



Métro Grand Paris

DOSSIER DES ÉTUDES

Étude

ORLY

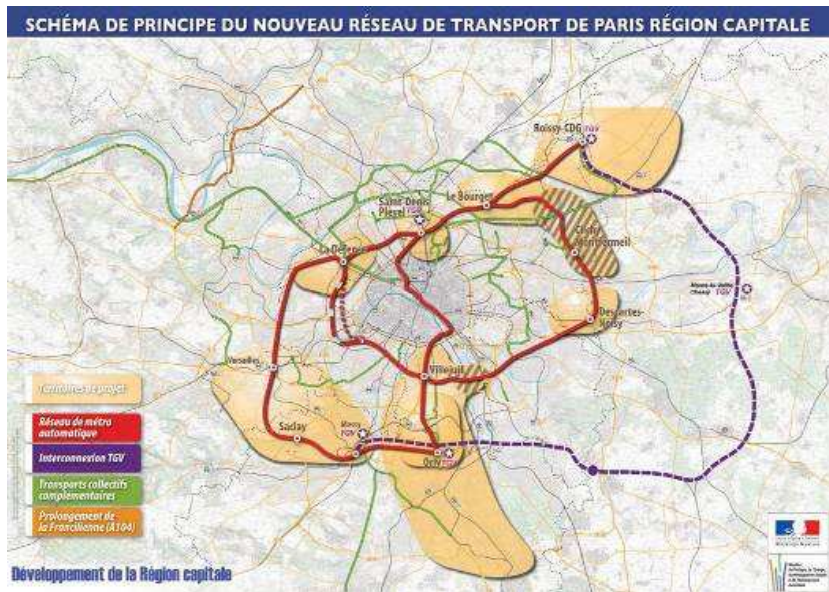
(ADP)

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

LOCALISATION DE LA GARE DU GRAND PARIS A ORLY

ETUDES PREALABLES FONCTIONNELLES ET
TECHNIQUES

INTRODUCTION



Le 29 avril 2009, le Président de la République a annoncé dans son principe le schéma de transports du « Grand Paris ».

Il repose notamment sur 130 km de métro automatique rapide et à grande capacité, qui relierait les trois aéroports et les grands pôles d'activité économique de la Région Capitale.

Les premières sections (notamment celle reliant Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget) seraient achevées en 2017, puis 2025 ou au-delà.

Le débat public sur ce projet devrait avoir lieu à la rentrée 2010.

Suite à une réunion avec la Mission de Préfiguration du « Grand Paris » fin 2009, il est demandé à Aéroports de Paris de mener des études préliminaires pour définir sur Orly la meilleure implantation possible de(s) gare(s) du futur métro ainsi que le(s) tracé(s) possible(s).

Le présent document constitue une étude préalable fonctionnelle et technique.

STRATEGIE DE PARIS - ORLY

EVOLUTION DES CAPACITES TERMINALES (EXTRAIT CRE 2011-2015)

Capacité 30 millions de passagers : 18 pour ORLY Ouest + 12 pour ORLY Sud.

Cette capacité est de nature à répondre aux besoins de la prochaine décennie.
Mais répartition Schengen / hors-Schengen à adapter ⇒ Halls 3 et 4 d'Orly Ouest reconfigurés.

Capacité de Paris-Orly considérée comme constante sur toute la période jusqu'à 2020.

Mais l'évolution dans le temps de la taille moyenne des avions et des technologies ainsi que la reconfiguration des halls 3 et 4 pourraient conduire à réévaluer dans le futur ces capacités à la hausse.
Fin 2016-2020, construction possible de capacités d'embarquement supplémentaires à Orly Sud.

CŒUR d'ORLY, UN QUARTIER D'AFFAIRES

Stratégie immobilière mise en œuvre autour du concept d'*Airport City* sur CŒUR d'ORLY.
L'opération vise à réaliser, au centre de la plate-forme, un nouveau quartier d'affaires.
L'objectif est de développer dans un premier temps un Rectangle comprenant bureaux, hôtels, pôle de commerces et de services. Un Centre de Congrès Expositions est par ailleurs prévu.
A terme, il est prévu une surface de 130 ha et un potentiel de l'ordre de 1 million de m².

La première tranche de ce Rectangle comporte 160 000 m² de bureaux, commerces et hôtels dont 70 000 m² sont en cours de commercialisation.

HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT EMPLOYES

Localisation existante des emplois

27600 emplois directs en 2008

28% des emplois sont localisés en aéroports

21% en zone centrale piste

20% en zone de fret

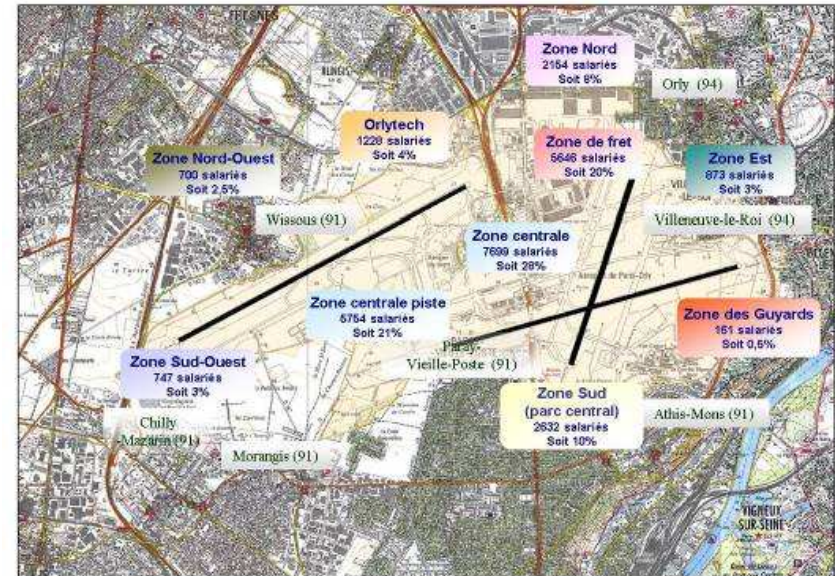
10% en zone sud, 8% en zone nord

4% à Orlytech, 9% autre

Capacité de 30 millions de passagers en 2020

⇒ **Potentiel 30 000 emplois (hypothèse 1000 directs/Mpax),**
soit environ 2400 emplois supplémentaires

⇒ Localisation future non définie à ce jour, mais le projet Cœur d'Orly viendra renforcer ce développement économique avec un potentiel de **10 000 emplois** créés à l'horizon 2020 (selon une estimation de la Direction de l'Immobilier).



HYPOTHESES TRANSPORTS HORIZON 2020 - 2025

Hypothèses projets structurants : Gare TGV dans le cadre du Projet d'Interconnexion Sud des LGV

Aéroports de Paris privilégie la position de la future gare au plus près des aérogares (intermodalité renforcée air-fer, intégration des infrastructures et des services au sein d'un pôle de transports multimodal, opportunité d'aménagement)

Deux lignes de métro Nord/Sud : une station terminus (fréquences 90s)

Ouest/Est : une station terminus (fréquences 360s)

Hypothèses projets de transports : Tramway Villejuif – Athis-Mons (2013)

Projets de 5 TCSP étudiés par le STIF (date de mise en service ?)

Hypothèses desserte interne : Prolongation d'OrlyVal prévue par RFF si gare TGV située à Cœur d'Orly ou Pont de Rungis

Passagers parts modales 2008 * : 63% voitures et taxis, 18% RERB + OrlyVal, 18% TC routiers, navettes

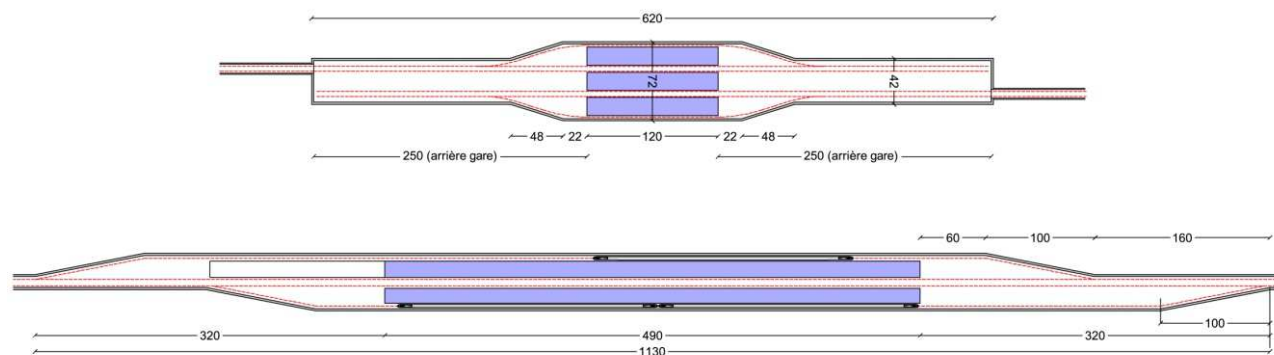
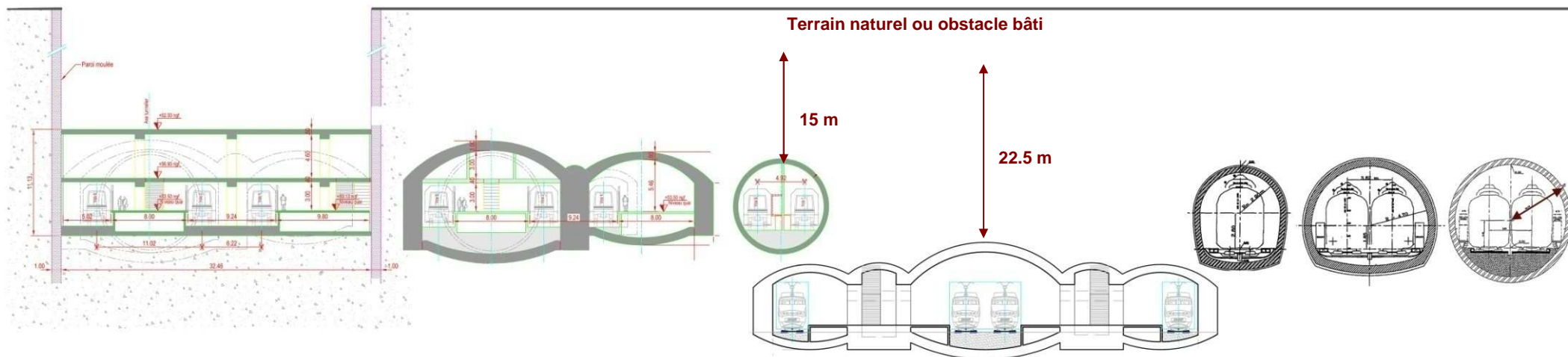
Hypothèses de parts modales avec le métro automatique → restant à définir

Employés parts modales 2008 * : 92% en voiture, 6% en TC, 2% autre

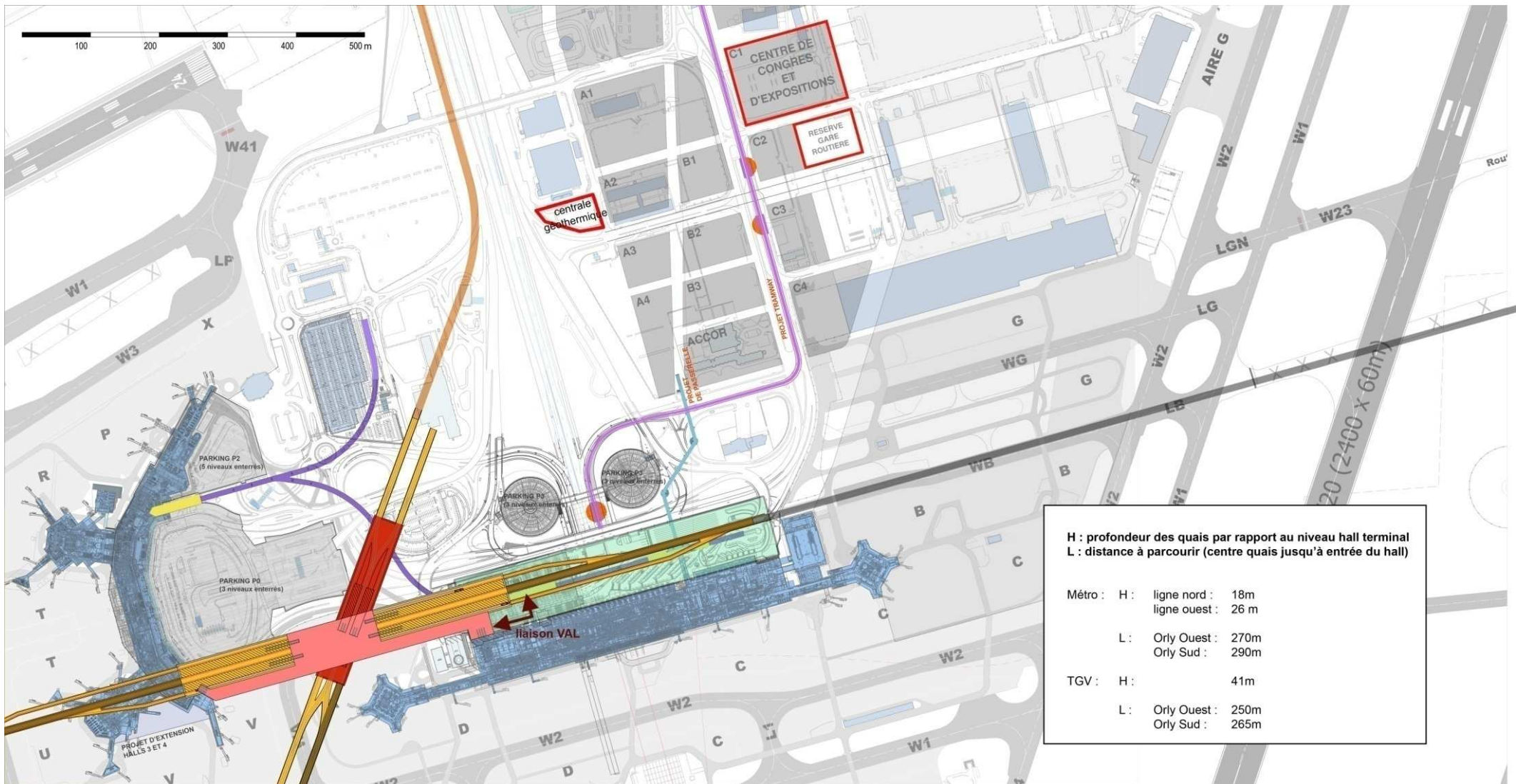
Hypothèses de parts modales avec le métro automatique → restant à définir

(*) *Les études de modélisation du trafic du futur métro sont produites par la Mission de Préfiguration du Grand Paris (données trafic et emplois fournies par Aéroports de Paris). Lors d'une réunion avec la Mission de Préfiguration du Grand Paris en février 2010, il a été indiqué à Aéroports de Paris que les fréquences du métro vers ORLY pourraient être de 90s pour une capacité de 960 passagers (rames de 120 m) pour la ligne Nord Sud provenance Paris, mais seraient moindres pour l'autre ligne.*

