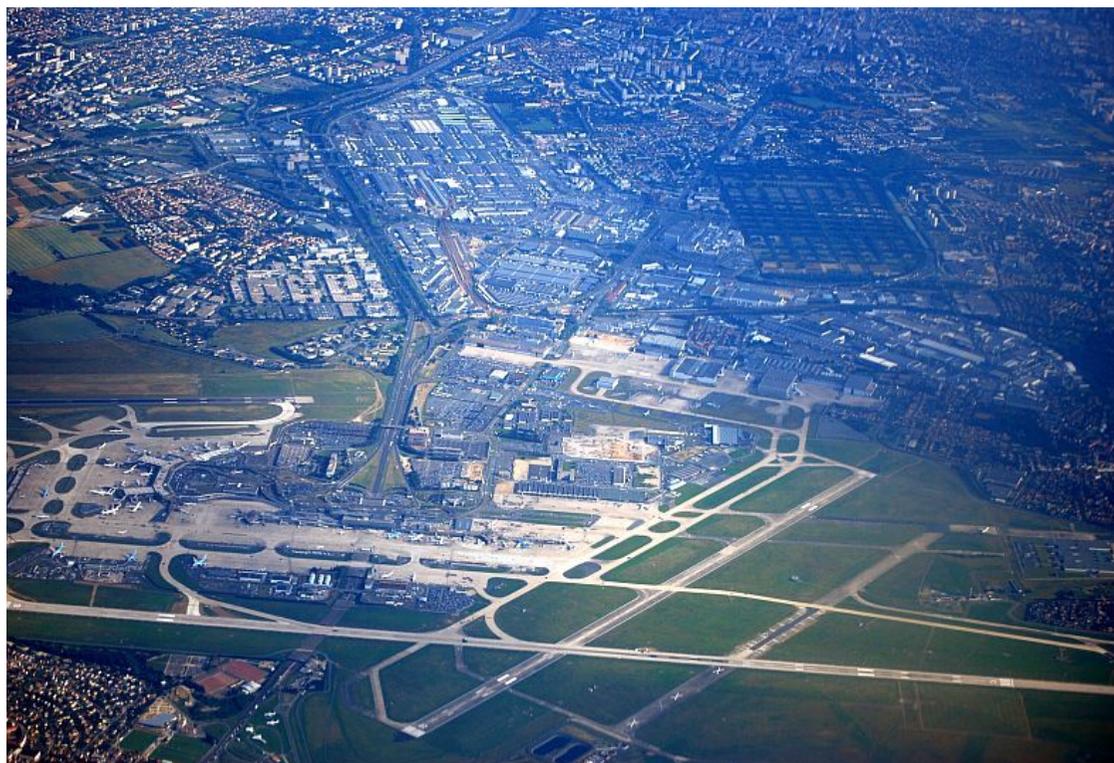


Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France débat public (décembre 2010 – mai 2011)

Contribution de l'Apur – 13/01/2011



17 bd Morland- 75 004 paris
tél : 01 42 71 28 14 - fax : 01 42 76 24 05
<http://www.apur.org>

