



Choisy-le-Roi, le 20 mai 2011

Monsieur François PERDRIZET
Président de la Commission Particulière
du Débat Public Interconnexion Sud LGV
43, avenue Carnot
91300 MASSY

Le Directeur général

Objet : Délibération n°2011-06d du Conseil d'administration de l'Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont relative à la gare TGV d'Orly

Monsieur le Président,

Constitué de douze communes du Val-de-Marne, le territoire désigné sous le nom d'Orly-Rungis Seine Amont fait l'objet d'une Grande Opération d'Urbanisme. D'intérêt national, cette opération qui va marquer le territoire pendant les 20 prochaines années, est placée sous la gouvernance de quinze partenaires : 12 communes, département du Val-de-Marne, Région Ile-de-France et Etat. L'Etablissement public d'aménagement administré par ces quinze partenaires, a pour tâche de mettre en œuvre cette grande opération d'urbanisme conformément au projet stratégique directeur approuvé en avril 2009. Il veille à la cohérence des projets et exerce également une fonction d'aménageur au sein des secteurs stratégiques du territoire.

Avec 112 000 emplois et des projets d'envergure, qu'il s'agisse de transport ou de régénération immobilière et urbaine, le pôle Orly-Rungis est l'un des secteurs stratégiques dont l'envergure métropolitaine n'est plus à démontrer.

Le Conseil d'administration de l'Etablissement public considère que l'arrivée d'une gare TGV à Orly est l'opportunité de renforcer l'offre de vols internationaux dans le respect du plafonnement des mouvements aériens et du couvre feu par réaffectation des créneaux mais également l'opportunité pour le territoire du pôle d'Orly-Rungis – où les flux routiers prédominent à 80% – de constituer un hub de transport complet permettant de connecter les flux aériens au réseau des Lignes à Grande Vitesse, au Grand Paris Express et au réseau local de transports en commun.

**Établissement public d'aménagement
Orly-Rungis-Seine Amont**

Tour Orix
16 avenue Jean-Jaurès
94600 Choisy-le-Roi

tél. 01 48 53 68 00
fax 01 48 52 44 28
www.epa-orsa.fr

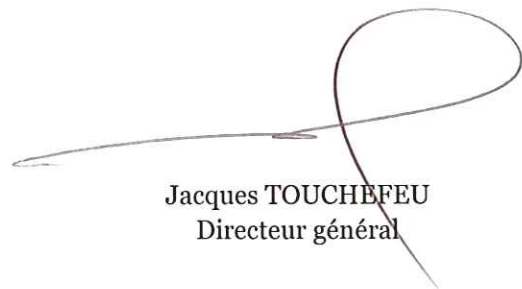
RCS Créteil
SIRET 499 084 283 00013
TVA FR 49 499 084 283
NAF 8413Z

Dans sa délibération de ce jour, le Conseil d'administration a en conséquence souligné l'importance nationale et métropolitaine du développement d'une complémentarité et d'une intermodalité optimales et maximales entre les modes de transport ferroviaire et aérien à Orly par une localisation intégrée des gares TGV, du réseau Grand Paris Express et des aéroports.

Au nom du Conseil d'administration de l'Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont, j'ai mandat de porter à la connaissance de la CPDP la position qu'il vient de prendre et vous fais parvenir la délibération correspondante.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Bien à toi

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a large loop and a vertical stroke.

Jacques TOUCHEFEU
Directeur général

Conseil d'administration du 20 mai 2011



Délibération 2011-06d

Positions et orientations pour 4 gares du réseau Grand Paris Express : TGV / Aéroport

Vu le décret n° 2007-785 du 10 mai 2007 portant création de l'Établissement Public d'Aménagement Orly-Rungis · Seine Amont, et notamment son article 7, points 3 et 5,

Vu le décret n° 2007-783 du 10 mai 2007 délimitant les secteurs d'opération d'intérêt national,

Vu le Projet stratégique directeur approuvé par délibération n° 2009-14 du 6 avril 2009 prévoyant un projet de niveau métropolitain sur le pôle d'Orly,

Vu la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et notamment son article 1,

Vu l'accord Etat-région du 26 janvier 2011 dernier, sur le projet « Grand Paris Express », relatif à l'évolution des transports franciliens,

Vu le dossier du maître d'ouvrage sur l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France actuellement en débat public dans le cadre de la Commission Nationale du Débat Public,

