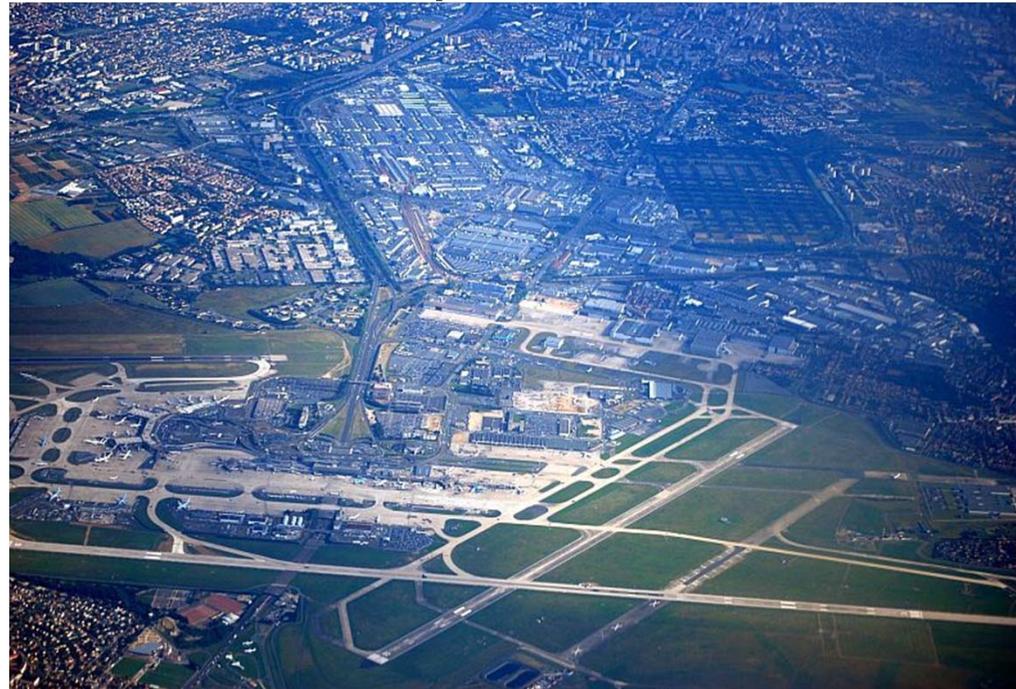


Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France

Question posée au projet porté au débat public (décembre 2010 – mai 2011)

Contribution de l'Apur – 16/05/2011



Pierrick Balland <http://crokiaphoto.over-blog.com>

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

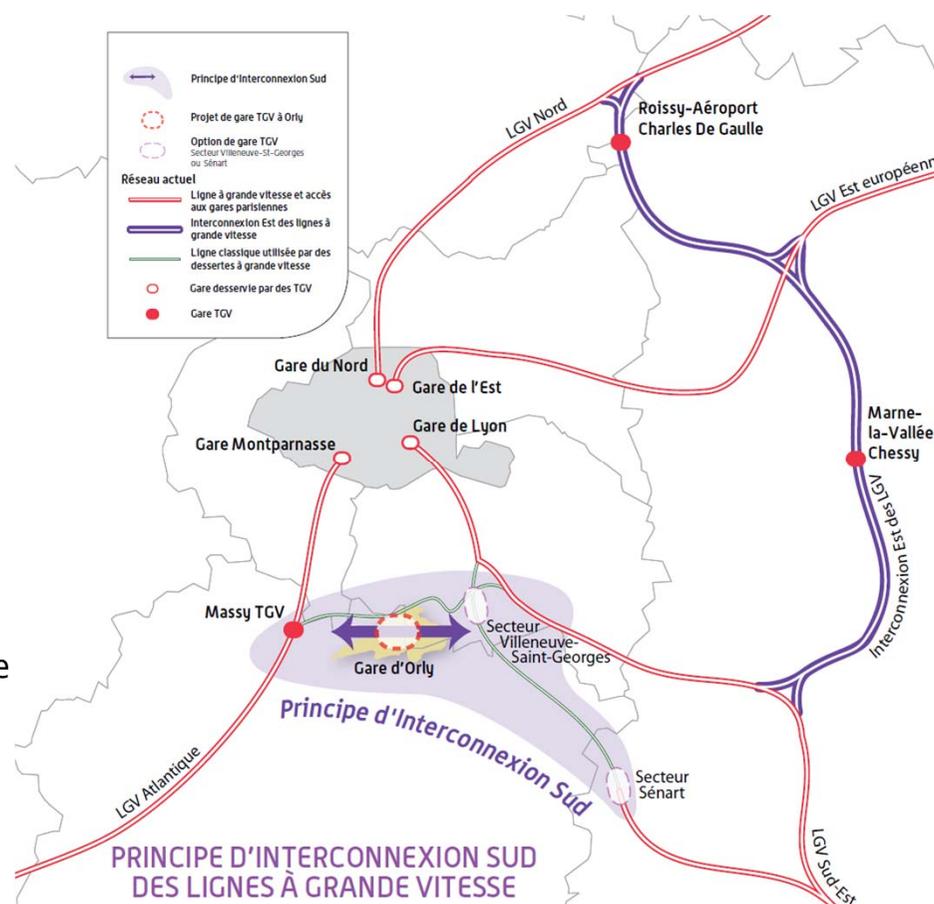
Les principales caractéristiques :