Rappel des objectifs et caractéristiques du projet

Les objectifs énoncés

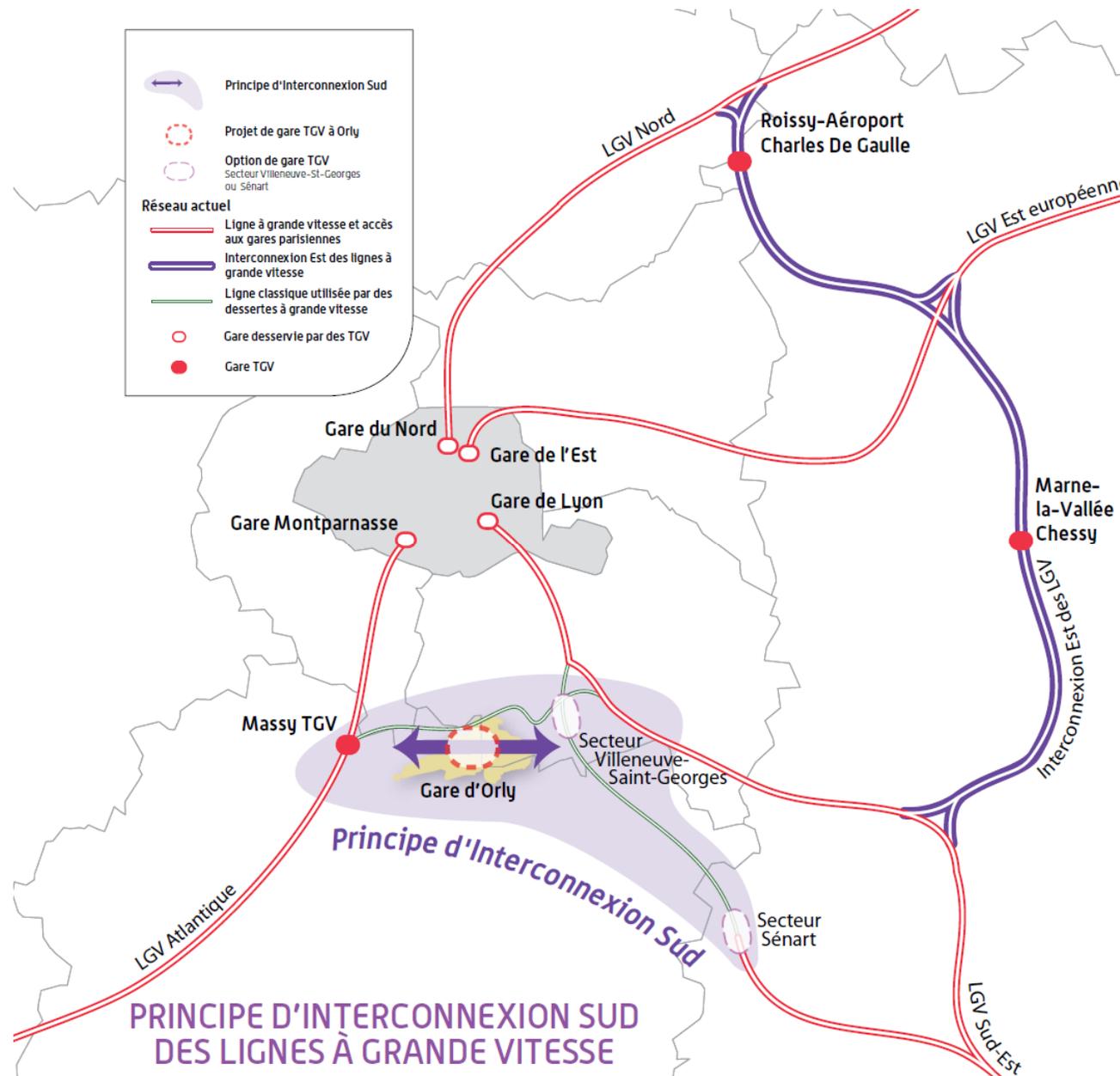
- Favoriser les déplacements entre les régions
- Offrir une alternative aux gares parisiennes
- Mieux connecter le train et l'avion
- Inscrire le projet dans le territoire francilien

Les principales caractéristiques

- Une ligne dédiée aux TGV,
- Desserte de Massy
- Gare à Orly connectée à l'aéroport
- Option de seconde gare dans le secteur Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne) ou le secteur Sénart (Seine-et-Marne)

