

Interconnexion sud

des lignes à grande vitesse en Île-de-France

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

BELGIQUE—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIA—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

D—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO—GRENoble—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUNNEN

Pré-études fonctionnelles et préparatoires au débat public

Fiche thématique sur l'aéroport d'Orly

Septembre 2010



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SOMMAIRE

1	TRAFICS AERIENS ET INTERMODAUX	3
1.1	Trafics Aériens : actuels et prévisions	3
1.2	Trafics Aériens : origine - destination et modes d'accès.....	4
1.3	Trafics Intermodaux air – fer : actuels et prévisions	4
2	LES CONDITIONS ACTUELLES D'ACCES A ORLY.....	6
2.1	Localisation	6
2.2	Les accès	6
3	LES FUTURES CONDITIONS D'ACCES A ORLY	11
3.1	Projets réalisés à l'horizon de la mise en service de l'Interconnexion Sud...	11
3.2	Transferts TGV-aéroports : l'accès TGV à l'aéroport d'Orly	13

1 TRAFICS AERIENS ET INTERMODAUX

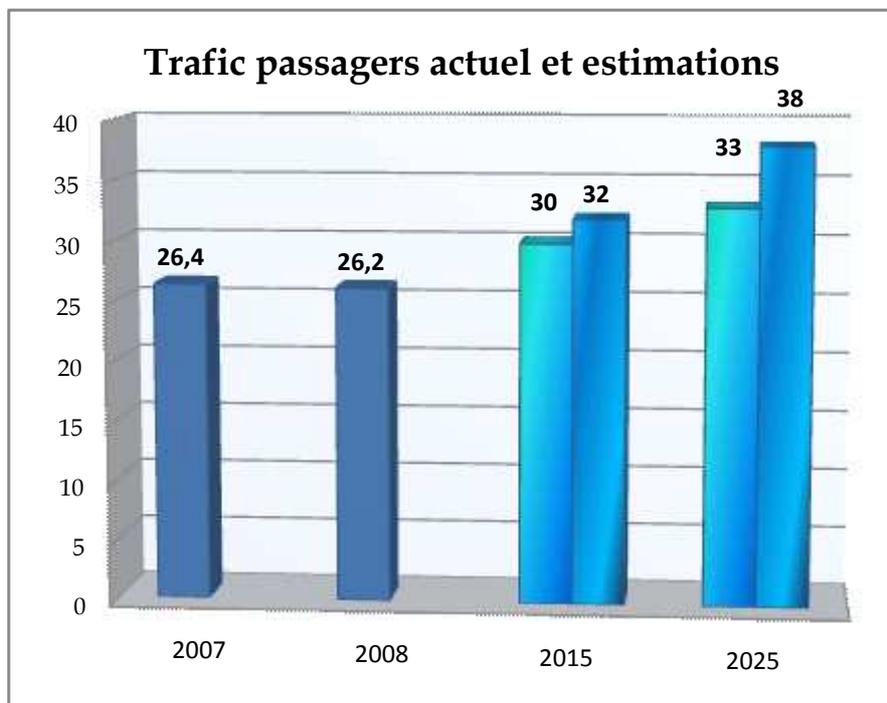
1.1 TRAFICS AERIENS : ACTUELS ET PREVISIONS

En termes de trafic aérien, l'aéroport de Paris-Orly est le deuxième aéroport français et onzième aéroport européen avec environ 230.000 mouvements et plus de 26 millions de passagers par an en 2008.

La DGAC prévoit pour l'aéroport d'Orly une croissance des voyageurs dans les prochaines années :

- entre 30 et 32 millions de passagers en 2015 ;
- entre 33 et 38 millions de passagers en 2025.

En particulier, la DGAC prédit, pour l'aéroport d'Orly, une réduction du trafic domestique, en raison d'une concurrence modérée ou importante du TGV, et un développement du réseau européen ou long-courrier.



Les liaisons point à point sont la quasi-totalité du trafic. Les destinations principales sont la France, l'Europe, le Maghreb et les DOM-TOM (trafic de loisirs moyen et long courrier). Environ 50% des vols sont domestiques. Le taux de correspondance air/air est de l'ordre de 8%. Plus de 280 villes ont été desservies en 2008.

1.2 TRAFICS AERIENS : ORIGINE - DESTINATION ET MODES D'ACCES

En 2007, la grande majorité des voyageurs (environ 80%) provient de l'IDF. Le trafic de correspondance avion-avion est estimé par la DGAC à 8% du total, soit environ 2 millions de passagers. Le trafic hors IDF est estimé à 14% du trafic total hors correspondances aériennes soit 3,4 millions. Pour ces trafics hors IDF, 1 millions accèdent à Orly par le mode ferroviaire en majorité via les gares parisiennes, le reste 2,4 millions de passagers vient en voiture.

En 2004, les véhicules particuliers (non loué ou autres) et les taxis ont été le mode d'accès le plus utilisé par les passagers d'Orly Ouest (69%) et Orly Sud (70%). Les TC (Transport en Commun) ferroviaires ont été utilisés par environ 17% des voyageurs et les TC routiers par environ 14%.

En 2004, le motif de déplacement de la grande majorité des passagers d'Orly Sud (83%) a été personnel (loisirs, vacances, etc.). Ce pourcentage est inférieur pour l'aérogare Orly Ouest (61%) : dans ce cas, 39% de passagers ont effectué leur déplacement pour motif professionnel.

