



Cahier d'acteur n°73

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

La desserte de l'aéroport d'Orly, un plus pour Orly Rungis-Seine Amont dans le cadre du Grand Paris

Ce cahier d'acteur est porté dans le cadre du débat public par les élus du Conseil d'administration de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont.

Cet établissement public d'aménagement associe l'État, la région Île-de-France, le département du Val-de-Marne et les douze communes concernées par l'Opération d'intérêt national Orly Rungis - Seine Amont pour assurer à la fois la gouvernance politique et l'ingénierie stratégique et opérationnelle de ce grand projet.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

**ÉTABLISSEMENT
PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT**

**ORLY
RUNGIS**

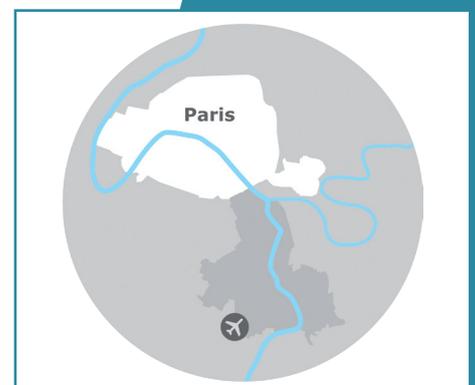
**SEINE
AMONT**

Tour Orix
16, avenue Jean-Jaurès
94600 Choisy-le-Roi
tél. : 01 48 53 68 00
www.epa-orsa.fr

Les élus du Conseil d'administration de l'EPA Orly Rungis - Seine Amont souhaitent souligner l'intérêt du projet de ligne à grande vitesse POCL dans les potentialités qu'il offre dans le cadre du développement du Grand Paris.

Dans chacun des scénarios pour le tracé de la ligne à grande vitesse soumise au débat public par RFF, le territoire d'Orly Rungis - Seine Amont est traversé, mais la desserte de son territoire, via la gare d'Orly, n'est présentée, dans le dossier du maître d'ouvrage, que comme optionnelle.

Dans le cadre du débat public engagé par RFF sur le projet de ligne à grande vitesse Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon, les représentants de ce territoire souhaitent rappeler le rôle de levier pour l'ensemble de la ligne que peut avoir la connexion directe à un aéroport international, ainsi que faire connaître leurs enjeux de développement et leur vision urbaine.



La LGV POCL doit être un moteur territorial pour Orly Rungis-Seine Amont et tout le sud francilien

La LGV POCL doit être, à Orly, un moteur territorial pour le territoire d'Orly Rungis-Seine Amont, le pôle d'Orly et le sud francilien, comme il doit le devenir pour le Centre, l'Auvergne et la Bourgogne avec des retombées économiques et sociales pour les habitants du territoire.

Les enjeux de desserte des territoires du centre de la France sont à l'origine même du projet de la liaison POCL, replaçant le Centre, l'Auvergne et la Bourgogne au cœur des dynamiques de développement. Il s'agit aujourd'hui de prolonger cette fonction de "moteur territorial" jusqu'en Ile-de-France en créant l'une des gares de la LGV au cœur du pôle d'Orly.

Orly, l'un des pôles importants du Grand Paris, est prêt à accueillir le développement concomitant

La dynamique est déjà en marche autour du pôle d'Orly, où de nombreux projets doivent bientôt voir le jour, et notamment de grands équipements métropolitains de rayonnement national et international. Ceux-ci doivent être créateurs d'emplois, de services et d'aménités pour les habitants de la métropole. Le Conseil d'administration de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont a approuvé à l'unanimité un schéma de principe du secteur RD7 / SENIA autour d'un grand équipement. Toute décision doit aujourd'hui tenir compte des mutations urbaines en cours ou prévues à court et moyen termes.