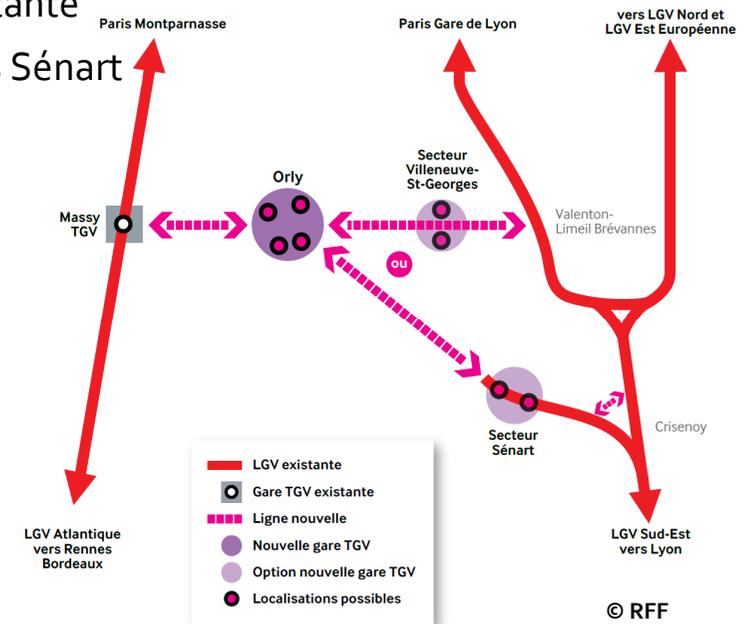


Interconnexion Sud des LGV - principe

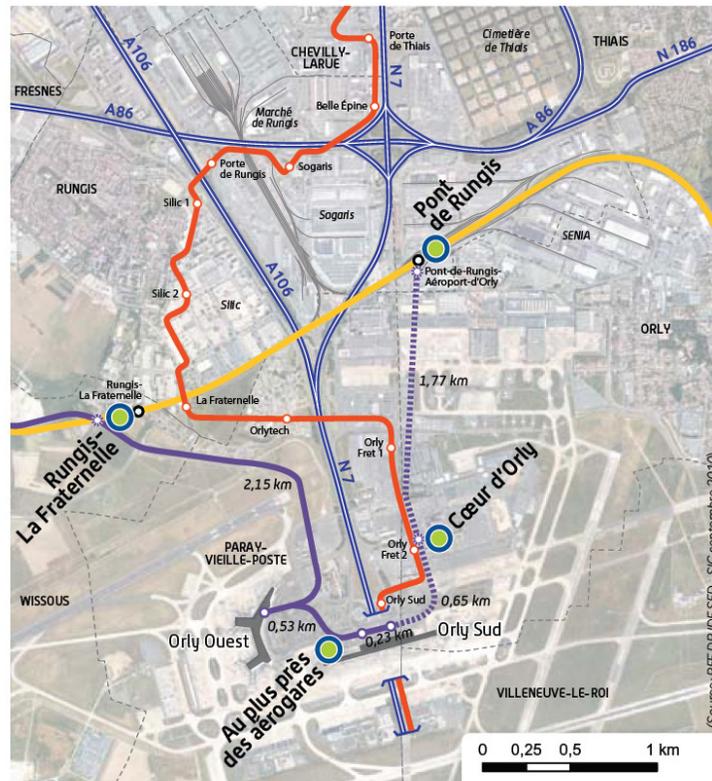


Deux thèmes principaux portés au débat public

1. L'implantation de(s) nouvelle(s) gare(s)
 - 4 hypothèses de localisations pour la gare d'Orly
 - Option d'une seconde gare dont la localisation est liée au tracé retenu
2. Trois familles de tracé proposées
 - Scénario A : tunnel direct Massy-Valenton
 - Scénario B : jumelage avec la ligne existante
 - Scénario C : tunnel direct de Massy vers Sénart



4 localisations pour la gare d'Orly



Au plus près des aéroports

Situation
en souterrain
(30 mètres de profondeur)

Temps de correspondance
environ 5 min 30 de cheminement piéton

Trafic prévisionnel
2,4 millions de passagers

Coût de la gare*
650 millions d'euros

Cœur d'Orly

Situation
en souterrain (30 mètres de profondeur)

Temps de correspondance
environ 9 minutes
par le prolongement d'Orlyval

Trafic prévisionnel
2,25 millions de passagers

Coût de la gare*
610 millions d'euros
(dont aménagements d'Orlyval)

Pont de Rungis

Situation
en surface ou en souterrain
(20 mètres de profondeur)

Temps de correspondance
environ 11 minutes par le prolongement d'Orlyval

Trafic prévisionnel
2,37 millions de passagers

Coût de la gare*
en surface 135 millions d'euros
en souterrain 635 millions d'euros
(dont aménagements d'Orlyval)

Rungis-La Fraternelle

Situation
en surface ou en souterrain
(24 mètres de profondeur)

Temps de correspondance
environ 10 minutes par la création d'un arrêt d'Orlyval

Trafic prévisionnel
2,46 millions de passagers

Coût de la gare*
en surface 75 millions d'euros
en souterrain 515 millions d'euros
(dont aménagements d'Orlyval)

*aux conditions économiques de janvier 2008

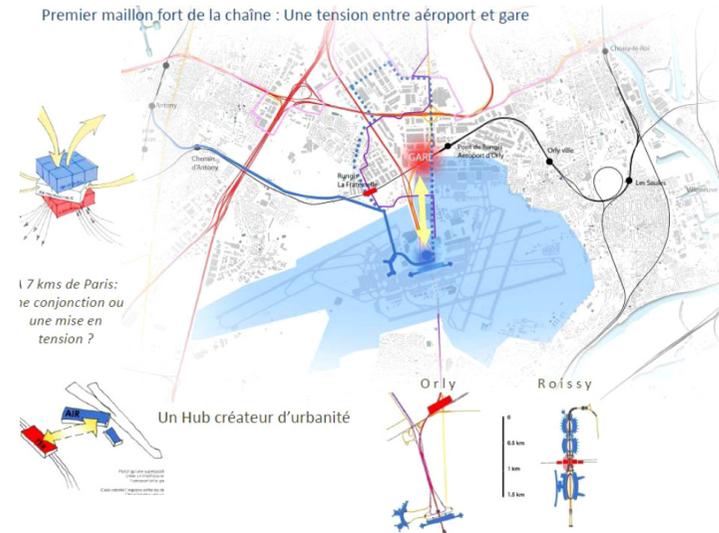
Vers un consensus pour une gare au plus près de l'aérogare