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)



Deux thèmes principaux portés au débat public

L'implantation de(s) nouvelle(s) gare(s)

4 hypothèses pour la gare d'Orly :

Convergence des acteurs sur une localisations au plus près des aéroports

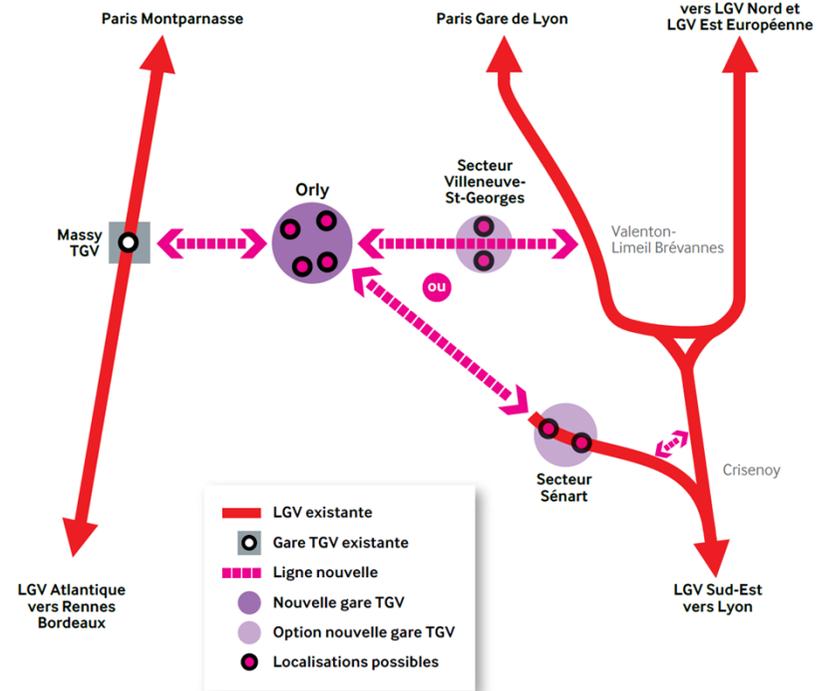
Option d'une seconde gare dont la localisation est liée au tracé retenu

