



DOSSIER DE PRESSE

**ASSEMBLEE GENERALE
DE L'ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV
EN ILE DE FRANCE
LE 16 Décembre 2010 A PARIS**

SYNTHESE

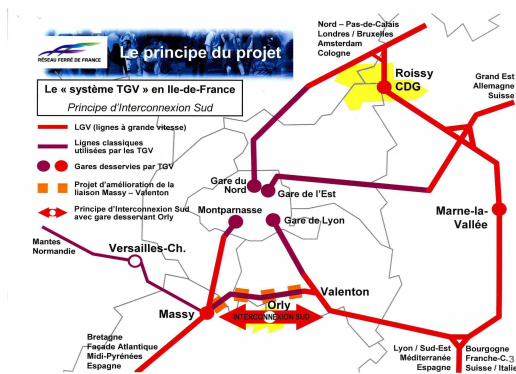
1- PRESENTATION DE L'ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV

L'association Interconnexion Sud TGV a été créée en 1999 afin de mobiliser les acteurs institutionnels concernés par l'interconnexion des TGV, notamment Nord-Sud Est-Atlantique et désormais Est. Elle regroupe plus de 120 adhérents dont 12 Régions parmi lesquelles Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine, Centre, Alsace), des conseils généraux, des communes, des CCI... Son objectif est de contribuer à l'amélioration des liaisons en terme de fiabilité et de fréquence entre Massy et Valenton et de promouvoir la réalisation d'un nouveau barreau, projet inscrit dans les schémas nationaux successifs (CIADT 2003, Grenelle de l'environnement, Loi sur le Grand Paris, SNIT).

2- LE PROJET D'UN NOUVEAU BARREAU.

2000km de LGV nouvelles sont prévus d'ici 2020 dans le Grenelle de l'environnement, dans l'avant projet du Schéma National des Infrastructures de Transport publié par le gouvernement et 2500 km supplémentaires doivent être lancés après 2020.

Malgré la modernisation du tronçon assurant actuellement l'interconnexion entre Massy et Valenton, l'augmentation du trafic prévue à l'horizon 2020, liée notamment à la réalisation de nouveaux projets en France, ne pourra être absorbée par ce seul tronçon. La hausse des trafics sur les TGV intersecteurs est en effet la plus importante et les prévisions de trafic entre Massy et Valenton sont estimées à 12 millions de voyageurs entre 2020 et 16 millions en 2040 contre 6 millions aujourd'hui. D'autres arguments plaident en faveur de la réalisation de ce projet qui intègre la création d'une nouvelle gare TGV à Orly :

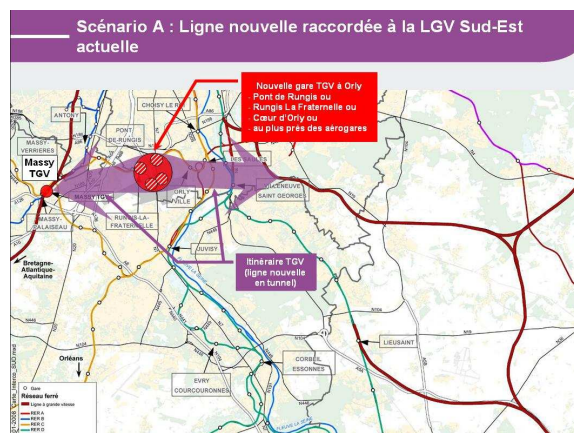


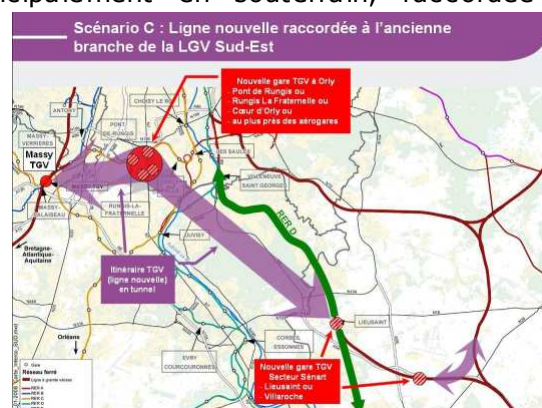
- Des **déplacements province-province en forte augmentation** (hausse plus rapide que les liaisons province-Paris)
- Un besoin de **correspondance train-avion** en forte croissance : l'inter-modalité air-fer entre Orly et le réseau TGV représente un potentiel de 2 millions de voyageurs/an à l'horizon 2020 contre 1 million actuellement.
- Une **desserte de l'Ile de France trop concentrée sur Paris** : la grande couronne de l'Ile de France concentre 5 millions d'habitants dont 1,25 million pour le quart Sud qui n'est desservi que par une gare TGV à Massy (en dehors des gares parisiennes)

Les études fonctionnelles ont permis de dégager 3 scénarios :

Le scénario A :

Scénario d'une ligne nouvelle principalement en souterrain, raccordée à la LGV sud-est, en optimisant les gains de temps pour les déplacements province-province, en assurant une desserte de la gare de Massy et prévoyant une nouvelle gare à Orly.





La gare TGV d'Orly

La gare d'Orly fait partie prenante du projet d'interconnexion des TGV au sud de l'Ile de France et figure dans le projet du SDRIF et du nouveau réseau de transport de Paris région capitale. La gare d'Orly est considérée comme un invariant dans les différentes familles de scénarios même si plusieurs localisations sont envisagées :

- Proche des aéroports
- Cœur d'Orly
- Pont de Rungis
- Rungis la Fraternelle

L'aménagement des 4 projets

Localisation	Principes	coûts en millions d'€	
Au plus près des aéroports	Entre les aéroports ouest et sud Gare souterraine à environ -30m	650	
Cœur d'orly	Site dans les emprises de l'aéroport, réservées par Aéroports de Paris dans le cadre de son projet immobilier Insertion souterraine à environ -30m Site potentiellement relié aux aéroports par un prolongement de l'Orlyval et par une passerelle	580 + 30 pour l'aménagement de l'Orly Val	
Pont de Rungis	A côté de la gare RER C	Souterrain	surface
	Gare souterraine à environ -20m (passage sous les échangeurs routiers de la francilienne et de la RN 7)	550	50
	Gare de surface dans le scénario B Dite potentiellement relié aux aéroports par un prolongement de l'Orlyval	85 pour l'aménagement de l'Orly Val	
Rungis la fraternelle	Entre la gare RER C et l'Orlyval	490	50
	Insertion souterraine à environ -24 m (passage sous la tranchée de l'OrlyVal Site potentiellement relié aux aéroports par la création d'un arrêt sur l'OrlyVal	25 pour l'aménagement de l'Orly Val	

Les trafics de la gare d'Orly à l'horizon 2020 sont évalués à :

- 2,4 millions de passagers pour une localisation proche des aéroports
- 2,250 millions de passagers pour une localisation à cœur d'Orly
- 2,370 millions de passagers pour une localisation à Pont de Rungis
- 2,460 millions de passagers pour une localisation à Rungis la fraternelle

3. un intérêt réciproque pour l'Ile de France et les régions de province

Au regard des investissements nécessaires pour l'interconnexionsud, l'intérêt du projet ne figure pas tant dans les gains de temps éventuels qui sont mineurs mais bien plus dans **les fréquences et les dessertes proposées**. 3 arguments majeurs plaident en faveur du projet :

- **la fiabilité du parcours** : la séparation des trafics RER C et TGV va permettre de tracer des circulations fiables avec de meilleurs temps de parcours

- **la desserte de l'Ile de France** : seule la gare de Massy permet actuellement de desservir le sud de l'Ile de France. Le projet prévoit la création d'une gare à proximité de l'aéroport d'Orly, permettant une intermodalité air-fer, la desserte du bassin d'Orly et une deuxième gare en option, connectée au RER C pour les scénarios A et B et connectée au RER D pour le scénario 3 et desservant tout le sud de la Région : Melun, Evry, Juvisy...

- **Les fréquences** : l'accès à de nouvelles gares en Ile de France va permettre d'améliorer l'offre de services dans les gares de province (positionnement horaires, fréquences...)

Exemples de tendances pour les régions de province sur quelques trajets en 2020 par rapport à une situation de référence 2006 (c'est-à-dire avant le lancement des nouvelles lignes Bretagne Pays de la Loire, Sud Europe Atlantique, LGV Est...)

LILLE/RENNES :

Les fréquences quotidiennes passeraient de 4 trains à 7 trains pour un gain de temps de 2mn à plus de 6mn pour les scénarios A et B contre une perte de 5 mn pour le scénario C.

Les gains de trafic concerneraient plus de 400 000 personnes avec la création de la gare d'Orly mais près de 540 000 personnes avec la création d'une 2è gare.

LILLE BORDEAUX

Les fréquences quotidiennes passeraient de 5,5 trains à 9 trains pour un gain de temps de 2mn à plus de 6mn pour les scénarios A et B contre une perte de 5 mn pour le scénario C.

Les gains de trafic concerneraient plus de 500 000 personnes avec la création de la gare d'Orly mais plus de 700 000 personnes avec la création d'une 2è gare.

STRASBOURG BORDEAUX

Les fréquences quotidiennes passeraient de 0 trains à 6 trains voire 7 pour un scénario, pour un gain de temps de 2mn à plus de 6mn pour les scénarios A et B contre une perte de 5 mn pour le scénario C

Les gains de trafic concerneraient plus de 300 000 personnes avec la création de la gare d'Orly mais entre 430 000 et 570 000 personnes avec la création d'une 2è gare.

MARSEILLE/LE HAVRE/CAEN

Les fréquences quotidiennes passeraient de 1 train à 3 trains, pour un gain de temps de 2mn à plus de 6mn pour les scénarios A et B et un gain de 3mn pour le scénario C

Les gains de trafic concerneraient plus de 150 000 personnes avec la création de la gare d'Orly et plus de 220 000 personnes avec la création d'une 2è gare.

NANTES/LYON/MARSEILLE :

Les fréquences quotidiennes passeraient de 3 trains à 5 trains, pour un gain de temps de 2mn à plus de 6mn pour les scénarios A et B et un gain de 3mn pour le scénario C

Les gains de trafic concerneraient entre 740 000 et 800 000 personnes avec la création de la gare d'Orly mais près d'un million de personnes avec la création d'une 2è gare.

Source des études : SNCF

4. Le débat public

Le débat public débute par une réunion le 13 décembre à Massy et se poursuivra jusqu'au mois d'avril avec une douzaine de réunions publiques, dont une à Nantes en Février, au cours desquelles les acteurs de province seront amenés à s'exprimer.

Ils pourront également réaliser un cahier d'acteurs présentant leur intérêt pour ce projet.

L'association Interconnexion Sud TGV participera à l'ensemble des réunions publiques. Au nom de l'ensemble de ces adhérents, Elle exprimera un vœu quant au choix d'un scénario à privilégier, lors de son assemblée générale du 16 décembre au Sénat.

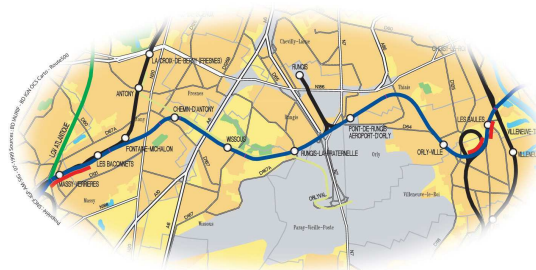
5. la ligne Massy Valenton

Actuellement, les trains TGV interrégionaux, reliant la façade Atlantique au reste des Lignes Grande Vitesse, empruntent en Région parisienne, entre les gares de Massy et de Valenton, le réseau classique. Cette section de ligne est également très fréquentée par :

- le RER C entre Choisy-le-Roi et Massy,
- le trafic fret

L'opération Massy - Valenton a pour objectif d'augmenter la performance de la ligne et d'améliorer la régularité

Le projet est financé par l'Etat, RFF, la RATP la Région Ile de France et 5 régions de province pour un total de 90, 729 M€-valeur 2003



Alors que le projet est lancé à l'est entre Orly et Villeneuve le Roi, les travaux devant débuter en 2011 pour une mise en service en 2015, la concertation se poursuit à l'ouest, notamment dans le secteur d'Antony, avec l'étude par RFF d'un nouveau scénario alternatif. Sous réserve que cette solution permette de faire passer presque autant de TGV que le projet initial et que les conditions d'exploitation du réseau n'en sont que faiblement pénalisées, il est envisagé de la présenter lors d'une concertation.

Si cette solution n'était pas réalisable, l'ensemble des régions finançant l'opération demandera la mise en place de l'aménagement tel que prévu au départ.

Contact Presse :

Marc Bouchery – délégué de l'association
02 40 44 64 43/06 23 16 96 87
m.bouchery@paysdelaloire.cci.fr

ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV EN ILE DE FRANCE

Siège de la Délégation Générale : CRCI des Pays de la Loire
16, quai Ernest Renaud – BP 70515 – 44105 NANTES CEDEX 4
Tél. 02 40 44 63 43 – Fax 02 40 44 63 20

www.interconnexionsud.org

DOSSIER DE PRESSE DETAILLE

**ASSEMBLEE GENERALE
DE L'ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV
EN ILE DE FRANCE
LE 16 Décembre 2010 A PARIS**

1- PRESENTATION DE L'ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV

Avec le TGV Est, les projets de LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique, les réflexions en cours sur le doublement du Paris Lyon..., l'amélioration de l'interconnexion des TGV devient plus que jamais une question centrale.

C'est un enjeu anticipé par l'association Interconnexion Sud TGV créée en 1999 afin de mobiliser les acteurs institutionnels concernés par l'interconnexion des TGV, notamment Nord-Sud Est-Atlantique et désormais Est. Elle regroupe plus de 120 adhérents dont 12 Régions parmi lesquelles Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine, Centre, Alsace), des conseils généraux, des communes, des CCI... Son objectif est de contribuer à l'amélioration des liaisons en terme de fiabilité et de fréquence. On peut mettre actuellement entre 14 et 31 mn pour faire 19 km entre Massy et Valenton.

Elle est présidée par Alain Mustière et tient son assemblée générale une fois par an au Sénat.

2- L'ACTION DE L'ASSOCIATION

L'action de l'association est axée autour de deux objectifs :

- . Obtenir à court terme un réaménagement de la ligne actuelle ente Massy et Valenton en supprimant notamment les 2 tronçons de voie unique.
- . Obtenir à long terme la réalisation d'un nouveau barreau car la ligne classique ne permettra pas, malgré les travaux de modernisation, d'absorber les hausses de trafic à l'horizon 2020.

3- L'INTERCONNEXION DES RESEAUX AU SUD DE L'ILE DE FRANCE

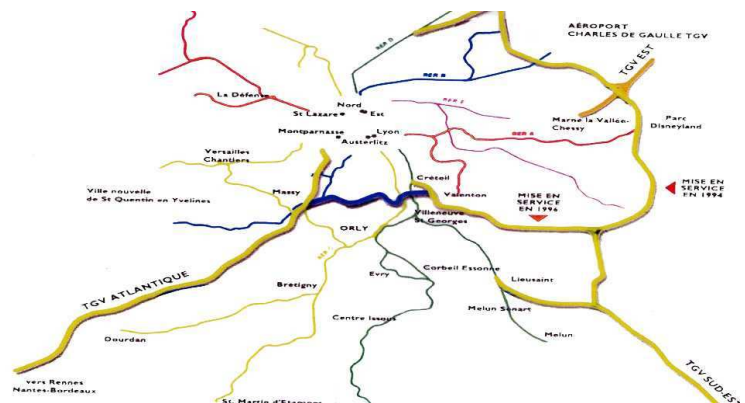
Elle est assurée aujourd'hui :

Entre les réseaux Sud-Est et Nord par :

- Un barreau en site propre mis en service en 1994.

**Entre les réseaux atlantique,
Nord et Sud-Est, par :**

- Un maillon de la ligne C du RER entre MASSY et VALENTON
- Un tronçon de la Grande Ceinture parisienne.



4- LE PROJET D'UN NOUVEAU BARREAU.

2000km de LGV nouvelles sont prévus d'ici 2020 dans le Grenelle de l'environnement, dans l'avant projet du Schéma National des Infrastructures de Transport publié par le gouvernement et 2500 km supplémentaires doivent être lancés après 2020.

2015

Bretagne/Pays de la Loire
Sud Europe Atlantique
Contournement Nîmes
Montpellier

2^e tranche TGV Est
LGV Rhin Rhône-Branche est

2020

Bordeaux-Toulouse

Bordeaux Espagne

Poitiers-Limoges

LGV Rhin-Rhône Ouest et sud

Interconnexion Sud

Contournement Lyon

Lyon/Turin

Après

2020

Toulouse-Narbonne

Montpellier/Perpignan

LGV

Paca

Paris Amiens

Calais

Paris/Orléans/Clermont/Lyon

LGV Normandie



Malgré la modernisation du réseau entre Massy et Valenton, l'augmentation du trafic prévue à l'horizon 2020, liée notamment à la réalisation de nouveaux projets en France, ne pourra être absorbée par ce seul tronçon. La hausse des trafics sur les TGV intersecteurs est en effet la plus importante et les prévisions de trafic entre Massy et Valenton sont estimées à 12 millions de voyageurs entre 2020 et 16 millions en 2040 contre 6 millions aujourd'hui. D'autres arguments plaident en faveur de la réalisation de ce projet qui intègre la création d'une nouvelle gare TGV à Orly :

- Des **déplacements province-province en forte augmentation** (hausse plus rapide que les liaisons province-Paris)
- Un besoin de **correspondance train-avion** en forte croissance : l'inter-modalité air-fer entre Orly et le réseau TGV représente un potentiel de 2 millions de voyageurs/an à l'horizon 2020 contre 1 million actuellement.
- Une **desserte de l'Île de France trop concentrée sur Paris** : la grande couronne de l'Île de France concentre 5 millions d'habitants dont 1,25 million pour le quart Sud qui n'est desservi que par une gare TGV à Massy (en dehors des gares parisiennes)

4.1 Un projet ancien

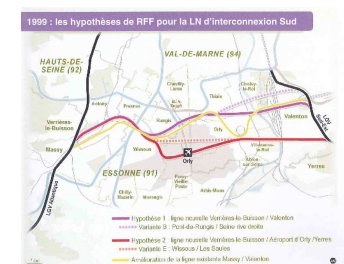
Lancé dès 1984 par un groupe de travail Etat-Région Ile de France qui souligne l'intérêt d'utiliser la grande ceinture au Sud et à l'Est de Paris complétée par un Barreau desservant des «gares TGV bis » dont Massy et Roissy.



- Juin 1990 : 1^{er} projet de schéma directeur ferroviaire français à l'horizon 2000-2010 qui prévoit une interconnexion Sud permettant de mieux relier la LGV Atlantique à l'ensemble du réseau.



- Plusieurs projets sont étudiés mais une opposition au projet se structure, liée à l'absence de concertation, l'atteinte à l'environnement et l'éloignement de la gare de Massy et priorité est donné à l'aménagement de Massy/Valenton mis en service en 1996.



- Mai 1994 : mise en service commercial de la ligne d'interconnexion Est des LGV en Ile de France et inauguration de la nouvelle gare Marne La Vallée-Chessy qui assure la liaison entre les LGV Nord et Sud-Est,

- Novembre 1994 : mise en service commercial de la gare TGV de l'aéroport de Roissy.

- 1996 : la SNCF alerte sur les risques de congestion de la ligne Massy-Valenton et la nécessité croissante d'une ligne nouvelle 'interconnexion.

- 1999 : Création de l'Association Interconnexion Sud TGV en Ile de France qui va porter et relancer le projet avec 120 adhérents (12 Régions, Départements, CCI, Communautés Urbaines...)

4.2 Réactivation du projet d'interconnexion sud

Le CIADT du 18 décembre 2003 retient le principe d'une interconnexion sud permettant également d'améliorer l'accès à l'aéroport d'Orly et prévoit le lancement des études fonctionnelles du projet nécessaires à la préparation d'un débat public, études fonctionnelles engagées à l'automne 2007 après installation du comité de pilotage.

Septembre 2008 : le projet de SDRIF adopté par le Conseil Régional d'Ile de France inclut le projet de construction d'une gare TGV à Orly dans le cadre de la réalisation de la ligne d'interconnexion Sud.

Avril 2009 : intégré dans le schéma de principe du réseau de transport de Paris Région Capitale

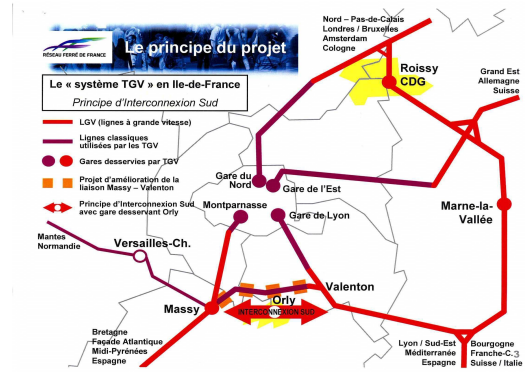
Août 2009 : le projet est intégré dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

Juillet 2010 : le projet est intégré dans l'avant projet du SNIT

4.3 Le projet d'interconnexion TGV au sud de l'Ile de France

Le projet vise à assurer la continuité du réseau grande vitesse entre la LGV Atlantique et la LGV de contournement est de Paris qui raccorde les LGV sud est, nord et est. La nouvelle interconnexion pourra également assurer une desserte de l'aéroport d'Orly.

Le projet s'inscrit dans un tissu périurbain où se superposent d'importants enjeux environnementaux et de développement économique et urbain, notamment sur le pôle d'Orly. Il a des implications sur un vaste champ du réseau ferroviaire d'Ile de France et s'articule en particulier avec le possible doublement de la LGV Sud-Est et avec les mesures à envisager en vue de décongestionner les gares parisiennes.



Le Comité de pilotage des études du projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au sud de l'Ile de France a été installé le 19 décembre 2007 et le projet figure dans les 2000 km de lignes LGV inscrite au Grenelle de l'environnement, dans la loi du Grand Paris et dans l'avant projet du Schéma National des Infrastructures de transport présenté cet été par le gouvernement.

Pilotées par Réseau Ferré de France, ces études avaient 5 objectifs principaux :

- . Etablir un diagnostic argumenté sur les problématiques liées au projet
- . Recenser sur cette base les fonctionnalités à prendre en compte en les hiérarchisant
- . Préparer les scénaris à partir des différents types de solutions afin d'identifier, d'analyser et de comparer plusieurs réponses aux fonctionnalités
- . Evaluer toutes les options ou alternatives qui peuvent être envisagées mais n'entrent pas dans le champ principal du projet
- . Définir la consistance et le périmètre du projet soumis au débat public.

3 objectifs principaux

- Développer et améliorer les dessertes inter-secteurs (fréquence, temps de parcours, régularité), contribuant à leur attractivité et favorisant le report modal et la décongestion des gares parisiennes.
- Développer l'inter-modalité air-fer en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy depuis la province
- Contribuer à l'aménagement de la région Ile de France par le développement de la desserte à grande vitesse depuis la province et l'amélioration de la qualité de service du RER C

Des références inhabituelles :

Gains de temps de parcours limités et un coût élevé pour une distance courte, liés à une réalisation majoritairement en souterrain mais :

- Gains de trafic compris entre 2 et 3,6 millions de passagers annuels par rapport à la situation de référence (report des gares parisiennes et d'autres modes-voiture et avion, trafic nouveau)

- Des intérêts convergents Ile de France/Province : cette meilleure desserte permet de capter de nombreux nouveaux usagers, justifiant la mise en place de trains supplémentaires et générant ainsi une augmentation de fréquence des TGV inter-secteurs, bénéficiant alors aux déplacements province-province.
- Une régularité par la séparation des trafics TGV/Fret/RER et des horaires beaucoup plus adaptés aux liaisons province/province
- Une intermodalité air/fer offrant des possibilités nouvelles et complémentaires des projets de LGV
- Un projet concernant l'ensemble des régions qui sont concernées par les liaisons province/province et par la desserte TGV en direct de l'aéroport d'Orly (enjeu de 2,2 millions de passagers à l'horizon 2020) et son évolution probable vers les destinations internationales.

La première phase d'études a permis de dégager 3 grandes familles de scénarios

Scénario A : Ligne nouvelle raccordée à l'actuelle LGV Sud-Est

- Optimiser les déplacements province-province tout en desservant Orly

Etude d'une variante avec gare supplémentaire sur le tronc commun du RER D

Scénario B: Ligne nouvelle empruntant le corridor ferroviaire existant

- S'inscrire tant que possible dans le corridor ferroviaire existant sauf dans les secteurs les plus urbanisés

Etude d'une variante avec gare supplémentaire sur le tronc commun du RER D

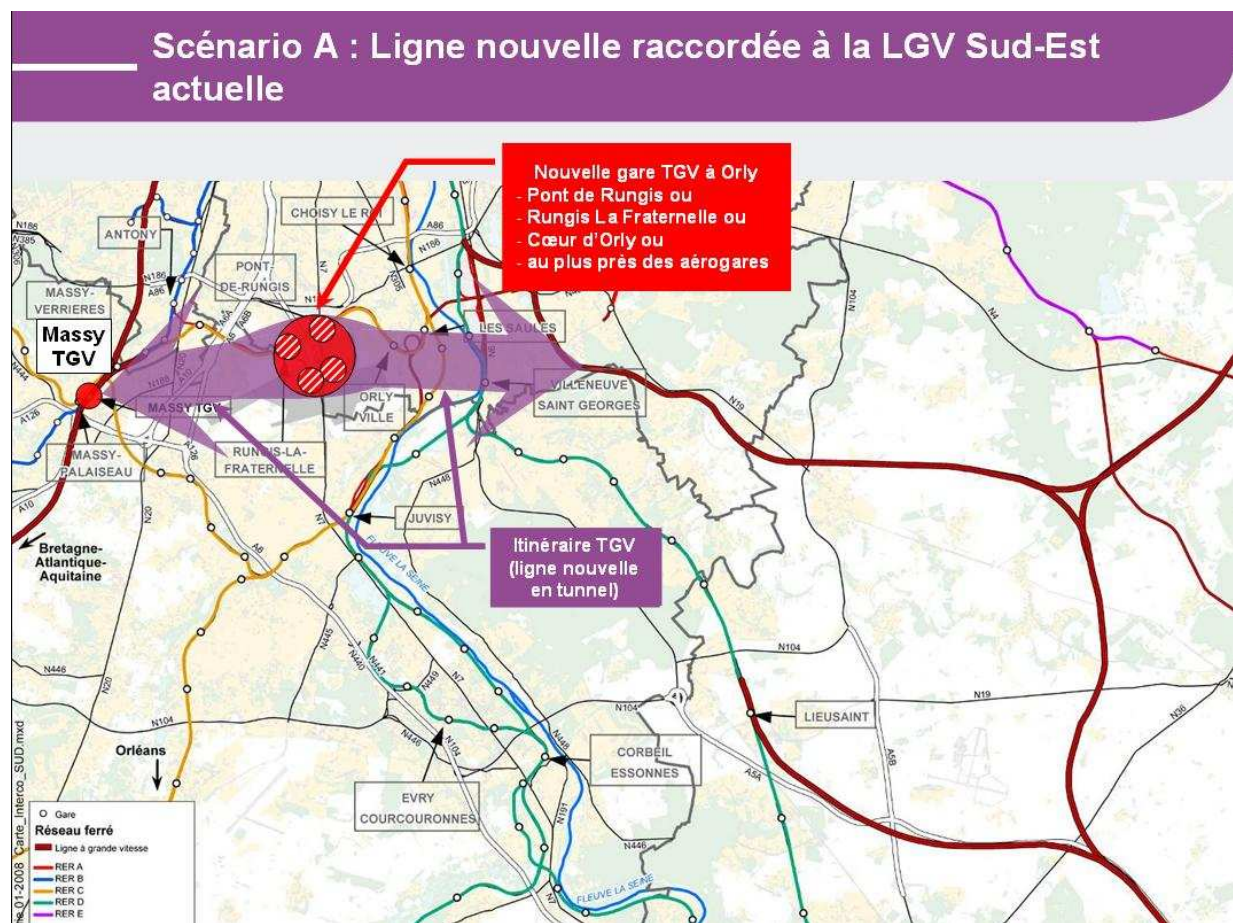
Scénario C: ligne nouvelle raccordée à l'ancienne LGV Sud-Est

- Optimiser la desserte de l'Ile de France en créant une gare TGV supplémentaire dans le secteur de Sénart

Le scénario A :

Scénario d'une ligne nouvelle principalement en souterrain, raccordée à la LGV sud-est, en optimisant les gains de temps pour les déplacements province-province en assurant une desserte de la gare de Massy et prévoyant une nouvelle gare à Orly.

- 18 km de ligne nouvelle
 - 95% en tunnel
 - 1 nouvelle gare à Orly (4 localisations envisagées)
 - 2,4 millions de voyageurs nouveaux
- 2mn 30 en moins pour les trajets province-province
- Coût : 2,5 milliards d'€.



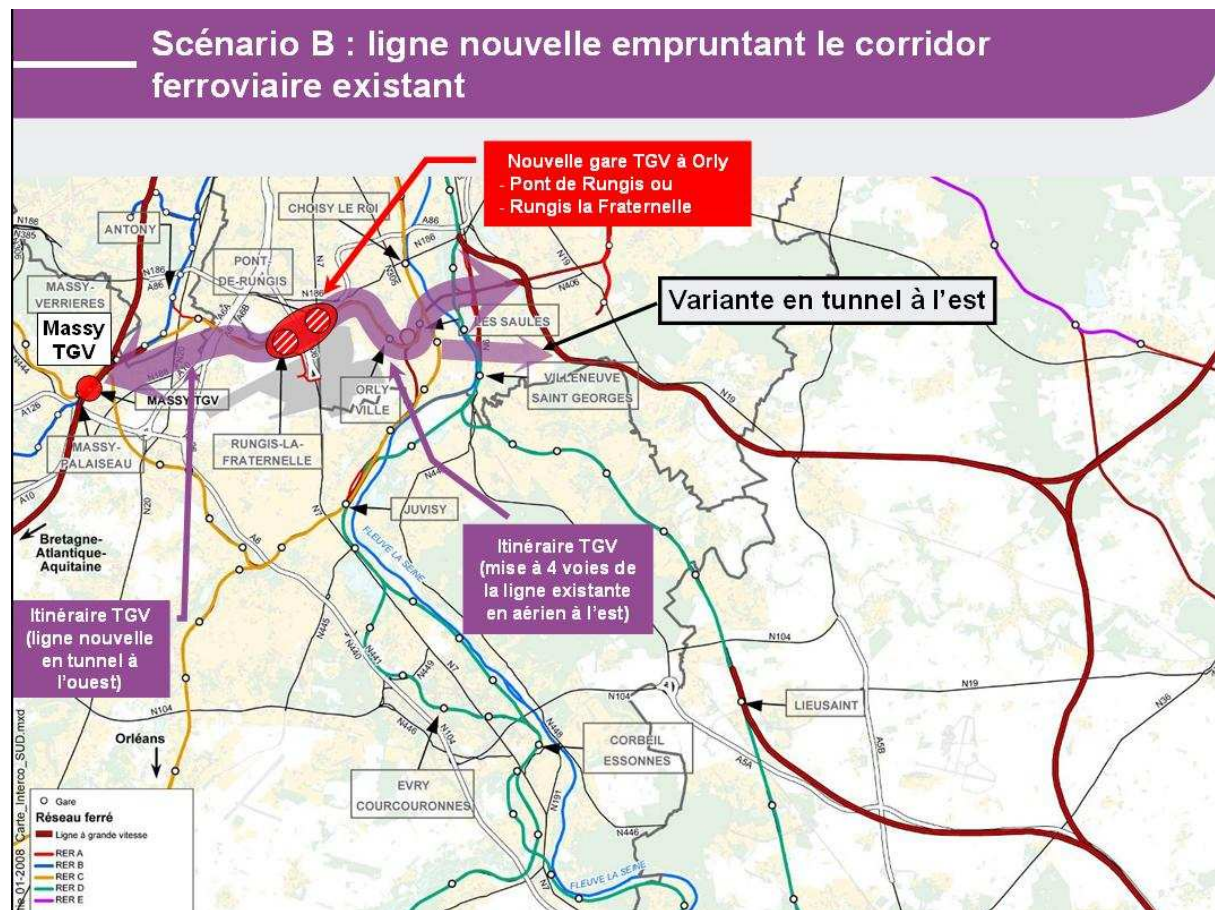
Le scénario B :

Scénario consistant à utiliser la ligne existante excepté à l'ouest où l'infrastructure est prévue en souterrain et à l'est en variante. Scénario qui permet de séparer les trafics fret, TGV et RER tout en desservant la gare de Massy et une nouvelle gare à Orly.

- 16Km de ligne nouvelle
- 35% en tunnel (Massy-Wissous)
- 1 nouvelle gare à Orly (2 localisations envisagées)
- 2 millions de voyageurs nouveaux
- 2 mn de plus pour les trajets province-province
- Coût : 1,4 milliard d€

Variante

- Tunnel à partir du poste R d'Orly
- 70% en tunnel sur l'ensemble
- 2,3 millions de voyageurs
- 1mn 30 de moins pour les trajets province-province
- 1,8 milliard d'€



Le scénario C

Scénario prévoyant une ligne nouvelle principalement en souterrain, raccordée à l'ancienne branche de la LGV sud-est.

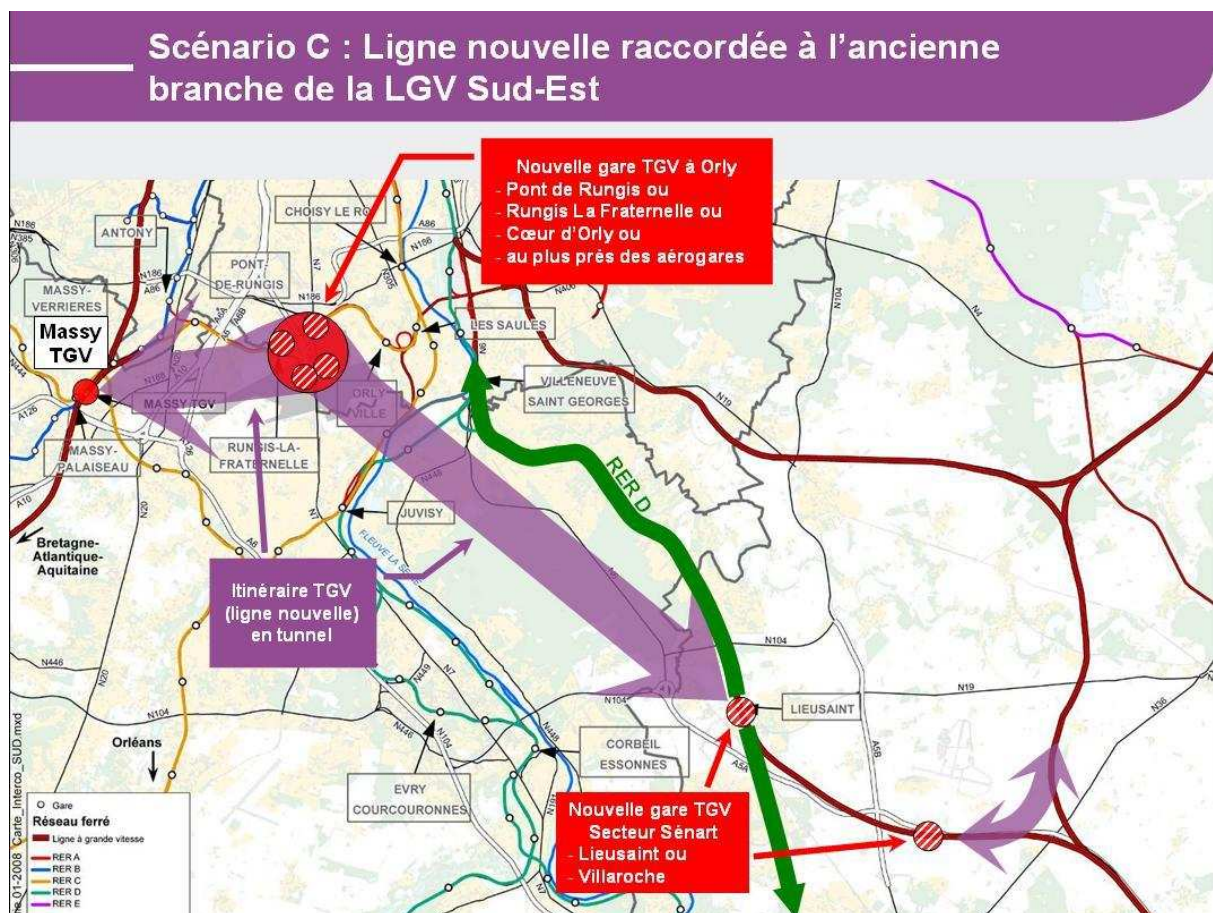
Scénario créant une gare nouvelle dans le secteur de Sénart en complément de celle prévue à Orly.

- 31 km de ligne nouvelle
- 80 à 85% en tunnel (y compris sous la forêt de Sénart)
- 2 nouvelles gares
 - Orly : 4 localisations envisagées
 - Sénart : 2 localisations envisagées : Lieusaint RER D ou Villaroche

Atlantique- sud Est : - 2 mn à +1mn 30

Atlantique-Nord Est : + 1mn 30 à + 8mn

- Coût : 3,3 milliards d'€ dont 50 millions pour la gare Sénart TGV

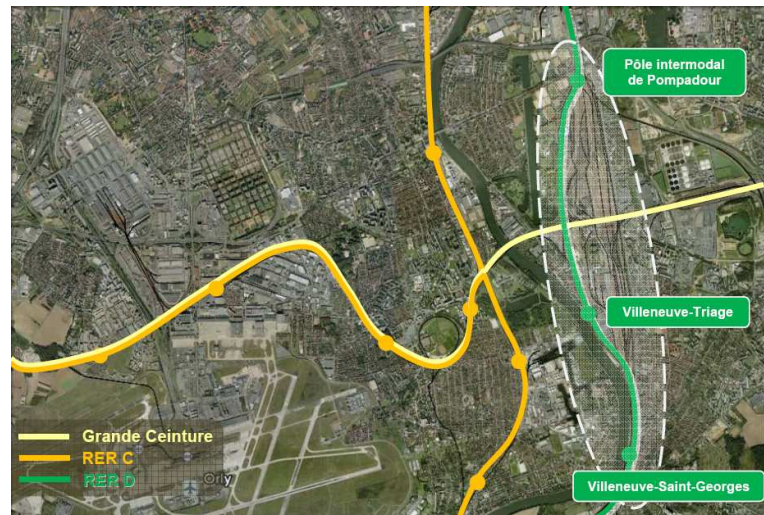


Une gare supplémentaire en variante pour les scénarios A et B

La création d'une gare supplémentaire située au niveau du tronc commun du RER D dans le Val de Marne est étudiée en variante des scénarios A et B afin d'optimiser le report de trafics depuis les gares parisiennes et de contribuer à leur décongestion.

La création d'une gare supplémentaire aurait un coût de 650 millions d'€ dans le cas du scénario A et de 135 millions dans le cas du scénario B, la gare se situant en surface.

La création d'un arrêt supplémentaire aurait pour effet d'allonger les temps de parcours sur les trajets province-province de 4mn 30 6mn selon les scénarios A ou B et la localisation de la gare.



La création d'une gare supplémentaire concernerait entre 700 000 et 800 000 habitants.

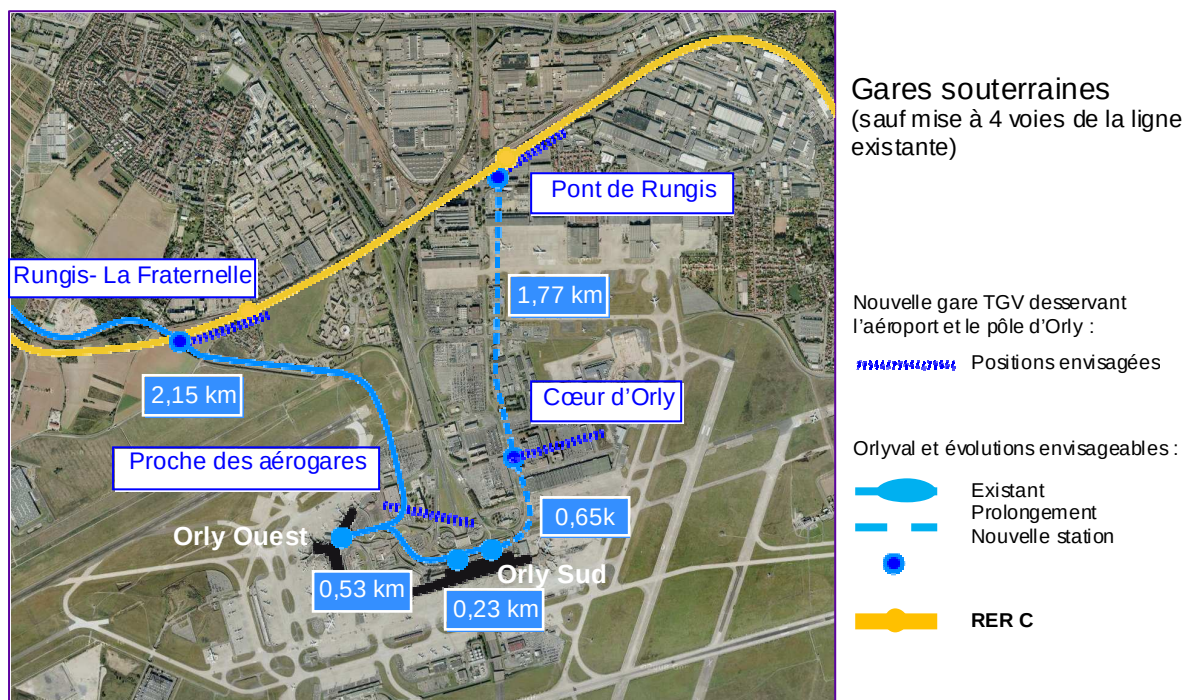
La rentabilité de cette variante au vu de son gain de trafic, de son coût et du gain de temps serait globalement équivalente au scénario sans variante.

La gare TGV d'Orly

La gare d'Orly fait partie prenante du projet d'interconnexion des TGV au sud de l'Ile de France et figure dans le projet du SDRIF et du nouveau réseau de transport de Paris région capitale.

La gare d'Orly est considérée comme un invariant dans les différentes familles de scénarios même si plusieurs localisations sont envisagées :

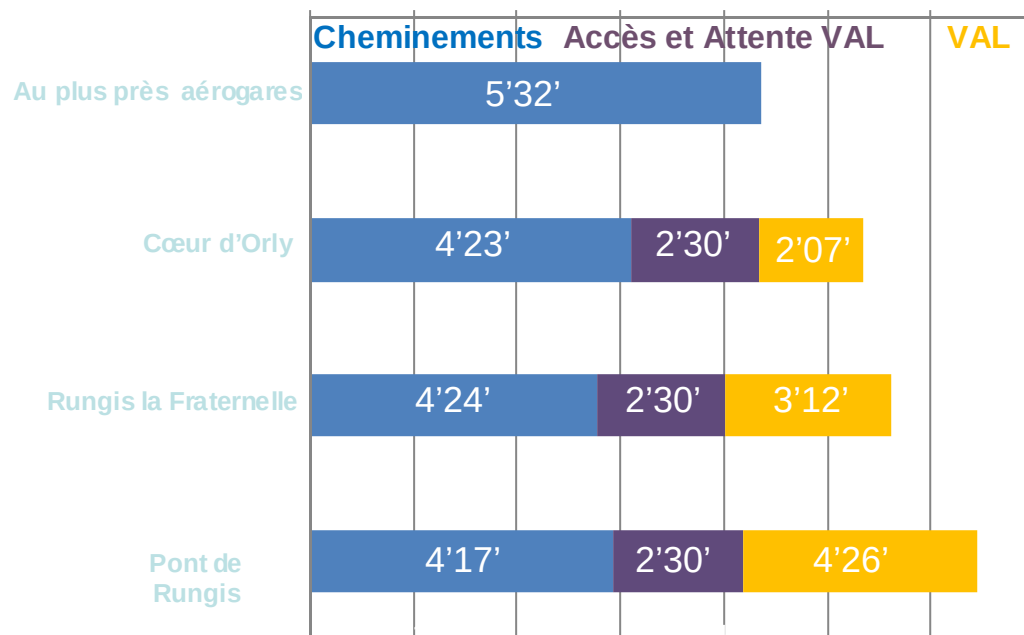
- Au plus près des aéroports
- Cœur d'Orly
- Pont de Rungis
- Rungis a Fraternelle



L'aménagement des 4 projets

Localisation	Principes	coûts en millions d'€	
Au plus près des aéroports	Entre les aéroports ouest et sud Gare souterraine à environ -30m	650	
Cœur d'Orly	Site dans les emprises de l'aéroport, réservées par Aéroports de Paris dans le cadre de son projet immobilier Insertion souterraine à environ -30m Site potentiellement relié aux aéroports par un prolongement de l'Orlyval et par une passerelle	580 + 30 pour l'aménagement de l'Orly Val	
Pont de Rungis	A côté de la gare RER C Gare souterraine à environ -20m (passage sous les échangeurs routiers de la francilienne et de la RN 7) Gare de surface dans le scénario B Site potentiellement relié aux aéroports par un prolongement de l'Orlyval	Souterrain	surface
		550	50
		85 pour l'aménagement de l'Orly Val	
Rungis la fraternelle	Entre la gare RER C et l'Orlyval Insertion souterraine à environ -24 m (passage sous la tranchée de l'Orlyval) Site potentiellement relié aux aéroports par la création d'un arrêt sur l'Orlyval	490	50
		25 pour l'aménagement de l'Orly Val	

Les temps moyens de parcours varient entre 5'32 et 11'13 selon l'emplacement de la gare TGV.



Les temps de parcours ont également été calculés en situation de moindre qualité de service (escalators ralentis, tapis roulants non disponibles, faibles fréquences du val...) et sont alors compris entre 16 (proche des aérogares) et 25 mn (pont de Rungis) qui constituent donc les temps maximums garantis.

Les trafics de la gare d'Orly à l'horizon 2020 sont évalués à :

- 2,4 millions de passagers pour une localisation au plus près des aérogares
- 2,250 millions de passagers pour une localisation à cœur d'Orly
- 2,370 millions de passagers pour une localisation à Pont de Rungis
- 2,460 millions de passagers pour une localisation à Rungis la fraternelle

3. Le débat public

Le débat public débutera mi-décembre par une réunion à Massy et se poursuivra jusqu'au mois d'avril avec une douzaine de réunions publiques au cours desquelles les acteurs de province seront amenés à s'exprimer.

Ils seront invités à réaliser un cahier d'acteurs présentant leur intérêt pour ce projet.

4. La ligne Massy Valenton

Actuellement, les trains TGV interrégionaux, reliant la façade Atlantique au reste des Lignes Grande Vitesse, empruntent en Région parisienne, entre les gares de Massy et de Valenton, le réseau classique. Cette section de ligne est également très fréquentée par :

- le RER C entre Choisy-le-Roi et Massy,
- le trafic fret

Les différents flux de circulation entrent en conflit du fait de cisaillements (croisement à niveau) aux extrémités de la ligne :

- à l'Est dans le secteur de Villeneuve-le-Roi et Orly
- à l'Ouest à proximité de la gare de Massy-Verrières.

Ces cisaillements rendent la gestion des flux difficile et l'interdépendance des circulations augment le risque de retards « en cascade ». La capacité de la ligne est ainsi limitée et il est nécessaire de prévoir des marges dans les temps de parcours.

L'opération
Massy -
Valenton a
pour objectif
d'augmenter
la
performance
de la ligne et
d'améliorer la
régularité par
la création de
sauts-de-
mouton
(croisement
dénivelé) et
la
modernisation
du poste de contrôle.



Ce projet a été décidé :

- . dans le cadre du contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2000/2006
- . avec la participation financière de cinq autres régions.

Le plan de financement

Avec l'Etat (31,984 M€), RFF (23,765 M€) et la RATP (0,472 M€), 6 Régions doivent participer au financement des travaux :

- Bretagne : 6,734 M€
- Pays de la Loire : 6,734 M€
- Centre : 3,367 M€
- Poitou-Charentes : 0,841 M€
- Aquitaine : 0,841 M€
- Ile-de-France : 15,993 M€

Total : 90,729 M€ en CE janvier 2003

4.1 Le projet à l'Est

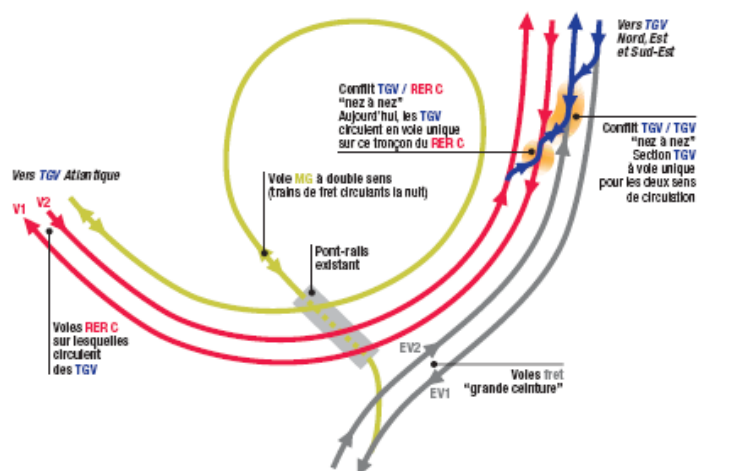
- L'objet de l'opération est de séparer les circulations RER C / TGV aux extrémités de la liaison pour augmenter la régularité et permettre le développement des liaisons interrégionales.

Pour le secteur Est il s'agit notamment :

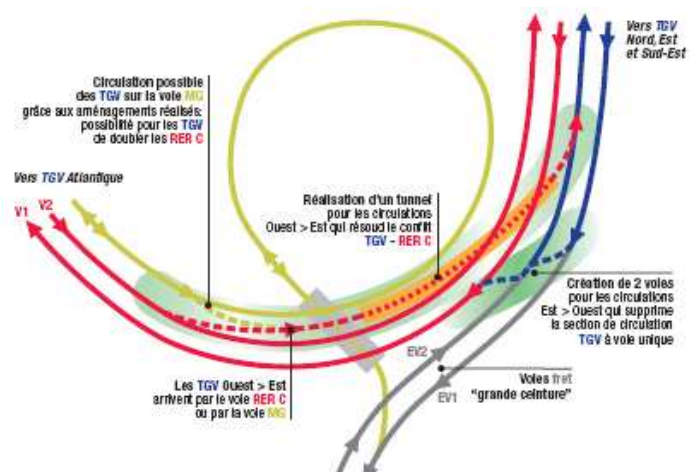
→ Création d'un « terrier » entre la gare des Saules et d'Orly-Ville

→ Utilisation de la troisième voie dite MG desservant le MIN (Rungis)

Situation actuelle

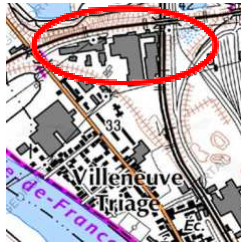


Situation future : séparer les flux TGV, RER, fret



Des mesures complémentaires d'insertion dans l'environnement financées par l'Etat, RFF, la Région Ile de France, et le Département du Val de Marne

- Suppression de 2 points noirs bruits à Villeneuve Le Roi et Orly et à Villeneuve Saint-Geroges



- Création de mur antibruit à Orly et Villeneuve le Roi



- Création d'un aménagement paysager à Choisy le Roi visant à améliorer l'environnement visuel de la zone



- #### 4.3 : l'avancée sur les phases est et ouest

Suite à la signature de trois conventions de financement portant sur le projet proprement dit ou sur les mesures complémentaires, plusieurs études ont pu être engagées :

- actualisation de l'étude d'impact environnementale confiée à INEXIA ;
- reprise d'études de niveau projet, compte tenu des évolutions en matière de techniques de signalisation, études qui ont été confiées à la SNCF ;
- De même, les études de faisabilité des mesures complémentaires, menées par la SNCF, sont en cours et des études acoustiques ont été réalisées par le BET AcoustB.
- Les relevés de géomètre (profil en travers) sont terminés

Actualisation de l'étude acoustique

Sur **la partie Est** (Valenton - Pont de Rungis), les calculs en situation projet (+ 25 ans) ont permis de déterminer que **37 bâtiments dont 19 Points Noirs du Bruit (PNB) nécessitent une protection acoustique**. Un seul PNB est dû au projet d'aménagement, les autres à la croissance naturelle du trafic. Ces bâtiments sont situés entre la gare de triage de Villeneuve Saint Georges et la limite Ouest de la commune d'Orly (zones 1 à 4).

L'analyse de l'impact **indirect** sur **la partie Ouest** (Pont de Rungis - Massy), en situation projet montre qu'aucun bâtiment n'est Point Noir du Bruit ferroviaire et l'augmentation du niveau sonore en façade des bâtiments n'est pas significative.

Cette étude acoustique a ainsi permis de valider les mesures complémentaires qui avaient été arrêtées après concertation avec les communes concernées.

Éléments de calendrier de la phase Est

Actualisation des études Génie Civil	courant 2010
Etudes Signalisation	2010-2012
Sondages	Fin 2010
Consultation des Entreprises (DCE)	2011
Travaux Génie Civil	2012-2014
Travaux Signalisation	2012-2013
Essais (6 mois)	2015
Mise en service	2015

Situation secteur Ouest : conclusions des études sur la solution simplifiée

Des études complémentaires, financées par l'Etat et RFF, ont été lancées pour réétudier le projet à l'Ouest, avec l'ambition de trouver une solution qui ne nécessite pas l'élargissement des emprises au sol de la plateforme ferroviaire, tout en gardant l'objectif d'accroître la fréquence du RER C à 4 trains par heure (au lieu de 2 actuellement), conformément au Schéma directeur RER C. Par ailleurs, RFF a proposé la suppression du passage à niveau de la rue Mirabeau (commune d'Antony), ainsi que la création de protections acoustiques.

Annoncé lors de l'Assemblée Générale de l'association Interconnexion Sud TGV en Ile de France, cette solution, après examen approfondi, ne permet pas une augmentation de la capacité sur la section Massy-Valenton compte-tenu des **contraintes de construction des horaires**. Cette solution simplifiée est donc abandonnée.

Une alternative à étudier

Cependant, RFF continue de rechercher, pour le secteur ouest, une nouvelle solution technique qui évite d'élargir l'emprise au sol de la plate-forme ferroviaire tout en permettant de respecter les objectifs visés.

Sous réserve que cette solution permette également de faire passer presque autant de TGV que le projet initial et que les conditions d'exploitation du réseau n'en sont que faiblement pénalisées, il est envisagé de la présenter lors d'une concertation.

Les études préliminaires pourraient être prêtes fin 2011 pour une concertation en 2012.

Si cette solution n'était pas réalisable, l'ensemble des régions finançant l'opération demandera la mise en place de l'aménagement tel que prévu au départ.

Contact Presse :

Marc Bouchery – délégué de l'association
02 40 44 64 43/06 23 16 96 87
m.bouchery@paysdelaloire.cci.fr

ASSOCIATION INTERCONNEXION SUD TGV EN ILE DE FRANCE

Siège de la Délégation Générale : CRCI des Pays de la Loire
16, quai Ernest Renaud – BP 70515 – 44105 NANTES CEDEX 4
Tél. 02 40 44 63 43 – Fax 02 40 44 63 20
www.interconnexionsud.org