Equipe AJN/AREP/Cantal Dupart :
Gare TGV à Orly, le hub compact Air/Fer

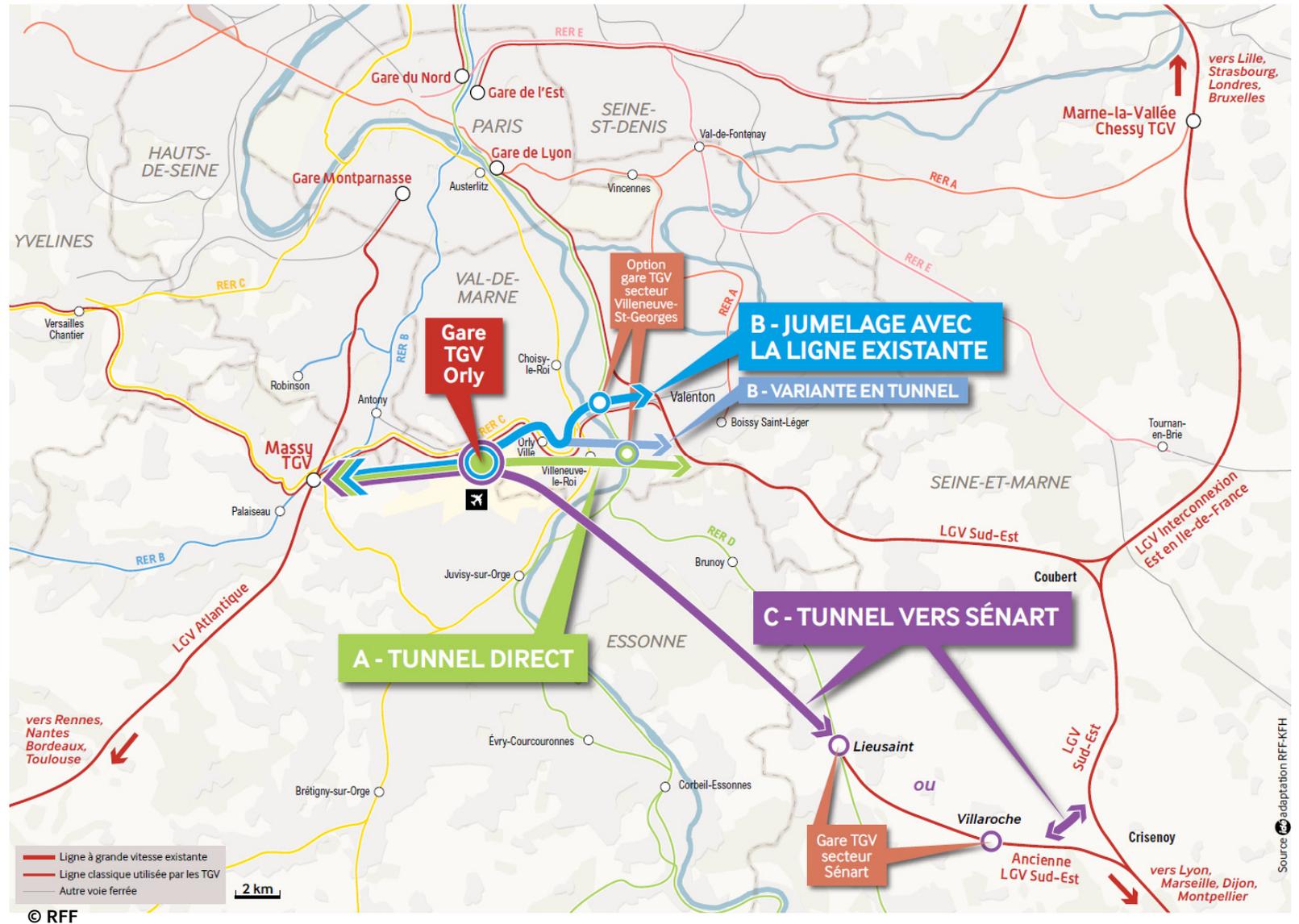


Equipe Castro :
Gare TGV à Pont de Rungis, le hub étiré porteur d'un projet urbain

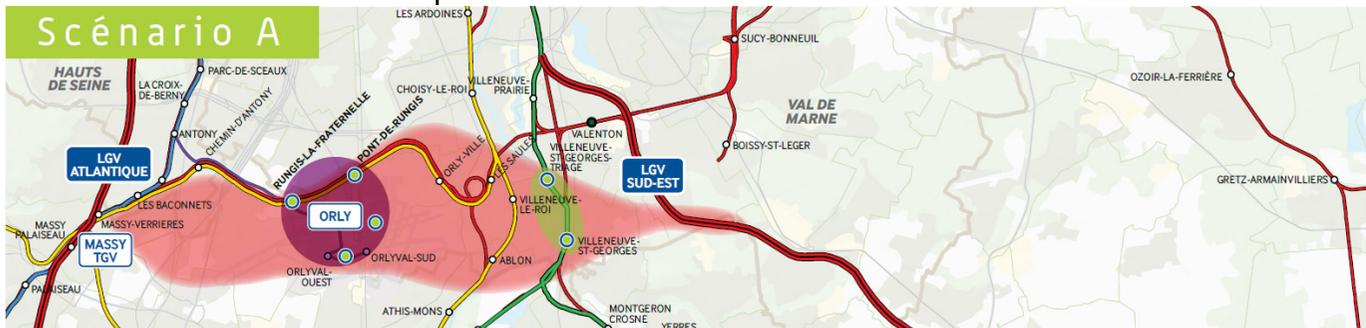


Equipe Christian de Portzamparc :
Gare TGV à Pont de Rungis, comme élément de tension