Une gare dans l'aéroport d'Orly, un enjeu de desserte aux échelles nationales et métropolitaines

Une gare dans l'aéroport d'Orly permettrait une optimisation des déplacements à grande vitesse du réseau national et européen grâce à la connexion air /fer ainsi qu'à l'interconnexion TGV

Parmi les objectifs de la ligne à grande vitesse Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon, rappelés dans le dossier du maître d'ouvrage, RFF, figure la connexion ferroviaire avec les plates-formes aéroportuaires.

Avec la réalisation d'une gare à Orly, les trois plus grandes plateformes aéroportuaires françaises (Paris-CDG, Paris-Orly et Lyon-Saint Exupéry) seront connectées grâce au réseau ferroviaire, ce qui permettra, compte tenu du couvre-feu en vigueur sur Paris-Orly, de consolider les complémentarités et de proposer un système air/fer optimisé, notamment en matière de messagerie et de fret express.

Lors de son Conseil d'administration du 22 septembre 2011, RFF a décidé de poursuivre le projet d'interconnexion Sud par le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique en retenant notamment le principe d'une gare nouvelle à Orly, dans la mesure du possible proche des aérogares.

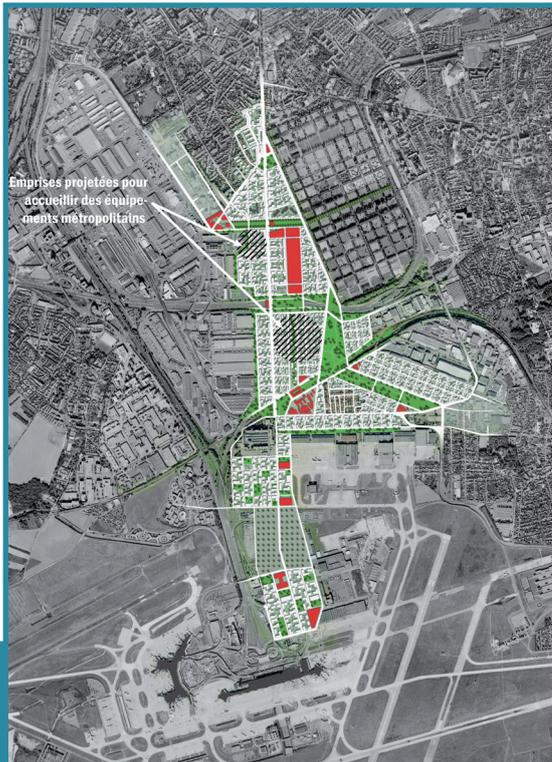


Schéma de principe du secteur RD7 / SENIA.
Source : Atelier Christian de Portzamparc
Traitement : EPA Orly Rungis - Seine Amont



POCL : connexion air/fer
Source : EPA Orly Rungis – Seine Amont

La possibilité d'arrêt en gare d'Orly permettrait aux services radiaux de POCL d'étayer l'offre des trains intersecteurs du quadrant sud-est de la France vers le nord, l'ouest et l'est et inversement. La gare TGV d'Orly donnerait ainsi aux utilisateurs de la ligne POCL un accès rapide et direct à une offre de 86 TGV quotidiens en direction de la province prévus à l'horizon de la mise en service de l'interconnexion Sud, qui augmenterait fortement avec l'arrivée de POCL (par exemple Bordeaux, Nantes, Lille). Elle offrirait également un accès à plus de 300 villes du monde desservies par l'aéroport, un départ de métro vers Paris toutes les 90 secondes, pour un temps moyen de trajet de 20 minutes.

