

Novembre 2010



## ADOR

### ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU PÔLE ORLY-RUNGIS

L'Association pour le Développement économique du pôle Orly Rungis fédère les grands opérateurs immobiliers du pôle pour mutualiser leurs compétences et développer des projets fédérateurs qui permettent de valoriser le pôle et de renforcer son attractivité.

L'association se compose de 6 membres :

- Aéroport de Paris, gestionnaire développeur de la plate-forme aéroportuaire Paris-Orly ;
- Altarea, propriétaire et gestionnaire du centre commercial Thiais Village ;
- Ségécé, qui gère le centre commercial Belle Épine ;
- Semmaris, qui aménage et gère le Marché d'Intérêt National de Rungis ;
- Silic-Socomie, propriétaire et gestionnaire du Parc Tertiaire Silic ;
- Sogaris, propriétaire et gestionnaire de la plate-forme logistique multimodale SOGARIS.

#### ADOR

Sogaris 123  
94524 Rungis Cedex  
Tél. : 01 45 12 72 40  
Fax : 01 45 12 72 60  
ador@sogaris.fr  
<http://www.ador94.com>

**Au cœur du pôle d'Orly (17 communes, 320 000 habitants, 173 000 emplois), identifié comme territoire stratégique pour le développement économique régional par le projet de SDRIF, adopté par la Région en septembre 2008, le pôle Orly-Rungis, premier pôle économique du Sud de l'Île-de-France, s'est développé autour d'équipements structurants pour la métropole :**

- la plate-forme aéroportuaire Paris-Orly,
- le plus grand marché de produits frais du monde (Marché International de Rungis),
- le premier parc d'affaires privé en Europe (Silic),
- la plate-forme logistique multimodale Sogaris,
- le premier pôle commercial d'Europe continentale constitué par Belle Épine et Thiais Village.

Sur 2 000 hectares entièrement dédiés à l'activité économique et à la fonction aéroportuaire, maîtrisés sur le plan foncier comme sur le plan immobilier par les acteurs économiques, membres de l'ADOR, ce pôle concentre déjà plus de 65 000 emplois et offre un potentiel de développement considérable.

La desserte actuelle du pôle en transport collectif comporte de graves lacunes :

- l'accès à l'aéroport d'Orly est complexe et peu lisible (pas d'accès direct depuis Paris),
- le réseau de transports collectifs est inadapté aux besoins (le taux d'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile travail est de 86 % d'après le Plan de Déplacement Inter Entreprises réalisé par l'Ador, soit un taux très supérieur au reste de la petite couronne),
- le RER C est particulièrement déficient (fréquence de la demi-heure à Rungis La Fraternelle). . . .





• • • Un premier enjeu majeur pour ce territoire est la création d'un véritable pôle multimodal autour de l'aéroport d'Orly et de la future gare TGV. L'ADOR estime que cet objectif ne peut être satisfait qu'en implantant la future gare TGV dans l'emprise aéroportuaire. Dès lors le réseau de transport proposé par la société du Grand Paris, et particulièrement le prolongement au sud de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, constitue un système d'infrastructures

indispensable au bon fonctionnement de ce pôle d'échanges multimodal qui doit être facilement et rapidement accessible pour tous les Franciliens. Un deuxième enjeu majeur pour ce territoire est le renforcement d'un pôle économique majeur de l'Île-de-France. L'ADOR estime que le projet de réseau de transport du Grand Paris est cohérent avec cet objectif de développement visant à conforter sa fonction de pôle d'échanges, rendre fiables et

rapides ses liaisons économiques avec Paris et les autres pôles franciliens et faciliter l'accès des salariés franciliens aux emplois actuels et futurs du pôle.

L'ADOR estime indispensable que le projet « Arc Express » soit fusionné avec celui du Grand Paris, la création d'une ligne de rocade en petite couronne étant importante pour l'accès aux emplois du pôle des salariés résidant à l'est et à l'ouest.

---

## Position de l'ADOR sur les tracés et les gares

### **LA LIGNE BLEUE : une ligne structurante pour les usagers du pôle Orly Rungis**

La ligne bleue constituera une infrastructure structurante pour le pôle Orly Rungis.

Elle permettra une connexion rapide du pôle, porte d'entrée par la plate-forme aéroportuaire Paris-Orly et bientôt la gare TGV, vers la capitale et le reste de la métropole.

Cette liaison rapide doit conserver « l'esprit de la ligne 14 », vitesse de 40 km/h (contre 25-30 pour les autres lignes du métro) permise notamment par un important espacement des stations.

