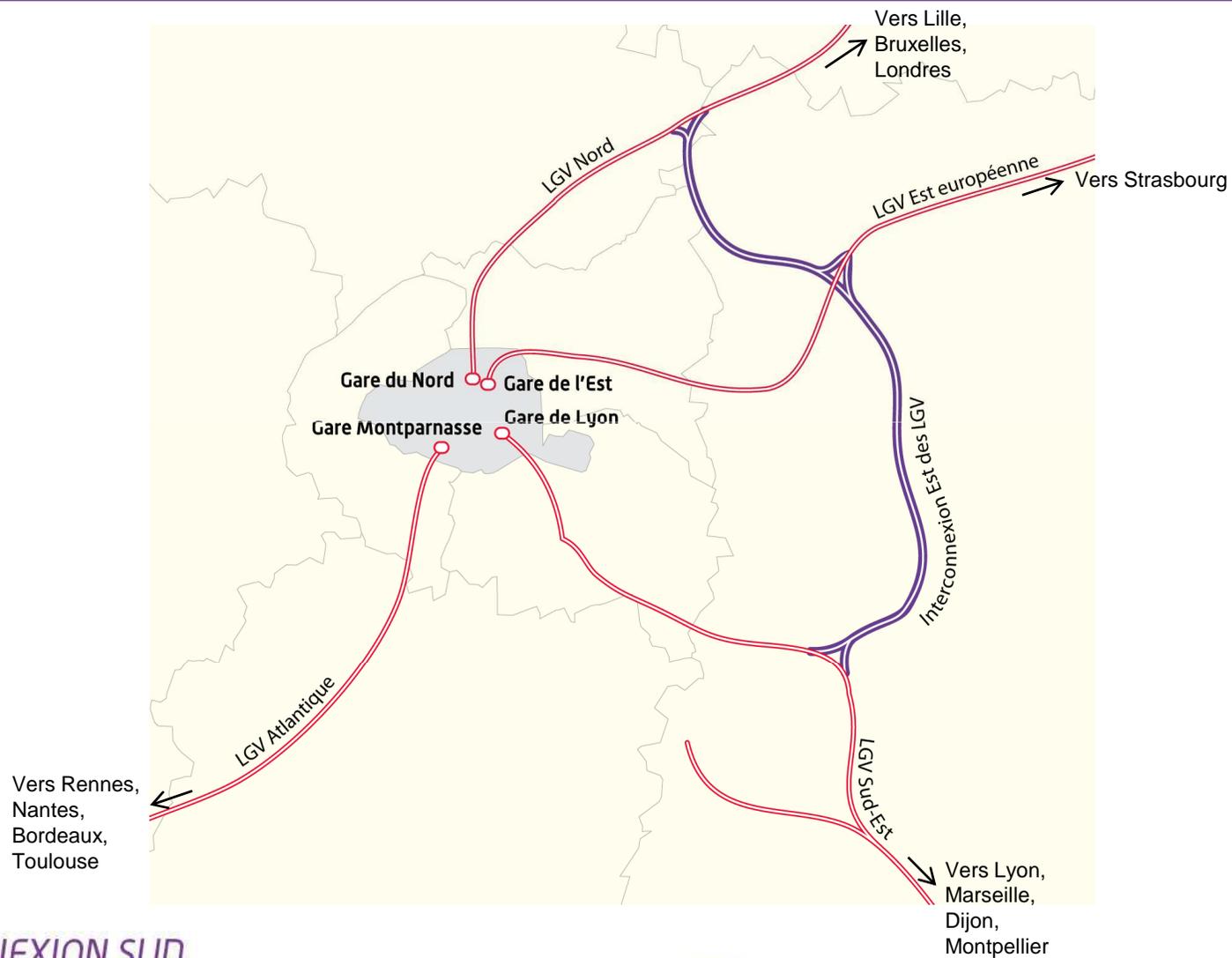
& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai

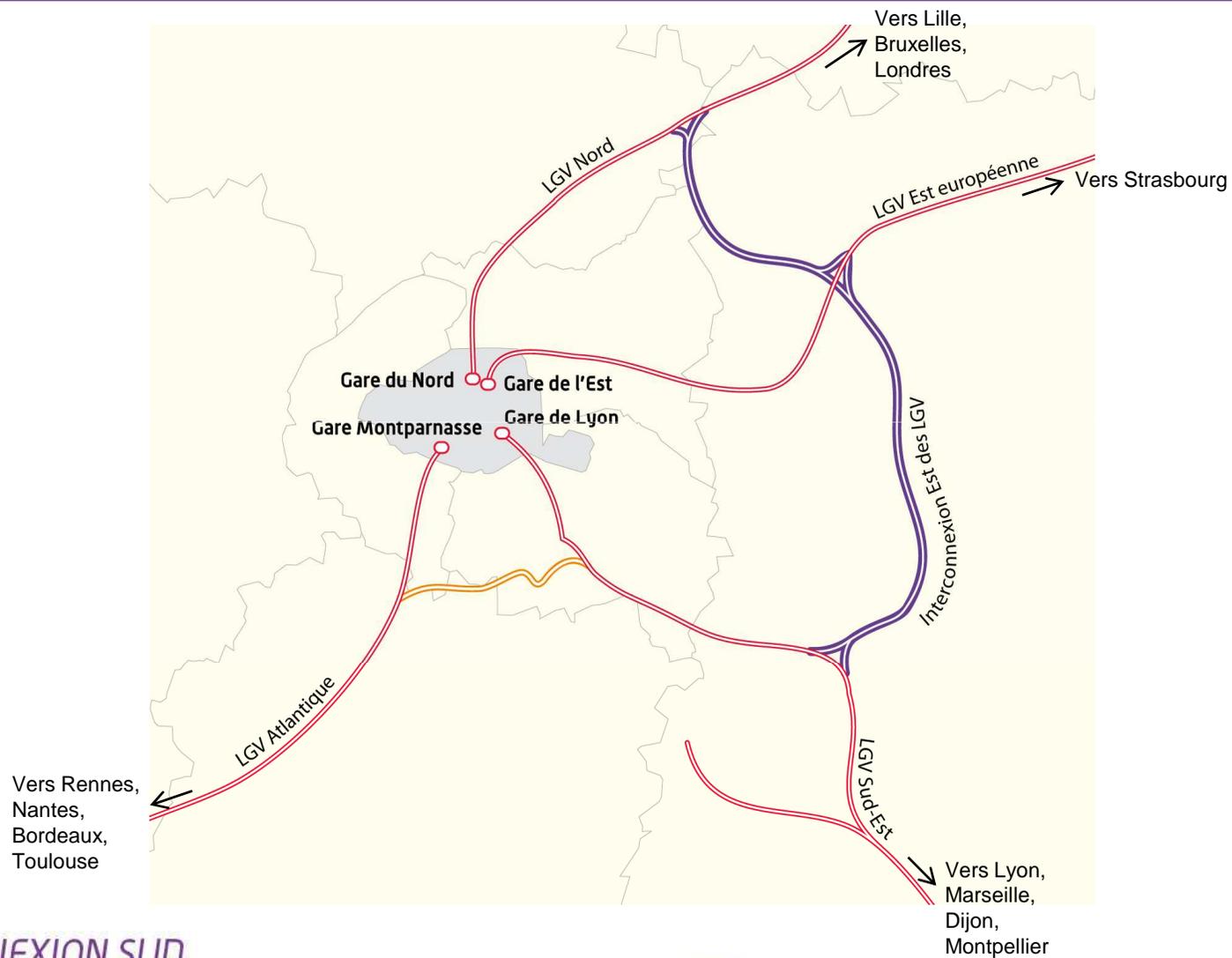
& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai

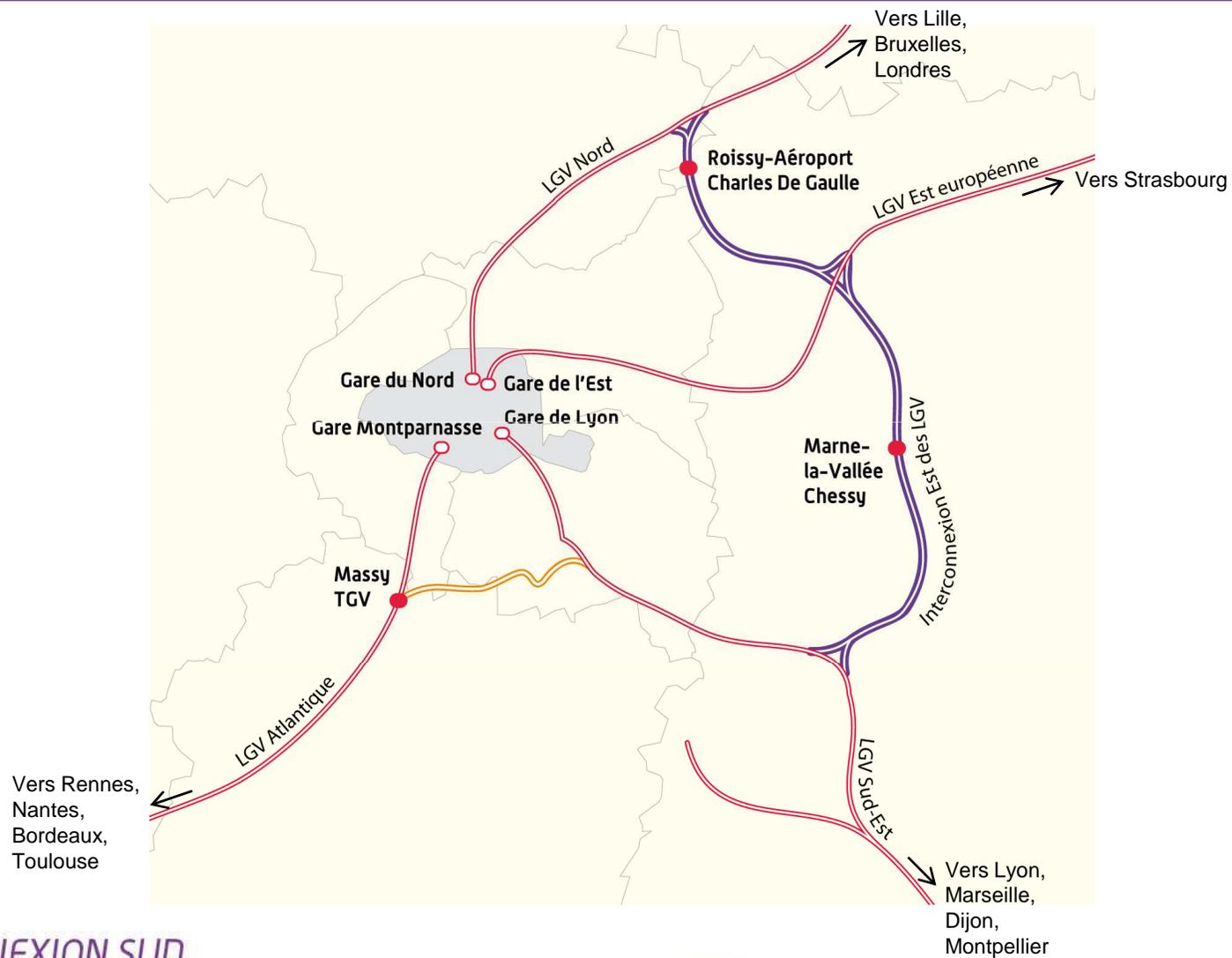
& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai

& Une ligne dédiée aux TGV Des gares TGV franciliennes accessibles



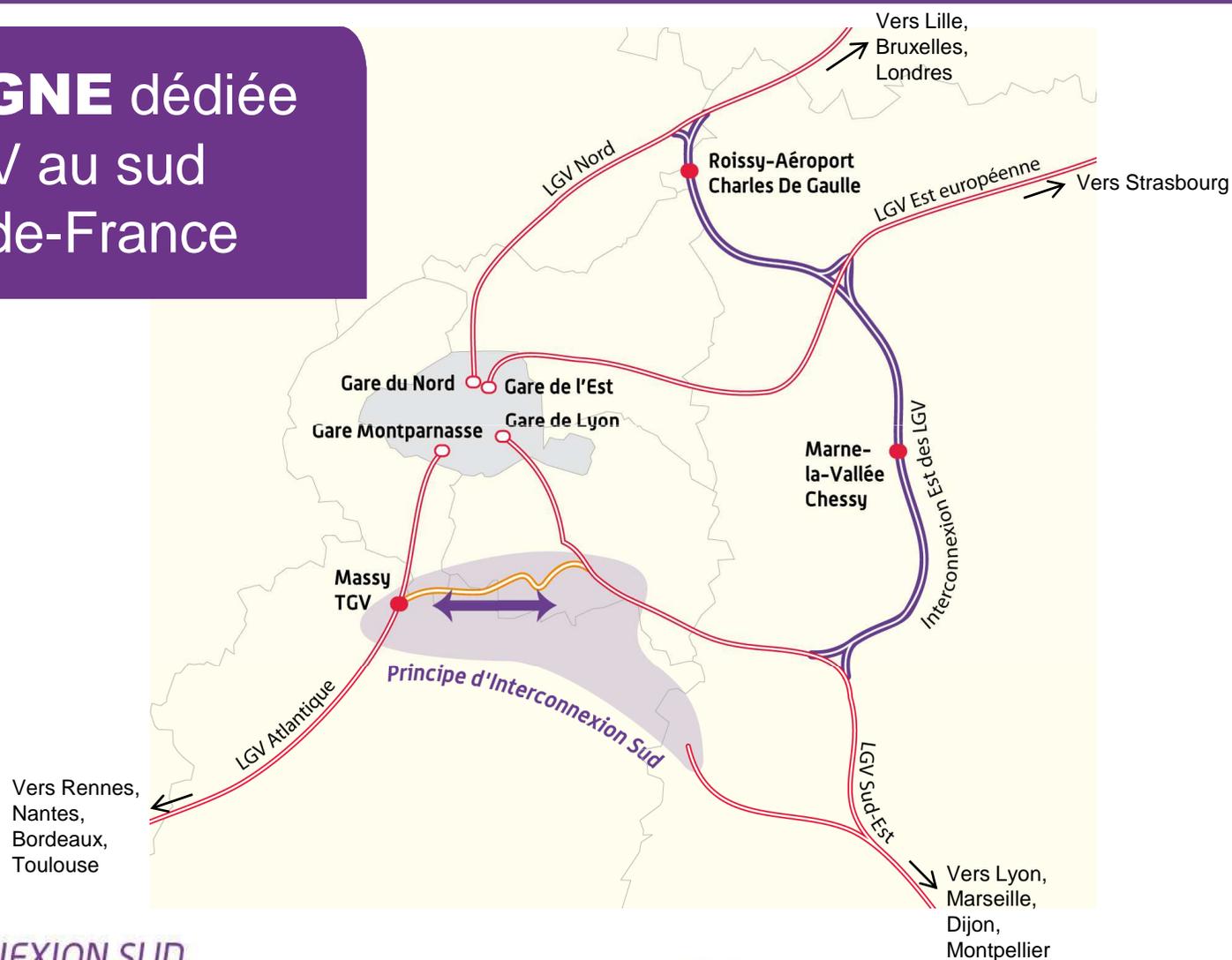
INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai

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

Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai



Principes de l'Interconnexion Sud

Des **GARES** TGV franciliennes accessibles



INTERCONNEXION SUD
des LGV en Île-de-France

Villeneuve-le-Roi - le 02 Mai

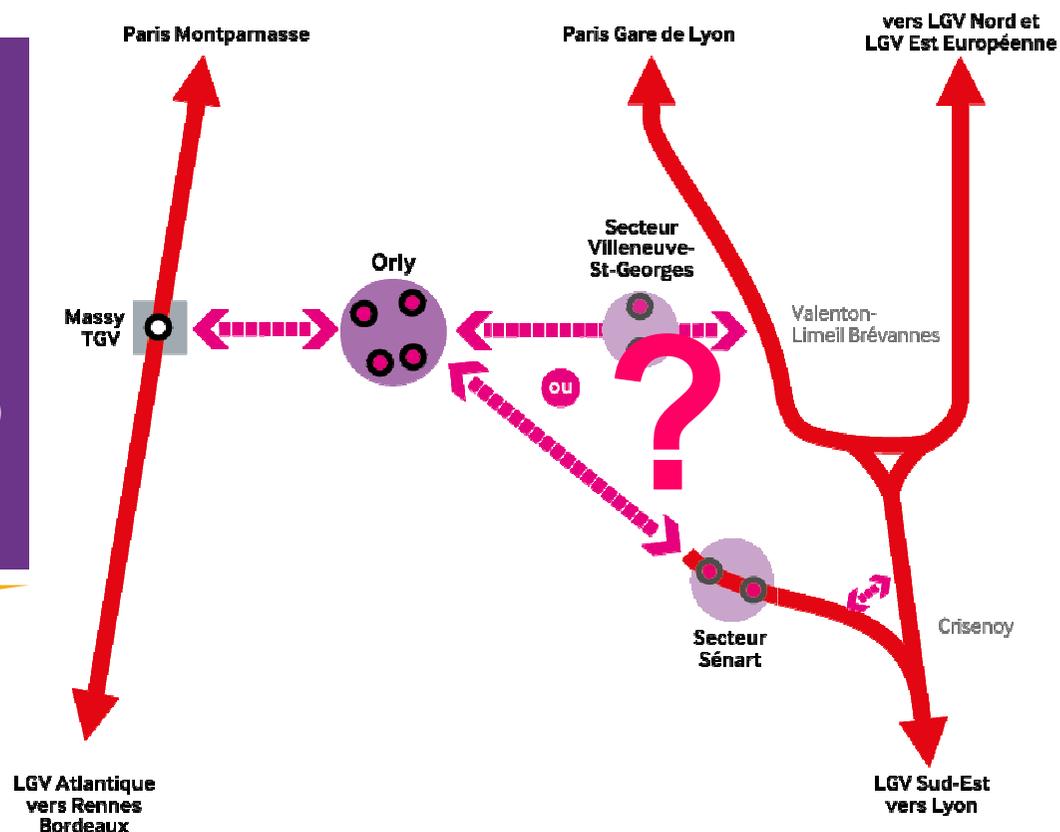


Nos questions pour construire les scénarios

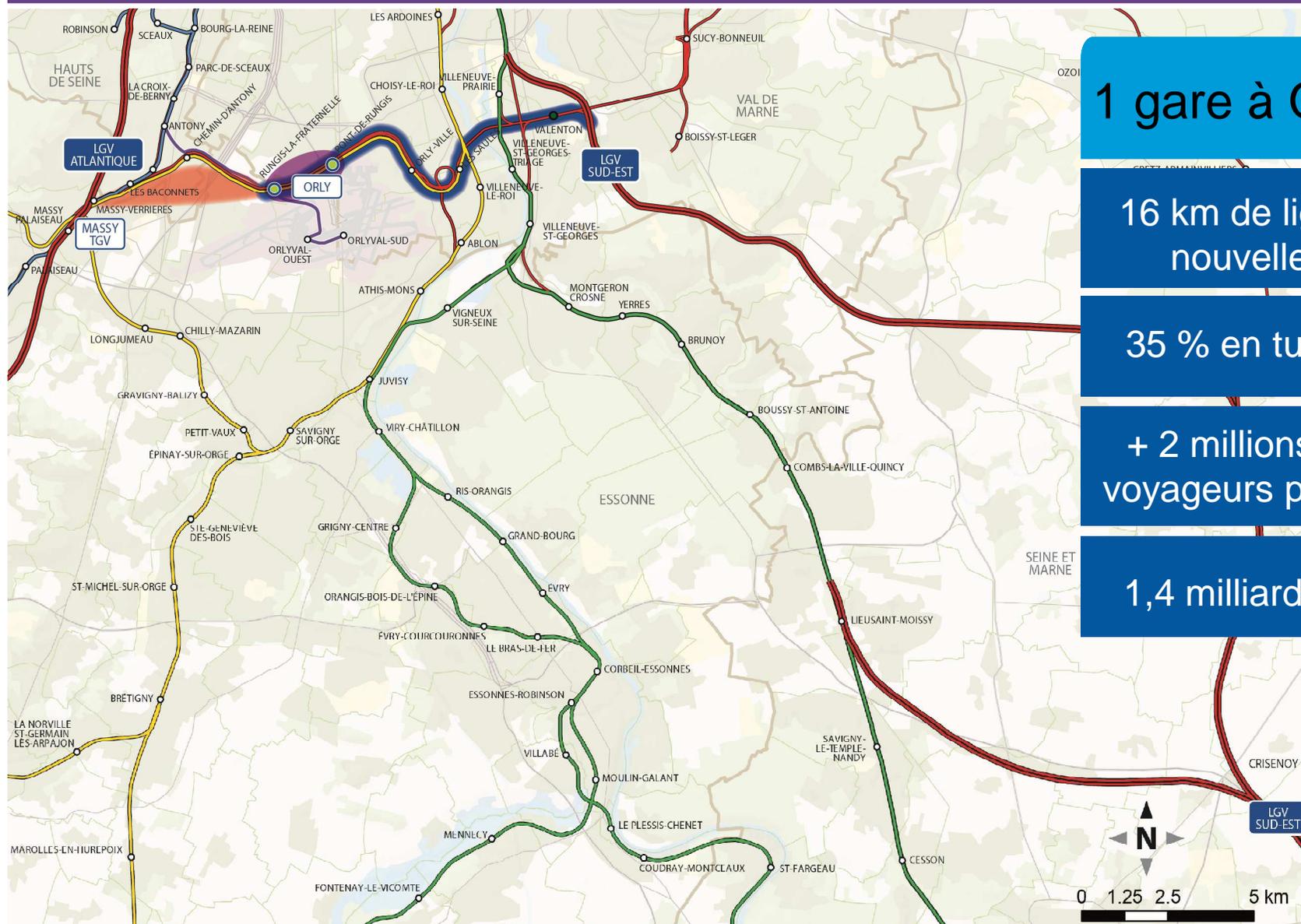
Nos questions

- ❓ 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



Scénario B : jumelage avec la ligne existante