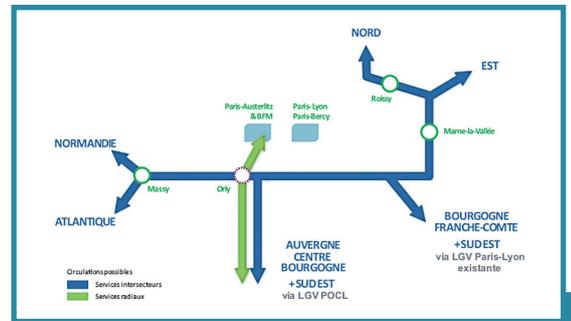


Schéma de principe - services intersecteurs - option avec correspondance à Orly
Source : RFF

Une gare de correspondance avec l'aéroport d'Orly pour une complémentarité air/fer démultipliée

L'aéroport d'Orly, avec ses 25 millions de passagers, est le dixième aéroport d'Europe. A moyen terme, il bénéficiera de la création d'un hub TGV au moment de la prévisible saturation des hubs européens à partir de 2025. Une gare de correspondance au croisement de

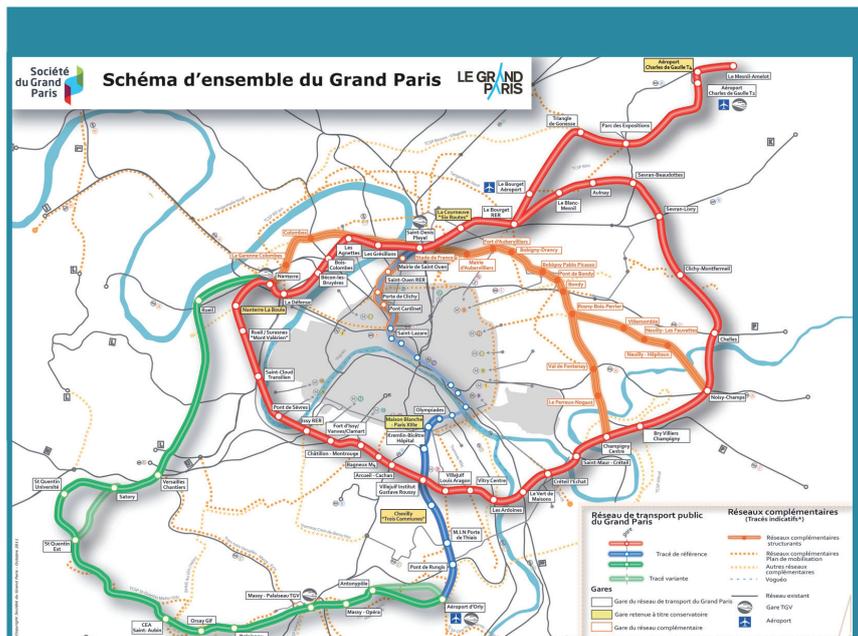
l'interconnexion Sud TGV et de la nouvelle ligne radiale POCL permettra d'organiser de manière renforcée une pleine complémentarité entre l'aérien et le réseau TGV national et européen, dans le respect du couvre-feu et du plafonnement actuellement en vigueur.

Un pôle multimodal métropolitain au service de tous les franciliens

La création d'une gare POCL / interconnexion Sud à Orly au plus près des aéroports et des futurs métros Grand Paris Express, dont deux lignes desserviront Orly, favorisera le développement d'un pôle intermodal d'envergure nationale et internationale bénéficiant à tous les grands pôles de l'agglomération : Saclay, La Défense, Paris, la Plaine de France, Roissy et Marne la Vallée.

d'études, notamment avec le passage du Tramway T5. Ce système d'échanges air/TGV/métro/tram/TCSP qui a conduit les acteurs du territoire à défendre l'implantation de la gare d'interconnexion Sud sous les aéroports, pourra être amplifié grâce au passage de la ligne POCL et confortera le projet du Grand Paris qui place le Pôle d'Orly à moins de vingt minutes de Saclay par la ligne verte et de Paris par la ligne bleue en prolongement de la ligne 14.

