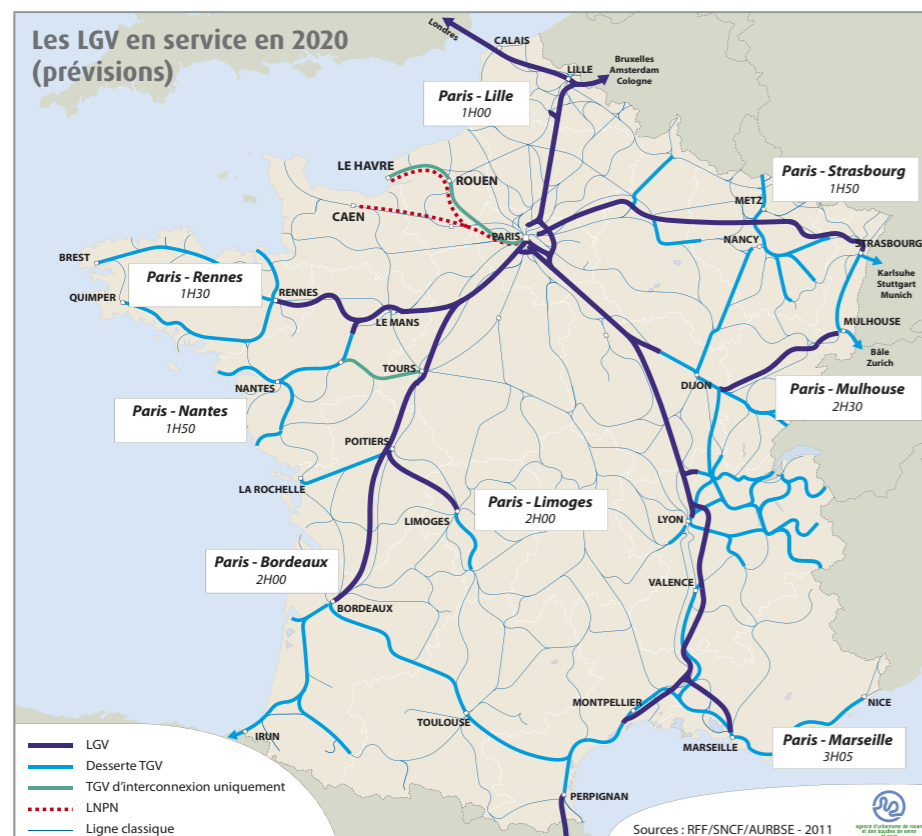


Ces solutions ouvrent des perspectives de développement économique par l'intensification des relations, au-delà de l'Île-de-France, avec les métropoles françaises et européennes. En effet, les liaisons d'interconnexion offrent un réel confort en évitant les multiples ruptures de

charge à Paris et permettent une alternative à l'automobile sur certains trajets longs où le ferroviaire n'est toujours pas concurrentiel (ex : Le Havre-Nantes en 4H10 en voiture, 5H38 par le train), ou à l'avion sur des liaisons européennes ■



**En conclusion** La connexion aux aéroports internationaux de Paris et au réseau européen à grande vitesse représente un enjeu fort pour les régions normandes. Difficilement envisageable dans un temps court, elle dépend de la réalisation de projets franciliens d'envergure. Parmi ceux-ci, l'interconnexion des LGV Sud Île-de-France apparaît comme étant le projet le plus apte à répondre à ce besoin à un horizon proche. Ce projet, dont RFF a décidé de poursuivre les études suite aux conclusions du débat public, par délibération en Conseil d'administration le 22 septembre 2011, fera l'objet d'approfondissements quant aux possibilités d'accès depuis la Normandie. Les variantes de raccordement envisagées jusqu'ici seront retenues comme optionnelles au regard des coûts engendrés. Il apparaît donc nécessaire de s'assurer de leur faisabilité dans les phases ultérieures de ce projet francilien.



