

## Ville d'Orly

### **Cahier d'acteurs commun aux deux débats publics Projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse et Réseau de transport public du Grand Paris**

L'amélioration des transports publics est une aspiration très forte des Orlysiens. L'analyse des besoins sociaux a montré qu'une grande partie d'entre eux est obligée de recourir au transport individuel. En effet, notre ville souffre de l'absence de liaison rapide de banlieue à banlieue, et d'un mauvais raccordement au bassin d'emploi du Pôle Orly-Rungis. Deux gares RER sont situées sur le territoire communal. Mais la fréquence des trains sur cette branche du RER C est réduite et de nombreuses perturbations d'horaires sont à déplorer puisque les rames TGV et RER sont souvent obligées d'emprunter les mêmes voies.

La ville d'Orly se place à la charnière de deux pôles de développement majeurs de la première couronne parisienne : d'un côté au long du fleuve, l'axe de la Seine-Amont et de l'autre le Pôle d'Orly, avec la plateforme aéroportuaire dont 245 hectares se développent sur le territoire de la commune.

La ville entretient un lien historique avec l'aéroport. Pourtant, ce pôle et ses 27 000 emplois sont difficilement accessibles pour ses riverains immédiats. L'organisation du futur réseau de transport public devra réparer cette injustice.

La ville d'Orly est en plein développement. A ses deux extrémités Est et Ouest, deux sites figurent parmi les zones à développer dans le cadre de l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine-Amont. Elle est la première ville du Val-de-Marne engagée dans un ambitieux programme de rénovation urbaine. Elle a engagé une revitalisation en profondeur de son centre ancien.

Par son développement et l'amélioration du cadre de vie, la ville d'Orly entend répondre ainsi aux besoins en logement et en emplois des Orlysiens et des habitants de la métropole. Les projets mis en débat doivent y contribuer au mieux en présentant des avancées importantes appréciables pour les habitants d'Orly.

#### **1 - Des réseaux de transport qui améliorent la desserte et l'accessibilité au pôle d'Orly**

La ville d'Orly partage la volonté de renforcer les transports collectifs dans la première couronne de l'agglomération parisienne. Le système de métro automatique en rocade permettra aux franciliens de se déplacer plus aisément dans toute la métropole.

Dans la partie du réseau de transport du Grand Paris qui traverse le Val-de-Marne, la ville d'Orly soutient la proposition de tracé portée par l'association « Orbival, un métro pour la banlieue ». Cette proposition trouve une pleine efficacité en se connectant avec les lignes radiales existantes et structure un maillage fin de transport en commun pour les populations des communes traversées.

Le territoire du pôle d'Orly, au cœur duquel se situe la ville d'Orly, est fortement concerné par les deux projets de réseau de transport du Grand Paris et celui de l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse. Ces projets sont liés par la question de l'emplacement de la gare TGV et de la ligne de métro 14 qui doit la desservir.

## **2- Une gare TGV pour l'aéroport, mais aussi pour tous les franciliens**

Le projet d'interconnexion Sud présente quatre hypothèses d'emplacement de la gare TGV. Quel que soit son emplacement, il sera indispensable de permettre à tous les habitants du territoire d'y accéder le plus facilement possible. Cela suppose que cette gare soit raccordée à un vrai réseau de transports en commun (tramway, transport en commun en site propre et RER) qui irrigue tout son environnement et ne se cantonne pas à la relation avec la capitale.

Il sera donc nécessaire de connecter cette gare avec la ligne RER C depuis Pont de Rungis. D'autres axes de transports collectifs vers le Pôle et sa future gare TGV sont étudiés par le STIF. Mais les hypothèses étudiées délaissent tout raccordement vers l'Est, interdisant ainsi aux Orlysiens et aux autres habitants des communes situées à l'est de l'aéroport, tout accès à leur aéroport.

Cette gare doit également favoriser le développement du territoire sur le plan urbain et économique. Il ne s'agit pas seulement d'en faire un équipement d'échange intermodal « air-fer », mais aussi de réaliser, à l'échelle de ce secteur du Grand Paris une gare productrice d'attractivité et de développement urbain. La gare TGV doit participer à la recomposition d'un territoire très fracturé et à la réussite du projet « Cœur d'Orly » et de l'opération OIN autour du SENIA et de la station Pont de Rungis.

Le pôle aéroportuaire va se voir renforcer encore comme centre d'emplois et de services. La gare qui va le desservir doit contribuer à le rendre davantage ouvert et accessible aux riverains et aux franciliens.