La constitution d'un grand pôle intermodal air / fer / réseau métropolitain, autour d'une vaste gare multimodale verticale placée à la croisée des aéroports sera de nature à garantir à l'ensemble des passagers ainsi qu'à l'ensemble des habitants des départements riverains, une multiplicité de déplacements à toutes les échelles et dans des temps très courts. Ainsi, une interconnexion optimum avec le réseau de surface est également prévue avec le passage du Tramway T7 au cœur du système. A l'échelle du territoire, des liaisons Est-Ouest sont également en cours



Pour une infrastructure respectueuse des habitants de la vallée de la Seine Amont et de l'avenir de ce territoire

Un territoire traversé par des infrastructures nationales en cours de restructuration

Déjà traversé par de nombreuses infrastructures dédiées à des flux nationaux, le territoire de la Seine Amont se développe et se modernise aujourd'hui pour accueillir demain de nouveaux emplois et de nouvelles populations à proximité immédiate des bassins de vie et d'emplois existants.

C'est l'ambition du Projet stratégique directeur approuvé par la gouvernance de l'OIN. Ainsi la Seine Amont a commencé sa mue travaillant à aménager les espaces urbains en ayant le souci de maintenir les populations et de protéger

l'ensemble des habitants et des employés des nuisances liées notamment au bruit ou aux pollutions de toutes sortes. Une nouvelle infrastructure ferroviaire devra tenir compte de cette transformation qui conduit à chercher aujourd'hui des solutions de densification des villes déjà denses et desservies comme Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi ou Orly et plus largement toutes les villes implantées sur l'axe du RER C visant à la reconquête de la Seine par la ville et de la réduction des coupures engendrées par les grandes infrastructures qui les fragmentent.

Le passage d'une LGV en aérien dans le Val-de-Marne est incompatible avec le renouvellement urbain de ce territoire

Un passage en aérien de la nouvelle infrastructure dans la zone densément peuplée de l'agglomération parisienne, c'est-à-dire, sur le territoire du Val-de-Marne entre Orly et Paris, serait incompatible avec les projets stratégiques en cours de développement sur le territoire.

Un tel choix, correspondant aux variantes I, IV et V présentées

par le maître d'ouvrage, augmenterait en effet les niveaux d'expositions des populations riveraines et renforcerait les effets de coupure du tissu urbain. Une solution alternative devra en conséquence être trouvée par passage en souterrain de la ligne comme proposé dans les variantes II et III, et ce jusqu'au-delà du périphérique parisien.

L'amélioration des conditions de transport sur la ligne C du RER ne peut pas attendre

Le développement attendu du territoire passe notamment par la modernisation du RER C et la mise en œuvre du schéma directeur dudit RER, dont en premier lieu celle d'arrêts supplémentaires dans les gares Val de Marnaises. La création de la ligne POCL

ne devra pas être de nature à remettre en cause le calendrier prévisionnel de ce schéma directeur inscrit au CPER 2007-2013, dont l'importance est réaffirmée au regard des points de fragilité de l'infrastructure actuelle.

CONCLUSION

La création d'une première gare du Grand Paris au plus près de l'aéroport d'Orly, en tant que grand pôle d'interconnexion et de correspondance des lignes TGV radiales et rocales, reliée au reste de l'agglomération et à la ville centre par un réseau métropolitain rapide, serait de nature à favoriser un aménagement harmonieux et plus équilibré de la métropole parisienne et à renforcer son attractivité internationale, via l'élargissement progressif des fonctions capitales.

En vallée de Seine, les villes traversées par le projet sur le territoire de la Seine Amont, qui souffrent déjà de la forte coupure urbaine occasionnée par les voies ferrées, font l'objet de projets importants, développés dans le cadre de l'OIN, pour réduire les nuisances subies par les habitants ainsi que reconstituer de l'urbanité et des liens entre les villes et la Seine. Le passage de la LGV en aérien dans sa traversée du Val-de-Marne serait donc incompatible avec les enjeux urbains et les projets entrepris pour y répondre.

L'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont est disponible pour participer aux réflexions que le maître d'ouvrage pourrait entreprendre dans ce sens.

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT
**ORLY
RUNGIS
SEINE
AMONT**

Tour Orix
16, avenue Jean-Jaurès
94600 Choisy-le-Roi
tél. : 01 48 53 68 00
www.epa-orsa.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL