

Cette participation au débat public est une première pour notre équipe et démontre parfaitement l'objectif poursuivi par Jeunesse en mouvement : participer à la vie citoyenne et politique. Ainsi nous souhaitons apporter un regard extérieur, éloigné des intérêts politiques personnels souvent désastreux et regrettables pour l'intérêt général. La commune d'Épinay-sur-Seine et la communauté de Plaine commune sont reliées à l'aéroport d'Orly par le RER C et à la grande vitesse par le RER D. Ce projet d'interconnexion sud affecte néanmoins, en plus des territoires directement concernés, des échelles beaucoup plus petites, celles nationales et internationales. Il nous semble donc ainsi primordial d'évoquer les objectifs premiers de ce projet, les améliorations de dessertes de la plate-forme aéroportuaire, le tout en prenant en compte le dossier du maître d'ouvrage qu'est RFF, Réseau ferré de France, propriétaire des seules voies ferrées.



Orlybus, Place Denfert-Rochereau, Paris

©Stéphane Dos Santos Silva

Un projet coruscant et d'envergure européenne

La création des lignes à grande vitesse (LGV) dans les années 80 et la volonté de traverser la France sans passer par une gare parisienne ont impulsé la création de barreaux d'interconnexion. Dès le début des années 90, la SNCF avait proposé un projet d'interconnexion sud qui a été rejeté unanimement par la population et les élus. L'utilisation de la Grande ceinture par les TGV ne devait qu'être qu'une solution provisoire. Aujourd'hui comme à l'époque, les objectifs étaient les suivants :

- ◆ assurer les liaisons interrégionales à grande vitesse sans rupture de charge dans Paris,
- ◆ favoriser l'intermodalité air/fer,
- ◆ offrir une alternative aux gares parisiennes pour les Franciliens.

Suite page 2

◆1 Etincelant



Jeunesse en Mouvement

Maison des Associations

79 ter, rue de Paris

93800 EPINAY-SUR-SEINE

Sur internet : <http://jem-assos.fr>Retrouvez nous sur notre groupe Facebook : [facebook.com/jeunesseenmouvement](https://www.facebook.com/jeunesseenmouvement)
www.jem-assos.com > Site internet lancé en avril 2011.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.



Depuis, force est de constater que les aménagements autour du pôle aéroportuaire d'Orly n'ont cessé de croître mais les dessertes en transports en communs n'ont pas suivi. L'aéroport d'Orly est en effet le second aéroport français spécialisé dans les dessertes européennes et d'Outre-mer. Le parc hôtelier qui l'entoure reçoit près d'un million de clients par an. Aujourd'hui, les véhicules personnels sont le premier moyen d'accès à l'aéroport d'Orly et à son secteur.

Une société en mouvement

Le 21^{ème} siècle est celui de la mobilité et des loisirs. La jeunesse est de plus en plus nombreuse à voyager en France et en Europe à des prix intéressants. Dans ce sens, le Schéma directeur de la Région Île de France (SDRIF) mentionne qu'il doit y avoir une meilleure connexion de la région capitale avec les autres régions et pays. Il a pour objectif de définir les projets d'aménagements, de transports, de logements prioritaires sur le long terme.

Nos propositions

Air/Fer : une dualité complémentaire à développer



Après avoir étudié le dossier du maître d'ouvrage, Jeunesse en mouvement se montre favorable au scénario qui répond le plus aux objectifs originels de l'interconnexion sud. Nous prenons position pour l'implantation d'une gare au sein des aéroports de l'aéroport tel que cela est proposé par le scénario A.

Cette gare permettra une relation optimale entre le train et l'avion et permettra de développer la zone d'activité environnante en ayant une influence directe sur les alentours. Les ouvrages souterrains favorisent une sécurisation de la ligne permettant de limiter les intrusions sur la voie.

Une seconde gare ? Des doléances locales légitimes à la défaveur de l'intérêt général

Afin de créer un seul et véritable pôle dans ce secteur et non une multitude, nous sommes très sceptiques sur l'implantation

Les projets d'aménagements, tels que l'opération Cœur d'Orly prévoyant l'implantation d'un quartier d'affaires, doivent permettre à la région Île de France et à l'Hexagone de rayonner à toutes les échelles.

