

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.**

Avec un potentiel foncier mutable exceptionnel à moins de 10 km de Paris (plus de 1 000 hectares, soit 5 millions de m² environ), le Pôle d'Orly, carrefour d'échanges international accueillant de grandes fonctions métropolitaines, est d'ores et déjà le lieu d'implantation choisi par de grands aménageurs et promoteurs.

Il va connaître dans les prochaines années une **dynamique d'investissement croissante** qui sera à la fois créatrice d'emplois (opération Cœur d'Orly, tertiarisation de la Silic, développement de Massy Atlantis...) mais aussi créatrice de logements (16 000 nouveaux logements minimum prévus à l'horizon 2020).

Dans ce contexte de fort développement urbain, **la desserte du grand bassin d'emploi et d'habitat d'Orly par une gare TGV et par un réseau performant et maillé de transports en commun est un enjeu capital.**

Ce cahier traduit le positionnement des acteurs du Pôle d'Orly sur le projet d'interconnexion Sud des LGV, incluant une gare à Orly. Ce projet est attendu et défendu depuis des années par l'ensemble des parties prenantes de la démarche interdépartementale du Pôle d'Orly.

Le Pôle d'Orly et la grande vitesse

Alors que le réseau des lignes à grande vitesse ne cesse de se développer en France depuis 30 ans, son organisation en région parisienne s'articule, pour l'essentiel, à partir des quatre gares TGV terminus parisiennes créant un déséquilibre persistant au sein de la région Île-de-France dont trois quarts des habitants vivent à l'extérieur de Paris.

Afin de permettre au Pôle d'Orly d'exprimer pleinement son potentiel à l'échelle métropolitaine et d'améliorer les conditions de vie et de travail de ses habitants et de ses salariés, il importe

de renforcer sa position de carrefour d'échanges à l'échelle nationale et internationale.

Pour ce faire, les acteurs portent un ensemble de projets structurants, au premier rang desquels se trouve le projet d'une gare TGV qu'ils souhaitent aujourd'hui voir s'implanter préférentiellement sur la plate-forme aéroportuaire d'Orly, avec un barreau souterrain pour une maîtrise totale de l'impact environnemental et une meilleure garantie de la qualité de vie des riverains.

Suite en page 2



**Conseil général
de l'Essonne**
Boulevard de France
91012 ÉVRY Cedex

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

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

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



La réalisation d'une plate-forme multimodale efficace, facilitant les échanges air/fer (potentiel de plus d'1 million de voyageurs par an à horizon 2020) mais aussi la mobilité régionale (environ 2,3 millions de déplacements par jour au même horizon) permettra à l'ensemble du Pôle d'Orly de conforter et d'optimiser son rôle de premier pôle tertiaire, industriel, hôtelier et urbain du Sud francilien.

Un projet d'interconnexion indispensable pour les Franciliens afin de...

... Favoriser l'accès aux réseaux de transports collectifs nationaux et internationaux

L'ouverture de nouvelles gares TGV franciliennes crée une alternative performante en matière d'accès au réseau à grande vitesse en dehors des gares parisiennes saturées. Non seulement ces nouvelles gares sont placées au plus près des bassins de populations et d'emplois du Sud francilien mais, en outre, elles permettent un accès à l'ensemble du réseau ferré à grande vitesse.

Seuls 45 % des habitants et emplois de l'Île-de-France ont accès en moins de 30 minutes à l'offre TGV, dont 90 % reste concentrée sur les gares parisiennes.

La gare de Massy TGV, dont l'attractivité se limite à un rayon de 10 à 15 km autour de la gare, pâtit aujourd'hui d'un manque de notoriété malgré son positionnement favorable au regard du tissu urbain environnant et de sa desserte en transport en commun.

En effet, la qualité de l'offre disponible (destinations proposées, créneaux horaires, fréquence des dessertes), composante

Concernant la gare TGV en elle-même, les acteurs du Pôle portent **3 enjeux majeurs et indissociables** :

- ◆ assurer une correspondance air-fer efficace,
- ◆ améliorer l'accessibilité des Franciliens au réseau à grande vitesse,
- ◆ assurer une fonction urbaine de "gare du territoire", levier d'aménagement.

majeure de son attractivité, reste pour l'heure pénalisée par des créneaux horaires décalés (peu de trains en heure de pointe). Ce projet de LGV doit donc permettre de renforcer son rayonnement et d'améliorer significativement l'offre en prévoyant un arrêt systématique de tous les TGV de l'interconnexion Sud.