Considérant que le prolongement de la ligne 14 d'Olympiades jusqu'à l'aéroport d'Orly a vocation à mailler ce territoire au reste de la métropole, soit au bénéfice des populations et des emplois qu'elle permettra dorénavant de desservir, soit eu égard aux potentiels de développement d'échelle métropolitaine qu'elle rendra possible, grâce à ses 4 gares irriguant le territoire de l'Opération d'intérêt national : Chevilly-trois communes, MIN Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly,

Considérant que l'arrivée d'une gare TGV à Orly est l'opportunité de renforcer l'offre de vols internationaux dans le respect du plafonnement des mouvements

aériens et du couvre feu par réaffectation des créneaux mais également l'opportunité pour le territoire du pôle d'Orly-Rungis – où les flux routiers prédominent à 80% – de constituer un hub de transport complet permettant de connecter les flux aériens au réseau des Lignes à Grande Vitesse, au Grand Paris Express et au réseau local de transports en commun,

Considérant enfin que la création d'un pôle multimodal d'envergure internationale doit s'accompagner d'un maillage efficace du territoire, mais doit également favoriser l'attractivité de l'ensemble du pôle d'Orly dont le développement se traduira en terme de nombre d'emplois accessibles y compris pour les populations locales,

Sur le rapport du Directeur général,

Le Conseil d'Administration :

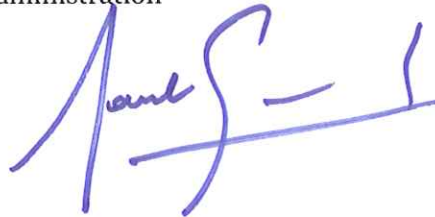
- rappelle son attachement à la constitution d'une porte d'entrée internationale et moderne pour le sud de l'Ile-de-France appuyée sur l'aéroport d'Orly, connectant toutes les régions françaises et européennes à la métropole capitale, par le fer ou l'air, tout en favorisant le report modal à l'échelle de l'agglomération, de l'automobile vers les transports collectifs,
- souligne l'importance nationale du développement d'une complémentarité et par conséquent, d'une intermodalité optimale et maximale entre les modes de transport ferroviaire et aérien à Orly,
- souhaite que la localisation des gares TGV et Grand Paris Express se fasse au plus près des aérogares de manière à optimiser les échanges et à mutualiser les stationnements des véhicules particuliers,
- souhaite également que les espaces publics, places et trottoirs, attenants à ce nouveau hub, fassent l'objet d'un traitement de qualité et continu le long des itinéraires permettant de rejoindre les villes et les pôles d'activités limitrophes, et ce, y compris à pied ou à vélo,
- propose que ce développement remarquable des transports et des mobilités s'accompagne d'une amélioration de la qualité de vie par un déploiement des services aux habitants et aux entreprises locales grâce à la mise en place d'un réseau de transports de surface adapté et bien connecté, par la mise à disposition d'équipements et de services mutualisés de loisirs ou de travail, par un retour à la société locale, notamment en terme d'emplois, et plus généralement par la mise en œuvre des principes de la charte de développement durable, garantissant un développement harmonieux et robuste du deuxième aéroport français.

Le Conseil d'administration soutient la nécessité, conformément à l'objectif premier de la loi du Grand Paris visant le développement urbain de la Région Capitale, de lier conception de la gare et potentiels de développement et régénération urbains ; qu'en conséquence, il y a lieu d'accorder la même importance aux positionnements et configurations de la gare en capacité de générer la meilleure puissance de développement du territoire irrigué par elle qu'aux optimum fonctionnels de l'infrastructure de transport.

Il mandate le Directeur général pour porter la présente position exprimée par le Conseil d'administration sur le positionnement de la gare TGV dans les instances de pilotage de l'intermodalité air/fer/méto, de concertation et auprès de la CPDP de l'interconnexion sud TGV.

Par ailleurs, le garage des rames ayant vocation à se situer à proximité de cette gare terminus de la L14, les membres du Conseil d'administration développeront tous leurs efforts pour faciliter les discussions entre le maître d'ouvrage de l'infrastructure et ADP pour établir les meilleures modalités d'implantation répondant aux différents enjeux d'exploitation, aéronautiques et urbains.

Le Président du Conseil d'Administration

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Paul J. I', written over a horizontal line.