1 gare à Orly

16 km de ligne nouvelle

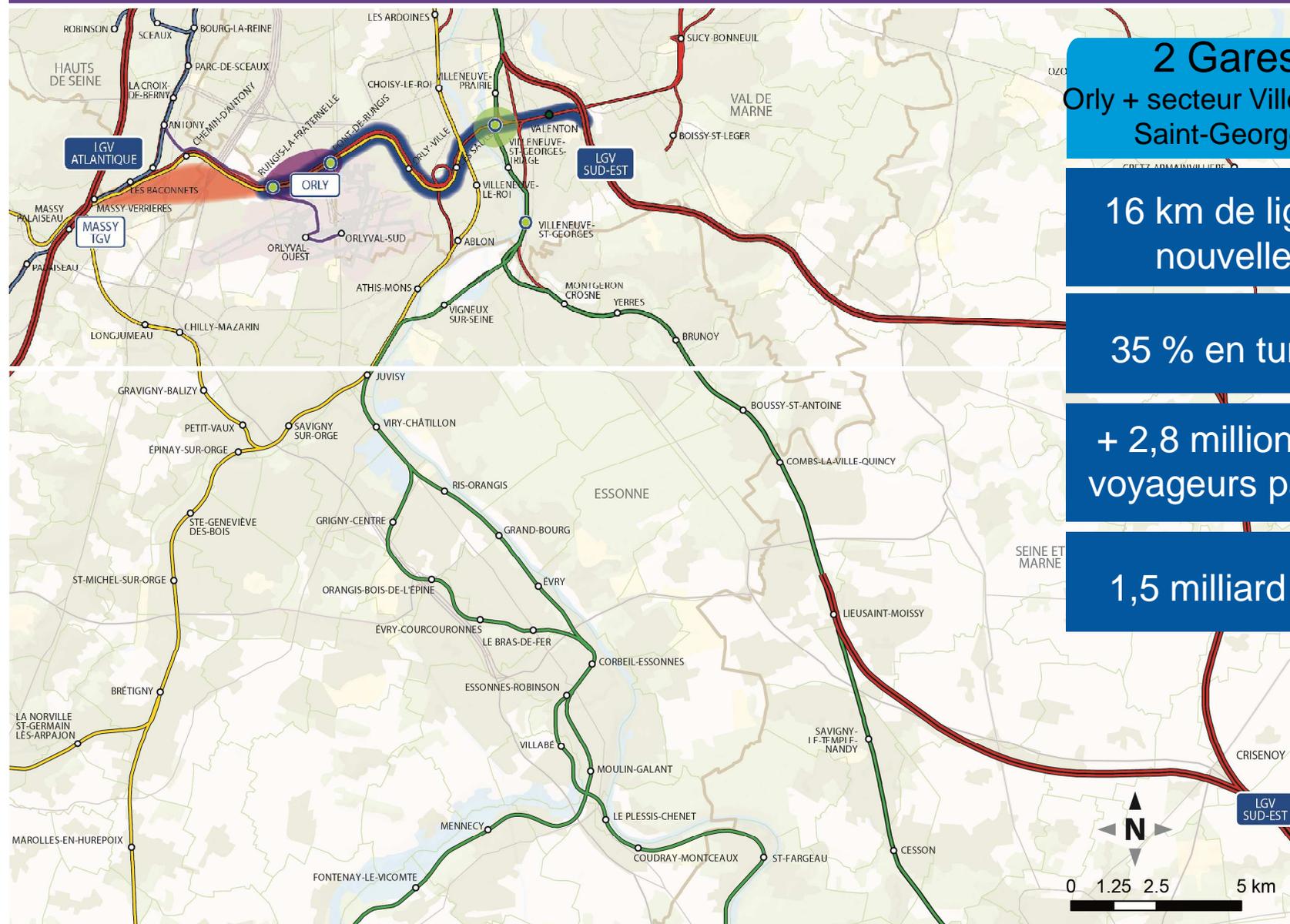
35 % en tunnel

+ 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

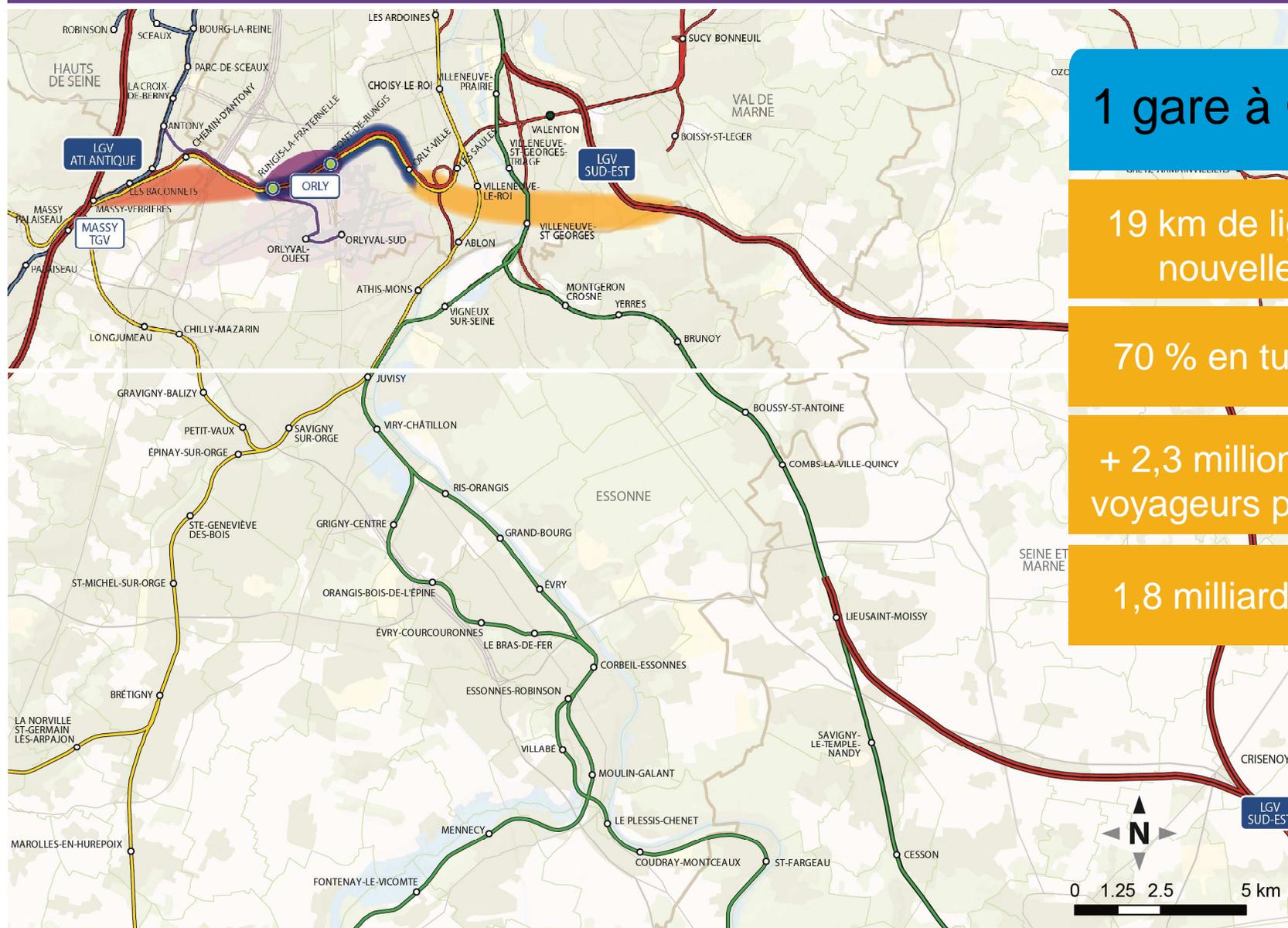
16 km de ligne nouvelle

35 % en tunnel

+ 2,8 millions de voyageurs par an

1,5 milliard d'€

Scénario B : variante en tunnel



1 gare à Orly

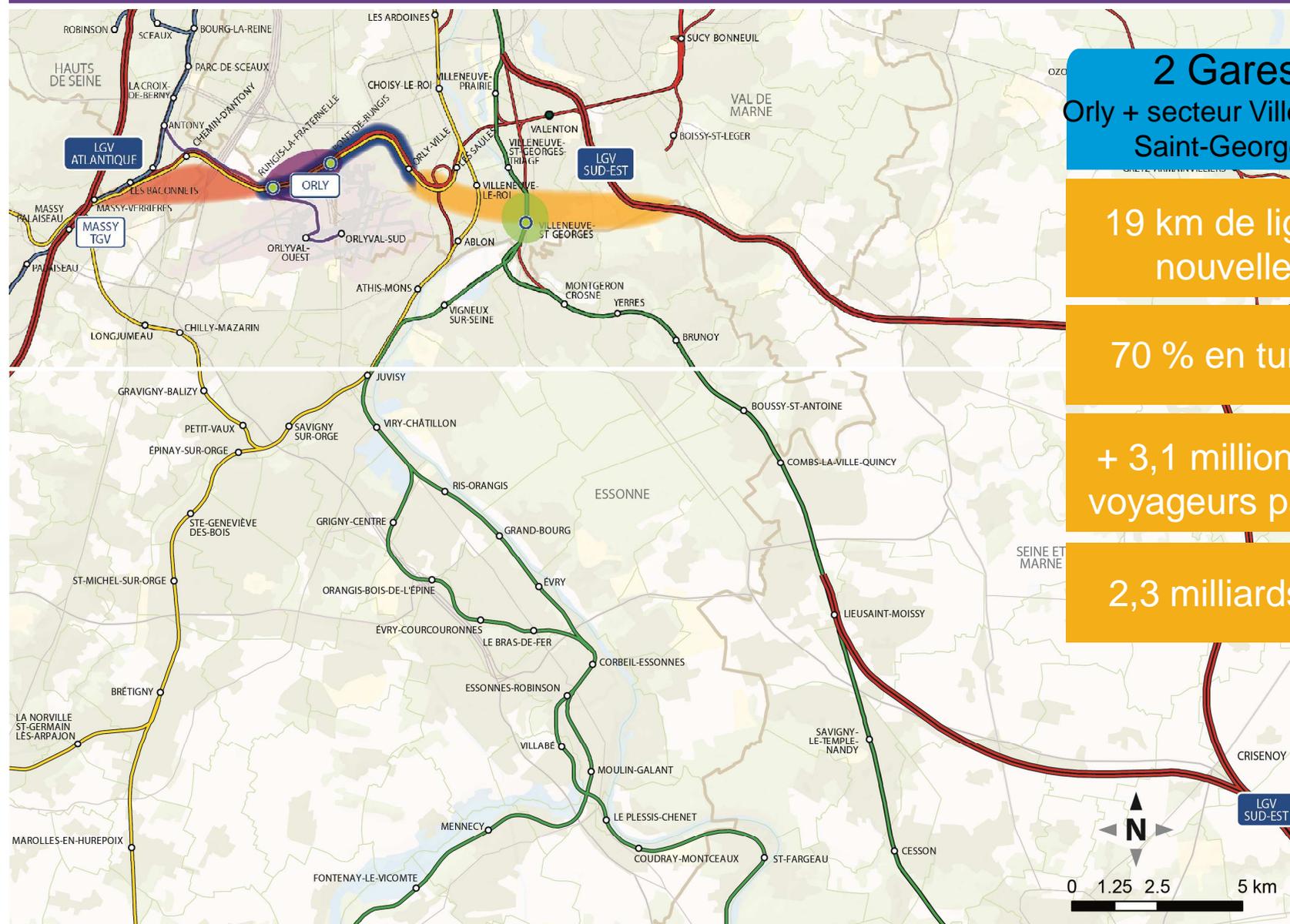
19 km de ligne nouvelle

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

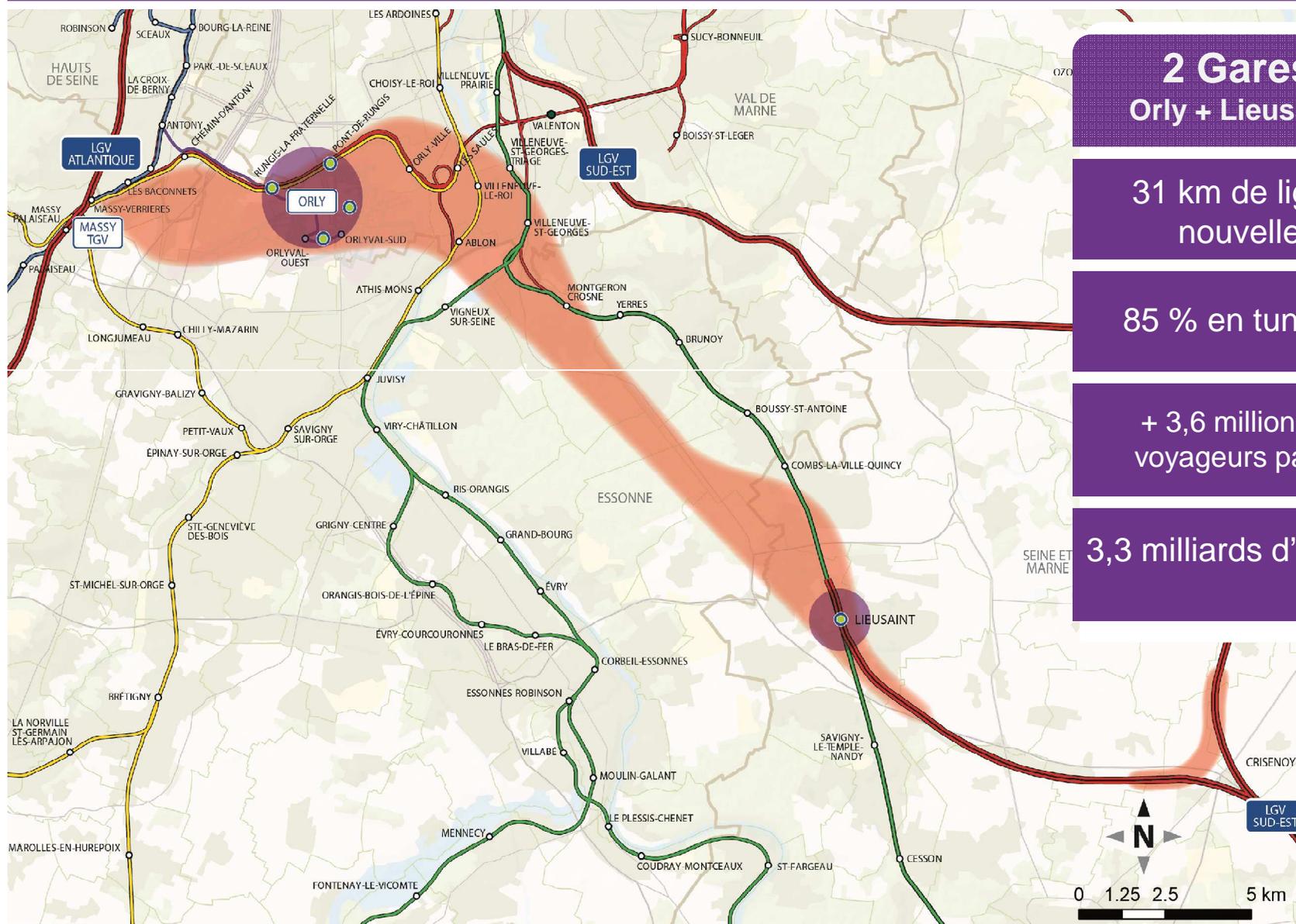
19 km de ligne nouvelle

70 % en tunnel

+ 3,1 millions de voyageurs par an

2,3 milliards d'€

Scénario C : tunnel avec une gare à Lieusaint



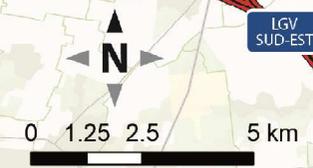
2 Gares
Orly + Lieusaint

31 km de ligne
nouvelle

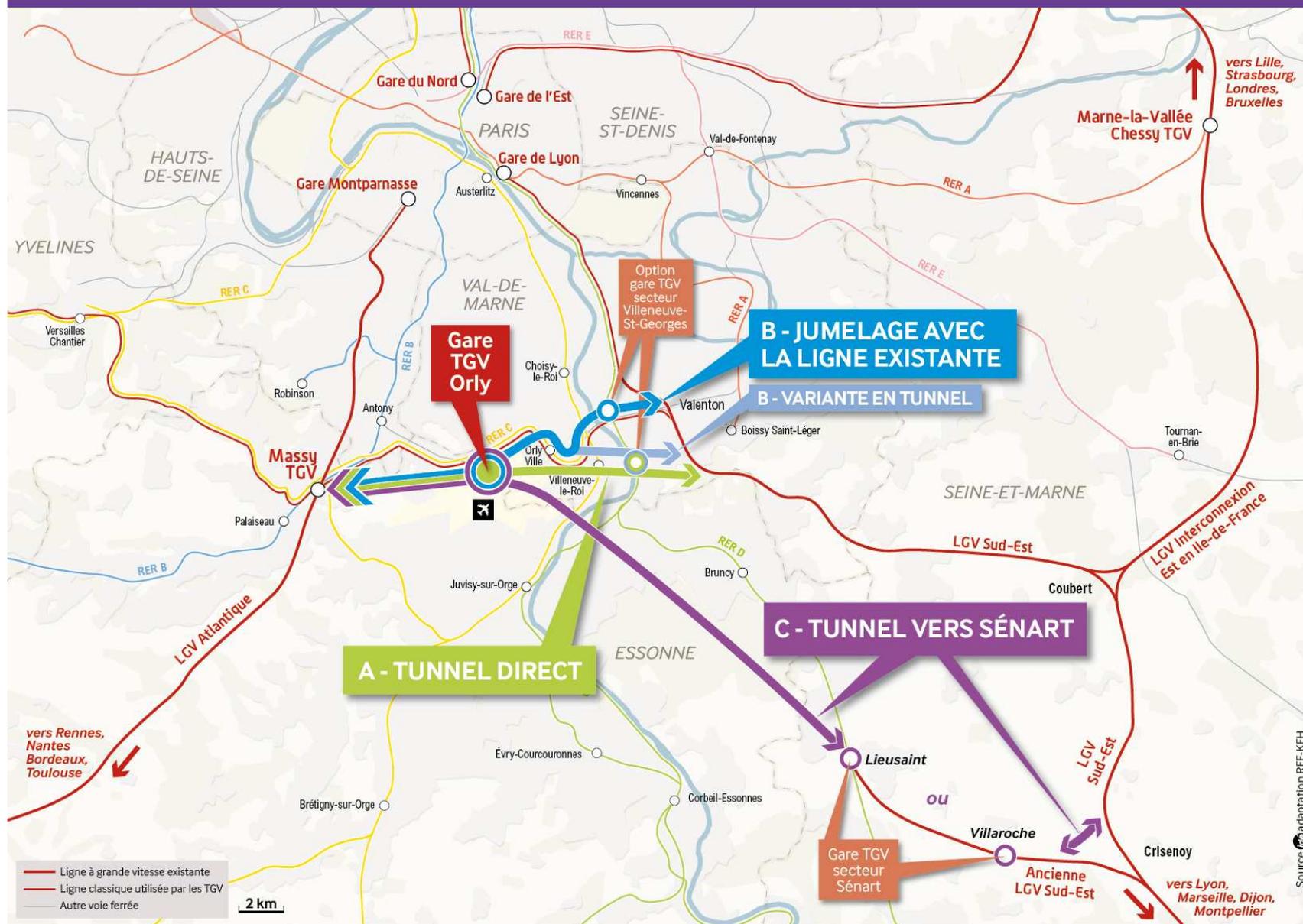
85 % en tunnel

+ 3,6 millions de
voyageurs par an

3,3 milliards d'euros



Les trois scénarios présentés au débat



La première phase de débat : ce que RFF a entendu

Des convictions exprimées

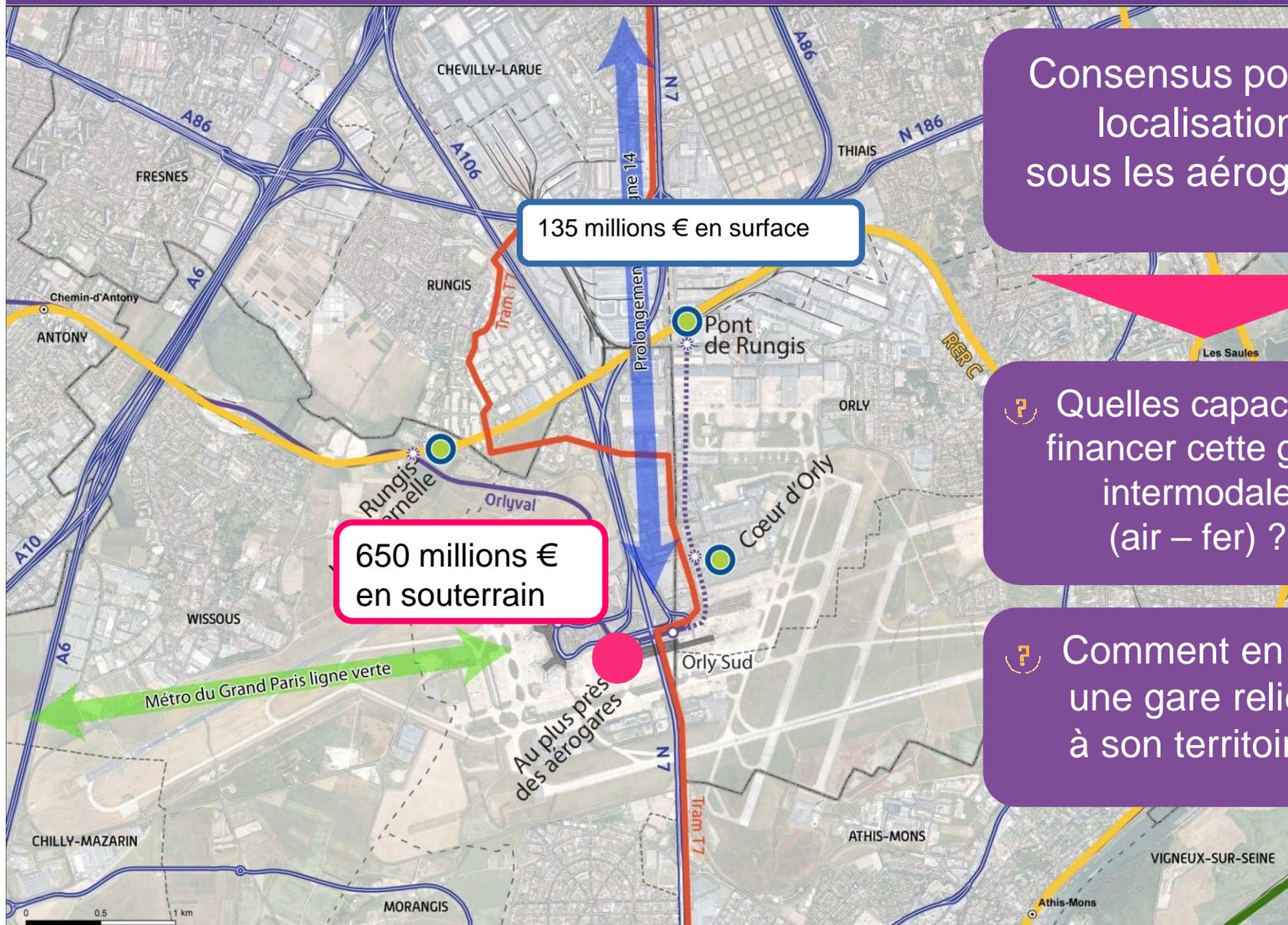
- L'opportunité d'une ligne dédiée TGV
- Une ligne dédiée en souterrain
- L'opportunité d'une gare TGV à Orly sous les aérogares
- L'opportunité d'une seconde gare pour de nombreux acteurs. Quelques acteurs se satisferaient d'un scénario à une gare.

Des choix à éclairer avant la fin du débat

Les modalités de réalisation de la gare sous les aérogares

Une ou deux gares ?
Si deux gares, où la localiser ?
(Villeneuve - Saint - Georges ou Lieusaint)

Modalités de réalisation de la gare TGV d'Orly



Consensus pour la localisation sous les aéroports

? Quelles capacités à financer cette gare intermodale (air – fer) ?

? Comment en faire une gare reliée à son territoire ?

La première phase de débat : ce que RFF a entendu

Des convictions exprimées

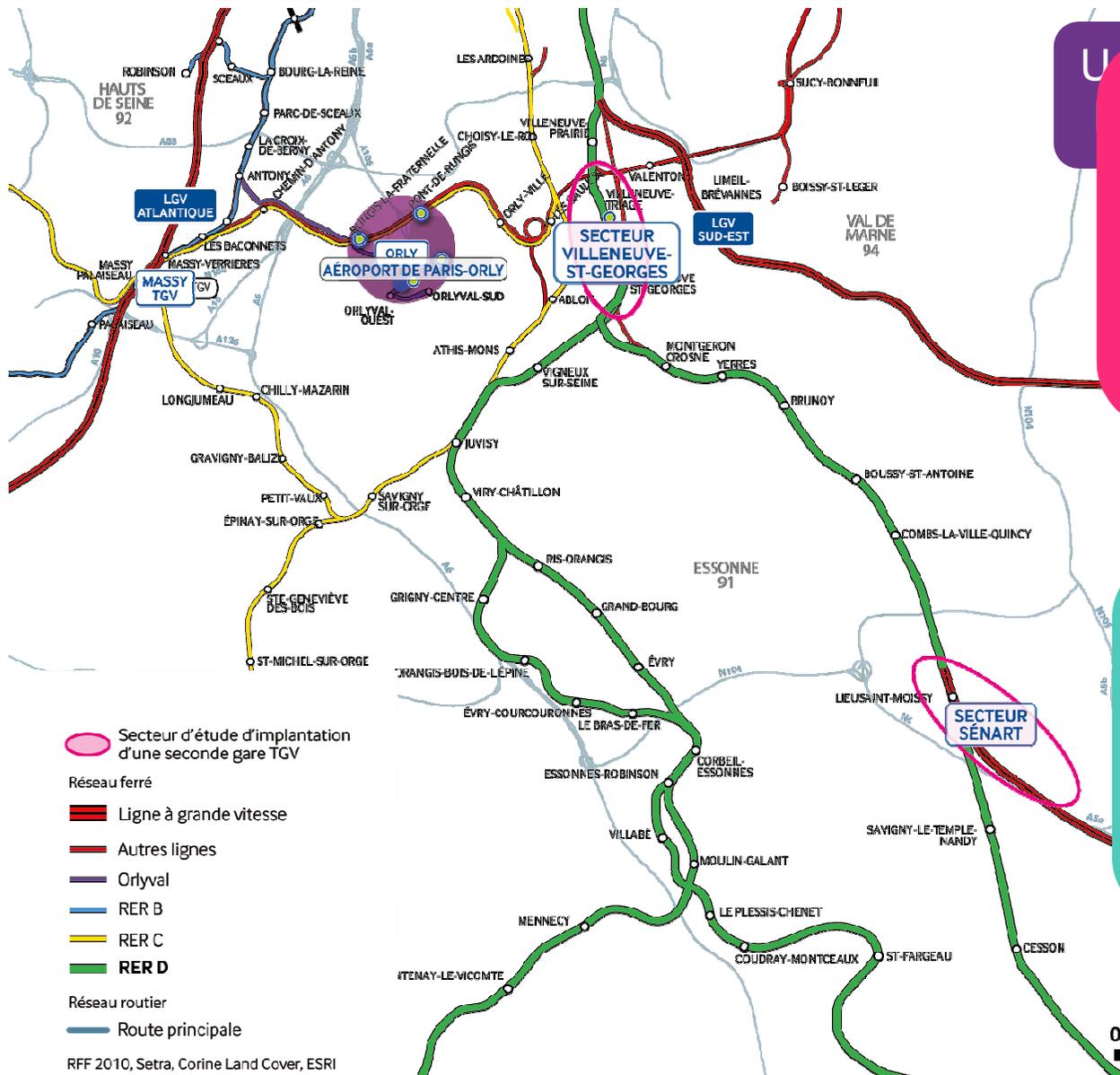
- L'opportunité d'une ligne dédiée TGV
- Une ligne dédiée en souterrain
- L'opportunité d'une gare TGV à Orly sous les aérogares
- L'opportunité d'une seconde gare pour de nombreux acteurs. Quelques acteurs se satisferaient d'un scénario à une gare.