... Améliorer le réseau régional existant

La création du barreau d'interconnexion rendra possible la séparation définitive des trafics RER C / fret et TGV. **La régularité et la fiabilité du RER sur le barreau Massy-Valenton** (possibilité de faire circuler 8 trains par heure au lieu de 2 entre Massy et Pont de Rungis et 8 trains au lieu de 4 entre Choisy-le-Roi et Pont de Rungis) devraient ainsi être améliorées, ceci en lien avec la mise en œuvre du schéma directeur du RER C, condition incontournable de l'acceptation locale du projet.

La séparation des trafics permettra de libérer de la capacité pour renforcer l'offre de fret. Elle permettra également d'envisager un projet de deuxième rocade ferrée Sud-Est entre Orly et Champigny, dont la faisabilité et les modalités de fonctionnement doivent encore être étudiées.

La création d'un pôle d'échange intermodal air/fer sur la plate-forme aéroportuaire représente pour le Pôle d'Orly...

... Une opportunité pour concilier enjeux économiques et de développement durable

Le projet, qui vise à **compléter le réseau ferré à grande vitesse en bouclant la rocade d'interconnexion**, constituera un réel atout pour concilier le développement économique et touristique de la France dans un souci écologique réaffirmé, en s'inscrivant dans l'engagement du Grenelle de l'environnement visant à développer 2 000 km de LGV supplémentaires d'ici 2020.

Cette nouvelle porte d'entrée sur le réseau à grande vitesse permettra en effet de développer les échanges directs du grand Sud francilien avec la majeure partie du territoire national et européen.

Afin de constituer une **véritable alternative aux gares parisiennes**, l'offre de destinations, les fréquences d'arrêts et les horaires depuis la gare TGV d'Orly devront ainsi être particulièrement attractifs.

L'amélioration de l'efficacité de la correspondance air/fer développera l'attractivité de l'aéroport et permettra le report d'une partie du trafic aérien domestique au départ d'Orly vers le fer, plus compétitif et écologique sur les courtes distances.

Pour être acceptable localement par des populations déjà soumises à de multiples nuisances et pollutions et afin de lui assurer un bilan globalement positif, le nouveau barreau d'interconnexion ne devra engendrer aucune nuisance supplémentaire.

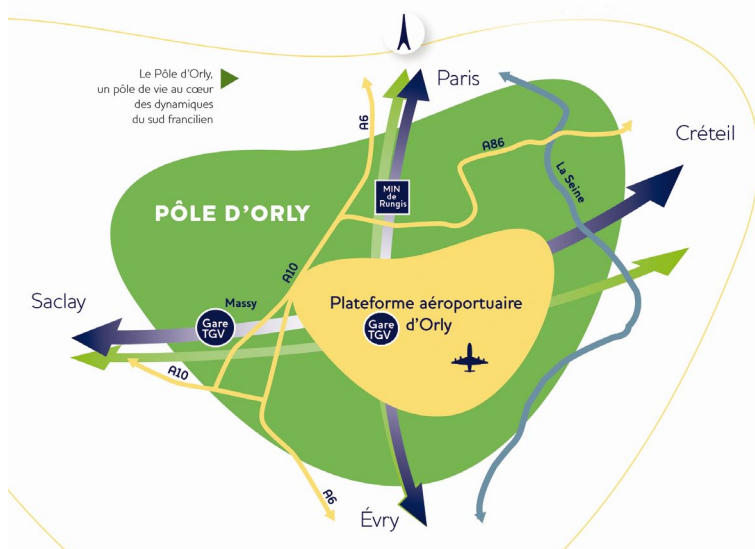
... Un enjeu pour optimiser l'offre aérienne au départ d'Orly

Une connexion air/fer efficace permettra de libérer des créneaux aériens et ainsi d'offrir **de nouvelles destinations aériennes plus adaptées aux attentes** des habitants et des entreprises, vers l'Europe, le bassin méditerranéen et le reste du monde tout en maintenant la réglementation environnementale en vigueur (couvre-feu nocturne et maximum de 250 000 créneaux annuels).

Cette diversification de l'offre aérienne permettra à Paris-Orly de rester parmi les leaders mondiaux en confortant sa position dans le système aéroportuaire métropolitain en complémentarité avec Paris-Charles de Gaulle.

... Un levier sans précédent pour faire d'Orly un pôle d'échange de premier plan

La création d'un équipement aussi structurant qu'une gare TGV, de surcroît connecté à un aéroport, est une opportunité sans précédent pour créer un puissant pôle régional de transports en commun, afin d'améliorer l'accessibilité et la desserte depuis et vers le Pôle d'Orly aux habitants et salariés du Sud francilien.



Pour ce faire, la future gare TGV d'Orly devra être placée **à la tête d'un réseau maillé de transports en commun** qui interconnecte le RER C et Orlyval mais également l'ensemble des projets en cours :

- ▶ le futur réseau de métros automatiques du Grand Paris Express avec la ligne 14 prolongée à Orly qui intègre une station à Pont de Rungis et la rocade Orly - Versailles,
- ▶ les tramways T7 Villejuif - Juvisy et de la RD5,
- ▶ les liaisons en sites propres : Orly - Evry, Orly - Massy en prolongement du TCSP Massy - Saclay - Saint-Quentin-en-Yvelines, Orly - Val d'Yerres - Val de Seine et Orly - Senia.

La future gare devra être **intégrée dans un système d'accessibilité global** prenant en compte la nécessaire amélioration du réseau routier magistral permettant d'accéder à la plate-forme aéroportuaire (échangeurs A6-A106-A86 à compléter, ancienne RD7 à réouvrir, voirie secondaire de contournement...).

... Une chance pour l'aménagement du territoire et le développement économique du secteur

Déjà concerné par la grande opération d'urbanisme Orly-Rungis Seine Amont, le Pôle d'Orly est le théâtre de nombreux projets en faveur du développement économique : équipements de rayonnement métropolitain (centre de congrès), politique de soutien à l'emploi local (PACTE territorial), amélioration de l'accessibilité...

La présence d'une gare TGV constituera un nouvel avantage compétitif pour le pôle d'Orly et doit servir de levier pour un développement urbain de qualité.

L'implantation de la gare TGV devra être le fer de lance d'une mutation urbaine profonde et ainsi contribuer à faire du Pôle d'Orly une véritable polarité à l'échelle de tout le Sud parisien. Son ambition intermodale, urbaine et architecturale devra servir de modèle et avoir, à plus large échelle, des effets leviers sur l'aménagement d'un territoire actuellement caractérisé par sa faible urbanité.

Innovant et contemporain, le bâtiment de la gare TGV devra être conçu comme un véritable lieu de vie intégrant commerces et services, et issu d'un **geste architectural fort** faisant signal, même s'il est majoritairement souterrain.

Ce bâtiment devra également être pensé pour **optimiser en même temps les correspondances avec l'aéroport et le pôle intermodal** de transports en commun. Ces correspondances devront être rapides, efficaces, confortables et lisibles, tant sur le plan physique qu'organisationnel. La possibilité de mutualisation des parkings avec l'aéroport devra également être recherchée.



Enfin, la perspective de l'arrivée d'une gare TGV à Orly doit être l'occasion d'une **réflexion sur l'insertion urbaine des grands équipements métropolitains du Pôle** : aéroport, MIN de Rungis, SILIC, SENIA, centre commercial régional Belle Epine... Ces grandes emprises économiques et leurs réseaux routiers de desserte doivent relever le défi de leur intégration urbaine afin d'atténuer les effets de rupture et de frontière existants dans le tissu urbain.