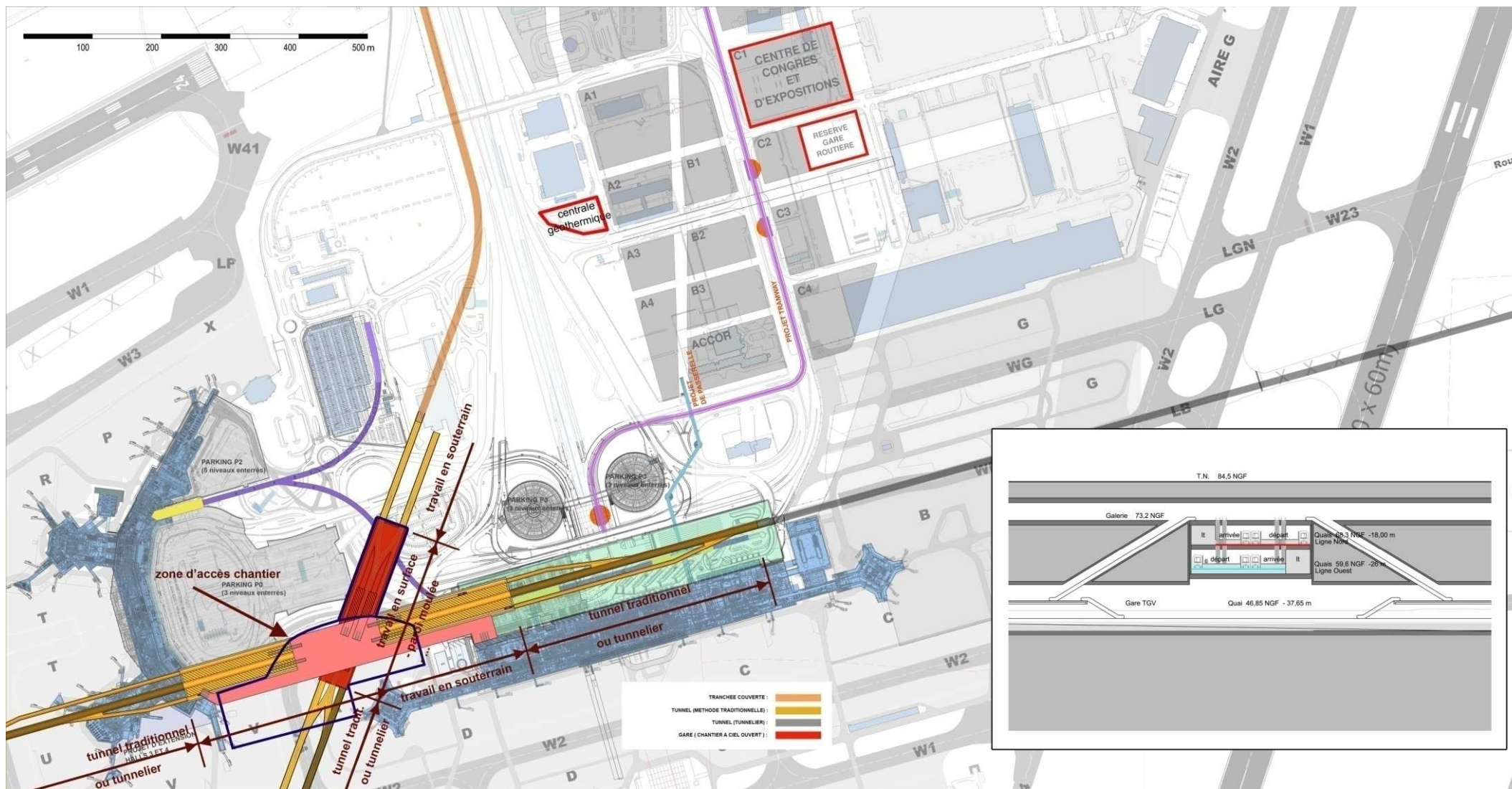
ELEMENTS TECHNIQUES DIMENSIONNELS



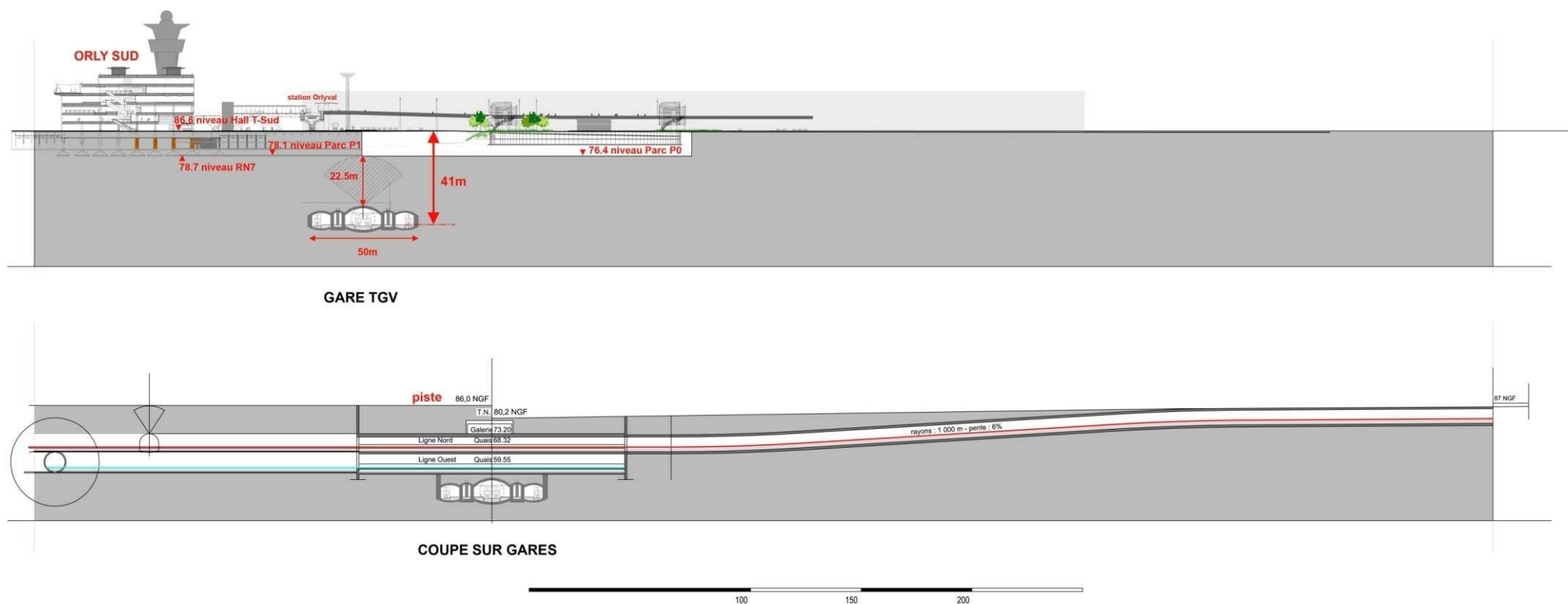
SOLUTION : Métro et gare TGV au contact des terminaux



