

L'accès de la ligne à grande vitesse « Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon » en Ile-de-France reste difficile à évaluer dans cette phase amont du projet. **En effet, il faudrait analyser beaucoup plus en détail les enjeux d'insertion et d'investissement, à un niveau de précision qui ne correspond pas à celui des études préalables au débat public.**

Néanmoins, RFF a conduit deux études particulières visant à dégager les grandes problématiques du projet en Ile-de-France :

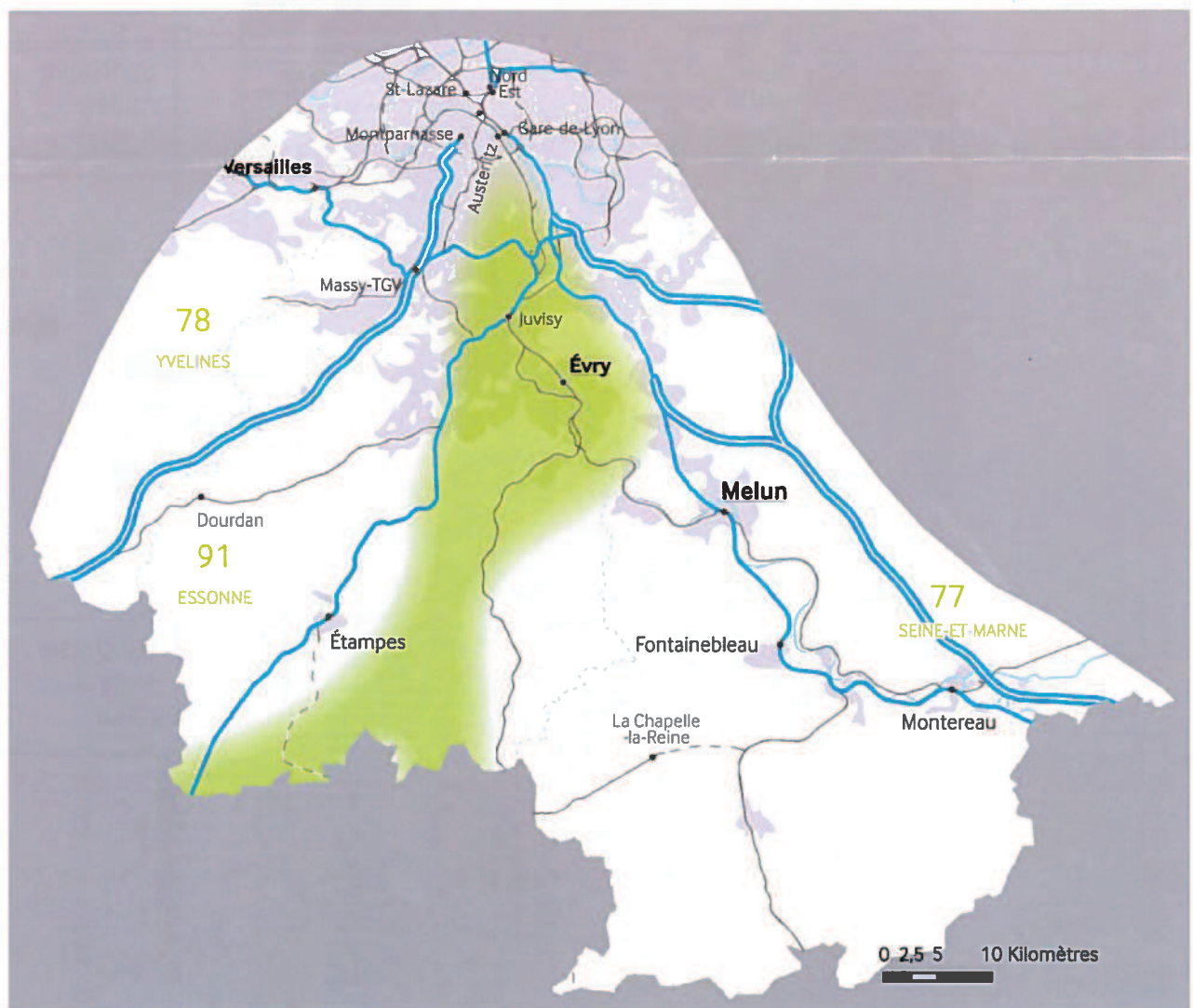
- « accès en Ile-de-France », Ingérop, 2011 ;
- « caractérisation environnementale des principes de passage en Ile-de-France », Ingérop 2011.

