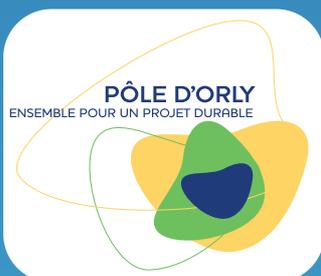


CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010

PÔLE D'ORLY



Le Pôle d'Orly regroupe une soixantaine d'acteurs :

la Région, l'ensemble des collectivités locales, les organismes publics, les acteurs socio-économiques, les entreprises ou leurs représentants, les organisations syndicales, les associations de riverains et de protection de l'environnement. Il rassemble autour de la Plateforme aéroportuaire d'Orly 17 communes, 320 000 habitants et 173 000 emplois.

Conseil général du Val-de-Marne
Avenue du Général de Gaulle
94054 Créteil Cedex

Conseil général de l'Essonne
Bd de France
91012 Evry Cedex

<http://pole-orly.evous.biz>

Pôle d'Orly, ensemble pour un projet durable

La démarche du Pôle d'Orly est née en 2005 de la volonté des Conseils généraux du Val-de-Marne et de l'Essonne de fédérer toutes les forces vives du territoire autour d'une grande ambition : construire ensemble l'avenir du Pôle d'Orly.

Dans le territoire d'influence du 2^e aéroport national, il s'agit non seulement d'un projet économique et urbain visant un rayonnement à l'échelle régionale avec une forte visibilité à l'international mais aussi d'un projet de développement durable, respectueux de l'environnement et de la qualité de vie de ses habitants. Dans un contexte local d'extrêmes difficultés liées aux déplacements, l'amélioration des trans-

ports collectifs est au cœur des préoccupations des acteurs du Pôle qui revendiquent, depuis des années, la réalisation de plusieurs liaisons structurantes, directes et rapides entre l'aire élargie de l'aéroport d'Orly et Paris, Massy-Saclay, Créteil et Evry.

La gouvernance du Pôle d'Orly soutient la construction rapide d'un métro souterrain permettant de compléter l'ensemble de son réseau de transports en commun, d'optimiser son développement économique et urbain et de réduire les nuisances sonores et la pollution. Ce cahier traduit le positionnement des acteurs du Pôle sur les projets d'Arc Express et du réseau de transport du Grand Paris.

Améliorer la desserte en transports en commun du Pôle d'Orly : une nécessité absolue

Un territoire dominé par les déplacements « tout routiers »

Par sa localisation stratégique, le Pôle d'Orly structure un espace de 17 communes autour duquel convergent des territoires où vivent et travaillent plus de 2 millions de personnes.

Or, le réseau structurant de transports en commun ne dessert que marginalement le pôle d'Orly, si bien que l'offre actuelle peine à concurrencer « le tout automobile ». **Moins de 15 % des salariés du territoire utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail**, générant de la congestion sur les axes routiers comme l'A86, l'A6 ou la RD7/RN7 et aggravant la pollution atmosphérique.

Ce constat s'explique par :

- l'absence de desserte directe en site propre, rapide et à forte capacité, depuis Paris et également l'insuffisance de rocales ferrées lourdes ;
- des fréquences du RER C dissuasives ;
- des rabattements en bus peu efficaces vers les grands pôles d'échanges (Massy, Juvisy-sur-Orge, Evry, Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi) ;
- un métro Orlyval qui ne permet que l'accès aux aéroports, à un coût très élevé pour le voyageur et non inclus dans la tarification régionale.

