

## Aéroports de Paris

Très tôt, Aéroports de Paris a misé sur la complémentarité air-fer en permettant la création d'une gare TGV au cœur même de la plate-forme Paris-Charles de Gaulle dès 1994.

Nos clients bénéficient ainsi d'une offre de transport intermodale exceptionnelle connectant directement 460 destinations aériennes à 65 correspondances TGV vers la plupart des grandes villes françaises et européennes au sein du Terminal 2.

Aujourd'hui, le projet d'Interconnexion Sud permettant la création d'une gare TGV constitue une opportunité majeure pour l'aéroport de Paris-Orly et pour l'ensemble du pôle économique du Sud de l'Île-de-France auquel il contribue pleinement.

Cette opportunité ne sera cependant pleinement saisie qu'à la condition de voir la nouvelle gare grande vitesse localisée au sein même de l'aéroport et intégrée aux terminaux. Elle connectera ainsi directement l'offre aérienne au réseau grande vitesse, et pourra par ailleurs être irriguée par les deux gares terminus des futures lignes de métro automatique programmées dans le cadre du schéma de transports du Grand Paris annoncé par le président de la République en avril 2009.

Plus que jamais, l'enjeu est donc de construire une offre de transports multimodale bénéficiant à la fois aux clientèles aériennes, aux entreprises et employés du pôle économique d'Orly, et à tous les territoires environnants.

A travers le dossier qui suit, j'ai souhaité vous faire partager la vision d'Aéroports de Paris concernant ces enjeux, qui s'efforce de conjuguer qualité de service, développement durable et création de valeur pour tous.



**Pierre Graff**

Président Directeur Général



**AÉROPORTS DE PARIS**

**Aéroports de Paris**

Siège social : 291, boulevard Raspail, 75014 PARIS

Société anonyme au capital de 296 881 806 euros - 552 016 628 RCS Paris

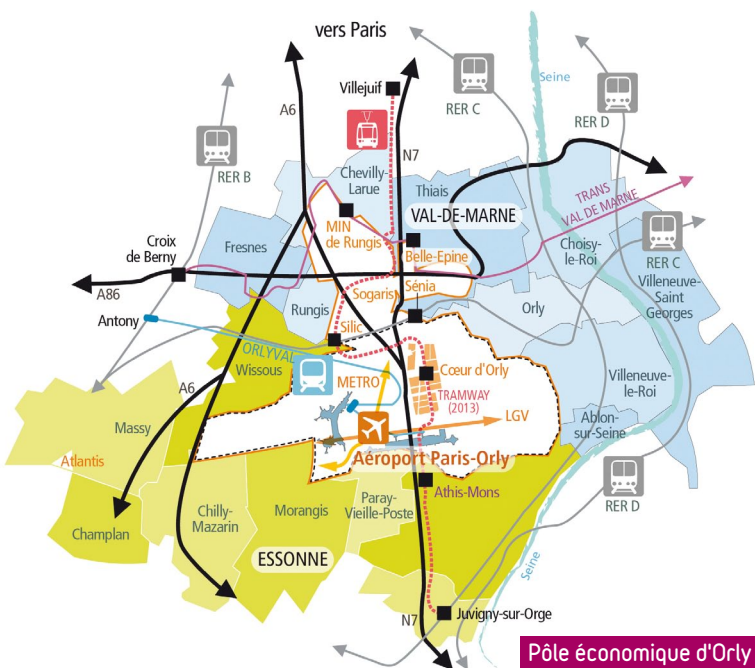
Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

[www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org](http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org)



# Plusieurs enjeux stratégiques

Une alternative au "tout routier" et un élargissement de la zone d'influence de l'aéroport



Les accès à l'aéroport de Paris-Orly se font à 80 % par la route pour les passagers aériens (dont 15% de transports en commun "routiers"), et à 90 % en véhicule particulier pour les employés des entreprises de la plate-forme. Un rééquilibrage avec d'autres modes d'accès dont le rail apparaît donc fondamental à la fois dans un objectif environnemental, mais aussi de qualité de service pour l'accès de tous à la plate-forme aérienne.

L'offre grande vitesse élargira également la zone d'influence de l'aéroport en permettant aux clientèles de province du réseau Sud Ouest ou Sud Est de bénéficier de toutes les dessertes offertes par les compagnies aériennes de Paris-Orly.

Enfin, dans un environnement réglementé comme c'est le cas à Orly, l'intermodalité constitue indéniablement un actif qu'il faut valoriser pour optimiser l'usage des ressources disponibles en matière de créneaux aériens, et développer ainsi la zone de pertinence de l'avion.