agence d'urbanisme de rouen et des bouches de seine et eure  
101, boulevard de l'Europe  
CS 30220  
76004 Rouen Cedex 1  
Tél : 02 35 07 04 96  
Fax : 02 35 36 82 98  
Courriel : contact@aurbse.org  
Site : www.aurbse.org

12 | 2011

# Ligne Nouvelle Paris Normandie

## Connexion au réseau à grande vitesse européen et aux aéroports internationaux

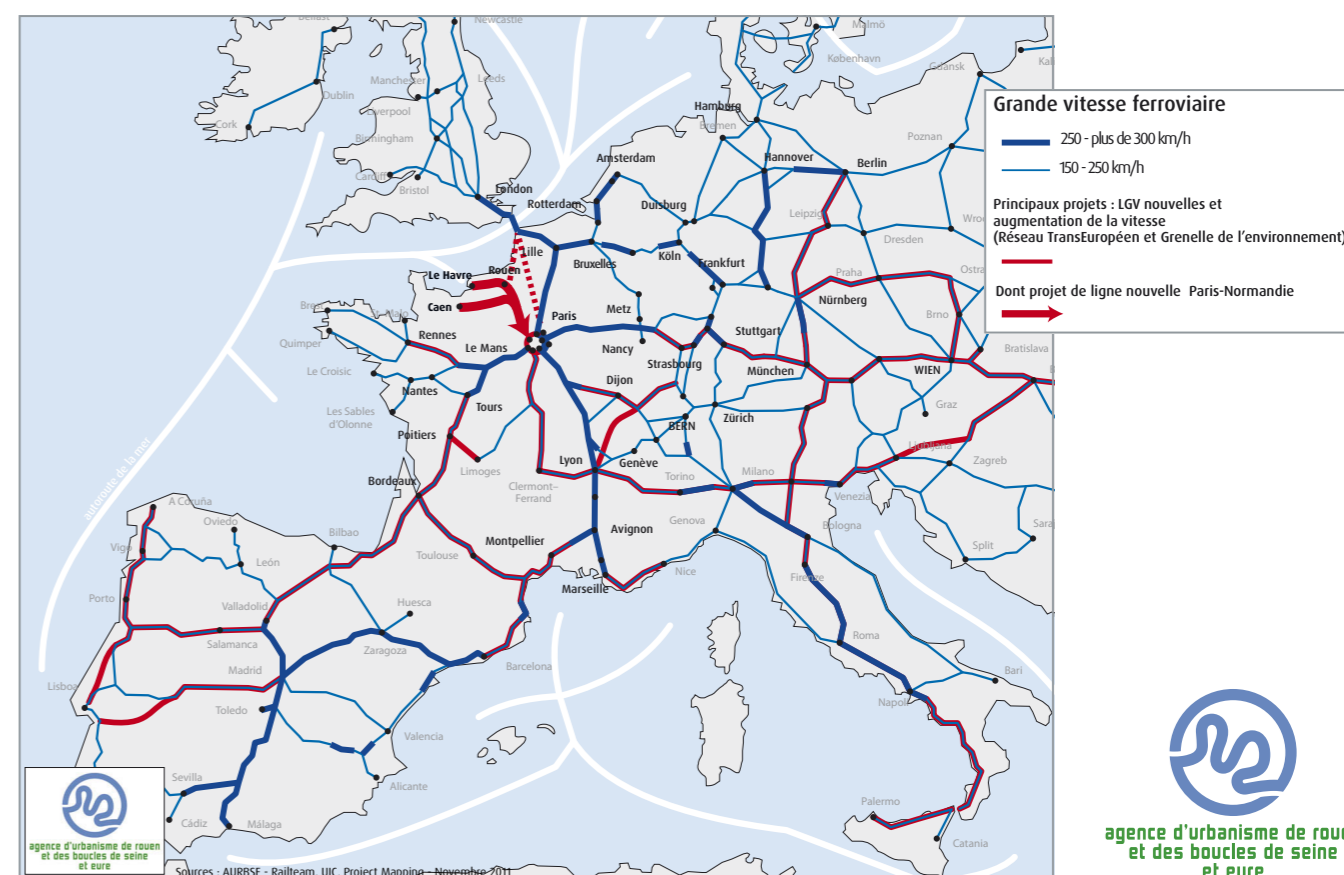
Dans le cadre de l'élaboration du projet LNP, en vue de la saisine de la CNDP, les collectivités territoriales et les acteurs socio-économiques se sont exprimés sur les fonctionnalités attendues de la nouvelle ligne ferroviaire. Ces fonctionnalités ont permis de construire les scénarii présentés au débat public. Parmi elles, la possibilité, pour les voyageurs, de rejoindre les aéroports internationaux et le réseau à grande vitesse européen est apparue comme indispensable aux bénéficiaires socio-économiques du projet. Cette synthèse vise à éclaircir les scénarii envisagés dans le dossier du maître d'ouvrage pour répondre à cette demande.