L'ADOR ne souhaite pas en conséquence une multiplication des stations sur cet axe, la desserte de proximité devant se faire grâce à des lignes de maillage qui permettront d'irriguer le territoire. Cette irrigation du pôle Orly-Rungis, à partir de la ligne bleue, se fera *via* les deux stations multimodales de la plate-forme aéroportuaire Paris Orly et du Min et du Centre commercial Régional (Belle Épine/Porte de Thiais).

### **LE TRAMWAY T7 : une offre complémentaire et non concurrente**

L'ADOR tient à rappeler que le prolongement de la ligne 14 et le tramway T7 ne sont antinomiques mais complémentaires.

Le Tramway T 7, en cours de réalisation, et qui sera en correspondance avec la ligne bleue sur les deux pôles multimodaux, a pour vocation de desservir finement le territoire et notamment les zones d'emplois du parc tertiaire Silic, d'Orly Tech, de la zone de fret de la plate-forme aéroportuaire, de la plate-forme Sogaris et de Belle Épine.

L'inter modalité entre ces deux lignes devra donc être facilitée, tant au niveau des cheminements que de la politique tarifaire, afin que le nouveau réseau profite à un maximum d'usagers.

### **UNE DIFFUSION COMPLÉTÉE SUR LE PÔLE MULTIMODAL de la plate-forme aéroportuaire par la réalisation de nouveaux TCSP et la requalification de la ligne Orly Val**

La desserte fine du reste du territoire nécessite la réalisation de nouveaux TCSP en cours d'études.

À ce titre, le prolongement du tramway T7 jusqu'à Juvisy (RER C et D), l'un des plus importants pôles de transport de l'Île-de-France hors Paris, représente pour l'ADOR une priorité. Cette infrastructure est nécessaire pour les Essonnais travaillant sur



La carte réalisée par la Commission Nationale du Débat Public permet d'apprécier la nécessité et la faisabilité d'une fusion de ces projets dans leur partie sud. L'ADOR demande cette fusion, la réalisation de cette ligne facilitant l'accès au pôle d'Orly Rungis pour les salariés résidant à l'est et à l'ouest. La gare Villejuif-Louis Aragon, optionnelle sur le réseau du Grand Paris, doit impérativement être réalisée pour permettre une connexion directe de la ligne rouge avec le Tramway T 7.

le pôle (40 % des salariés). Elle permettra de plus une liaison avec les RER C/D.

La diffusion vers l'Essonne serait utilement complétée par la réalisation des projets à l'étude par le STIF :

- TCSP MASSY ORLY prolongeant le TCSP Massy-Saclay,
- liaison Val de Seine-Val d'Yerres Orly, et par la concrétisation du projet Evry/Corbeille-Orly le long de la RD 7 du Conseil Général de l'Essonne.

La diffusion vers le Val-de-Marne sera facilitée par la réalisation des projets présentés par le STIF :

- prolongement du TCSP Sucy Bonneuil Thiais vers Orly via la Sénia ;
- création d'un TCSP Croix de Berny – Orly via la plaine de Montjean.

### **ORLY VAL :** une liaison transversale qui doit devenir utilisable par les salariés du pôle

Cette liaison peut permettre un maillage transversal et devrait pouvoir être utilisée comme moyen de rabattement et de diffusion supplémentaire.

L'ADOR demande l'intégration dans la tarification classique du réseau francilien et notamment pour les abonnés Navigo afin qu'elle puisse être utilisée par les salariés du pôle.

L'interconnexion avec la ligne bleue du réseau du Grand Paris, à la station « Aéroport d'Orly », est indispensable.

Ce maillage devrait être renforcé par la création d'un arrêt Orlyval au niveau de Rungis la Fraternelle et une prolongation par Cœur d'Orly jusqu'à Pont de Rungis. La prolongation le long du RER C jusqu'à Choisy-le-Roi RER mériterait d'être étudiée.

Ainsi aménagée, cette liaison permettrait une desserte du Parc Silic, d'Orly Tech, de Cœur d'Orly et de Senia à partir de la station « aéroport d'Orly » de la ligne bleue et de la station RER d'Antony.

### **UNE DIFFUSION EST/OUEST** via le pôle multimodal du Min à porte de Thiais

Outre la connexion avec le tramway T 7 (cf. Supra) la station multimodale du MIN permettra une connexion avec le TVM (Trans Val-de-Marne) et la desserte rapide des centres commerciaux Belle Épine et Thiais Village, du Senia nord, et de la Zone Delta depuis le réseau du Grand Paris.