En conclusion, les acteurs du Pôle d'Orly confirment le grand intérêt qu'ils portent au projet d'interconnexion Sud des LGV et à la gare TGV d'Orly

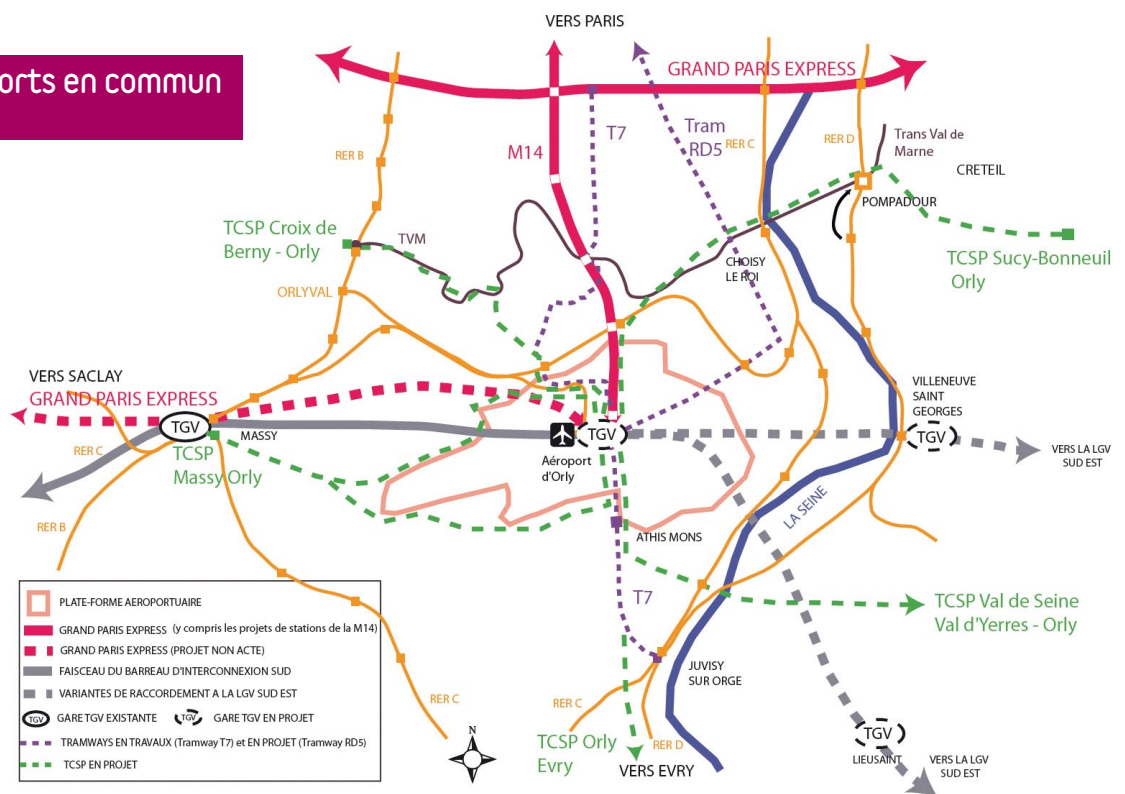
Ils soutiennent une gare TGV d'Orly sur la plate-forme aéroportuaire pour y concevoir un système d'échange intermodal performant. Une localisation au plus près des aéroports offre à la fois la meilleure intermodalité air-fer et constitue le meilleur pôle intermodal de transports en commun (existants et projetés) au service du territoire.

Ils rejettent le scénario B qui ne préserve pas les populations d'une exposition à de nouvelles nuisances et ne permet pas de placer la gare TGV sur la plate-forme aéroportuaire d'Orly.

Ils demandent :

- ◆ Une réalisation au plus tôt du barreau d'interconnexion qui n'obère pas l'avenir. Le scénario retenu devra permettre de conserver toutes les options possibles pour le passage de la LGV POCL (Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon).
- ◆ Un maintien sur le long terme de la séparation des flux TGV et RER C. Cette séparation permettra d'améliorer le fonctionnement du RER C et rendra possible le développement du projet de Rodeau ferrée de Moyenne couronne entre Orly et Champigny.
- ◆ Une desserte de la gare TGV de Massy renforcée et systématique par les TGV de l'interconnexion Sud.
- ◆ Une maîtrise des impacts environnementaux afin de ne pas générer de nuisances supplémentaires pour les riverains.
- ◆ Un effort particulier pour la réalisation de la gare d'Orly favorisant son insertion urbaine et son accessibilité.

Carte des transports en commun du Pôle d'Orly



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

L'État, la Région, les deux Conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne, 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 plate-forme aéroportuaire d'Orly, 17 communes, 320 000 habitants et 173 000 emplois.