### Les enjeux

La mise en relation des métropoles normandes avec les centres économiques et urbains européens, au delà de l'Île-de-France, est un véritable enjeu de développement.

Au delà de leur connexion à Paris, Rouen, avec Le Havre et Caen se trouveraient raccordées au réseau européen « Railteam » et aux deux aéroports internationaux parisiens ■

### Réseau à grande vitesse européen



Document établi sur la base des éléments disponibles au 12/12/2011. La représentation des projets ne préjuge pas des tracés futurs.



agence d'urbanisme de rouen et des bouches de seine et eure

## La situation actuelle et les perspectives en Île-de-France

Le développement de l'Île-de-France et l'évolution des besoins de mobilité appellent de nouvelles réponses concrétisées dans les projets de transports collectifs. Les relations aux pôles d'emplois en centralité de l'agglomération ont longtemps été favorables au développement radial du réseau. Aujourd'hui, les déplacements des franciliens s'effectuent majoritairement de banlieue à banlieue. Les projets de transports en Île-de-France visent donc de plus en plus à répondre aux déplacements périphériques de l'agglomération. De même, l'implantation de nouvelles gares en Île-de-France permettrait d'offrir aux franciliens des liaisons directes vers les aéroports et le réseau à grande vitesse via les projets de rocade LGV envisagés.

### Les liaisons normandes et les TGV intersecteurs\*\*

En 1986, la liaison d'interconnexion entre Rouen et Lyon, en 3H50, figure parmi les premières mises en service en France. En 2001, avec la LGV Méditerranée, cette liaison est étendue à Le Havre - Marseille en 6H20, et dessert Rouen, Mantes-la-Jolie, Versailles Chantiers, Massy Palaiseau, Lyon, Valence et Avignon.