Ces études sont disponibles sur le site du débat public [www.debatpublic-lgv-pocl.org/](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org/)

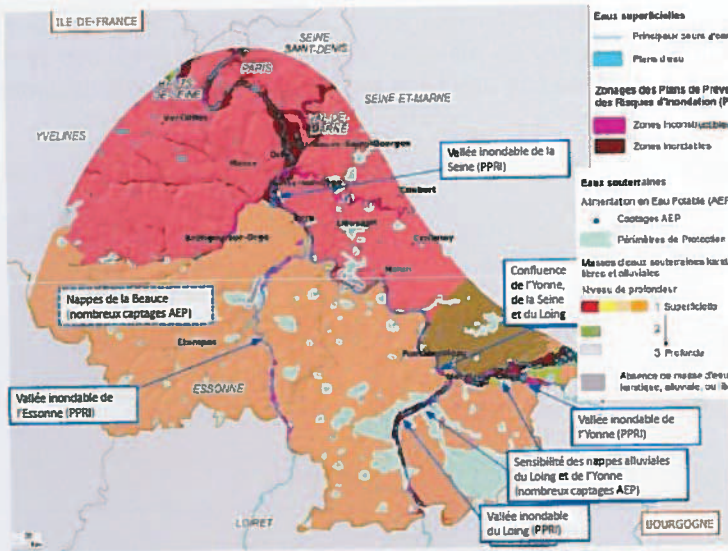
Un premier temps a consisté à déterminer l'option de passage en Ile-de-France [1] et un second temps à apporter un éclairage sur le champ des solutions envisageables dans la suite des études [2].

## 1. L'OPTION DE PASSAGE EN ILE DE FRANCE

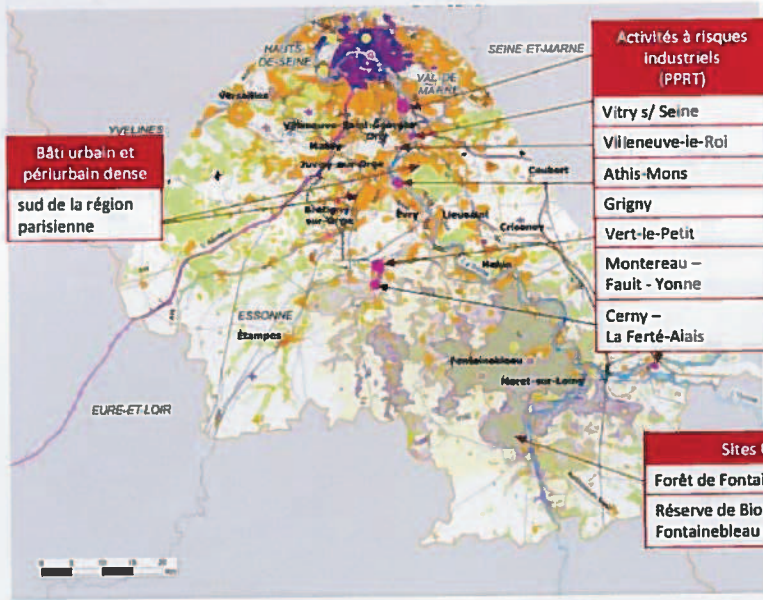
L'option de passage, proposée ci-dessous, a été obtenue en croisant les enjeux environnementaux au sens large (milieu humain, milieu physique, milieu naturel) avec les principes d'accès définis pour ce territoire. :