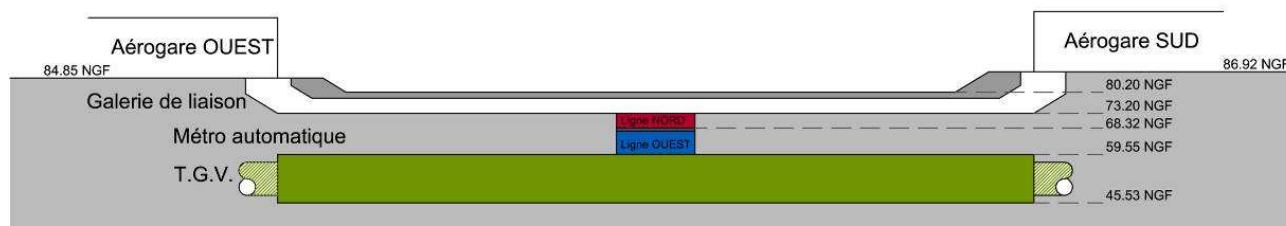
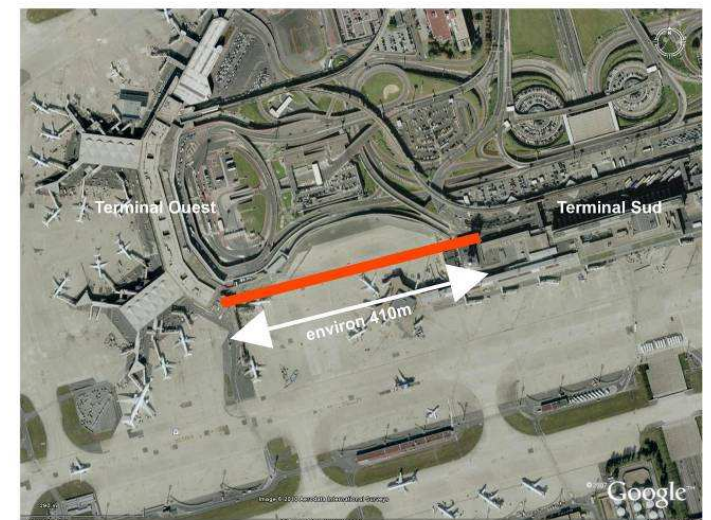
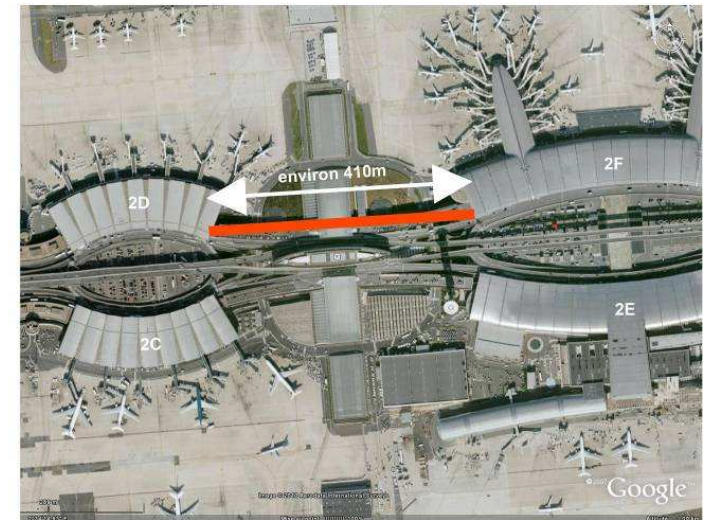
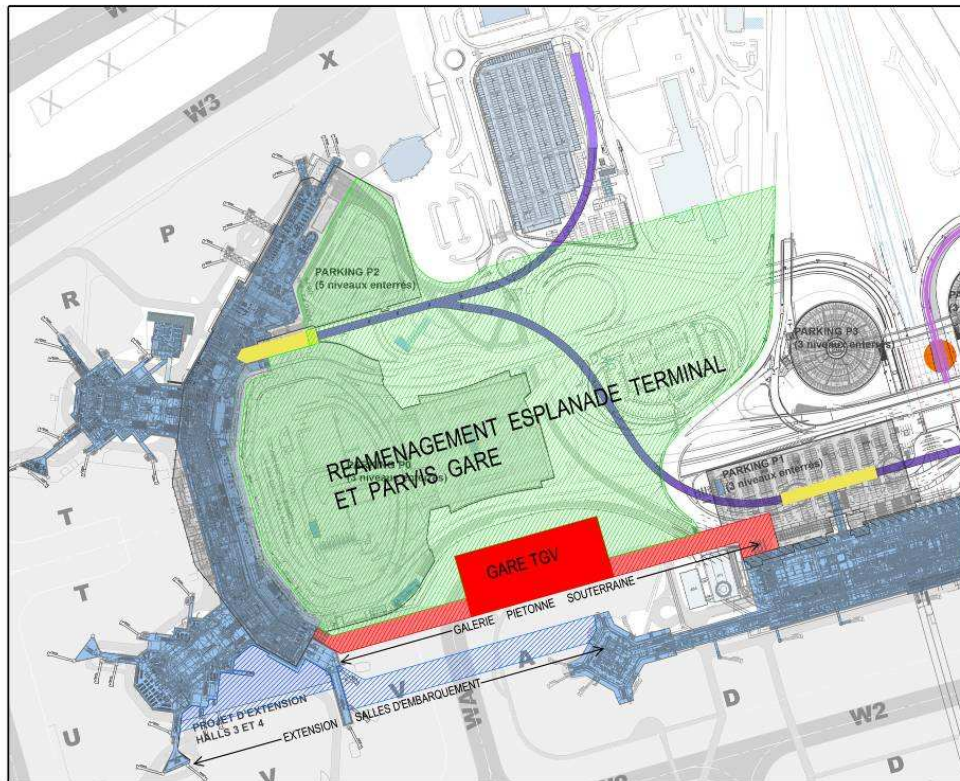
SOLUTION : Métro et gare TGV au contact des terminaux



SOLUTION : Métro et gare TGV au contact des terminaux



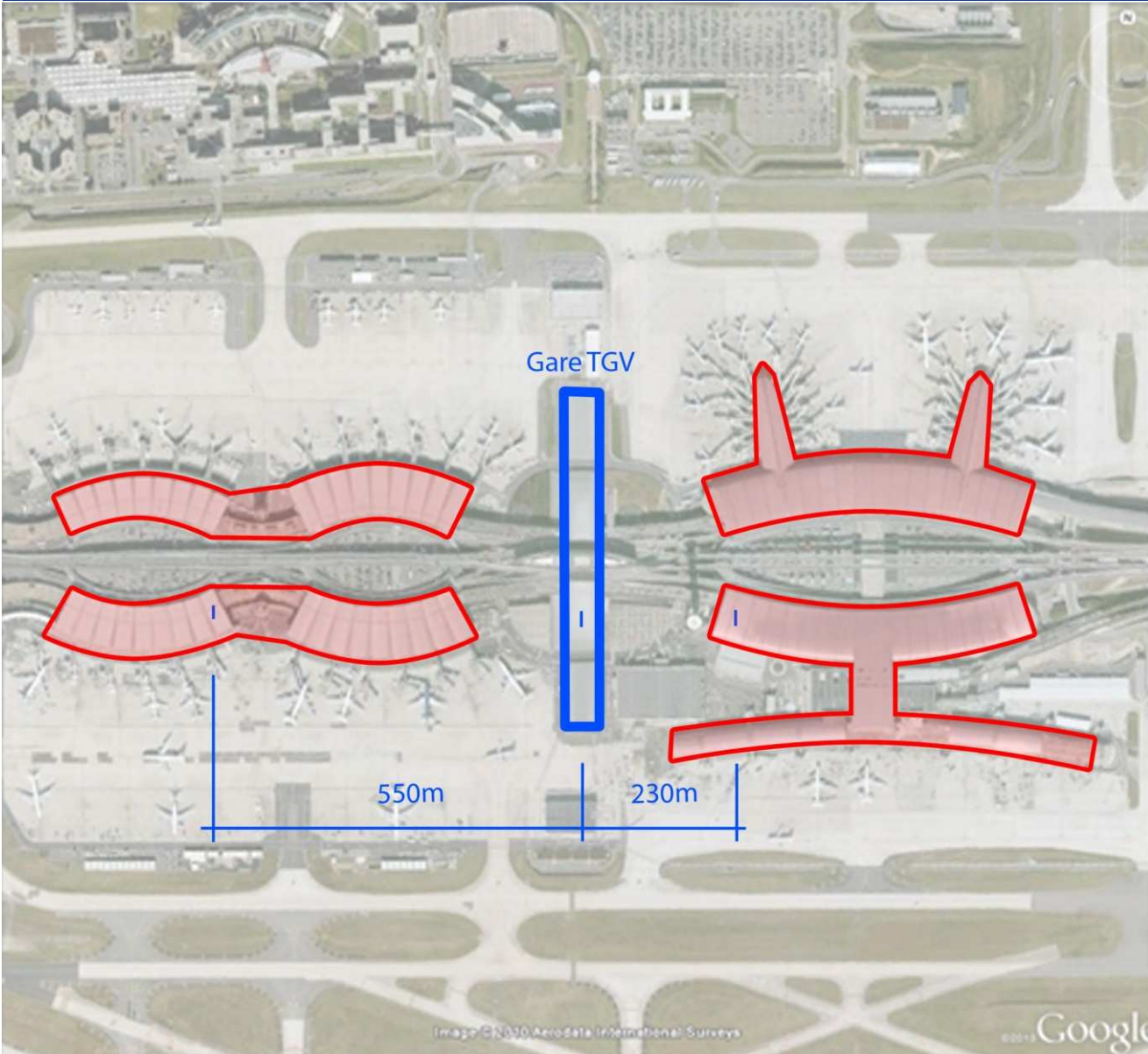
SOLUTION : Opportunité d'aménagement



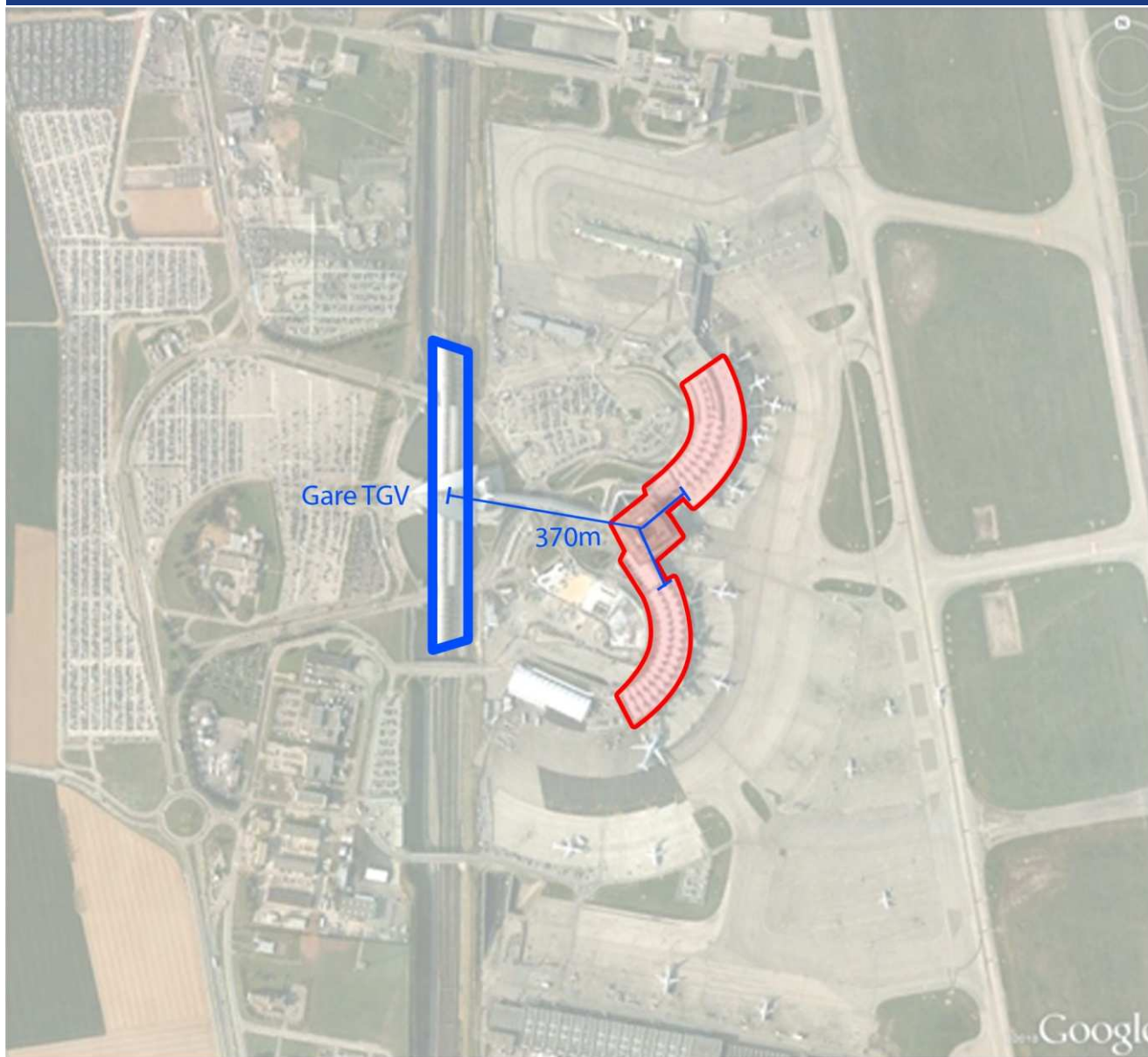
COMPARATIFS

- Gares TGV en aéroports
- Eloignement des gares (distances de déplacement)
- Profondeur des gares

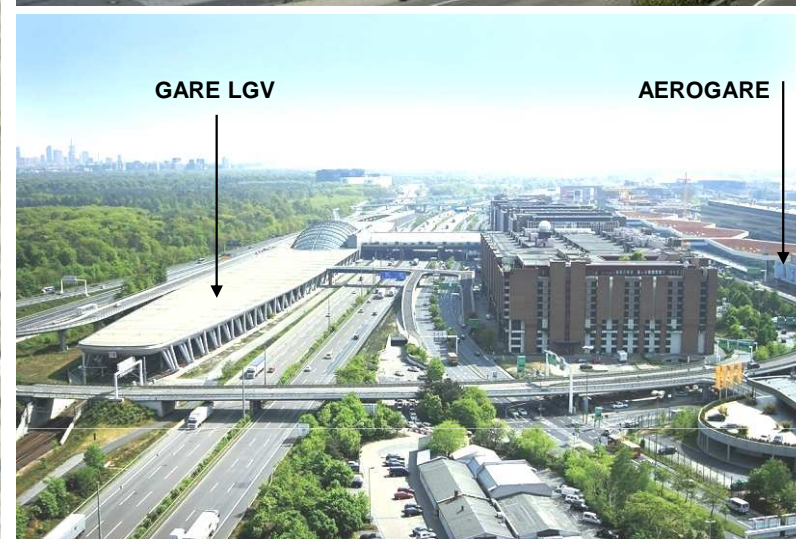
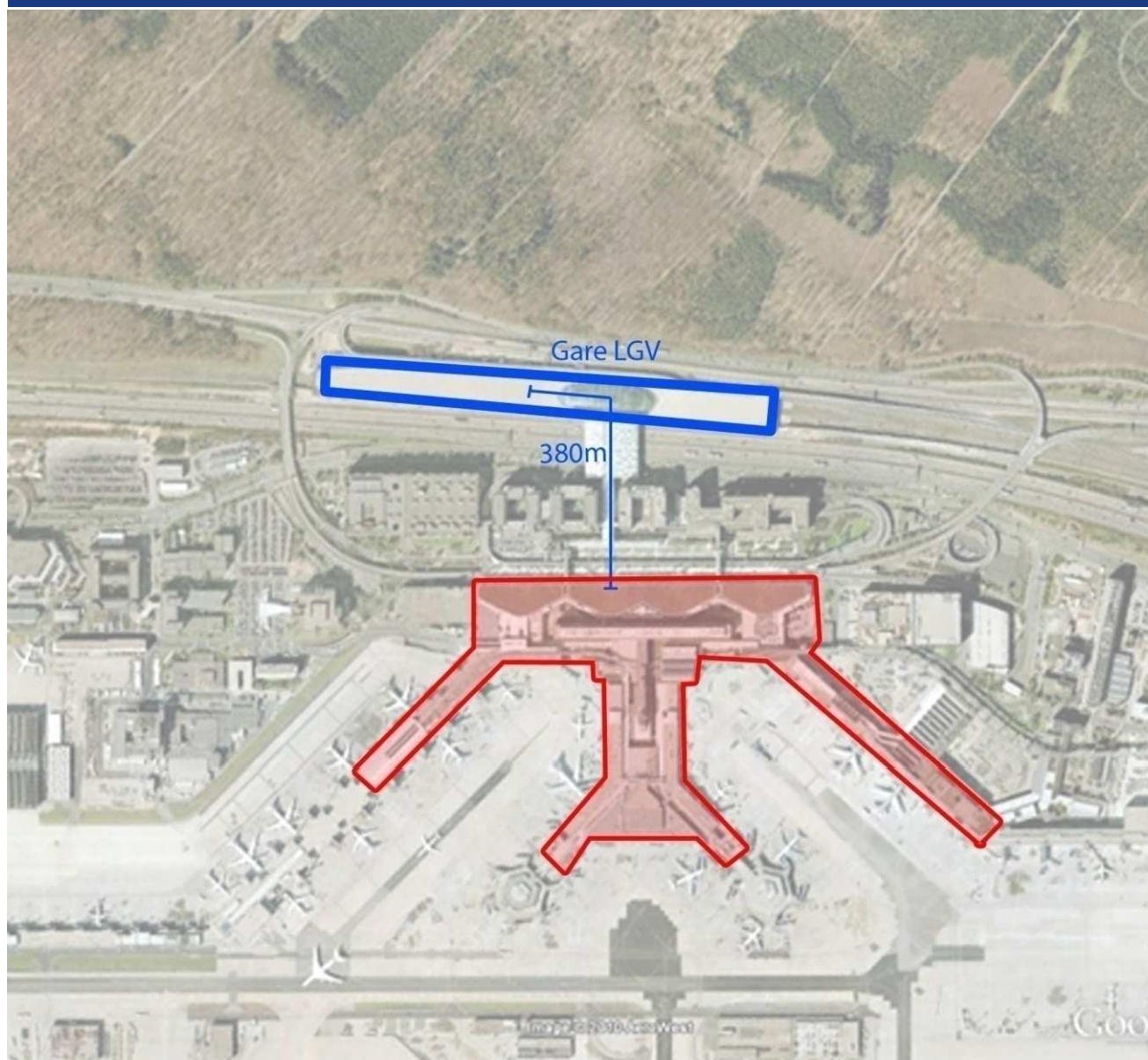
Paris CDG T2 / TGV



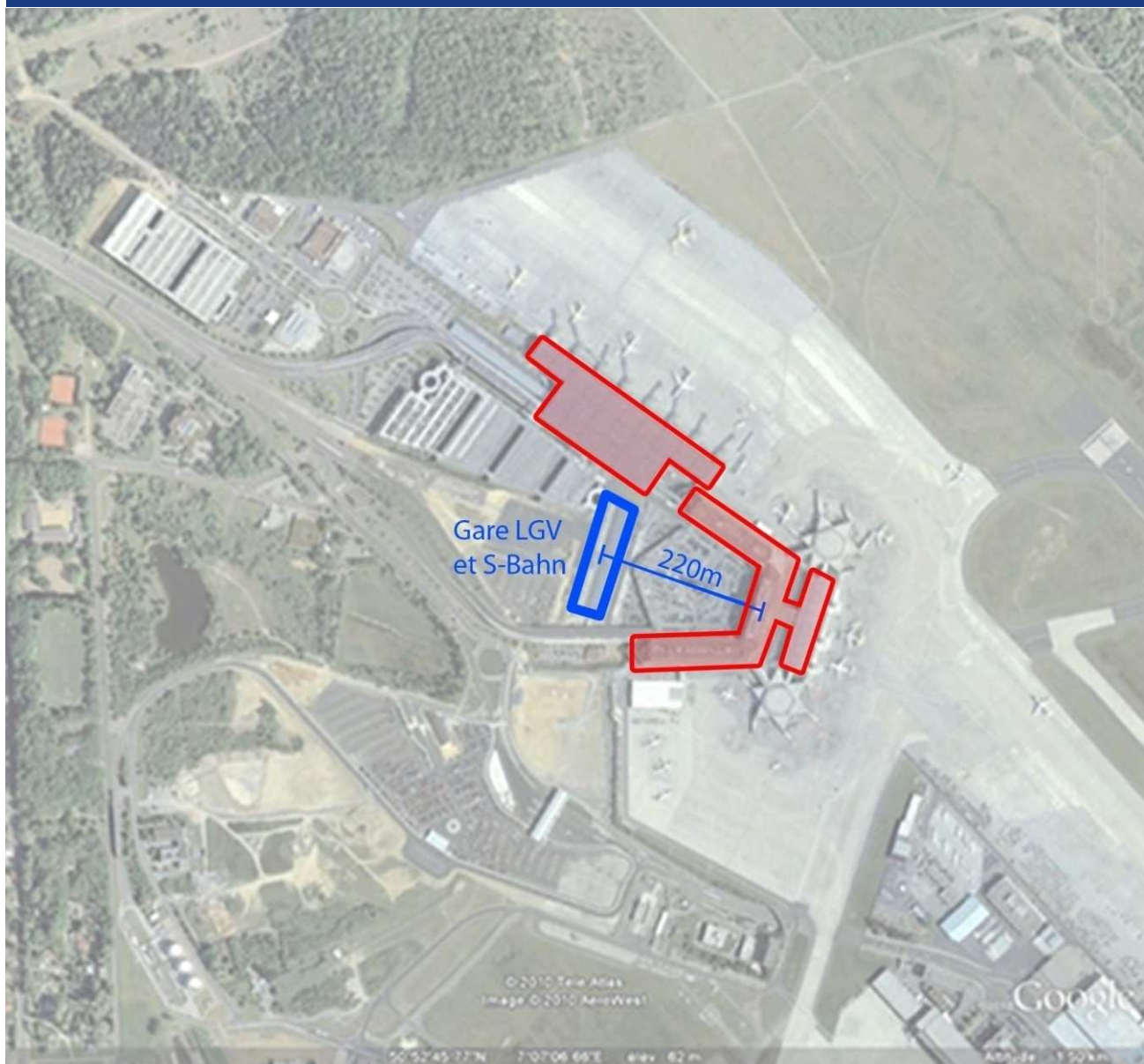
Lyon Saint-Exupéry aéroport / TGV



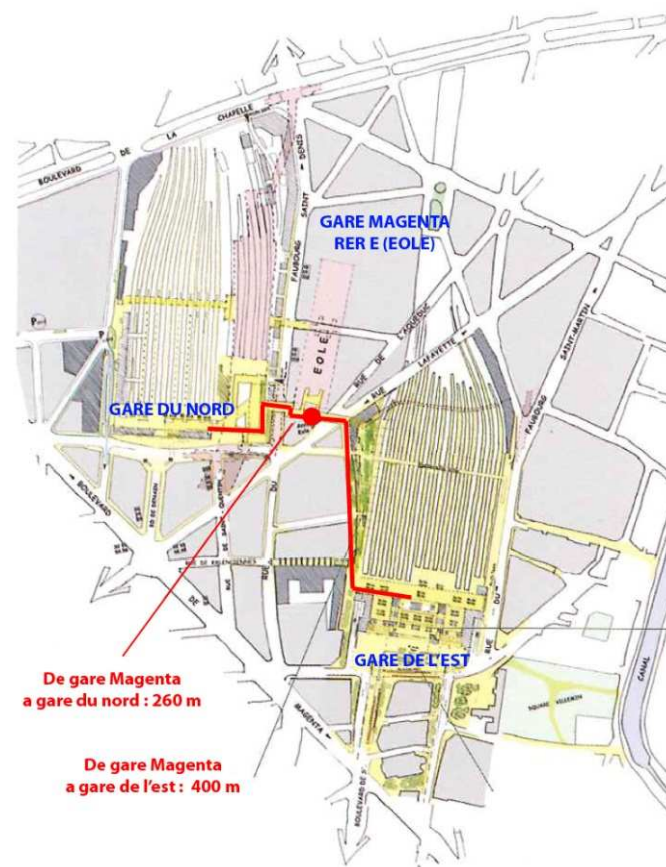
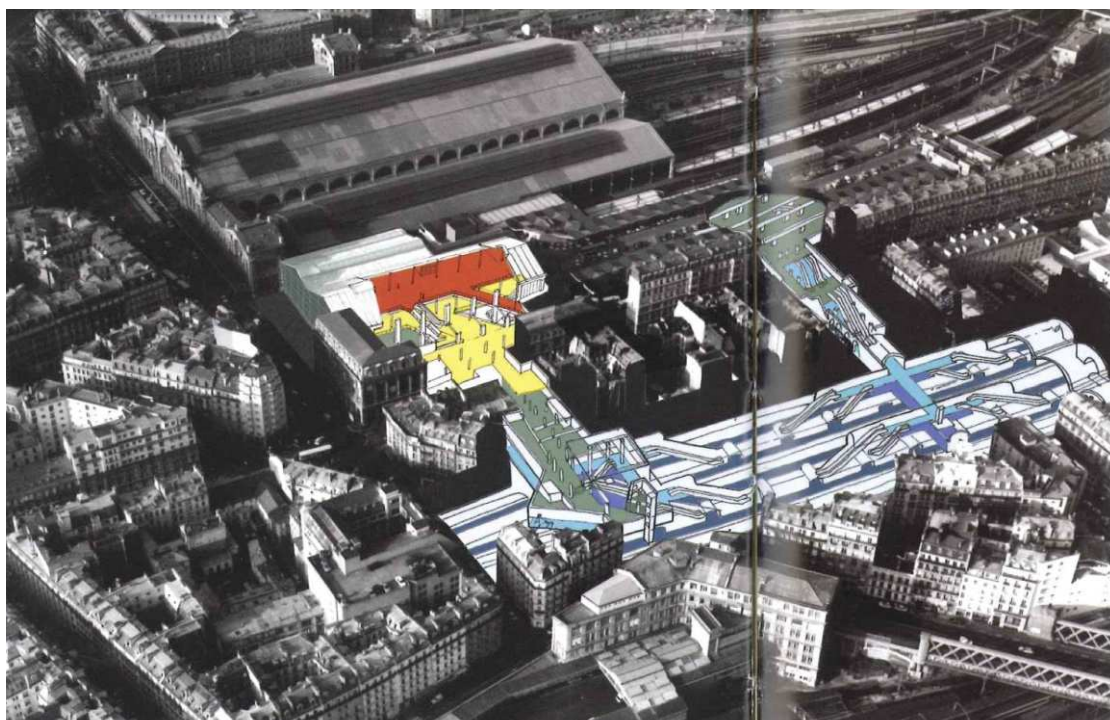
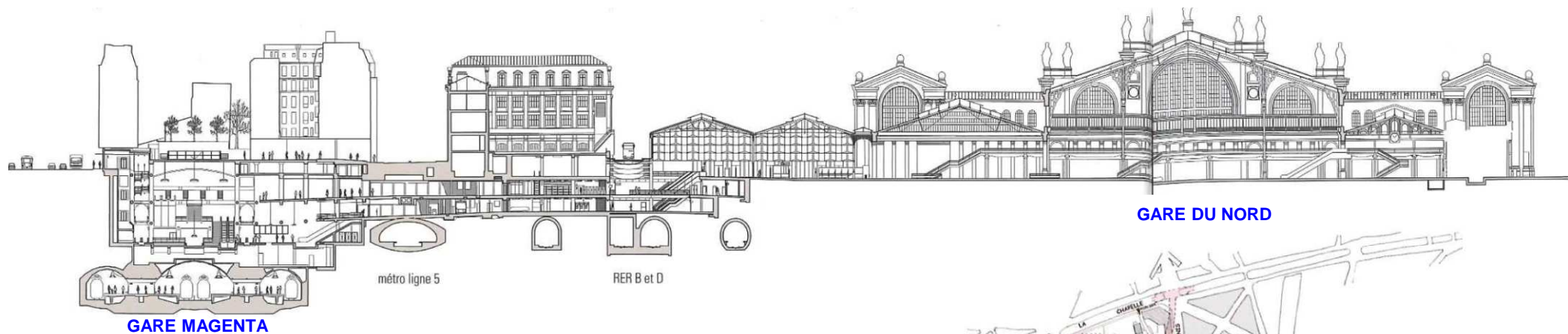
Francfort aéroport / LGV