Jeunesse en mouvement souhaite que ce projet permette une amélioration de l'exploitation du RER C, aujourd'hui fortement fragilisée par la mixité des circulations sur la Grande ceinture : TGV, RER, fret. Tout cela pénalise l'ensemble des clients de la ligne C, de la branche nord notamment qui ne bénéficient pas de l'heure de pointe francilienne.

C'est en quelque sorte la ligne éditoriale de la Région. Notre association tient à rappeler que, selon les estimations fournies par les transporteurs, le service des TGV inter-secteurs ou province-province est en constante augmentation et doit encore croître à l'horizon 2020. La multiplicité des circulations sur la Grande ceinture empêche pleinement cet essor à ce jour.

d'une seconde gare sur le secteur de Villeneuve Saint Georges qui aura pour conséquence d'allonger les temps de parcours des clients province-province. Aussi, l'accessibilité du réseau TGV au bassin sud ne sera pas aussi performante que la gare de Sénart qui réduit de 40 minutes les temps d'accès à ce réseau. Nous privilégions donc prioritairement un accès direct à la LGV Sud Est après la gare d'Orly sans arrêt à Villeneuve St Georges tel que présenté par le scénario A.

Les projets qui sont prévus sur le territoire de Sénart, notamment en termes de transports de par la création de liaisons routières en sites propres performantes avec les pôles environnants, nous amènent à ne pas retenir la desserte par TGV et RER D à Lieusaint comme l'envisage le scénario C malgré l'avantage de la réduction du temps d'accès au TGV pour les franciliens.

Il nous semble tout aussi important de prendre en compte le rôle des acteurs locaux qu'est ici le Conseil général du Val de Marne. Dans le cadre de la réforme territoriale, le futur Conseil territorial devrait regrouper les conseils régionaux et généraux actuels. Jeunesse en mouvement souhaite vivement que les compétences soient clairement établies afin de ne pas entraver encore une fois des projets nécessaires pour cause d'organisation administrative d'autant plus que le Conseil général actuel a adopté un plan de déplacements réfléchi que nous abordons plus loin.

Orlyval, "un métro nommé soupirs" où le cumul des ratés de desserte

Dès les années 80, la SNCF met en place un service ferroviaire entre Paris et Orly baptisé OrlyRail. Un projet prévoyait qu'une branche de la ligne C soit créée pour amener cette liaison au



Aérogare sud de Paris Orly, Orlyval face à l'airbus présidentiel.

©Stéphane Dos Santos Silva

cœur de l'aéroport. Ce projet n'a pas été retenu par les élus et encore aujourd'hui, cet OrlyRail nécessite une rupture de charge importante et peu attractive en gare de Pont de Rungis-Aéroport d'Orly. Cet accès depuis Paris reste pourtant le plus économique pour gagner l'aéroport.

Selon les statistiques fournies par Aéroports de Paris ¹, Orly accueillait en 2000 **23 028 736** passagers, **24 860 532** en 2005 et près de **25 203 969** en 2010. Pour améliorer la desserte de l'aéroport qui voit son trafic augmenter sans cesse, la société Orlyval est créée sous l'égide de MATRA le 2 octobre 1991. En décembre 92, après un an d'exploitation, la société Orlyval est mise en règlement judiciaire. Ce qui est en cause est la tarification coûteuse et, bien entendu, la rupture de charge imposée à Antony, secteur peu attractif. En cas d'incidents sur le RER B dans ce secteur, la correspondance pour Orlyval est impossible et les clients n'empruntent donc pas Orlyval qui lui fonctionne à vide.

En 1993, la RATP, actionnaire minoritaire à l'époque se voit attribuer l'exploitation de la ligne qui est alors la première automatique de la Régie. Pour assurer cela, la Région subventionne pour une durée de 29 ans la RATP. Ces subventions sont encore à l'ordre du jour jusqu'au 31 décembre 2021, date à laquelle il sera plus aisé d'effectuer des améliorations sur la ligne tels que des prolongements et ou des créations d'arrêts.