3 familles de tracés



Scénario A



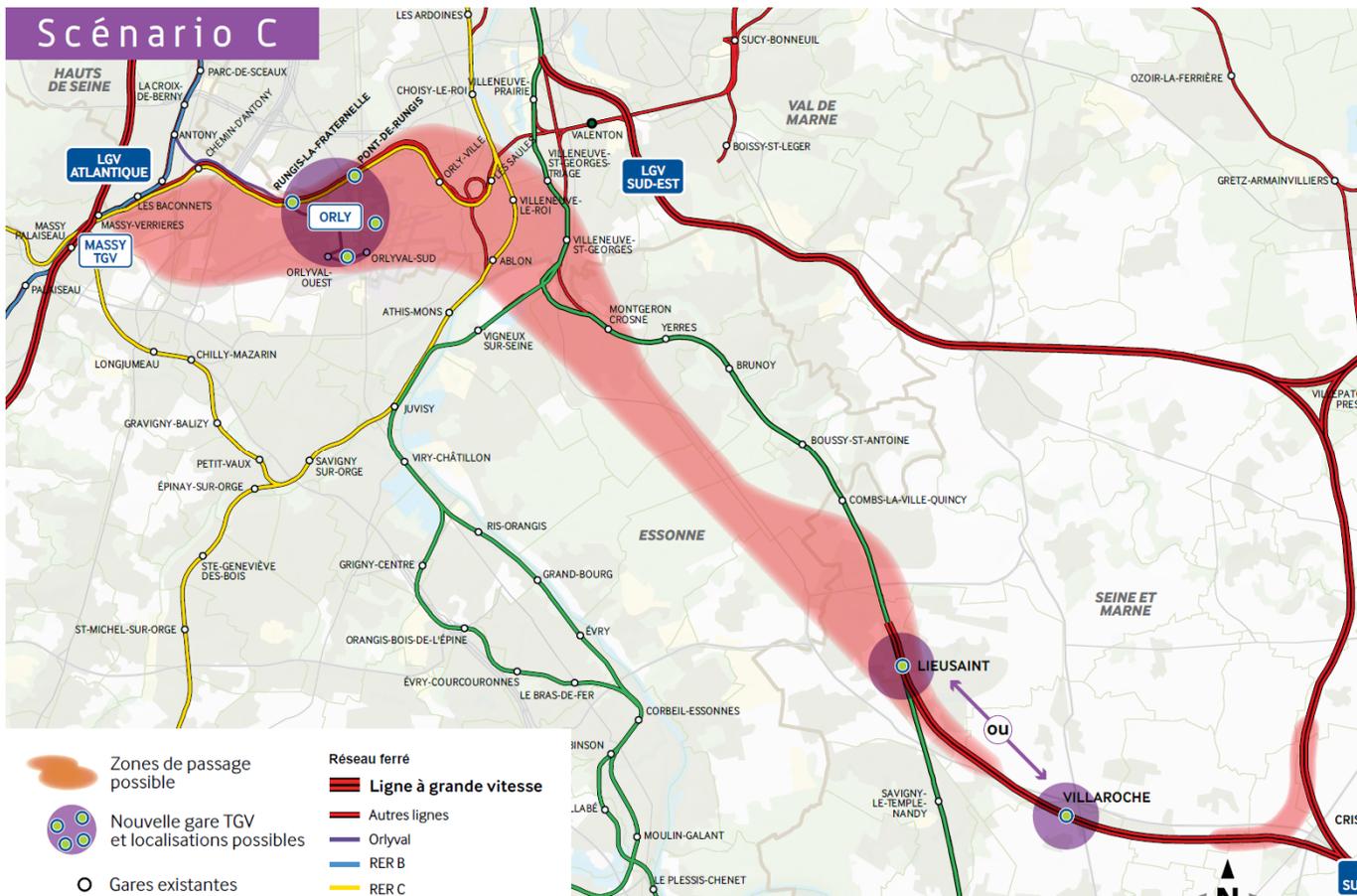
Longueur : 18 km de ligne nouvelle
Souterrain : 95%
1 gare à Orly + 1 en option
Coût : 2,5 à 3 milliards €

Scénario B



Longueur : 16 ou 19 km
Souterrain : 35% ou 70%
1 gare à Orly + 1 en option
Coût : 1,4 à 2,3 milliards €

Scénario C



Longueur : 31 km
Souterrain : 85%
2 nouvelles gares
Coût : 3,3 milliards €

- Zones de passage possible
- Nouvelle gare TGV et localisations possibles
- Gares existantes

- Réseau ferré
- Ligne à grande vitesse
- Autres lignes
- Orlyval
- RER B
- RER C

3 familles de tracés : analyse comparative

	Scénario A	Scénario B		Scénario C
Principe	tunnel direct	jumelage avec la ligne existante		tunnel vers Sénart
Objectif	Optimiser le gain de temps Province-Province en desservant Massy et Orly	Séparer les trafics TGV et RER en utilisant le plus possible le couloir existant		Compléter la desserte du sud francilien avec une 3ème gare dans le secteur de Sénart (Lieuxaint ou Villaroche)
Longueur de ligne nouvelle (km)	18	16	19	31
Proportion tunnel	95 %	35 %	70 %	85 %
Variation du temps province-province (min)	-2'30 (-2')*	+2' (+6'30)*	+1'30 (+3'30)*	+8' / +1'30
Variation du temps IDF-province (min)	-11' (-18')*	-6' (-17')*	-8' (-18')*	-38' (-32')
Gain de trafic annuel (millions de voyageurs)	+2,4 (+3,3)*	+2 (+2,8)*	+2,3 (+3,1)*	+3,6 (Lieuxaint) / + 2,9 (Villaroche)
dont trafic nouveau	+1 (+1)*	+0,6 (+0,6)*	+0,8 (+0,8)*	+1,2 / +1
dont trafic capté sur les gares parisiennes	+1,4 (+2,3)*	+1,4 (+2,2)*	+1,5 (+2,3)*	+2,4 / 1,9
coût (milliards €)	2,5 (3)*	1,4 (1,5)*	1,8 (2,3)*	3,3

Source : dossier du maître d'ouvrage, débat public interconnexion sud, document RFF

* les données entre parenthèses correspondent aux scénarii avec deux gares nouvelles

Éléments sur la nature du trafic

(source : Dossier du maître d'ouvrage, débat public, document RFF)

- Le trafic actuel (via la ligne de Grande ceinture)
 - 41 TGV intersecteurs (province-province) quotidiens
 - RER C (2/h en pointe)
 - Fret : 56 trains quotidiens

 - Le trafic en 2020 (après réalisation des aménagements prévus sur la ligne de Grande ceinture)
 - 74 TGV intersecteurs quotidiens
 - RER C (4/h projeté)
 - Fret

 - Le trafic sur la voie nouvelle d'Interconnexion Sud à l'horizon de sa mise en service (2020-2025)
 - 86 TGV intersecteurs quotidiens prévus
- => Les voies de la ligne nouvelle d'Interconnexion Sud semblent offrir des réserves de capacité.

Un 4^{ème} tracé pour mieux servir la métropole parisienne ?

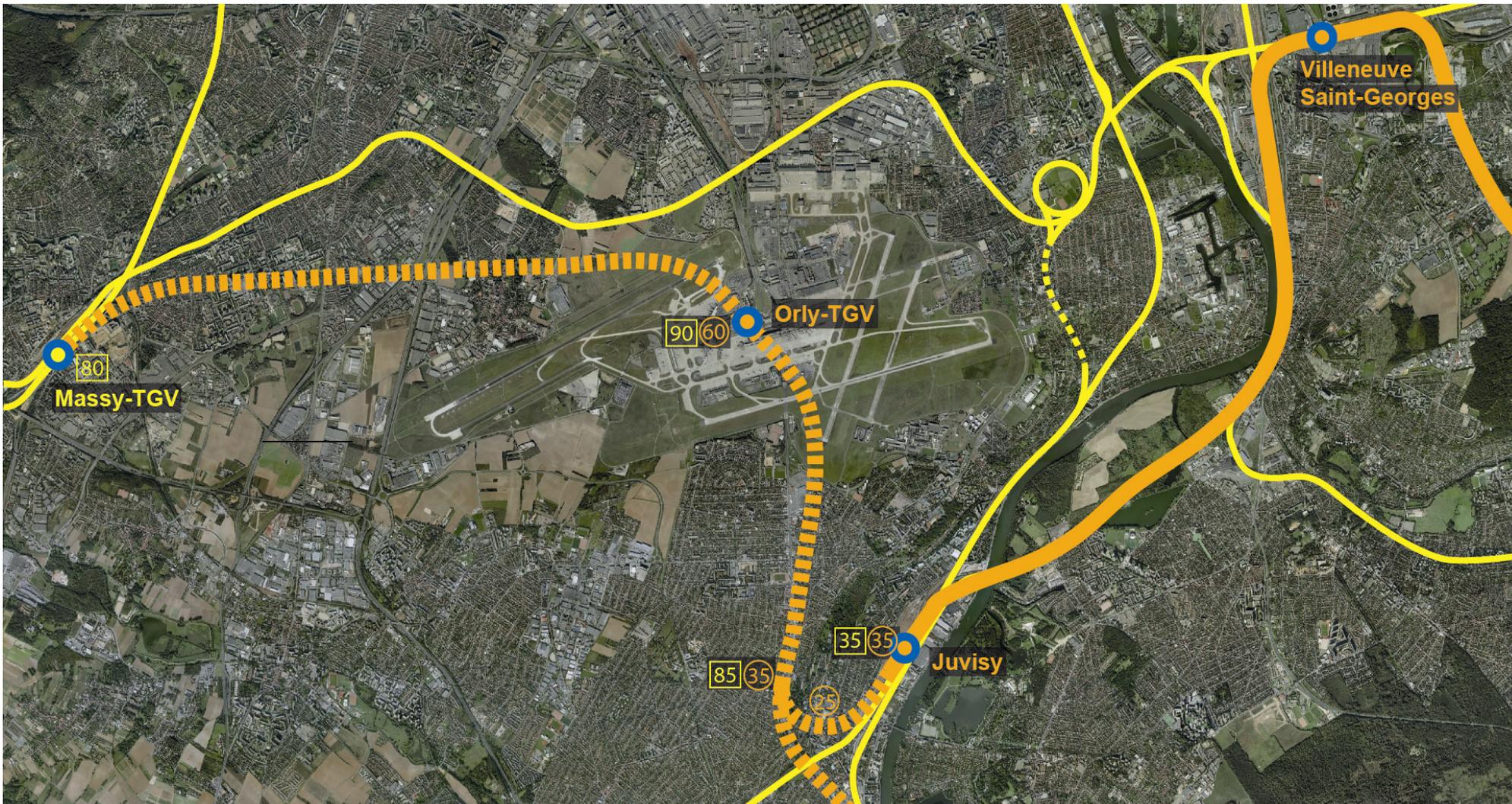
Des objectifs complémentaires à ceux déjà énoncés

- renforcer l'inscription de cette ligne dans le réseau des transports en commun de la métropole
- offrir une desserte rapide entre Paris et la future gare d'Orly
- renforcer la desserte des principaux 'hubs' du sud de la métropole (Juvisy, Villeneuve-Saint-Georges)
- limiter le coût du projet

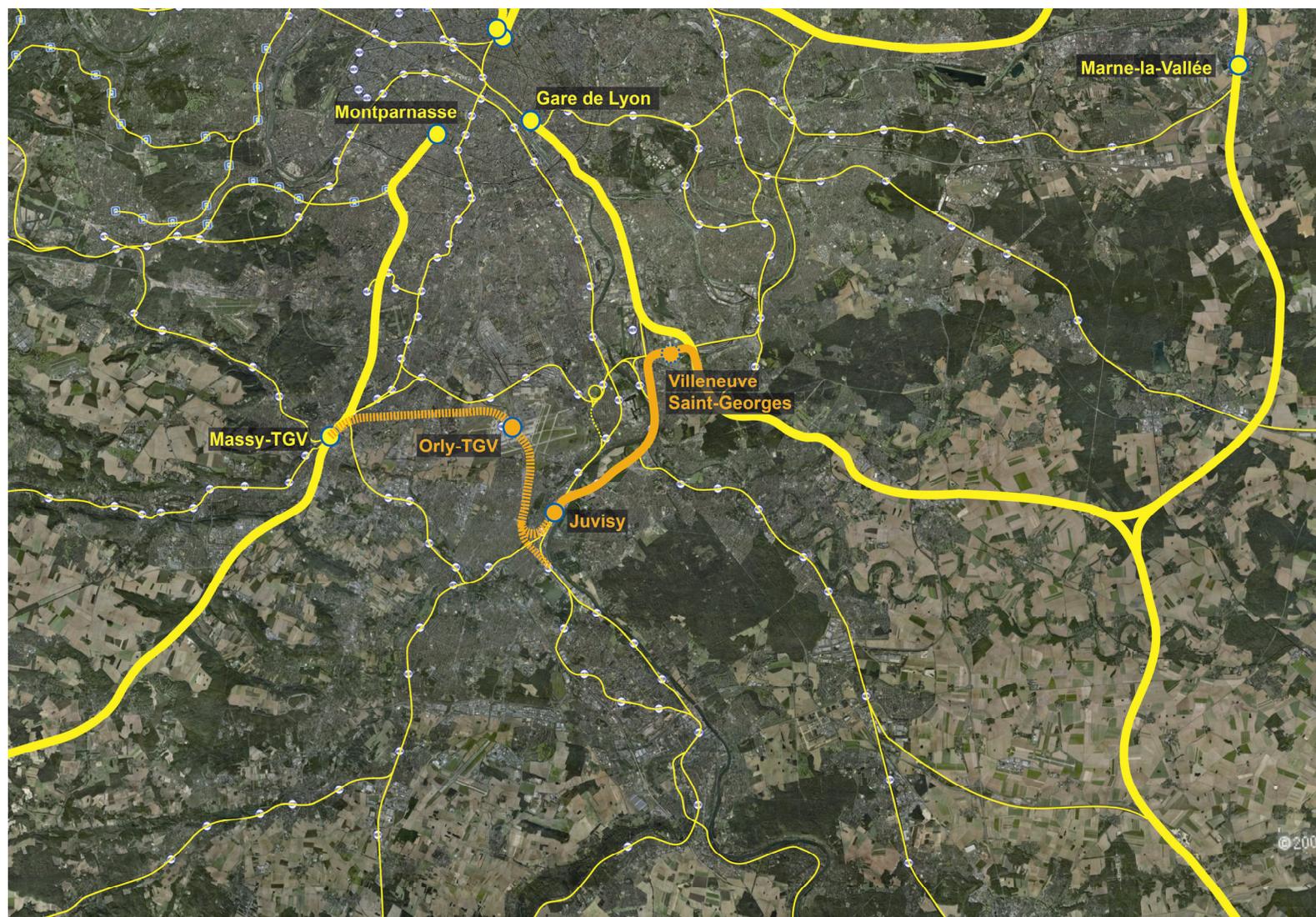
Le principe

- Tunnel entre la gare d'Orly et la gare de triage de Juvisy, puis passage sur les infrastructures existantes pour le projet interconnexion Sud
- Mise en place d'une ligne de métro à grande capacité entre Orly-Juvisy-Villeneuve-Gare de Lyon
- Compatibilité avec le projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon)

14 km de ligne en tunnel



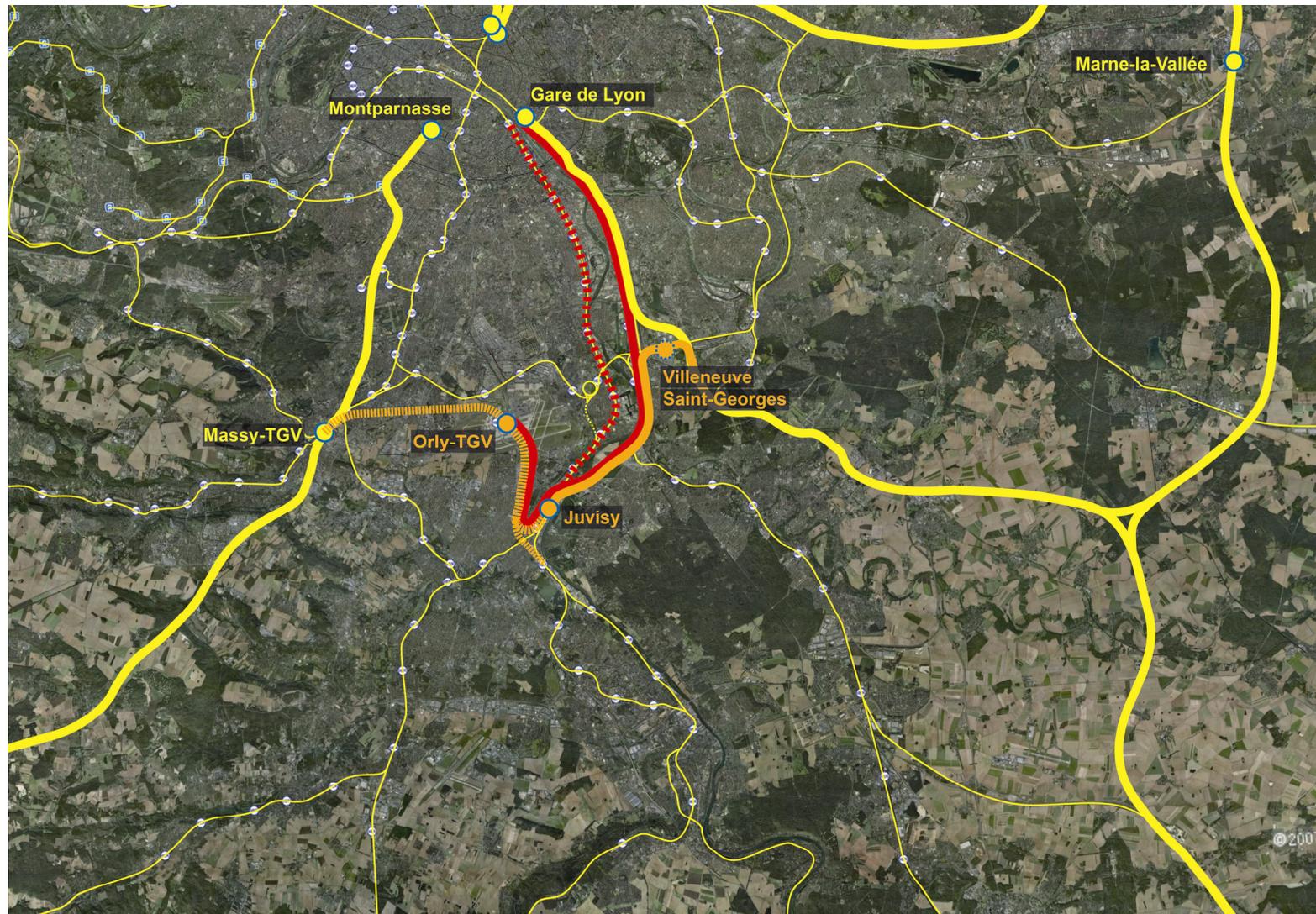
Vers un 4^{ème} tracé ? La dimension nationale



Le réseau existant
des LGV en Île-de-
France avec la
proposition Apur
d'interconnexion Sud

Vers un 4^{ème} tracé ? La dimension métropolitaine

Le réseau existant des LGV en Île-de-France avec les propositions Apur d'interconnexion Sud et de métro rapide Gare de Lyon (ou gare d'Austerlitz) – Juvisy – Orly.



4 familles de tracés ?

	Scénario A	Scénario B		Scénario C	Scénario D (APUR)
Principe	tunnel direct	jumelage avec la ligne existante		tunnel vers Sénart	tunnel Massy-Juvisy
Objectif	Optimiser le gain de temps Province-Province en desservant Massy et Orly	séparer les trafics TGV et RER en utilisant le plus possible le couloir existant		Compléter la desserte du sud francilien avec une 3ème gare	Concilier intérêts nationaux et l'amélioration de la desserte du sud de la métropole
Longueur de ligne nouvelle (km)	18	16	19	31	14 (16 avec raccord POCL)
Proportion tunnel	95 %	35 %	70 %	85 %	95 %

Des points à approfondir pour consolider le scénario D (APUR)

- Faisabilité du tunnel Orly-Juvisy
- Exploitation mixte TGV / métro rapide sur la section Orly-Villeneuve-Saint-Georges
- Nouveau schéma d'exploitation des TER (utilisation d'une partie des sillons TER par le métro rapide pour accéder aux gares parisiennes)
- Coordination avec les études du projet POCL

Merci...