### **UNE FUSION NÉCESSAIRE** **DU PROJET** **ORBIVAL/ARC EXPRESS** avec la ligne rouge du réseau du Grand Paris

La carte réalisée par la Commission Nationale du Débat Public permet d'apprécier la nécessité et la faisabilité d'une fusion de ces projets dans leur partie sud. L'ADOR demande cette fusion,



la réalisation de cette ligne facilitant l'accès au pôle d'Orly Rungis pour les salariés résidant à l'est et à l'ouest.

La gare Villejuif-Louis Aragon, optionnelle sur le réseau du Grand Paris, doit impérativement être réalisée pour permettre une connexion directe de la ligne rouge avec le Tramway T 7.

### CONDITIONS D'EXPLOITATION : un fonctionnement 24 heures/24 nécessaire sur ce territoire

L'ADOR demande un fonctionnement 24 heures sur 24 de la nouvelle infrastructure en raison de la spécificité des horaires de travail de certains salariés de son territoire et notamment de ceux du MIN de Rungis et de la plate-forme aéroportuaire Paris-Orly.

### UNE UTILISATION FRET SOUHAITABLE

Les membres de l'ADOR sont vivement intéressés par la proposition du maître d'ouvrage d'une utilisation fret de la nouvelle infrastructure.

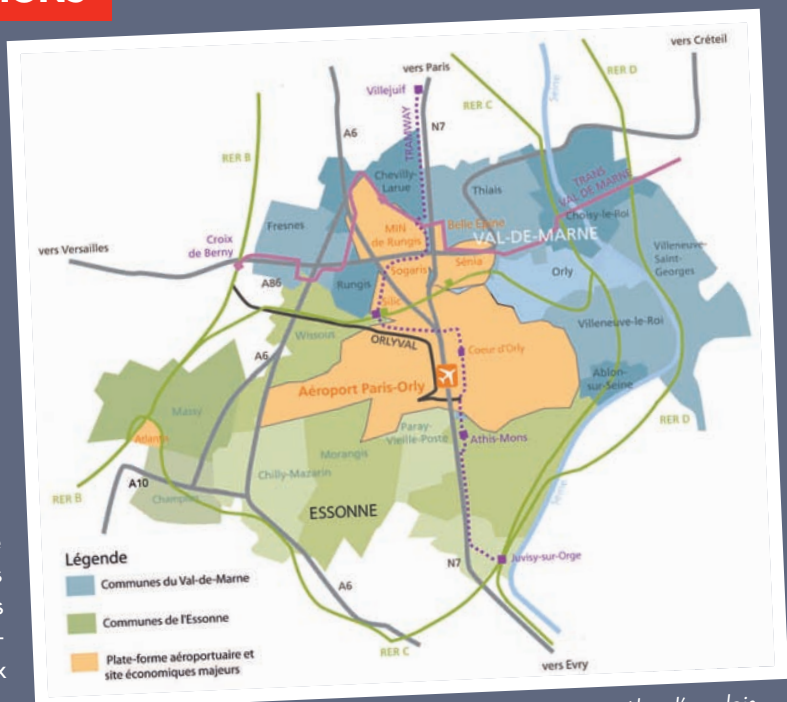
La proximité de Paris et la présence de grands équipements dédiés à la logistique (Plate-forme multimodale Sogaris, Plate-forme aéroportuaire, Min de Rungis) peuvent permettre la mise en place de nouveaux schémas pour optimiser les flux logistiques dans une optique de développement durable.

L'ADOR demande au maître d'ouvrage d'approfondir les études en cours de réalisation afin de préciser :

- les conditions de faisabilité d'une utilisation des infrastructures pour le fret ;
- les modalités de fonctionnements envisagées et privilégiées.

### AUTRES DEMANDES DE PRÉCISIONS

1. Les membres de l'ADOR s'interrogent sur les écarts de prévision de trafic sur l'axe Villejuif Orly entre la DDREIF (16 000) et la RATP (8 000), des écarts d'une telle proportion ne s'observant pas sur d'autres tronçons.
2. Compte tenu des arrêts desservis, le matériel roulant devra prévoir des espaces pour les voyageurs munis de bagages, ce qui n'est pas mentionné dans la partie consacrée à l'aménagement intérieur des rames, afin d'éviter des conflits d'usage entre les passagers aériens et les salariés/résidents.
3. Le Cahier du maître d'ouvrage évoque les possibilités de stationnement autour de porte de Thiais de la Semmaris et de Belle Épine. Les membres de l'ADOR rappellent que les parkings sont à l'usage des utilisateurs du pôle. Il conviendra de prévoir des parkings relais dédiés aux utilisateurs de la nouvelle infrastructure.



Carte du pôle d'Orly et de ses principaux parcs d'activités et pôles d'emplois.  
Source : ADP Modifié 2009, Contribution des acteurs du pôle d'Orly au débat métropolitain, Juin 2010 P3.