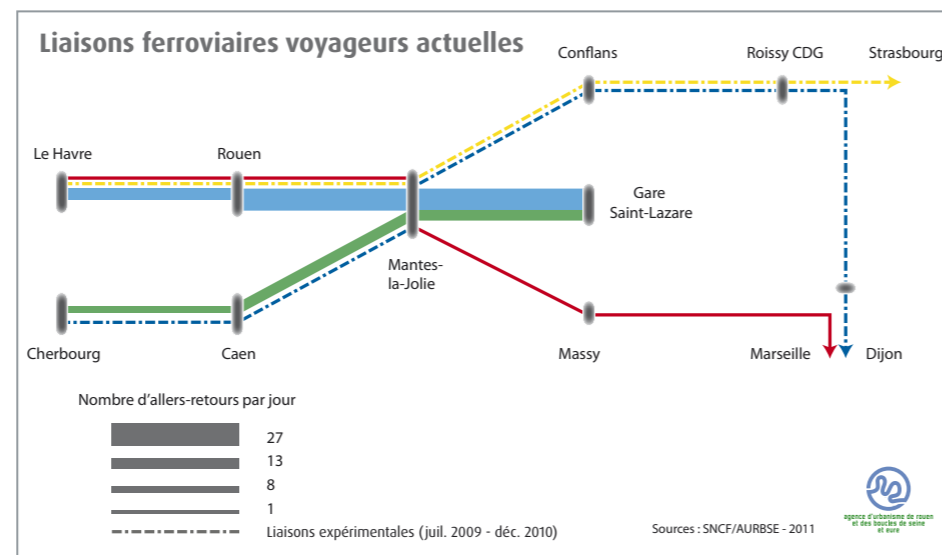
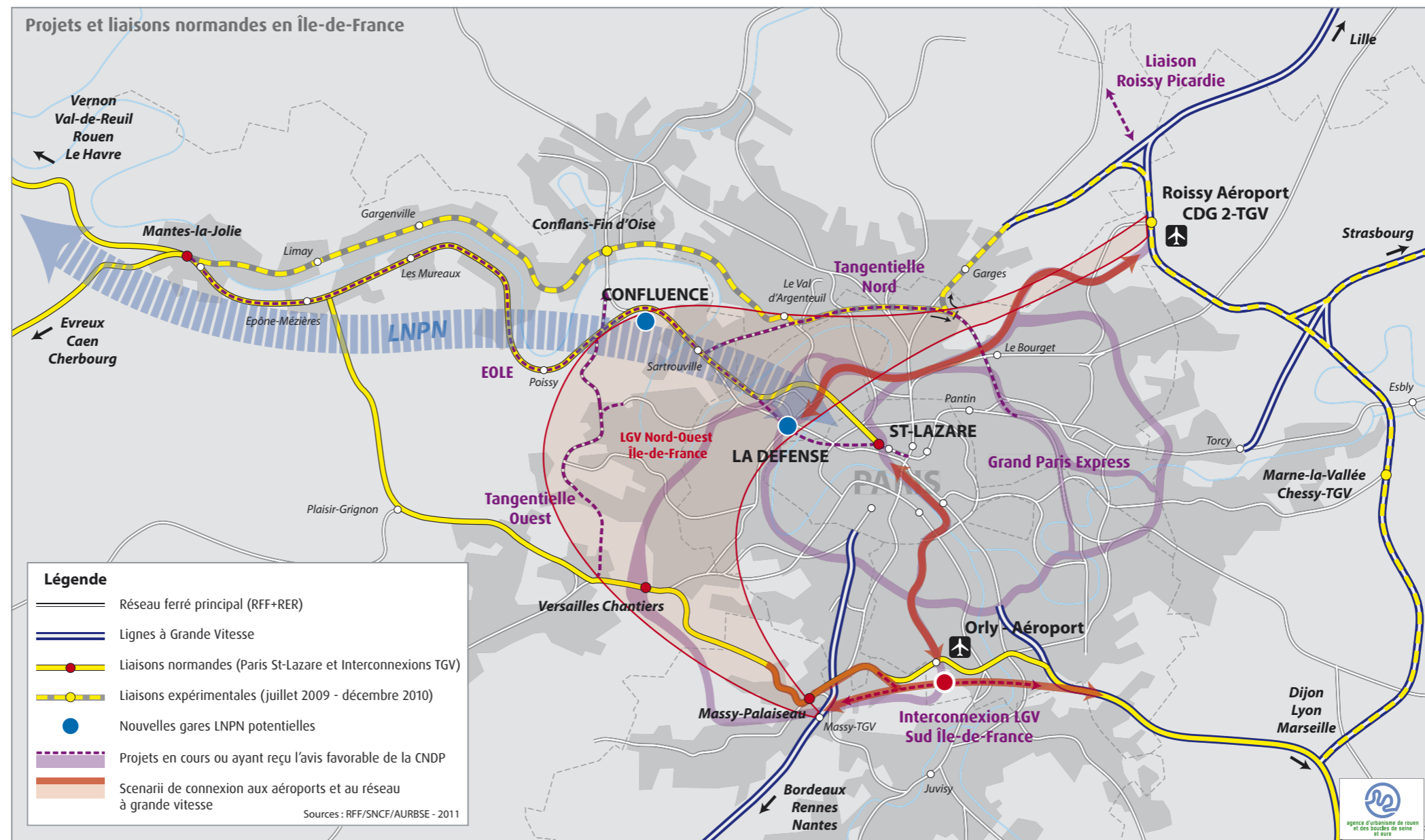
En juillet 2009, deux liaisons sont lancées à titre expérimental pour 3 ans : Le Havre - Strasbourg en 6H10, via Rouen, Mantes-la-Jolie, Conflans-Fin d'Oise, Roissy CDG 2 TGV, Champagne-Ardenne TGV, Meuse-TGV, et Lorraine-TGV. Et le TGV Cherbourg - Dijon qui effectue un trajet en 6H30 via Caen, Lisieux, Evreux, Mantes-la-Jolie, Roissy CDG 2 TGV, Marne-la-Vallée-Chessy, et Montbard. Ces deux missions sont suspendues par la SNCF en décembre 2010 ■

### Les solutions envisagées dans les scénarii LNP

Tous les scénarii sont compatibles avec les possibilités de connexion aux aéroports de Paris et au réseau à grande vitesse national et européen. Que les liaisons s'effectuent en correspondance via le réseau Grand Paris Express, ou sans rupture de charge, les solutions envisagées sont multiples et s'inscrivent dans des temporalités différentes.

### Via les correspondances...

La connexion à Paris - Charles de Gaulle est conditionnée aux délais de réalisation du réseau Grand Paris Express. Elle pourra



\* Ligne à Grande Vitesse

\*\* Les trains intersecteurs, principalement des TGV, sont des trains qui ne desservent aucune des gares intramuros de Paris. Ces trains proposent des liaisons « province-province » en contournant l'Île-de-France via les LGV d'interconnexion ou la grande ceinture ferroviaire.

s'effectuer dans un premier temps via une correspondance en nouvelle gare de La Défense dont l'implantation devra assurer l'intermodalité au réseau de transports collectifs francilien. Cette solution offre l'avantage de proposer des fréquences élevées. En effet, les liaisons d'interconnexion journalières sont, par définition, peu nombreuses et leurs horaires sont rigides. En revanche, la correspondance entre deux systèmes de transports à haute fréquence (LNP et Métro automatique) offre plus de flexibilité face aux horaires multiples de départs des liaisons aériennes. La connexion à Orly pourra s'effectuer grâce au prolongement de la ligne 14, dans le cadre du réseau Grand Paris Express, par une correspondance à Saint-Lazare, offrant là aussi l'avantage des hautes fréquences.

### ... Ou les trains intersecteurs

Le projet LNP, grâce à l'augmentation de capacité, permettra de mettre en place de nouvelles liaisons. Des trains desservant directement l'aéroport de Roissy pourraient donc être envisagés, à condition d'améliorer les accès et les circulations sur la grande ceinture ferroviaire de Paris. À plus long terme, cette desserte pourra s'effectuer via un contournement LGV Nord-Ouest de l'Île-de-France qui viendra « boucler » l'actuelle LGV d'Interconnexion Est. La desserte de l'aéroport d'Orly est quant à elle envisageable, dans un avenir plus proche, par l'accès au projet d'Interconnexion Sud des LGV offrant aux TGV normands actuels (Le Havre/Marseille) un arrêt en nouvelle gare d'Orly. Ce projet serait lui aussi complété ultérieurement par l'Interconnexion Nord-Ouest achevant une rocade complète des LGV en Île-de-France.