Parmi les autres dessertes chaotiques de l'aéroport, JetBus a été l'une des lignes de bus les moins utilisées de la région. Reliant, en doublon avec la ligne de bus 285, Villejuif Louis Aragon à l'aéroport, son prix était exorbitant et son abonnement mensuel spécial de 81€50 uniquement valable sur JetBus ont amené la société Daniel Meyer et le STIF à supprimer la ligne en 2009.

Enfin les cars Air France, exploités par la filiale SNCF qu'est Kéolis, appliquent une tarification qui leur est spéciale alors que le STIF, Syndicat des transports d'Île de France, est censé être l'autorité des transports collectifs dans la Région.

Aujourd'hui, l'aéroport d'Orly est donc relié essentiellement par voie routière et un réseau de bus plus ou moins fiable, créant une rupture de charge plus ou moins importante. Il est donc primordial, pour rendre attractif ce territoire, de créer des liaisons lourdes ferroviaires que sont le TGV et le métro.

Repenser Orlyval pour bénéficier des améliorations de desserte sur le RER C

Nous proposons le prolongement d'Orlyval jusqu'à Cœur d'Orly avec la création d'un arrêt à Rungis la Fraternelle en correspondance avec le RER C et tout le secteur du Marché international. La hausse de fréquentation liée à cette correspondance et à l'harmonisation de la tarification avec le reste du réseau, suite à la fin du protocole liant Orlyval Service et la Région, attire notre attention. Jeunesse en mouvement souligne que le parc actuel de huit voitures ne permet pas une exploitation viable de la ligne qui voit son trafic augmenter chaque année. L'arrêt en gare de Rungis la Fraternelle permettra d'emprunter le RER C qui verra sa fréquence doublée à l'horizon 2020 et permettra d'élargir l'offre de correspondance.

Le Plan de déplacements du Val de Marne a défini à juste titre un Réseau de bus d'intérêt départemental et souhaite ainsi réaliser des TCSP. Ce Transport en commun en site propre desservant notamment Orly et se connectant au Trans-Val-de-Marne pourra répondre à l'objectif de « mettre chaque Val-de-Marnais à moins d'un quart d'heure d'une ligne de transport rapide et performante » prévu dans ce Plan.

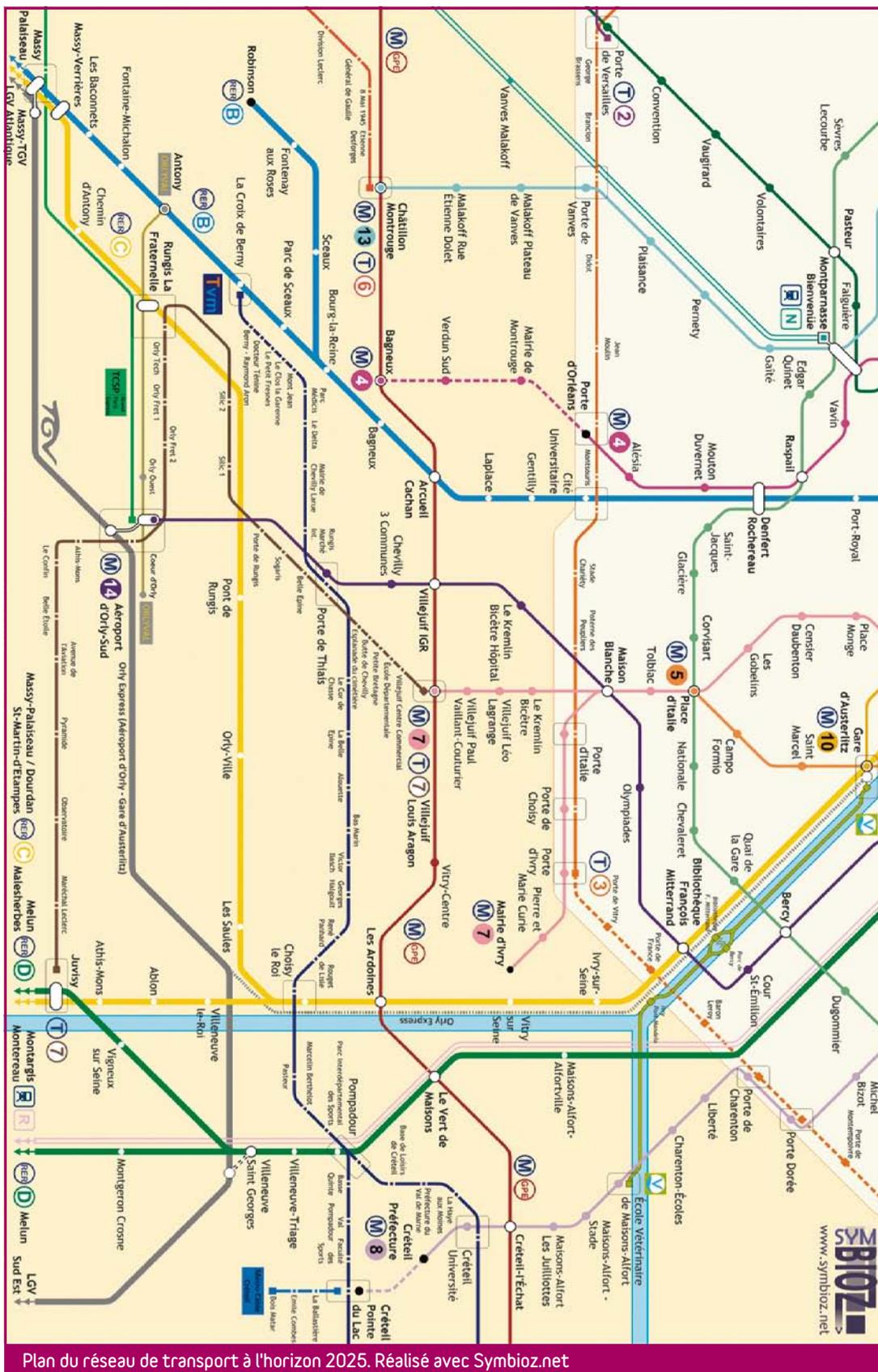
LGV POCL (Paris <> Orléans <> Clermont - Ferrand <> Lyon), Orly Express et les péages RFF

Le schéma directeur du RER C prévoit dans le cadre de la création la LGV POCL la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre la gare de surface de Paris Austerlitz et l'aéroport d'Orly via les infrastructures nouvelles de l'interconnexion sud ou de celles de la LGV POCL. Afin de résoudre la question de la rupture de charge liée à l'accès de l'aéroport d'Orly, nous semble nécessaire la création de cette ligne et donc la mise à deux fois deux voies de la gare d'Orly encadrées par des quais en îlots afin d'accueillir l'ensemble des trains sans générer des conflits de circulations.



Enfin, Jeunesse en mouvement attire l'attention du maître d'ouvrage RFF et des acteurs concernés sur la question des péages et de la tarification. Nous souhaitons qu'une simplification de la grille tarifaire soit opérée afin qu'elle réponde au mieux aux nouveaux flux qui ne seront plus autant polarisés par Paris. Sachant que la création de ligne a un coût, nous souhaiterions, dans la mesure du possible, que les Franciliens puissent emprunter le service TGV au sein même de la Région sans que cela n'affecte financièrement d'autres lignes SNCF à plus ou moins long terme.

¹ <http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Groupe/Finance/Trafic/Archives/>



Cahier d'acteur Jeunesse en mouvement, rédigé par Stéphane Dos Santos Silva, porte parole de l'association avec l'aimable participation graphique de Symbioz.net. Jeunesse en Mouvement est une association créée en 2005 ayant vocation à se régionaliser et qui a pour objet de "dynamiser, fédérer, rassembler, promouvoir la jeunesse en organisant des actions autour des thèmes tels que le social, le culturel, la politique, l'insertion, la musique, le sport... L'objectif étant de créer un lien permanent entre la jeunesse et le politique".