Trois familles de tracé proposées

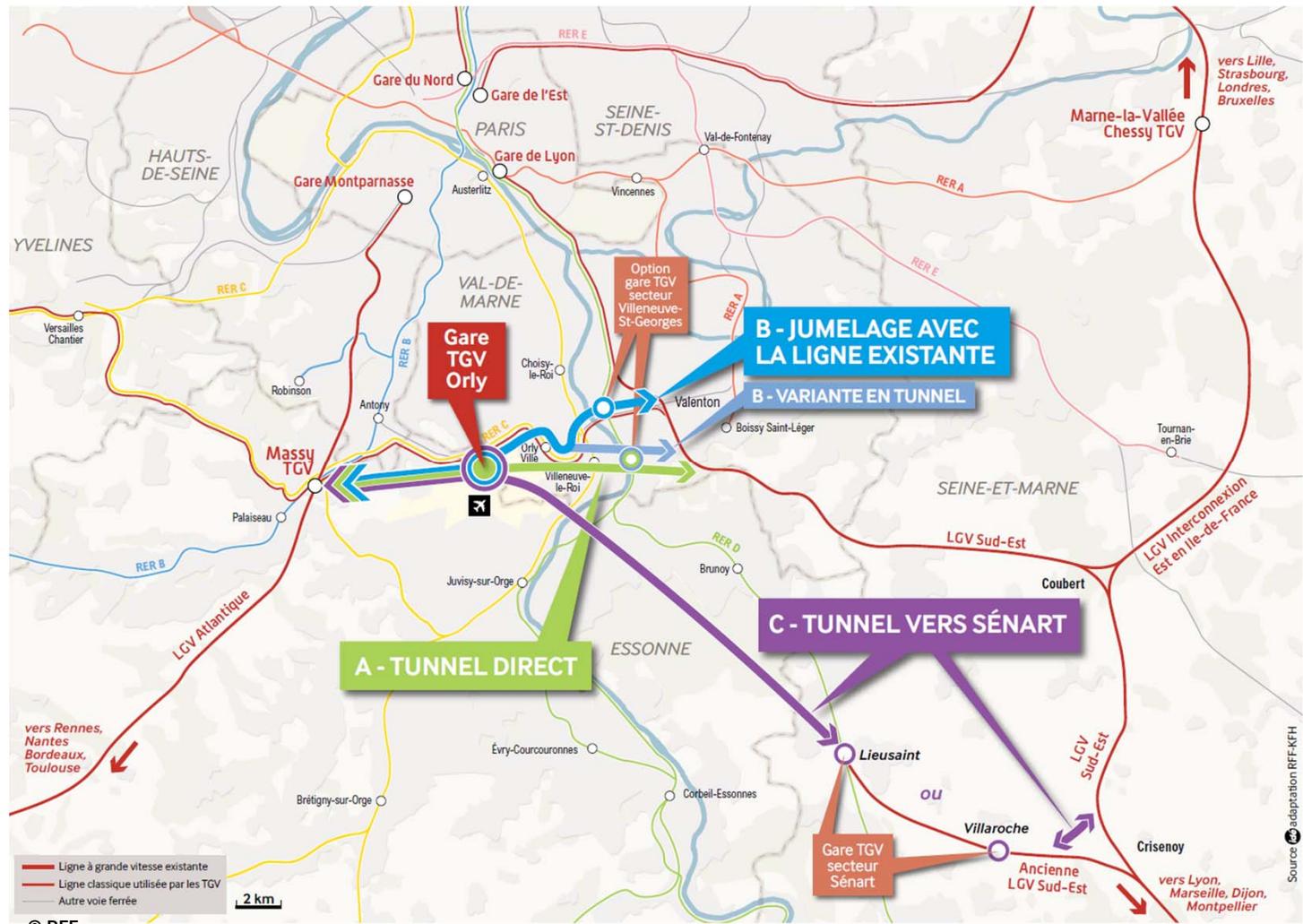
Scénario A : tunnel direct Massy-Valenton

Scénario B : jumelage avec la ligne existante

Scénario C : tunnel direct de Massy vers Sénart



3 familles de tracés



Des réflexions sur l'interconnexion sud LGV

Un principe de mutualisation des projets d'infrastructure

Un principe d'optimisation des infrastructures

- Mutualiser l'usage des nouvelles lignes LGV si les réserves de capacité le permettent
- Principe énoncé par Paris Métropole à l'occasion des débats publics

=> Les voies de la ligne d'Interconnexion sud offrent des réserves de capacité d'environ 40% (selon les chiffres du dossier du maître d'ouvrage)

Éléments sur la nature du trafic (source RFF)

Le trafic actuel

Le trafic actuel (via la ligne de Grande ceinture)

41 TGV inter secteurs quotidiens

RER C (2/h en pointe)

Fret : 56 trains quotidiens

Le trafic en 2020

(après aménagements prévus sur la ligne de Grande ceinture)

74 TGV inter secteurs quotidiens

RER C (4/h projeté)

Fret

= 86 TGV intersecteurs quotidiens prévus sur l'interconnexion sud à sa mise en service

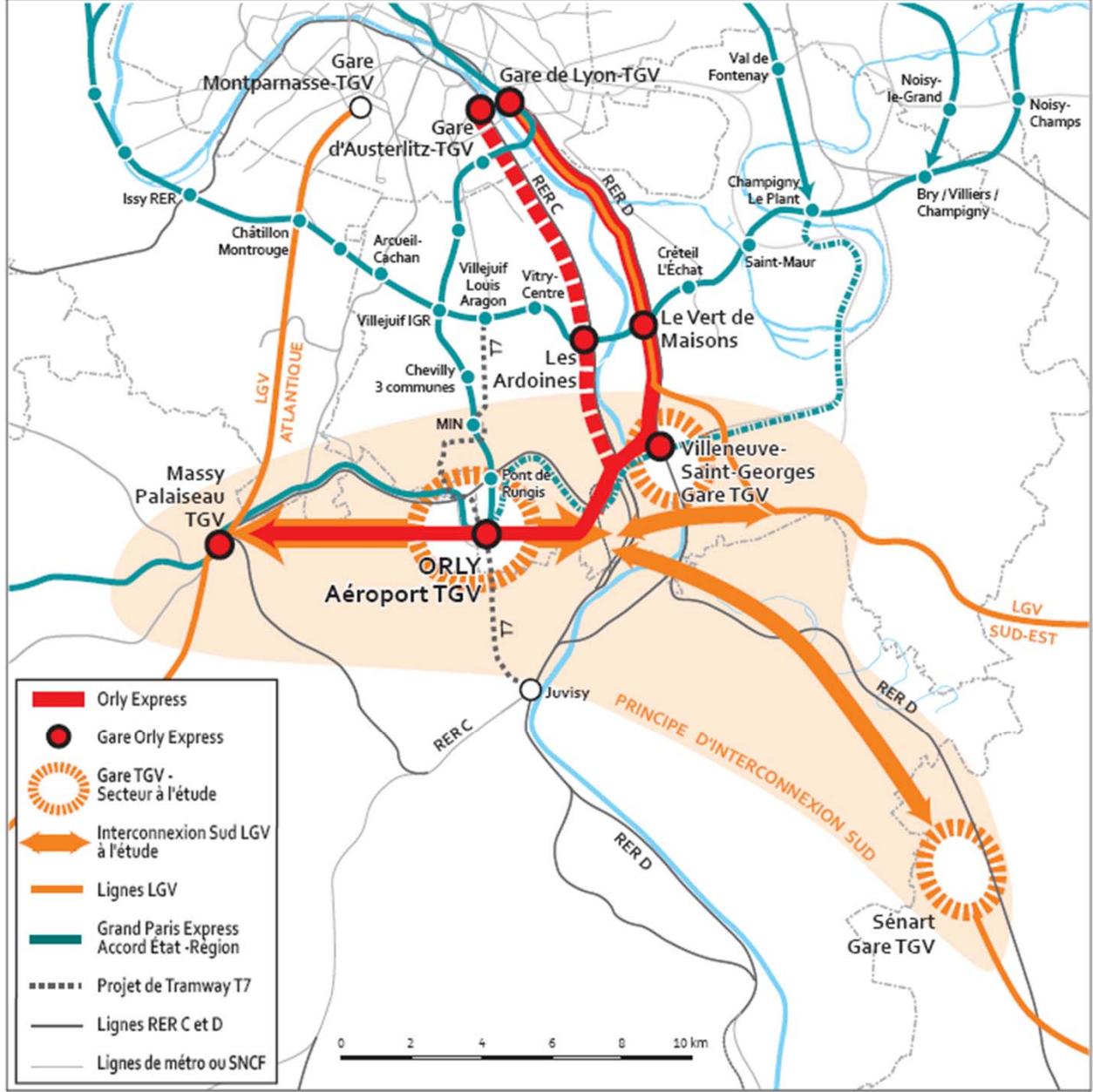
Une nouvelle desserte « Orly Express » reliant Massy-Orly-Paris

Les objectifs

- Relier Orly et Paris par une desserte rapide, en moins de 15mn
- renforcer la desserte des principaux 'hubs' du sud de la métropole (Massy, Juvisy, Le Vert de Maison ou Les Ardoines, Villeneuve-Saint-Georges)
- Accélérer le projet LGV sud par la circulation de trains supplémentaires participant au financement du projet

Les principes

- Mise en service de métro sur fer rapide circulant sur la voie LGV sud
- Interstations longues, vitesse commerciale de 80 km/h pour une desserte cadencée et rapide
- Intercalement possible avec les TGV en respectant les sillons de 10 mn
- Compatibilité avec le projet POCL



Un 4^e tracé par l'une des principales gare d'Ile-de- France ?

Le tracé en tunnel par Juvisy

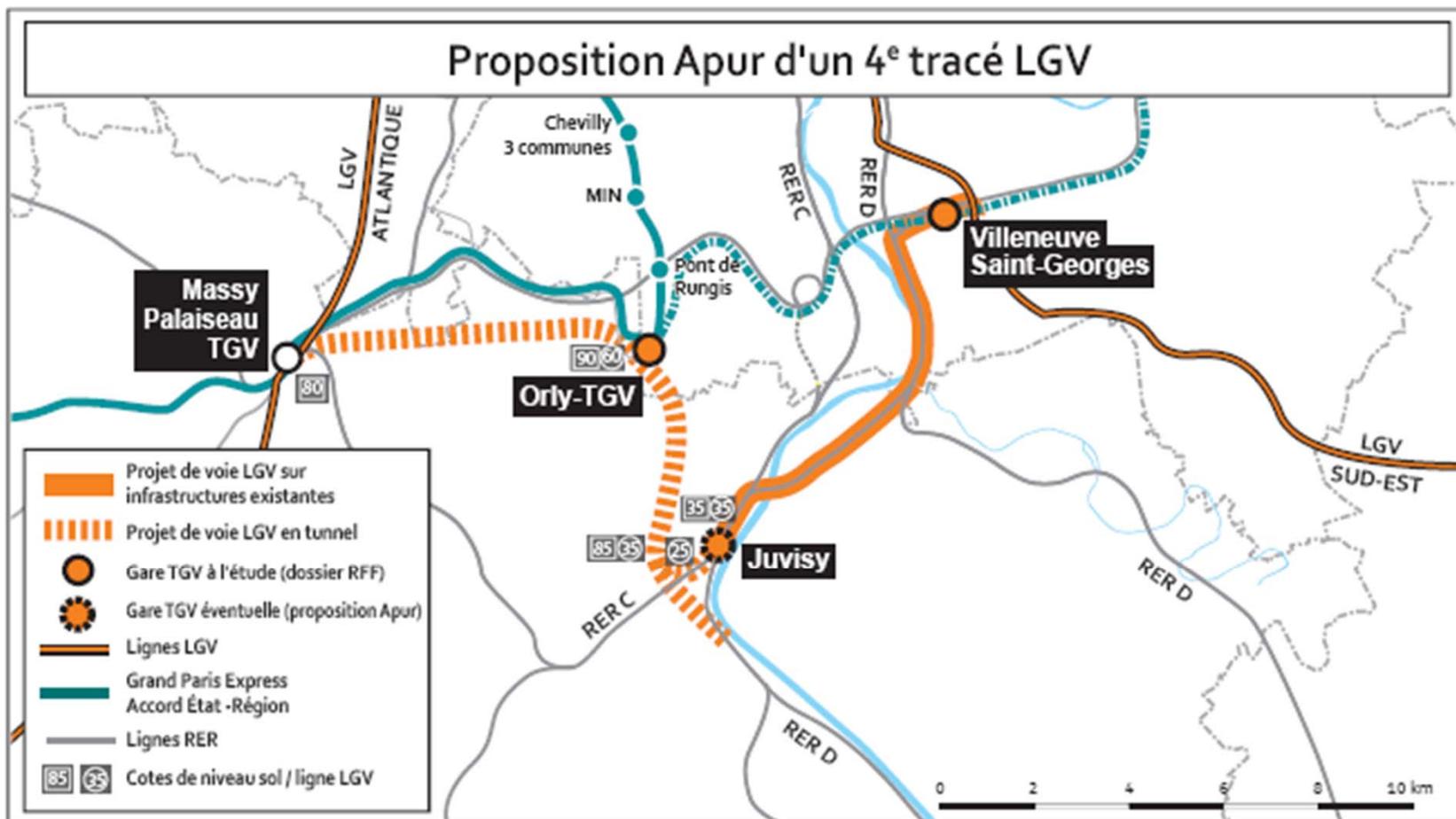
Les objectifs

- Rejoindre Juvisy, première grande gare en trafic voyageur après les gares parisiennes
- Relier un point d'interconnexion entre le RER C et le RERD pour faciliter la remontée en gare parisienne, sans ouvrage neuf nécessaire

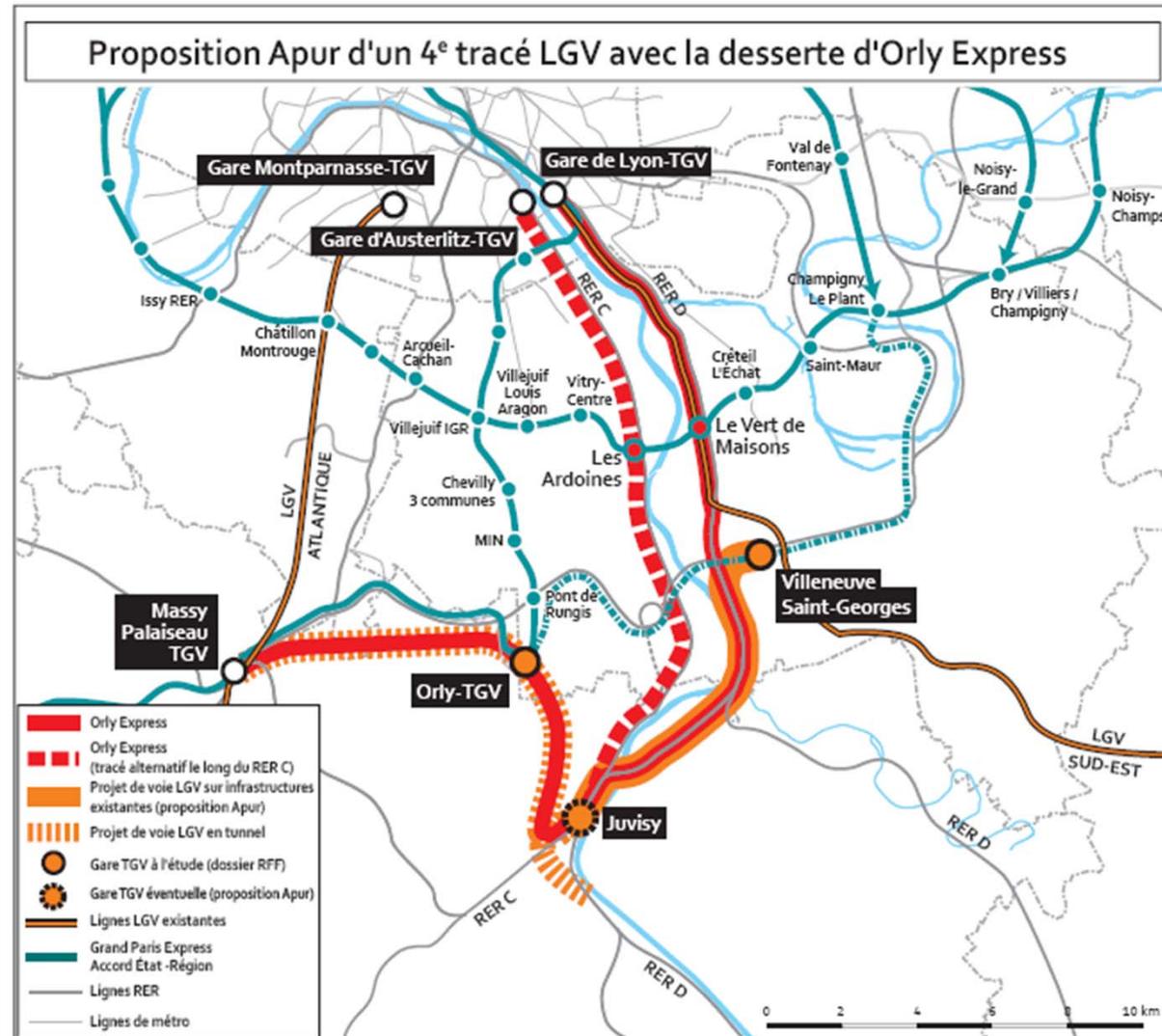
Le principe d'un 4^e tracé

- Tunnel entre la gare d'Orly et la gare de triage de Juvisy
- Remontée possible par 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

14 km de ligne en tunnel



Vers un 4^{ème} tracé ?



Le réseau existant des LGV en Île-de-France avec la proposition Apur d'interconnexion Sud ainsi que le schéma de métro rapide Gare de Lyon-Juvisy-Orly