Des choix à éclairer avant la fin du débat

Les modalités de réalisation de la gare sous les aérogares

Une ou deux gares ?
Si deux gares, où la localiser ?
(Villeneuve - Saint - Georges ou Lieusaint)

La seconde gare Villeneuve-Saint-Georges ou Lieusaint



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

1. Des bassins importants de population et d'emplois à moins de 30 minutes de la gare TGV

2. Pas de concurrence avec la gare TGV d'Orly

3. Un report depuis les gares parisiennes attractif

Serait-il suffisant ?

descendent en Île-de-France



La clef de voûte du réseau en développement

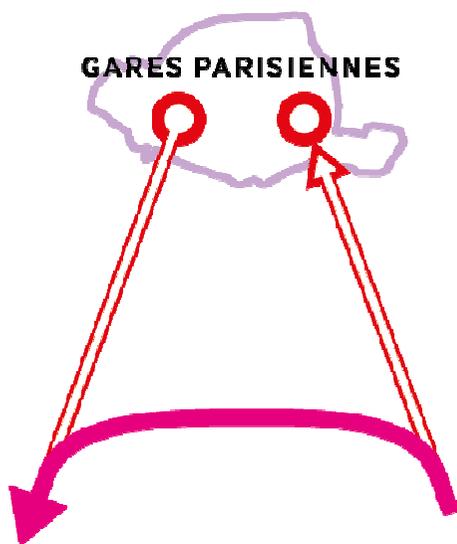


L'Interconnexion Sud est située au cœur du réseau

2000 km
de lignes nouvelles d'ici 2020

Les bénéfices du projet d'Interconnexion Sud

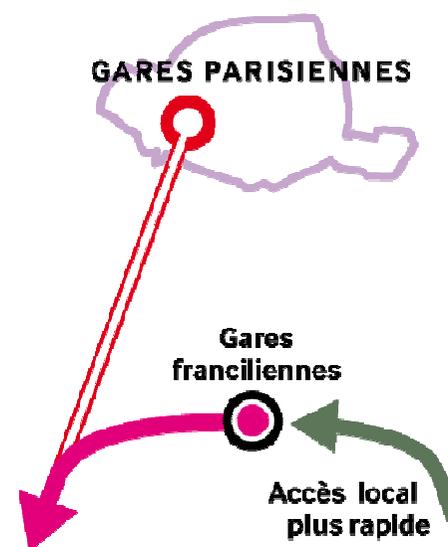
Liaisons TGV facilitées entre les régions



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

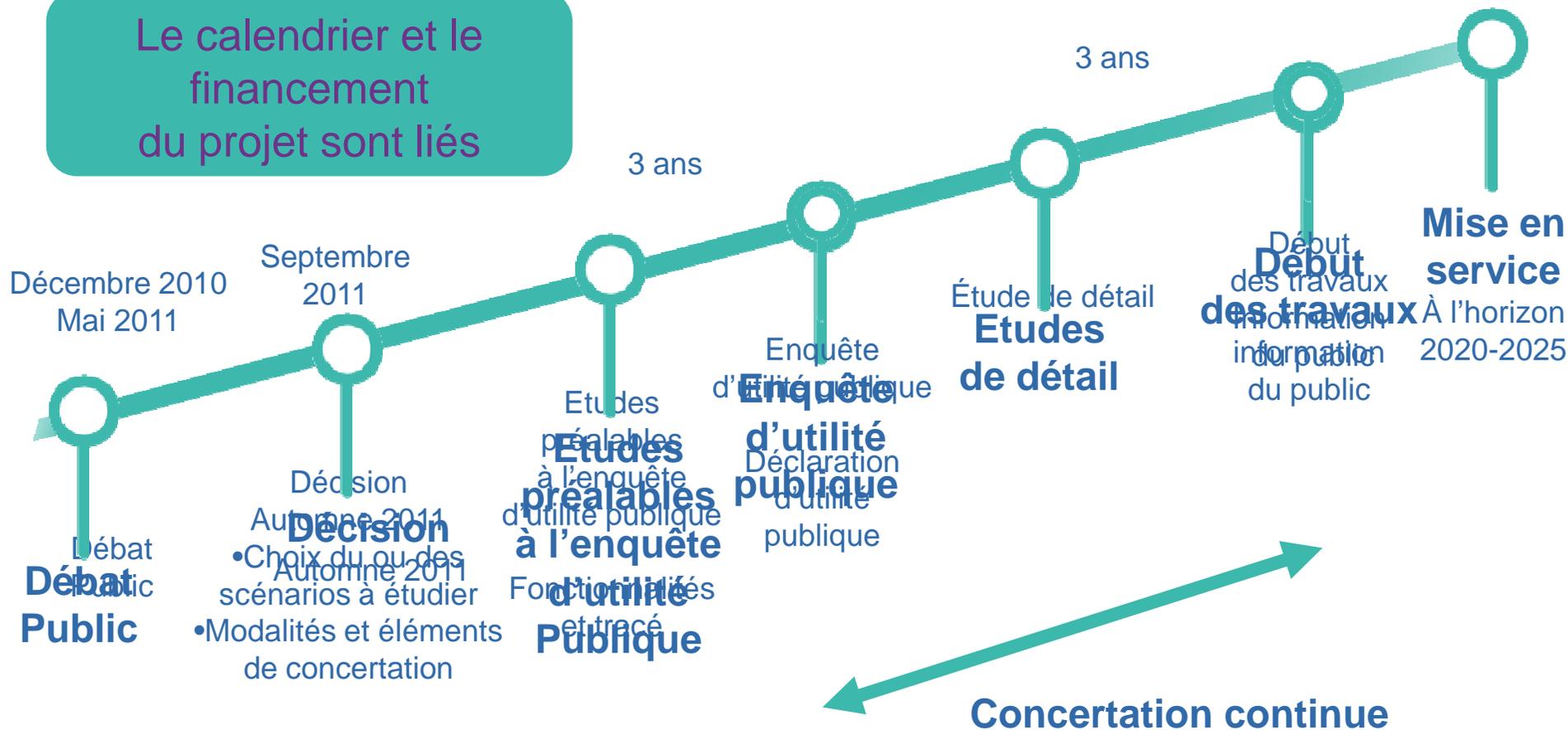


Meilleur accès du sud de l'IDF à la grande vitesse



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
Lieuxaint - le 27 avril 2011



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 — TCHÉQUIE — TURQUIE — ROYAUME-UNI — ÉTATS-UNIS — CANADA — CHINE — INDE — BRÉSIL — ARGENTINE — CHILI — COLOMBIE — ÉCARTO — ÉTIOPIE — GABON — GUINÉE-BISSAU — GUINÉE — HONGRIE — ISRAËL — ITALIE — JAPON — CORÉE — SUÈDE — SUISSE — TCHÉQUIE — TURQUIE — ROYAUME-UNI — ÉTATS-UNIS — CANADA — CHINE — INDE — BRÉSIL — ARGENTINE — CHILI — COLOMBIE — ÉCARTO — ÉTIOPIE — GABON — GUINÉE-BISSAU — GUINÉE — HONGRIE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE