

## L'Interconnexion Sud, un projet pour tous nos clients

En comblant un maillon manquant entre la façade atlantique et la moitié est du pays, le projet d'Interconnexion Sud est indispensable à l'extension du réseau à grande vitesse.

Il assure sur le long terme le développement des dessertes de province à province et contribue à désaturer les gares parisiennes.

Il est nécessaire au réseau Transilien pour l'amélioration de la qualité de sa production et le renforcement de son offre dans le sud de l'Île-de-France grâce à la libération de voies permise par le projet.

Il contribue également à l'amélioration de la circulation des trains de marchandises par une plus grande régularité et une meilleure fiabilité.

Ce projet propose une meilleure articulation du TGV avec l'avion à l'aide d'une nouvelle gare placée sous l'aéroport d'Orly. Il permet aussi un meilleur accès au TGV pour le sud de l'Île-de-France, grâce à de nouvelles gares bien connectées avec le réseau de transports collectifs franciliens.

Ces futures "gares de tous les transports", proches des habitants et conçues pour une intermodalité optimale, seront également des leviers de transformation urbaine pour les territoires.

Projet majeur du développement de la grande vitesse dans notre pays, l'Interconnexion Sud bénéficie autant aux régions de province qu'à l'Île-de-France.

**Guillaume PEPY,**  
président de la SNCF

Depuis sa création en 1997, Réseau ferré de France (RFF) est le propriétaire des infrastructures ferrées. Il est mandaté par la loi pour l'exploitation, la maintenance et le développement du réseau ferré national. À ce titre il promeut les nouveaux projets d'infrastructure et assure la concertation avec l'ensemble des collectivités territoriales et acteurs concernés.

Les missions incombant à la SNCF sont désormais les suivantes :

- ◆ opérateur de transport ferroviaire pour différentes activités voyageurs ou fret,
- ◆ gestionnaire des gares,
- ◆ gestionnaire délégué de l'infrastructure pour le compte de RFF : cela signifie que RFF rémunère la SNCF pour assurer l'exploitation et la maintenance du réseau ferré national. En retour, la SNCF verse à RFF des péages d'infrastructure pour la circulation de ses trains.

Tous les jours la SNCF fait circuler en Île-de-France 6000 trains Transilien y compris les RER et près de 750 TGV. Chaque jour elle transporte 2,8 millions de voyageurs dans les trains de la vie quotidienne d'Île-de-France et en 2010 près de 100 millions de personnes ont emprunté un TGV au départ ou à l'arrivée des gares franciliennes.

En tant qu'acteur majeur des transports et futur utilisateur des infrastructures programmées, la SNCF se doit d'être force de proposition sur les projets comme l'Interconnexion Sud.



**SNCF**

34, rue du Commandant René Mouchotte  
75014 PARIS  
www.sncf.com



# Un marché à fort potentiel auquel l'offre actuelle ne répond pas

## Un marché mal desservi

**90 % de l'offre TGV est concentrée dans les gares parisiennes alors que plus de 80 % des Franciliens habitent à l'extérieur de Paris.**

L'Île-de-France compte 11,6 millions d'habitants, dont seuls 2,2 millions résident à Paris (données INSEE au 1<sup>er</sup> janvier 2009).



Bon nombre de voyageurs TGV proviennent de la périphérie de la capitale et ont besoin de transports en commun pour rejoindre Paris avant de prendre leur train. Le temps de parcours de leur voyage porte à porte en est fortement dégradé et les transports en commun ainsi que les gares "têtes de ligne" sont un peu plus saturés. Si bien que les voyageurs préfèrent utiliser un autre mode de transport plus pratique (voiture, avion) ou ne voyagent pas.

## Un marché en pleine croissance en Île-de-France comme en Province

Depuis leur mise en service, le succès des gares périphériques (Massy TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Aéroport Charles-de-Gaulle TGV) est croissant. Elles sont desservies par des TGV Intersecteurs, trains contournant Paris pour relier les villes de province. En s'arrêtant dans les gares TGV périphériques, ces trains donnent un accès facile à des équipements particuliers (aéroport, parc de loisirs) et à différentes zones de l'Île-de-France. Ces trains et ces gares répondent à la fois aux besoins des Franciliens, qui peuvent accéder plus facilement au réseau TGV, et aux provinciaux qui peuvent à la fois accéder plus facilement au réseau TGV, et aux provinciaux qui ne sont plus contraints d'effectuer une correspondance entre deux gares dans Paris.

**Cette synergie des marchés franciliens et provinciaux rend possible le développement d'une offre commercialement viable.**

En outre, ces gares ont l'avantage de desservir toutes les directions alors que les gares parisiennes ne desservent qu'un seul axe.

## Des gares parisiennes saturées

Tant pour les flux de personnes dans les bâtiments des gares que pour leur capacité à accueillir de nouveaux trains en heures de pointe, les gares parisiennes sont proches de la saturation. Si rien n'est fait, ces gares seront incapables d'accueillir les nouveaux services et trafics générés par l'ensemble des projets ferroviaires inscrits dans la loi Grenelle de l'Environnement.

## Une infrastructure mixte contraignante

Entre Massy et Valenton, les TGV Intersecteurs circulent actuellement sur une infrastructure également empruntée par les RER et trains de fret. Ces trains n'ayant pas les mêmes caractéristiques techniques (vitesse, accélération/freinage) ni les mêmes arrêts, l'exploitation de ce tronçon est fortement contrainte et rend difficile l'insertion des TGV, engendrant ainsi un service de mauvaise qualité pour tous les types de desserte. Le moindre retard peut impacter les trains suivants et parfois se répercuter bien au-delà sur l'ensemble du réseau Grande vitesse et sur toute la ligne du RER C.

Évolution du trafic TGV dans les gares Île-de-France (hors IDTGV)  
Base 100 pour l'année 2000





Gare de Massy TGV

Les **aménagements entre Massy et Valenton**, prévus au Contrat de plan État - Région, visent à résoudre le problème in-situ c'est-à-dire à supprimer les cisaillements des voies RER par le TGV ainsi que les portions de voie unique aux extrémités du parcours. Ils améliorent l'exploitation mixte ac-

tuelle et rendent possible la circulation du RER C au quart d'heure jusqu'à Massy Palaiseau. La SNCF insiste sur la **nécessité de les mettre en œuvre avant 2017** en attendant que le projet d'Interconnexion Sud voie le jour.

## Un projet nécessaire pour le TGV...

### Une meilleure adéquation de l'offre à la demande

Le projet Interconnexion Sud permettra de mieux positionner les horaires du TGV par rapport aux besoins du marché.

À titre d'exemple, il n'existe aujourd'hui aucun train à Massy à destination de Nantes entre 15h30 et 19h, tandis que 5 TGV se succèdent entre 19h et 21h30, dont les 2 premiers à 20 minutes d'intervalle. Pareillement, les trains d'extrémité de journée ne sont pas tracés pour la clientèle Province - Province. Pour un trajet Nantes - Lyon, le premier train part à 5h du matin lorsque le dernier part à 15h55. L'offre n'est clairement pas optimisée pour le client du sud francilien comme pour celui de province. La spécialisation de la ligne et la création de nouveaux points d'arrêts en Île-de-France, permettront de **mieux étoffer l'offre et de mieux l'adapter à la demande**.

Si les temps de parcours Province - Province ne sont guère améliorés par le projet, le véritable gain de temps pour les provinciaux est ailleurs : **avec des dessertes plus fréquentes**, ils auront moins à attendre pour trouver un TGV allant vers les destinations de leur choix.

### Une meilleure desserte du sud de l'Île-de-France et des aéroports

La création de nouvelles gares au sud de Paris améliore fortement l'accessibilité au TGV de cette partie de l'Île-de-France. Pareillement, si les temps de trajet TGV ne sont guère modifiés,

**les temps de parcours porte à porte sont en revanche largement améliorés**, le passage par Paris n'étant plus obligatoire.

De plus, le projet renforce l'intermodalité air/fer en reliant l'aéroport d'Orly au réseau TGV. Il permet également de proposer des liaisons directes entre Orly et Roissy grâce aux TGV Intersecteurs.

Ces améliorations contribueront à **faire croître le trafic et inciteront les transporteurs à proposer de nouvelles fréquences**, amorçant ainsi un cercle vertueux de développement offre - demande.

### Des gares parisiennes un peu moins saturées

Permettre aux Franciliens de voyager en TGV au départ d'autres gares que Paris soulagera les gares actuelles et retardera des investissements coûteux dans ces gares.

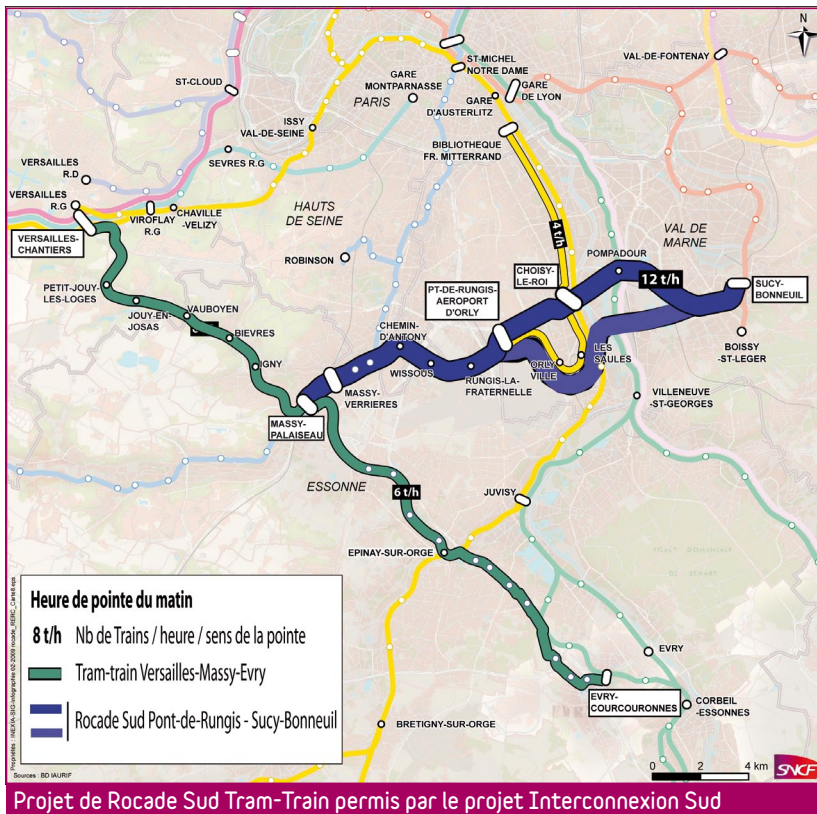
### Une meilleure utilisation de l'infrastructure

Le projet Interconnexion Sud a pour objectif de régler définitivement le problème de la mixité **en dédiant la nouvelle infrastructure aux circulations Grande vitesse. La fiabilité de l'exploitation** sera radicalement améliorée et les horaires des TGV seront mieux positionnés par rapport aux besoins des marchés. La place libérée par le TGV sur la ligne actuelle bénéficiera à la fois aux usagers du RER et au trafic de marchandises.

## ...pour les trains régionaux...

### Davantage de place pour développer le transport régional

Les voies de la Grande ceinture sont aujourd'hui principalement utilisées par les trains de la ligne C du RER et par les TGV Intersecteurs. De ce fait **l'offre de la ligne C est très insuffisante, avec actuellement entre 2 et 4 trains/heure suivant le secteur.**



Le projet Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse sépare les flux TGV et Transilien entre Massy, Pont-de-Rungis et Les Saules.

Cette séparation, en libérant de la capacité sur la Grande ceinture, permet de **consolider et de densifier la desserte Transilien :**

- ♦ en maintenant d'une part une desserte par la **ligne C de Paris à Pont-de-Rungis** (au moins 4 trains par heure), conformément au volet long terme du schéma directeur de la ligne C du RER ;
- ♦ et en **mettant d'autre part en service une Rocade Sud** (en bleu sur le schéma y compris la variante via Choisy) **entre Massy et Sucy-en-Brie**, avec une fréquence de 12 trains / heure.

### Ce projet de Rocade Sud permet :

- ♦ d'améliorer la desserte d'Orly Rungis à partir de Massy (fréquence passant de 4 à 12 trains / heure) et Versailles (fréquence passant de 4 à 6 trains / heure),
- ♦ d'améliorer la desserte de Massy à partir d'Orly-Rungis et des bassins des lignes C et D du RER
- ♦ de mailler efficacement entre elles toutes les lignes du sud de Paris : les lignes A, B, C et D du RER, ainsi que la liaison Tram-train Versailles - Massy - Evry.
- ♦ de renforcer la robustesse d'exploitation de la ligne C en raccourcissant considérablement une de ses branches et en supprimant les conflits de circulation entre des trains de nature très différente : TGV de long parcours et RER interconnectés.

Ce projet souhaité par la SNCF pourrait être mis en service conjointement à l'Interconnexion Sud.

## ...et pour les trains de fret

### Des trains plus fiables et des emprises sauvegardées pour le transport de marchandises

La portion de la Grande ceinture entre Massy et Valenton supporte **un trafic ferroviaire de fret essentiel au dispositif logistique qui y est raccordé** ou situé dans sa continuité directe :

- ♦ le chantier de transport combiné de Valenton, le plus important d'Île de France ;
- ♦ le Marché d'intérêt national de Rungis ;
- ♦ les terminaux ferroviaires particuliers (à Massy pour le ciment et les granulats) ;
- ♦ les installations ferroviaires du Port de Bonneuil.

**Le rôle de ces sites multimodaux dans l'économie française, et leurs besoins de logistique ferroviaire sont pérennes et amenés à croître.**

Par ailleurs, de nombreux trains de fret transitent par cet itinéraire, le tronçon entre la gare des Saules à Orly et Valenton faisant partie du couloir de fret européen Espagne - Bordeaux - Orléans - Île-de-France - Nord et Est de la France et de l'Europe.



L'usage de l'infrastructure restera de toute façon intensif sur les emprises de la Grande ceinture compte tenu des besoins de mobilité pour les voyageurs en Île-de-France. Dans cette perspective, **la préservation de ces emprises est nécessaire aux développements futurs des services tant voyageurs que fret.**

L'Interconnexion Sud permettra dans ce périmètre une séparation des flux qui participera à la **performance de la circulation des trains de fret**, en supprimant le conflit d'usage entre TGV Intersecteurs et trains de fret. En considérant les autres projets d'aménagements de capacité dans la zone, une amélioration sensible de la régularité et de la fiabilité des circulations des trains de fret se dégage.

La localisation des futures gares TGV de l'Interconnexion Sud doit également sauvegarder la fonction de logistique ferroviaire des territoires concernés.

Ainsi, en plus des sites déjà mentionnés, et selon les scénarios de tracé, les gares projetées devront préserver les fonctionnalités de fret ferroviaire des sites suivants :

- ◆ Le site fret de Villeneuve Saint Georges, qui dispose d'un potentiel d'accueil pour les activités logistiques organisées autour des transports ferroviaires massifs (plusieurs dizaines de voies longues), dans les scénarios A et B,
- ◆ La zone logistique Paris Sud, en gare de Lieusaint, qui réunit plusieurs entrepôts embranchés et utilisateurs du mode ferroviaire (plate-forme de distribution francilienne de Heijnen, entrepôts de Samada ...) dans le scénario C.

## Quelle Interconnexion Sud ?

La SNCF souhaite la réalisation du projet pour les motifs précédemment évoqués et confirme donc son opportunité. Elle a également des préférences parmi les options présentées par RFF. Elle a identifié 4 critères de sélection car ils contribuent à rendre le projet plus performant pour la clientèle Grande vitesse et la collectivité en général.

### 1<sup>er</sup> critère : l'insertion dans l'environnement

Une réalisation en souterrain limite les contraintes urbaines et facilite l'acceptabilité du projet. Le tracé est alors plus rectiligne, ce qui réduit les temps de parcours. De plus, cette solution préserve les emprises de la Grande ceinture qui pourront alors accueillir les développements futurs de l'offre pour les voyageurs franciliens et pour le fret.

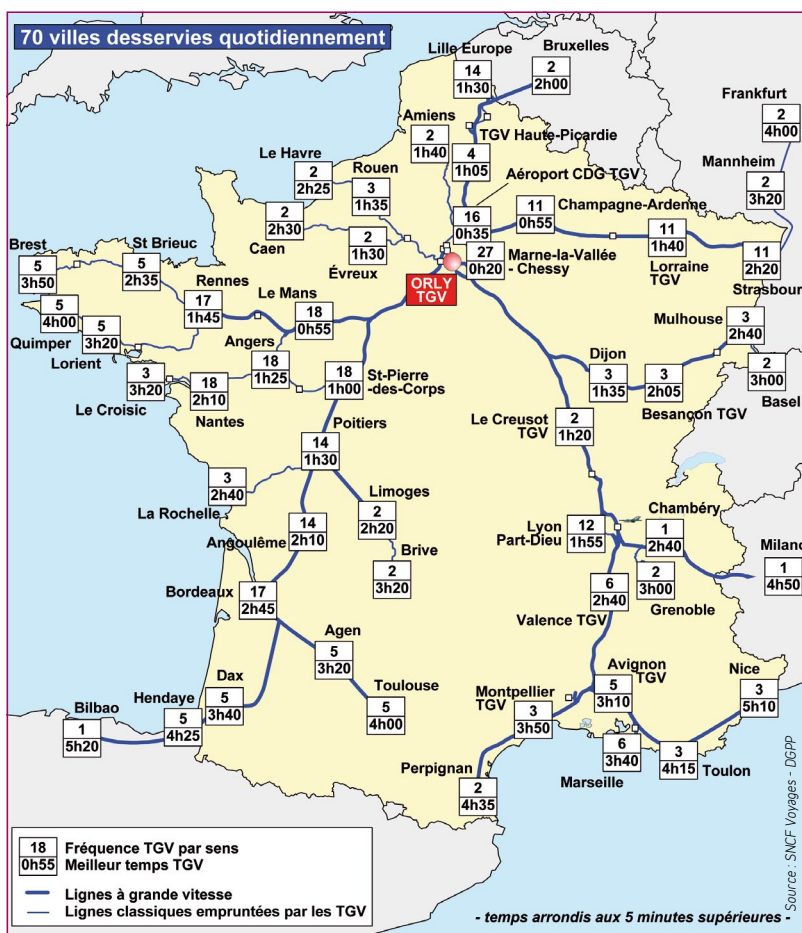
### 2<sup>ème</sup> critère : la qualité de l'intermodalité air/fer

Un des enjeux essentiels du projet est l'amélioration de l'intermodalité air/fer. Plus la nouvelle gare TGV sera **proche des aéroports**, meilleure sera la correspondance train - avion. Une gare souterraine entre les 2 aéroports ouest et sud réduit au maximum le parcours des passagers allant d'un mode à l'autre.

L'offre aérienne d'Orly est aujourd'hui majoritairement constituée de vols nationaux qui concurrencent le TGV. **L'intermodalité TGV vise au contraire à rendre TGV et avion complémentaires.**

Les projets de LGV retenus par la loi Grenelle et le SNIT (Schéma national des infrastructures de transports) vont conduire à réduire l'offre aérienne domestique et à la remplacer par des vols internationaux moyens et longs courriers. À titre d'exemple, sur Paris - Strasbourg, l'avion a vu sa part de marché chuter de 60 % à 20 % environ lors de la mise en service du TGV Est Européen. Une gare TGV à Orly s'inscrit donc dans la logique de l'extension du réseau à grande vitesse.

La gare d'Orly se doit également de desservir un territoire propre. Plusieurs projets lui donnent cette vocation : tramway T7, Orlyval modifié, ligne 14 du métro prolongée, Grand Paris, divers Transports en commun en site propre. La gare pourra en outre s'appuyer sur un réseau routier existant performant (parkings bien dimensionnés, déposes minutes efficaces). L'emplacement de la gare sous l'aéroport n'est donc pas un frein à l'accessibilité locale.



Desserte Grande vitesse envisageable au départ d'Orly

### 3<sup>ème</sup> critère : la qualité du maillage avec les transports collectifs de l'Île-de-France

Une deuxième gare TGV sur le barreau est indispensable pour faire jouer à plein la synergie des marchés franciliens et province-province d'une part et désaturer au maximum les gares de Paris d'autre part.

C'est pourquoi **la SNCF souhaite la création d'une deuxième gare TGV, maillée sur le RER D, pour permettre au plus grand nombre de Franciliens d'y accéder.** Cette seconde gare concurrencera peu Massy (alimentée par les RER B et C) et Orly des-

Suite page 6

servies par d'autres transports collectifs. Les études fines de chalandise ont permis de vérifier que ces trois gares au sud de l'Île-de-France desservent bien des zones distinctes.

Plus les voyageurs fréquenteront ces trains et les gares franciliennes, plus l'offre sera étoffée en nombre de fréquences, **ce qui bénéficiera à l'ensemble des clientèles y compris celle effectuant un parcours province - province.**

#### 4<sup>ème</sup> critère : le temps de parcours

Après la mauvaise adéquation de l'offre, la deuxième raison de non utilisation d'un train direct de province à province est l'écart de son temps de parcours par rapport à la solution via Paris. À ce titre le scénario C accentue cet écart pour les relations de l'Atlantique vers le Nord et l'Est, mais également vers Roissy CDG et Marne la Vallée. En revanche les temps de parcours sont très voisins sur l'axe Atlantique vers le Sud-Est quel que soit le scénario.

#### Le choix d'une deuxième gare : une préférence pour le site de Villeneuve-Saint-Georges

Avec les prévisions de trafics réalisées par la SNCF, la seconde gare maillée sur le RER D aurait une fréquentation sensiblement équivalente qu'elle soit située sur le site de Villeneuve-Saint-Georges (scénario ici appelé A') ou le site de Lieusaint (scénario C) - voir les trafics des gares sur le graphique ci-dessous. La différence se situe davantage dans le trafic global avec un écart d'environ un demi-million de voyageurs annuel qui s'explique principalement par deux raisons :

- ◆ la gare de Lieusaint concurrence davantage les gares TGV existantes de Massy et Marne-la-Vallée ;

- ◆ les moins bons temps de parcours du scénario C pénalisent à la fois les voyageurs Province-Province et ceux au départ de l'Île-de-France (ex : Massy - Lille, Marne-la-Vallée - Rennes, Aéroport Charles-de-Gaulle - Nantes).

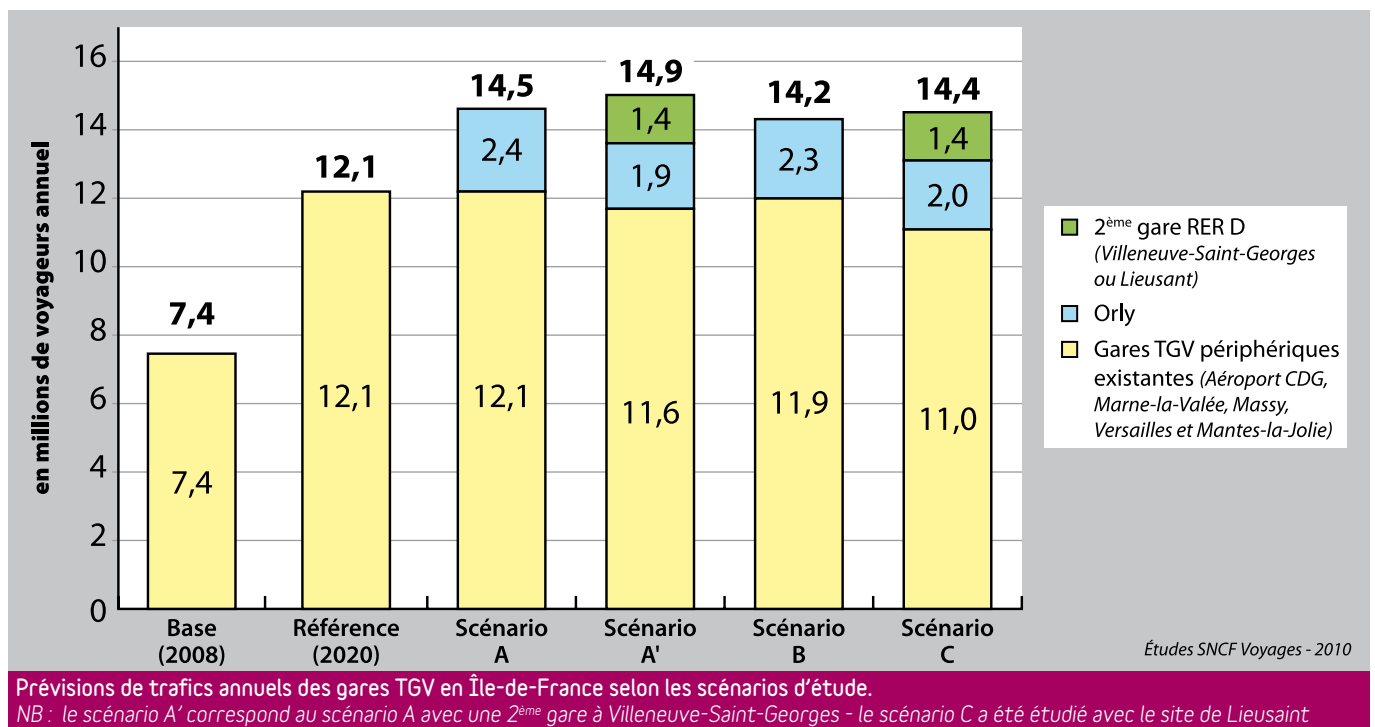
Et par rapport à Lieusaint, Villeneuve-Saint-Georges a l'avantage :

- ◆ d'être placé sur le tronçon commun du RER D et donc d'être accessible par un plus grand nombre de personnes en transport collectif ;
- ◆ de proposer un tracé plus direct ;
- ◆ de mieux désaturer les gares parisiennes.

Compte tenu d'une accessibilité routière difficile, l'usage des transports en commun y sera privilégié, contrairement à Lieusaint où la voiture sera largement utilisée pour accéder à la nouvelle gare TGV.

En revanche, le site de Lieusaint attirera des clients d'un périmètre plus large et dispose, en raison de la réserve foncière de la ville nouvelle, de possibilités de développement plus importantes.

De plus, la performance des échanges avec le RER D à Villeneuve-Saint-Georges pourra y être privilégiée par la compacité du nœud TGV - RER, en complément du maillage de surface avec les communes environnantes et d'une requalification de l'accessibilité routière (déposes minutes, parkings relais, accès au réseau autoroutier), suite à la saturation de la route nationale 6 et du pont sur la Seine. Cette nouvelle gare TGV constituera un levier de recomposition urbaine pour ce territoire fortement contraint par les infrastructures et la topographie.



# De nouvelles gares TGV attractives dans le sud de l'Île-de-France



Projet Gare TGV du Bourget

Ces nouvelles gares doivent s'inscrire dans leur territoire en présentant une accessibilité locale optimale, aussi bien en transport en commun qu'en véhicule personnel, mais aussi par une offre de services susceptible d'optimiser les temps de parcours de nombreux Franciliens et notamment le "dernier kilomètre" (voitures en location ou en libre service).

Elles catalyseront les projets d'aménagement de ces territoires dynamiques, tout en s'inscrivant dans une urbanité durable. Ce seront de formidables leviers pour la transformation des villes et pôles économiques desservis.



Gare TGV de Roissy Charles-de-Gaulle

# Perspective pour le long terme : vers des rocades ferroviaires autour de Paris ?

## Pour la Grande vitesse...

L'Interconnexion Sud peut être considérée comme un maillon d'une rocade Grande vitesse complète autour de Paris. Suivraient une Interconnexion Nord, en prolongement de la ligne nouvelle Paris - Normandie, et une Interconnexion Ouest pour clore la boucle.

Comme pour l'Interconnexion Sud, l'intérêt de cette rocade serait multiple :

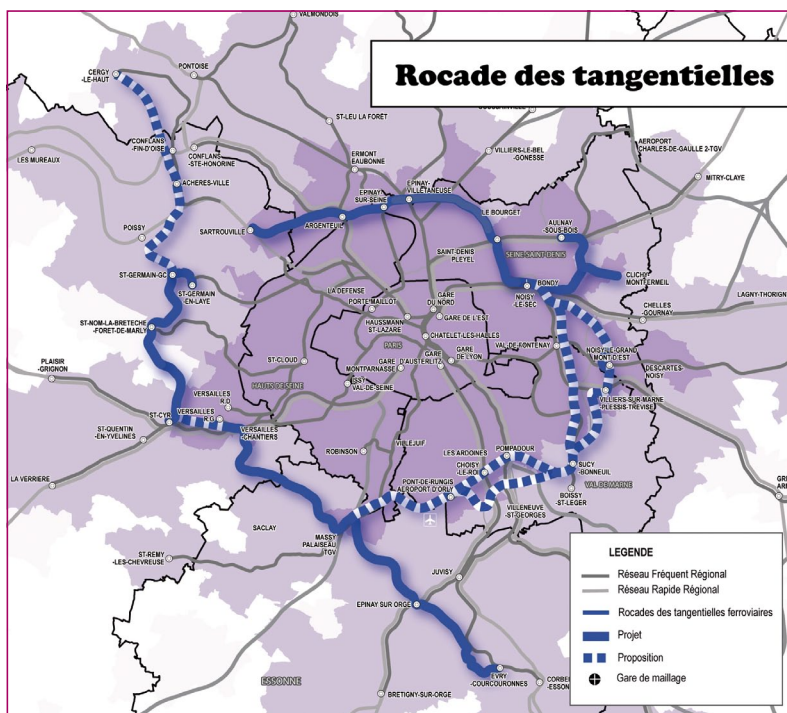
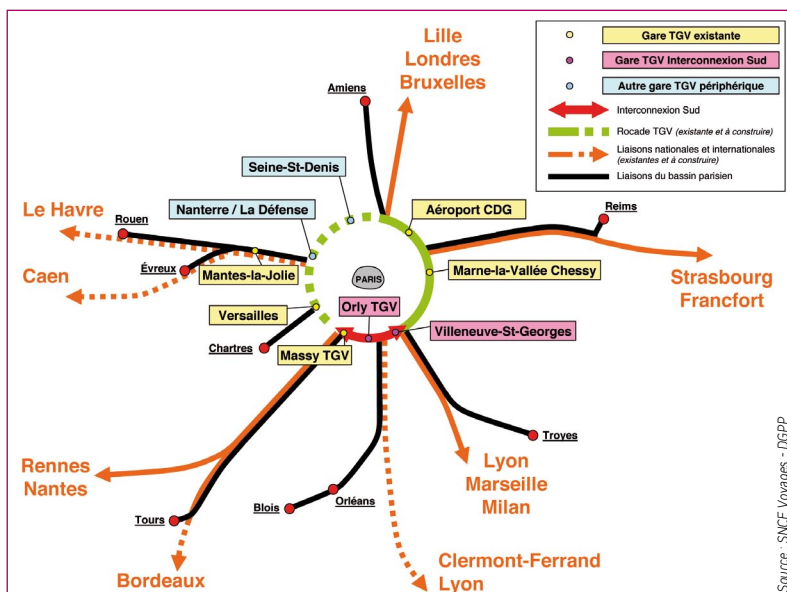
- ♦ assurer une meilleure desserte TGV de toute l'Île-de-France ;
- ♦ poursuivre la désaturation des gares parisiennes ;
- ♦ accroître le trafic intersecteurs en permettant de nouvelles relations directes avec de meilleurs temps de parcours.

De nouveaux services pourraient ainsi voir le jour par :

- ♦ la création de nouvelles dessertes TGV dont l'origine/terminus serait en périphérie de la capitale ; cela permettrait de proposer de nouvelles fréquences pour les Franciliens, notamment en début et fin de journée ;
- ♦ la mise en service d'un nouveau type de desserte, les trains du Grand bassin parisien, reliant entre elles les métropoles des régions adjacentes à l'Île-de-France : Amiens à Orléans ou Reims à Rouen par exemple ;
- ♦ la création de navettes rapides franciliennes.

## ...comme pour le transport de proximité

De la même façon, une rocade des tangentiels pourra être mise en place et améliorera les liaisons de banlieue à banlieue dans la continuité de projets régionaux existants, s'intégrant à terme dans un réseau de tram-train.



## Conclusion

La SNCF soutient fortement la réalisation du projet d'Interconnexion Sud :

- ♦ en souterrain
- ♦ avec une gare TGV sous l'aéroport d'Orly
- ♦ avec une seconde gare TGV au droit du RER D, de préférence à Villeneuve-Saint-Georges.

Elle considère le projet d'Interconnexion Sud nécessaire et imagine sa poursuite sous forme d'une rocade Grande vitesse complète en Île-de-France.

En libérant les voies de la Grande ceinture, le projet améliorera le fonctionnement du RER C et permettra aussi la réalisation d'une rocade ferrée régionale à haute fréquence pour les trajets de banlieue à banlieue, tout en préservant les installations pour le transport de marchandises.