Un potentiel de développement considérable conditionné par l'amélioration urgente des transports en commun

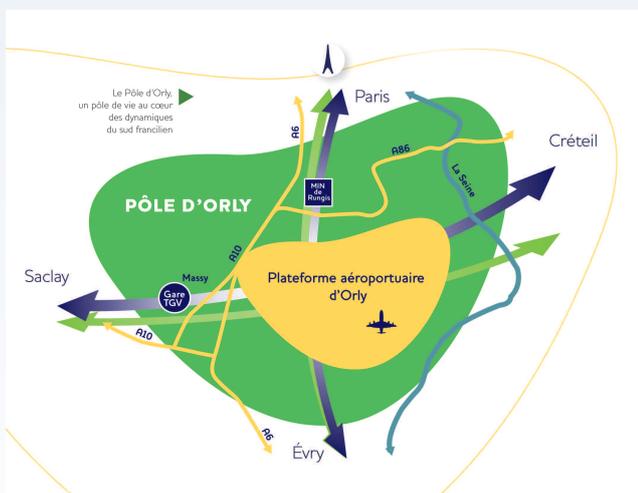
Avec un potentiel immobilier de 5 millions de m² de SHON idéalement situés à moins de 10 km de Paris, le Pôle d'Orly concentre un nombre important de projets de développement urbains et économiques qu'il va falloir desservir de façon adaptée : construction de l'ordre de 15 000 nouveaux logements environ à l'horizon 2020,

Le Pôle d'Orly doit devenir le carrefour d'échanges du sud francilien

Conforter l'attractivité du Pôle d'Orly

Pour éviter l'asphyxie et assurer un report modal vers les transports collectifs, **le Pôle d'Orly doit se doter de liaisons efficaces avec le reste de l'Île-de-France, au service des usagers de l'aéroport et des quartiers d'affaires, des habitants et des salariés, aujourd'hui et demain.** Cela implique notamment une desserte performante depuis Paris et une connexion efficace aux autres pôles métropolitains, notamment Massy/Saclay et Evry/Corbeil, avec la réalisation d'un ensemble de projets de TCSP renforçant le Pôle d'Orly dans son rôle de véritable carrefour d'échanges du sud francilien.

Pivot des échanges internationaux, régionaux et locaux, le Pôle d'Orly doit offrir de réelles facilités d'interconnexion des différents transports en commun existants et en projet. L'enjeu est autant de connecter les grands équipements et pôles économiques (MIN, aérogares, gares TGV, Centre de congrès et d'exposition...) que de permettre aux populations de disposer enfin d'une desserte fine de leur territoire et d'un réseau performant pour accéder aux zones d'emploi d'Orly, aujourd'hui peu accessibles.



arrivée d'une gare TGV et d'un Centre de Congrès à Orly, projets de développements tertiaires sur la SILIC, sur la plate-forme aéroportuaire (opération Cœur d'Orly d'Aéroports de Paris) et sur Massy-Atlantis.

La densité des flux des déplacements actuels et celle que va générer l'ensemble de ces projets exigent que soit développée une ambition forte pour améliorer l'accessibilité en transports en commun au Pôle d'Orly.

Réaliser un réseau de transports en commun structurant

Au regard de ces enjeux, la mise en place de liaisons rapides de type métro automatique autour de la capitale et notamment le prolongement de la ligne 14 à Orly et la rocade Orly-Massy-Saclay apparaissent comme une réponse indispensable et adaptée à laquelle les acteurs du Pôle portent une attention particulière.

Cela ne doit cependant pas se faire au détriment des projets déjà engagés par ailleurs. Les acteurs du Pôle réaffirment ainsi la nécessité que soient réalisés de façon prioritaire les projets de transports essentiels pour le Pôle d'Orly, programmés notamment dans le Contrat de Projets État-Région et son prolongement dans les Contrats Région-Départements :

- un véritable plan de rattrapage et de modernisation des RER B, C et D, incluant une remise à niveau des infrastructures et une amélioration de l'offre de service,
- l'arc sud d'Arc Express, rocade de métro rapide, qui permettra d'améliorer les déplacements dans tout le sud francilien ;
- le tramway Villejuif-Athis-Mons-Juvisy, le pôle multimodal de Juvisy et la liaison Orly-Évry,
- l'achèvement du TCSP sur la RD 5 (ex-RN305) et son passage en mode tramway,
- le TCSP Sucy-Pompadour-Orly,
- le TCSP Massy-Orly en prolongement du TCSP Massy-Saclay-St Quentin,
- la liaison Orly-Val d'Yerres-Val de Seine,
- à partir de Massy, le tram train Massy-Evry et les TCSP Massy-Les Ulis et Massy-Arpajon.