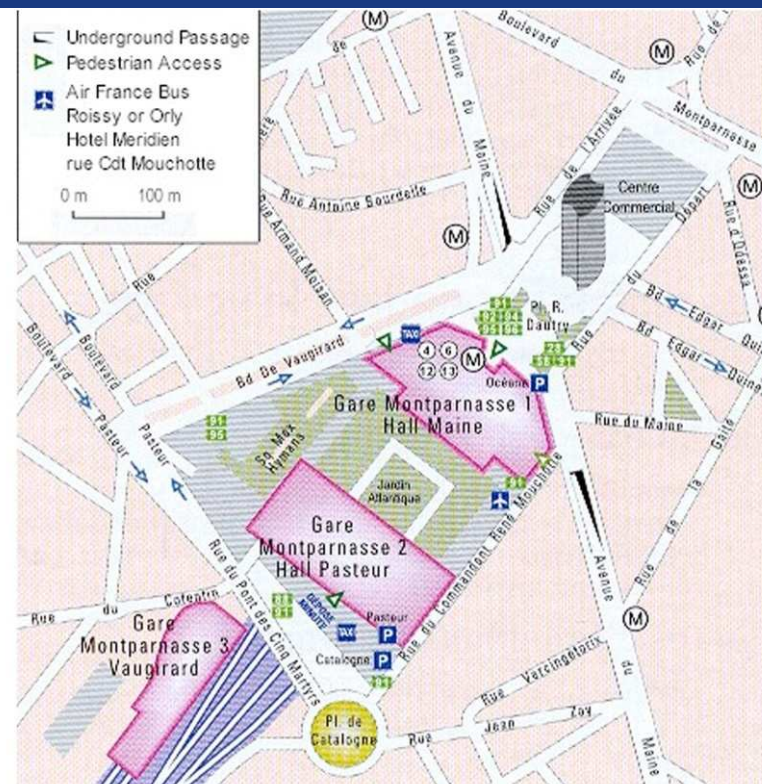
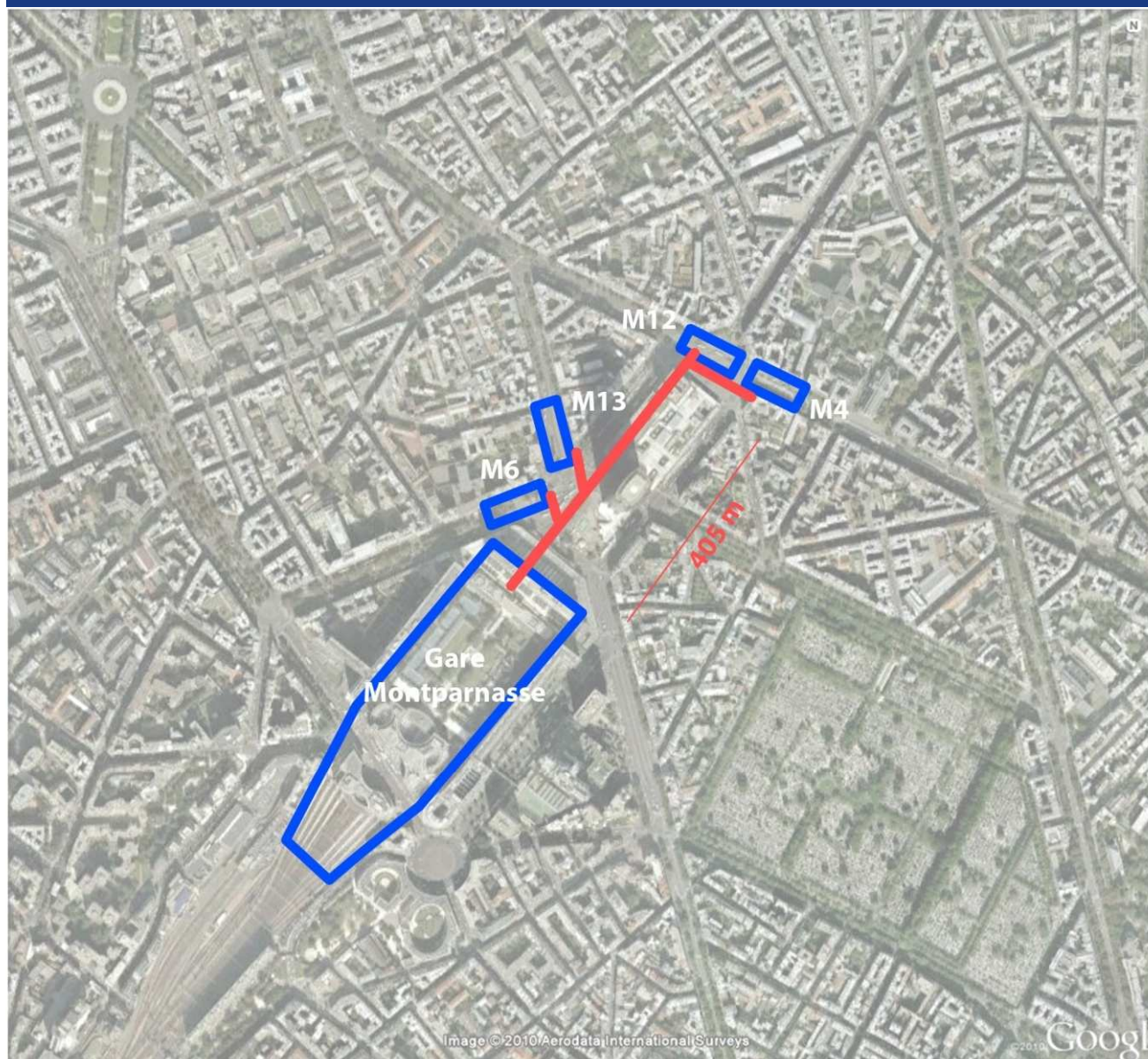
Cologne aéroport / LGV



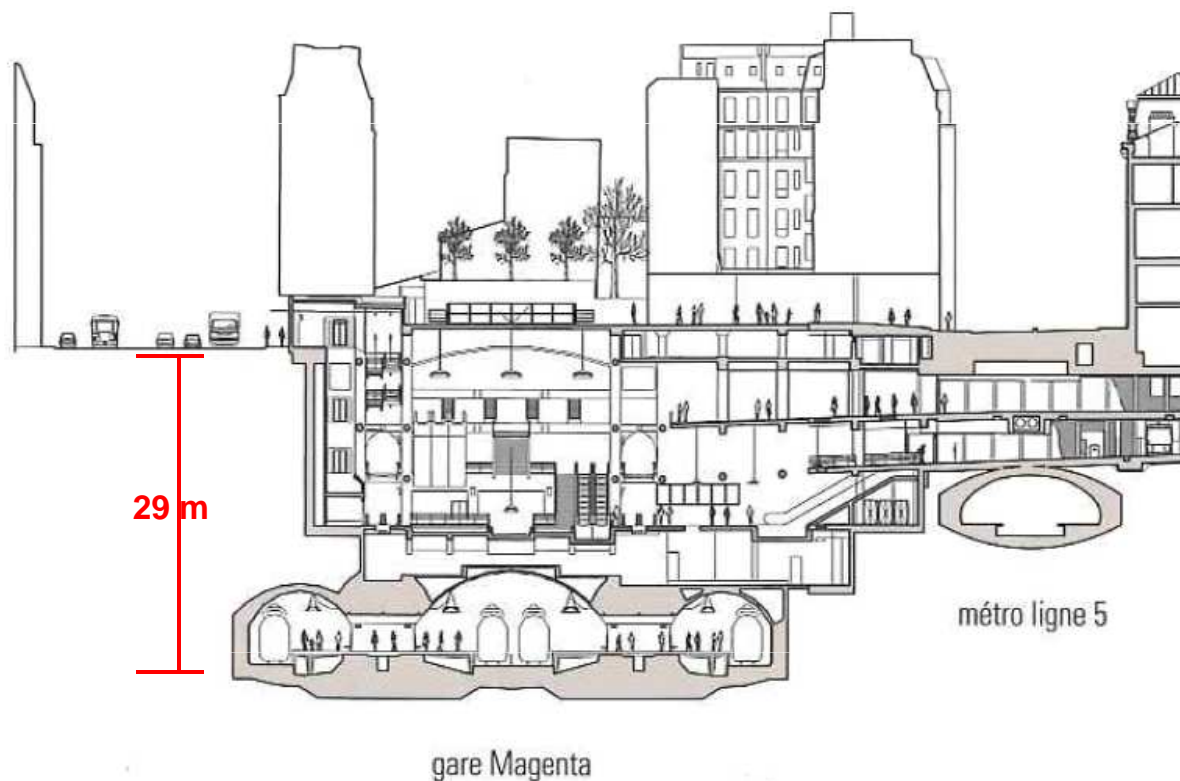
Liaison piétonne gare du nord / gare de l'est / Gare Magenta



Liaison piétonne entre stations de métro et gare Montparnasse



Exemples de gares profondes



Métro :

- Gare Magenta: **29 m**
- Station Condorcet-Saint-Lazare: **30 m**
- Station Abbesses: **36 m**
- Marseille Saint Charles: **36 m**
- Moscou: **84 m**
- Saint-Petersbourg: entre **30** et **100 m**
- Dnipropetrovsk (Ukraine): **30 m**
- Pyong-Yang (Corée du nord) : **100 m**
- Barcelone: **70 m**
- Rome: **42 m**
- Naples: **50 m**
- Athènes: **40 m**
- Washington: **60 m**
- Montréal : **29 m**