## **3 - Une ligne 14 prolongée vers Orly qui desserve les territoires concernés**

La desserte de l'aéroport d'Orly et de la future gare TGV par le réseau de métro parisien est une nécessité qui n'avait que trop tardée pour le développement du deuxième aéroport français.

Conjointement avec les collectivités locales du Val-de-Marne concernées, la ville d'Orly considère que cette nouvelle ligne de métro automatique doit également servir les populations et territoires traversés. Il est donc nécessaire d'assurer un tracé qui autorise la création des stations supplémentaires que ces collectivités ont proposées.

Pour ce qui concerne l'environnement de la ville d'Orly, et quel que soit le positionnement définitif de la gare TGV, il est essentiel que deux stations soient réalisées :

- Une station à Pont de Rungis, qui assure la correspondance avec le RER C et desserve les zones d'activités économiques de la zone industrielle Nord d'Aéroport de Paris et du SENIA en accompagnant sa mutation dans le cadre de l'OIN Orly-Rungis-Seine-Amont.
- Une station au niveau de l'aéroport, utile également au développement du projet Cœur d'Orly et des activités tertiaires, de commerces et de services qui doivent y voir le jour.

## **4- Des tracés de lignes grande vitesse (LGV) qui protègent au maximum les riverains des nuisances**

La ville d'Orly est déjà traversée par la voie ferrée d'interconnexion Massy-Valenton qui supporte à la fois le passage de TGV, les trafics RER et fret. Le passage de ces rames TGV sur les voies existantes perturbe les trafics du RER C.

La ville est donc très favorable à la réalisation d'une nouvelle voie dédiée aux TGV qui permettra d'améliorer les liaisons TGV et d'assurer une meilleure régularité et une augmentation des fréquences du RER C.

Les tracés proposés en souterrain (famille de projet A et C) entre Orly et Sénart ou Villeneuve-Saint-Georges semblent préserver davantage l'environnement en surface et apparaissent ainsi moins sources de nuisances. Toutefois, l'ensemble des impacts induits n'est pas réellement mesurable et la ville d'Orly demande donc des précisions supplémentaires.

L'option d'une ligne nouvelle empruntant le corridor ferroviaire existant (famille B) entre Orly et Valenton devrait apporter aux riverains plus de nuisances en termes de bruit et d'augmentation de la fréquence et de la vitesse des trains. Elle ne peut être acceptable par la ville d'Orly et les riverains que si elle offre l'assurance que l'ensemble des nuisances seront maîtrisées.

De même, aucune précision n'est apportée en termes de tracé sur la variante B2 qui propose un tunnel à l'est de la gare d'Orly TGV. Il est nécessaire de préciser où la ligne devrait plonger en souterrain, quelle importance pourraient prendre alors les trémies nécessaires, et ce qu'elles pourraient générer sur l'environnement.

**La ville d'Orly demande donc que des précisions soient apportées dès que possible sur les réels impacts de ces différents tracés.**

## **5- Un réseau de métro automatique articulé avec un réseau de proximité**

La réalisation d'infrastructures lourdes de transport collectif ne doit pas se faire au détriment d'un réseau de proximité qui réponde enfin aux situations de saturation de l'offre actuelle et qui accompagne le développement du territoire.

La ville d'Orly est engagée dans une opération de renouvellement urbain aussi bien de ses grands quartiers d'habitat social que de son centre ancien. Elle est inscrite à ces deux extrémités de son périmètre communal dans l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont qui programme des développements urbains et économiques conséquents et dans le projet Seine-Amont in'Europe qui doit concrétiser le pôle d'image numérique autour de l'Ecole Georges Meliès à Orly.

**La ville d'Orly réaffirme la nécessité que soit réalisé, en complément des projets de réseaux structurants, le tramway sur la RD5 depuis Paris jusqu'à l'aéroport d'Orly,** programmé dans le cadre du Plan de Mobilisation pour les transports qui inclut également l'amélioration de la ligne C du RER.

Ce tramway doit assurer aux Orlysiens et aux autres habitants concernés par cette ligne une nouvelle offre de transport performante vers Paris en remplacement du bus 183 saturé. Il constituera également le « barreau manquant » de la desserte du pôle d'Orly depuis l'Est, en reliant la ville et les différentes zones d'activités entre elles que sont le SENIA et la gare RER de Pont de Rungis, avec Cœur d'Orly et l'aéroport.

Ce tramway sur la RD 5 représente le seul lien direct pour les habitants de la ville d'Orly ou des villes voisines vers le pôle d'emploi et de services de la plateforme aéroportuaire. Il n'est pas admissible qu'ils puissent en être privés.