Les acteurs considèrent que l'ensemble de ces opérations doit être réalisé pour favoriser l'accès et le rabattement des territoires du Pôle d'Orly, dont elles constitueront à terme un réseau complémentaire. Ce maillage de transports en commun doit permettre de réduire l'hétérogénéité de la desserte et de rattraper le retard de certains territoires enclavés.

C'est la raison pour laquelle les acteurs du Pôle d'Orly soutiennent fortement

1. Une liaison directe, souterraine et rapide entre Paris et Orly par le prolongement de la ligne de métro 14

Revendiquée depuis longtemps par les acteurs du Pôle, la liaison directe Paris-Orly nécessite une infrastructure dédiée et performante, telle que proposée par le réseau du Grand Paris et pour laquelle le prolongement de la ligne 14 du métro apparaît très pertinent. En effet, cette ligne dispose d'un matériel roulant moderne et automatisé qui permettra de mettre Orly en lien direct avec les quartiers d'affaires parisiens, deux gares SNCF -gare Saint-Lazare et gare de Lyon - et au-delà, avec l'aéroport de Roissy.

Cependant, il est nécessaire d'optimiser le projet de tracé et de définir la localisation la plus pertinente des stations de ce métro. Le projet devra donc être connecté au réseau de transport francilien existant mais aussi en projet (RER C, tramway T7, bus en site propre ou classique, OrlyVal...), à la fois pour mailler les grands pôles de développement entre eux mais aussi pour répondre au besoin de mobilité des habitants et salariés.

Les acteurs valident les 3 stations suivantes :

- **Villejuif IGR** : interconnexion avec la rocade métro, desserte de l'Institut Gustave Roussy (6 000 entrants/jour) et accompagnement du projet « Cancer Campus ».
- **Belle Epine – Thiais – MIN** : interconnexion avec le TVM et le futur tramway T7, desserte du Marché d'Intérêt National (12 000 salariés) et des centres commerciaux Belle-Epine et Thiais Village ;

2. À partir d'Orly et de la ligne 14 prolongée, une connexion efficace au Centre Essonne jusqu'à Evry-Corbeil

L'importance administrative, financière, scientifique et urbaine, que constitue le pôle d'Évry-Corbeil, justifie de disposer d'une armature de transports en site propre qui le maille efficacement avec le cœur du Pôle d'Orly. Cette liaison directe d'Orly à Évry/Corbeil permettra ainsi de :

- structurer la Vallée des biotechnologies en mettant en relation le potentiel scientifique et technologique d'Évry/Corbeil, et notamment du Génopôle, et les autres sites stratégiques du bio-cluster. Il s'agit d'un territoire constitué de 230 laboratoires de recherche publics ou privés, dans lesquels travaillent environ 10 000 personnes dont 4 000 chercheurs et ingénieurs ainsi que 25 000 étudiants. Cette liaison directe d'Orly à Évry/Corbeil permettra ainsi de nombreux points de connexion indispensables au rayonnement international de la Vallée des biotechnologies ;
- renforcer la cohésion sociale en accompagnant le renouvellement urbain de nombreux quartiers, condition indis-

- **desserte de l'aéroport d'Orly**, de la future gare TGV (dont le positionnement reste à définir), ainsi que du projet « Cœur d'Orly » porté par Aéroports de Paris prévoyant bureaux, commerces, services et hôtels et du projet de Centre de congrès et d'exposition (20 000 à 30 000 emplois concernés). Sur la plate-forme, une articulation efficace devra être trouvée avec le système OrlyVal.

Ils revendiquent néanmoins 2 stations supplémentaires pour desservir finement le territoire :

- **Villejuif – l'Haÿ – Chevilly** : desserte de la zone d'activités de l'Epi d'Or (1 000 emplois) et d'un secteur d'habitat collectif dense mais très enclavé : 13 000 habitants des quartiers des grands ensembles (Les Lozaites, Lallier - Paul Hochart, Sorbiers - Saussaie) actuellement en cours de réhabilitation ;
- **Pont de Rungis ou SILIC – La Fraternelle** : connexion indispensable au RER C, dont l'offre de service sera améliorée d'ici 2017, indépendamment du positionnement du futur barreau d'Interconnexion Sud et de la gare TGV. Cette connexion permettra la desserte des 18 000 emplois de la SILIC, actuellement en fort développement avec 20 000 à 25 000 m² de bureaux neufs par an soit l'équivalent de 1 500 salariés supplémentaires, et accompagnera la mutation du SENIA dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine-Amont.

pensable pour l'attractivité de ces territoires, et en ouvrant le pôle d'emploi d'Orly à une plus large population active.

Aujourd'hui, cette liaison est amorcée par les projets de :

- tramway T7 Athis/Juvisy-sur-Orge, en prolongement de la 1^{re} phase Villejuif-Athis. Le financement du tramway est incomplet à hauteur de 80 M€ ;
- pôle multimodal de Juvisy-sur-Orge, dont la réalisation des travaux est indispensable non seulement pour accueillir le terminus du tramway T7 mais également pour aménager et améliorer le fonctionnement d'ensemble de la 7^e gare ferroviaire de France avec 50 000 voyageurs/jour. Le lancement des travaux est envisageable dès 2011 mais il manque 47 M€ pour financer le projet.

En complément, un prolongement en site propre, dont les études de faisabilité sont en cours, est indispensable vers Évry/Corbeil-Essonne.

3. Une rocade en moyenne couronne à réaliser entre Orly et le plateau de Saclay

L'accélération de la création de liaisons efficaces entre le territoire stratégique de Paris-Saclay, le pôle de Massy et celui d'Orly est une condition indispensable pour désenclaver le plateau, renforcer la visibilité internationale du cluster et son développement, assurer l'accès rapide nécessaire à l'aéroport d'Orly et à Paris. La création d'un cluster technologique et scientifique d'envergure mondiale sur le Plateau de Saclay, dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National, doit s'accompagner d'un renforcement du lien avec Orly, qui justifie la création d'une rocade en métro.

Sans attendre, la réalisation de l'ensemble du transport en commun en site propre Orly/Massy/Saclay/Saint-Quentin-en-Yvelines permettra une desserte fine des zones d'emploi et d'habitat. Il manque 26 M€ pour le tronçon Polytechnique/Saclay, mais s'agissant d'une Opération d'Intérêt National, une participation financière de l'État est attendue.

4. Une rocade de métro en proche couronne, qui relie l'ensemble des lignes radiales desservant le Pôle d'Orly

Arc Express et le réseau de transport public du Grand Paris proposent de créer au sud de Paris une rocade en métro automatique, principalement en souterrain, située en proche couronne et dont le tracé passe à environ 2 km au nord du Pôle d'Orly. Cette rocade relie notamment la Vallée scientifique de la Bièvre, le plateau de Villejuif, Seine-Amont Nord et la Plaine centrale du Val-de-Marne dans un système qui maille de nombreuses lignes en radiales desservant directement le pôle : le RER B à Arcueil-Cachan, le projet de prolongement de la ligne 14 à Villejuif IGR, le RER C aux Ardoines, le TCSP RD 5 à Vitry.

Ce projet, absolument indispensable, constituera la colonne vertébrale d'un vaste réseau de transports en commun qui offrira des liaisons efficaces entre les territoires de la proche couronne, mais également du rabattement vers les territoires de la seconde couronne, le Pôle d'Orly étant à la jonction de ces deux ensembles territoriaux. **La station Villejuif Louis Aragon, identifiée comme incontournable par le Projet Arc Express et seulement optionnelle pour le réseau du Grand Paris doit intégrer le tracé définitif de la rocade**, car il s'agit d'un pôle de correspondance majeur avec la ligne 7 du métro et le tramway T7, qui dessert finement le Pôle d'Orly.