## De la création de valeur pour tous

Pour les 325 entreprises d'ores et déjà implantées sur l'aéroport générant près de 28 000 emplois directs et pour les nouvelles implantations d'entreprises du pôle économique, la future gare TGV constituera un atout majeur agissant pleinement pour la compétitivité et l'attractivité des territoires environnants.

A proximité immédiate de cette future gare TGV se situera "Cœur d'Orly", nouveau quartier d'affaires du type "Airport city" comprenant bureaux, hôtels, pôle de commerces et de services. Un centre de congrès et d'expositions est par ailleurs prévu renforçant ainsi les synergies économiques avec l'ensemble des pôles d'activités et centres de recherche du Sud de l'Île-de-France. En termes d'image, la gare TGV et ce centre d'affaires aéroportuaire s'enrichiront réciproquement.

Tous ces développements bénéficieront du pôle d'échange multimodal et de ses connexions rapides et efficaces, et offriront ainsi des grands centres d'affaires qui seront des lieux de vie et de service de qualité pour les entreprises et les employés.



Cœur d'Orly - phases 1 et 2



Cœur d'Orly - phases 1 et 2

## Paris-Orly, une porte ouverte sur le monde

L'aéroport de Paris-Orly a accueilli 25,1 millions de passagers en 2009, il est le 2<sup>ème</sup> aéroport français et le 11<sup>ème</sup> aéroport européen. Il est spécialisé dans le trafic point à point sur les destinations métropolitaines, l'Europe, l'Afrique du Nord et l'Outre-mer avec près de 160 villes desservies en 2009. La plate-forme offre également d'importantes opportunités de développement immobilier pour l'accueil d'activités économiques diversifiées.

Siège de près de 28 000 emplois directs avec 325 entreprises implantées sur Paris-Orly, l'aéroport est partie intégrante du Pôle d'Orly, pôle économique majeur d'Île-de-France comprenant le marché d'intérêt national de Rungis, la Sogaris, Sénia, les parcs d'activités de SILIC et le centre commercial de Belle-Epine.

# Une implantation misant sur la qualité de service avec des gares TGV et métro directement connectées à Orly Ouest et Orly Sud

Plus que les autres, le client utilisant plusieurs modes de transports exige pour son parcours un service simple, lisible et fluide du début à la fin de son voyage.

Cette exigence de qualité de service pour permettre une réelle connectivité entre mode ferré et mode aérien doit orienter le choix d'implantation de la gare.

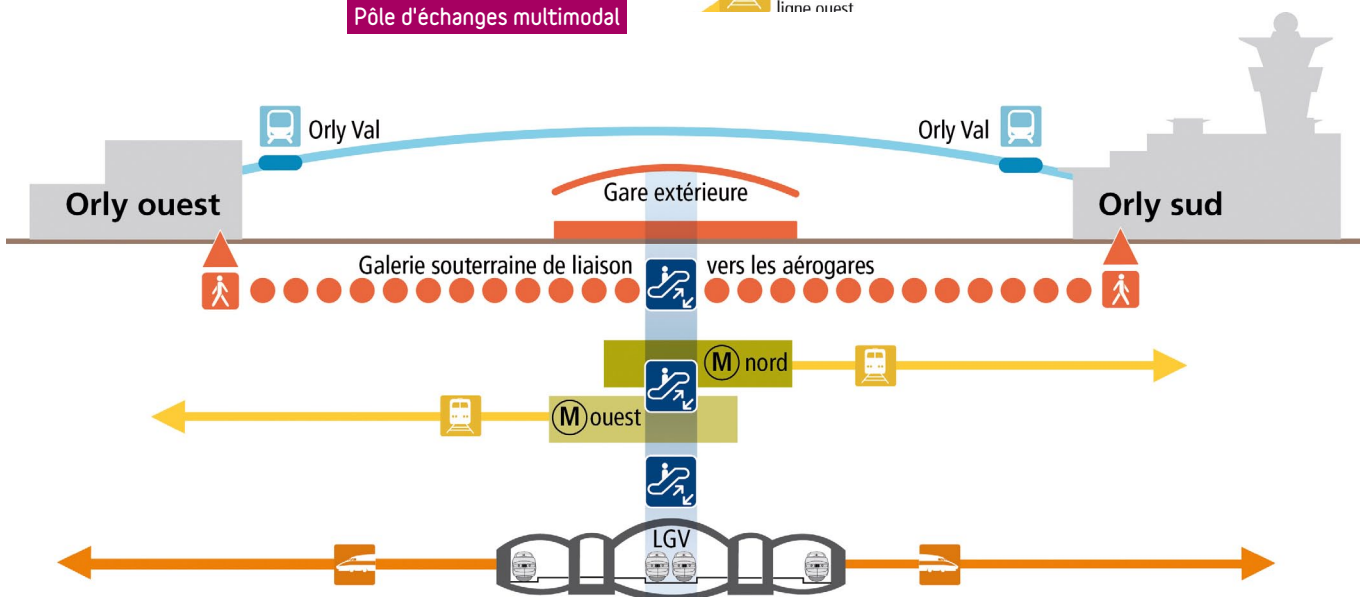
Ainsi, une seule implantation permet un accès direct et rapide sans rupture de charge pour les passagers en correspondance air-fer depuis la gare TGV aux deux terminaux d'Orly Ouest et d'Orly Sud.

Cette solution permet aussi de disposer d'espaces d'échanges offrant informations, services et commerces, et de mettre en place une signalétique adaptée orientant efficacement le client entre les gares et les terminaux.

Pour les habitants des territoires environnants qui utiliseront la gare TGV d'Orly, la correspondance directe avec les deux gares du futur métro automatique ainsi que la facilité de connexion avec le tramway de Villejuif à Athis-Mons, avec OrlyVal et le RER B, et avec les transports en commun routiers ont également été recherchées.

Enfin, pour les passagers venant en voiture, l'accès routier se fera aisément, l'aéroport se situant à la jonction des autoroutes A6 et A10, les parkings existants pouvant être utilisés en intégrant les besoins des clients TGV, certains d'entre eux présentant en effet des réserves de capacité.

Un véritable pôle d'échanges multimodal pourra ainsi être mis en œuvre combinant intégration des infrastructures et des services.



## Deux autres implantations envisageables au sein de la plate-forme



Une étude a été menée avec l'implantation précédente décalée au niveau d'Orly Sud. Les passagers d'Orly Sud seraient alors en connectivité directe avec l'aérogare, les passagers d'Orly Ouest ayant nécessité d'emprunter OrlyVal. Si cette option rapproche un peu plus les futures gares du centre d'affaires de Cœur d'Orly, elle offrirait cependant moins d'opportunités d'aménagement du fait de contraintes techniques fortes : espace contraint sur l'esplanade côté ville, ouvrages déjà présents nécessitant des gares plus profondes, complexité de réalisation.

Une autre implantation a été étudiée au niveau de Cœur d'Orly. Si cette configuration place le pôle d'affaires de Cœur d'Orly en relation directe avec le train grande vitesse, Paris et les pôles économiques franciliens, elle présente

néanmoins l'inconvénient d'une rupture de charge pour tous les passagers aériens accédant en métro ou en TGV et pour les employés situés en aérogare.

Dans ce cas, il faudrait envisager une prolongation d'OrlyVal pour acheminer tous ces flux jusqu'aux aérogares, mais avec néanmoins un risque fort sur la capacité d'OrlyVal à écouler de tels flux.

Pour ces mêmes considérations de capacité d'OrlyVal, si la gare TGV était localisée à Cœur d'Orly, il resterait nécessaire que les deux gares terminus du métro soient localisées en connectivité directe avec les terminaux.



## Deux scénarios ne desservant pas l'aéroport que ne retient pas Aéroports de Paris

D'autres localisations sont proposées par Réseau ferré de France le long de la ligne C du RER ("Pont de Rungis" ou "La Fraternelle") qui correspondent au scénario de création de ligne empruntant le corridor ferroviaire existant du RER C, scénario étudié dans le cadre du dossier du débat public. Ces localisations, en dehors de la plate-forme, ne sauraient être considérées comme des gares desservant l'aéroport, pas plus qu'aujourd'hui les gares du RER ne peuvent être considérées comme un accès satisfaisant à Orly.

Aéroports de Paris souligne alors le problème de lisibilité et d'image posé par une telle implantation : les passagers arriveraient à environ 2 km de l'aéroport et subiraient une rupture de charge interdisant une véritable intégration air-fer en matière de services ou de signalétique notamment. En dehors de Paris-Charles de Gaulle, les autres exemples

européens montrent en effet que l'intégration du service ferré dans l'aéroport est un des facteurs clés d'une intermodalité réussie (Francfort, Cologne, Amsterdam ...).

Aéroports de Paris s'interroge également sur les conditions d'extension d'OrlyVal jusqu'à Pont de Rungis telle qu'elle est proposée dans le dossier du débat public dans une telle solution. Les problèmes à résoudre, tant sous l'angle technique, des coûts, que sous l'angle de l'exploitation (matériel roulant, capacité, équipements techniques nécessaires), voire même de la tarification (il paraît difficilement envisageable que le client arrivant dans une des gares de la ligne RER C aie à acheter à nouveau un billet pour se rendre à l'aéroport) lui paraissent en effet particulièrement aigus.