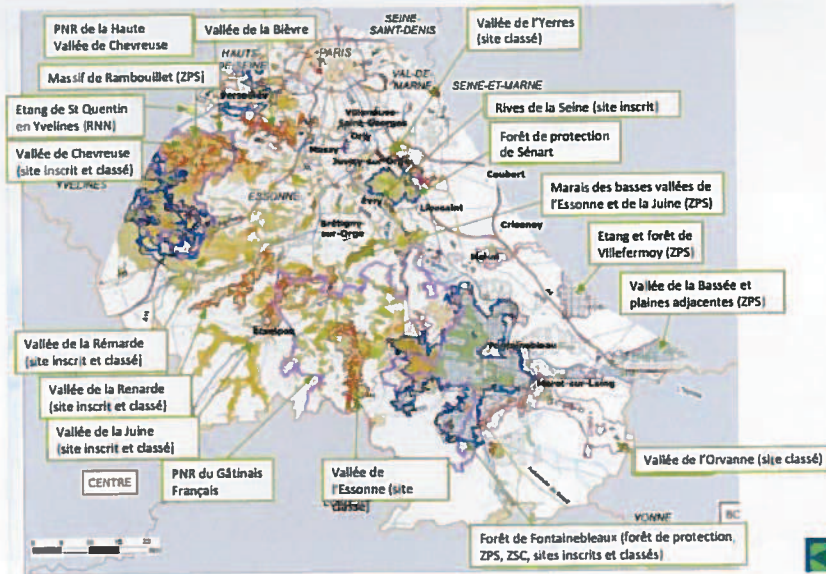
# Les enjeux environnementaux (au sens large) : milieu physique, milieu humain, milieu naturel



Synthèse milieu physique



Synthèse milieu humain

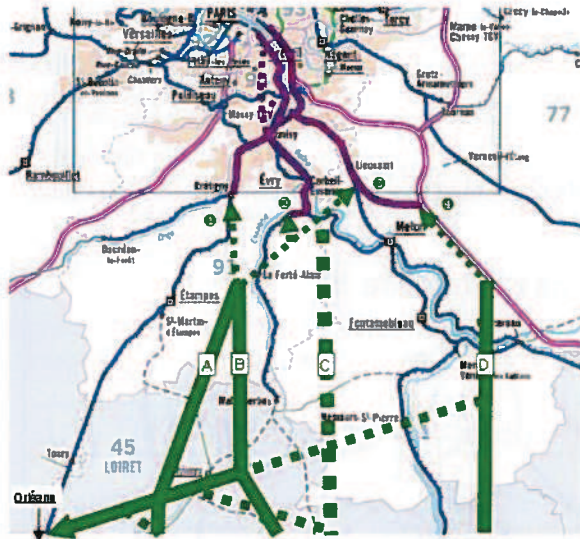


Synthèse milieu naturel

Synthèse enjeux environnementaux



## Les principes d'accès envisagés



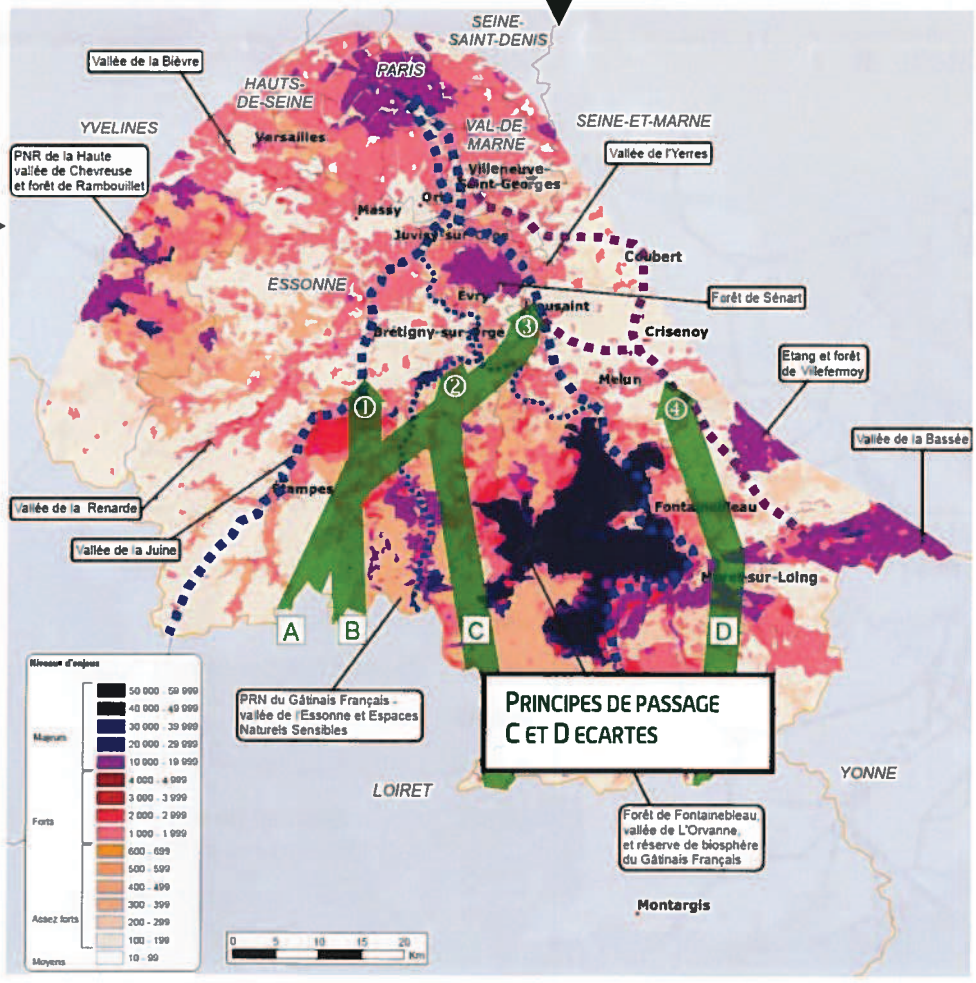
**Principes de passage (A, B, C, D)**  
 > insertion en grande couronne : des principes de passage (quatre familles A, B, C, D) guidés par le respect des zones d'habitat et naturelles ;

**Principes de connexion (1,2,3,4)**  
 > insertion en petite et moyenne couronnes : des principes de connexion au réseau francilien, considérant qu'il est délicat de trouver des principes de passage en surface dans des zones densément urbanisées hormis en se rapprochant du réseau existant

L'analyse des combinaisons « compatibles » entre principes de passage et de connexion a été menée en croisant enjeux environnementaux et enjeux fonctionnels.

## Enjeux fonctionnels

Enjeux  
environnementaux  
sensibles



## 2. ECLAIRAGE SUR LE CHAMP DES SOLUTIONS ENVISAGEABLES DANS LA SUITE DES ETUDES à l'intérieur de l'option de passage sur les trente derniers/premiers kilomètres au sud de Paris.

Ces solutions ont été analysées en termes de fonctionnalités, temps de parcours, délestage des voies existantes pour le développement des services RER et TRANSILIEN et connexion avec d'autres projets franciliens.

Cinq d'entre elles sont présentées ci-après pour alimenter le débat public. Aucune d'entre elles n'a fait l'objet d'études techniques. **Ces schémas exploratoires sont illustratifs et resteront ajustables dans le cadre du débat public et en fonction des résultats d'études ultérieures.**

Schéma exploratoire I

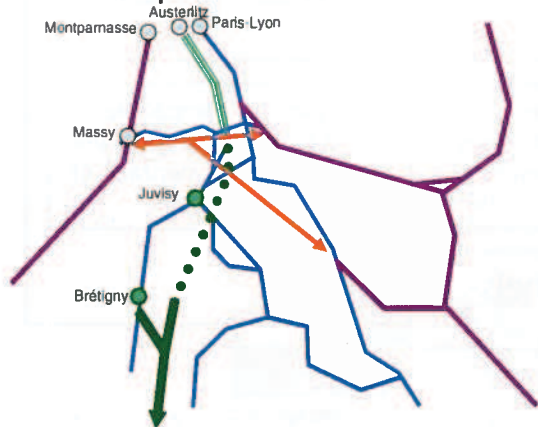


Schéma exploratoire II

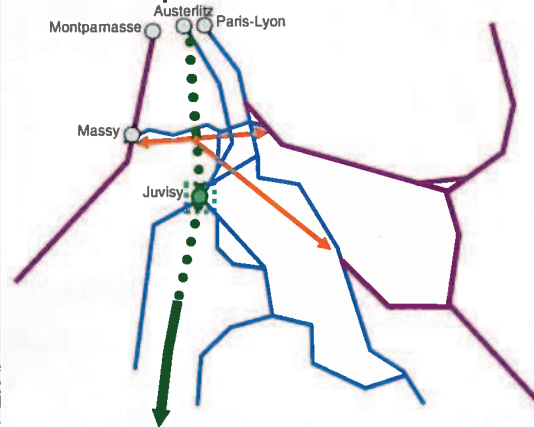


Schéma exploratoire III

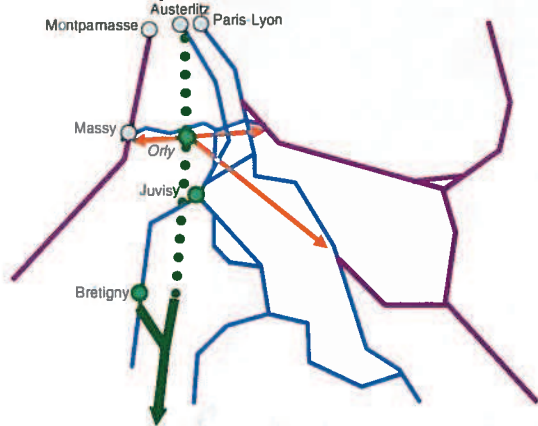


Schéma exploratoire IV

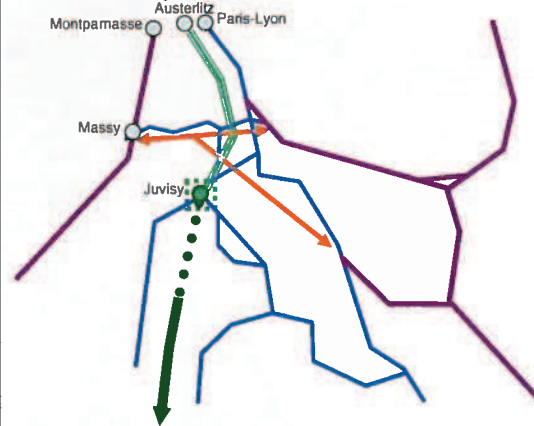
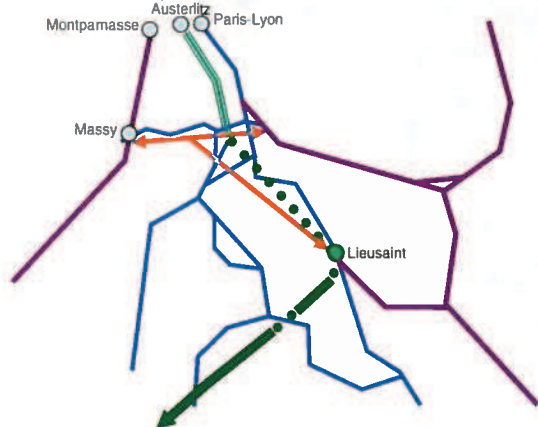









Schéma exploratoire V



-  Ligne ferroviaire existante
-  LGV existante
-  Projet d'Interconnexion Sud
-  LGV en surface
-  LGV en souterrain
-  Aménagement de deux voies supplémentaires en surface
-  Connexion souterrain / surface au niveau de Juvisy