1.3 TRAFICS INTERMODAUX AIR – FER : ACTUELS ET PREVISIONS

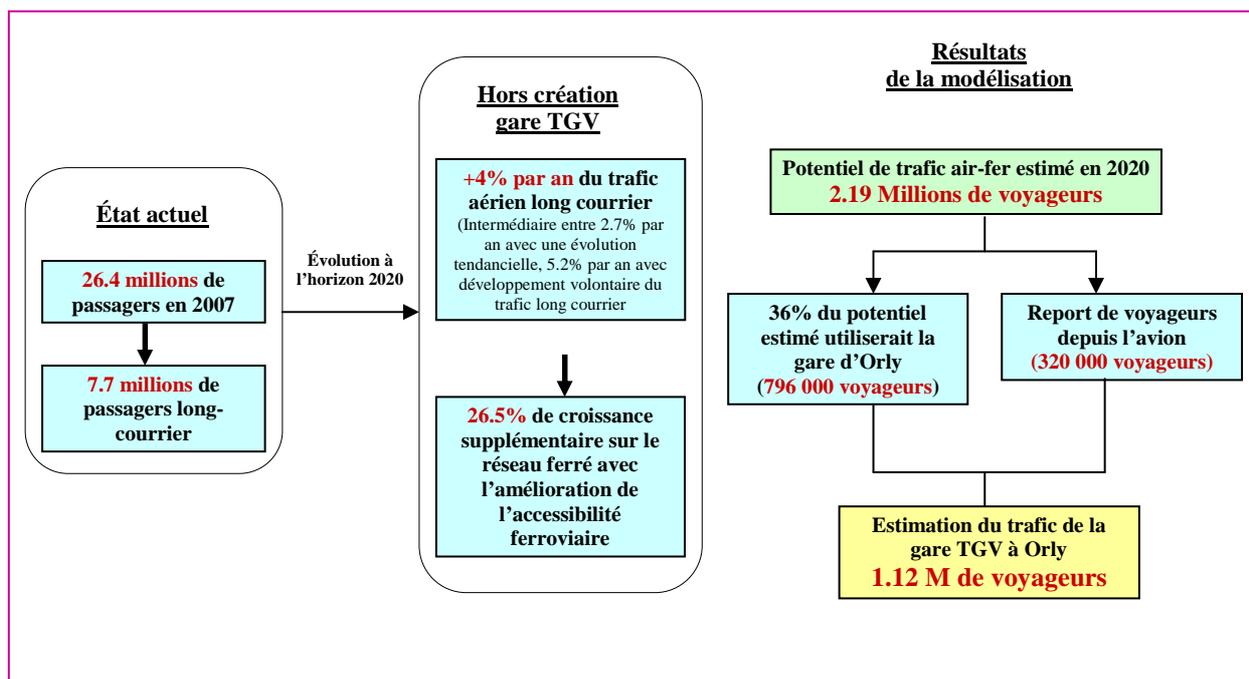
L'étude des enquêtes d'Aéroports de Paris à Roissy a permis de constater que le phénomène de correspondance fer - air concerne avant tout les moyens et longs courriers. Le pré-acheminement en train est en effet intéressant lorsque le parcours aérien est suffisamment long et lorsque l'offre aérienne au départ de la province est limitée ou inexistante.

Ce constat permet des prévisions de trafics intermodaux de l'aéroport d'Orly et de la future gare TGV d'Orly :

1. En 2006, **7,7 millions de voyageurs ont des destinations lointaines** (Outre-Mer et hors UE) et sont donc potentiellement intéressés par un pré-acheminement en train.
2. Environ **1 million de passagers d'Orly ont pris un train pour se rendre à l'aéroport**, via une gare parisienne (le trafic intermodal via Massy est quasi inexistant). Cependant on estime qu'une bonne partie de ces passagers provient du « grand bassin parisien » (Normandie, Picardie, Centre) et ne serait donc pas tous intéressés par des liaisons TGV avec Orly.
3. Hors création d'une gare à Orly, le nombre de ces passagers intermodaux évolue à l'horizon 2020 selon un potentiel de trafic air-fer en 2020 de 2,19 millions, en raison de :
 - a. l'augmentation de la demande de trafic aérien long courrier à Orly, estimée à 4% par an (chiffre intermédiaire entre les deux scénarios de développement d'Orly esquissés par la DGAC) ;
 - b. l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de l'Ile-de-France d'une manière générale. Cet effet, calculé à partir du modèle national voyageurs de RFF, est estimé à 26,5% de croissance supplémentaire et traduit l'impact de la mise en service des projets ferroviaires et des différentes hypothèses présentées aux paragraphes précédents.

4. Dans le cas de la création d'une gare TGV à Orly, en 2020, le **trafic intermodal air – fer de la plateforme d'Orly est estimé à 2,5 millions de voyageurs** et le **trafic intermodal de la gare TGV d'Orly est estimé à environ 1,12 millions de voyageurs**, en raison des hypothèses suivantes :
- a. les reports supplémentaires depuis l'avion s'élèveraient à 320 000 voyageurs. Il s'agit ici d'une estimation intermédiaire issue des évaluations présentées par la DGAC dans le cadre des travaux du Groupe Intermodalité air-fer ;
 - b. environ 40% du potentiel air – fer serait susceptible d'emprunter la gare d'Orly. Cette hypothèse est prudente (à titre de comparaison, 61% des passagers air – fer de CDG passent par la gare TGV de Roissy) du fait de la remarque énoncée plus haut sur la part probablement importante de trafics issus du grand bassin parisien. Par ailleurs, les régions dont la desserte par TGV intersecteurs n'offrirait pas de relation directe avec Orly (Limousin, Auvergne, Centre hors zone de Tours) ont été exclues du calcul par prudence (malgré les possibilités de correspondance notamment à Marne-la-Vallée), ce qui porte le pourcentage effectif à 36%.

Les éléments ci-dessous sont récapitulatifs de l'estimation des trafics intermodaux à Orly.



2 LES CONDITIONS ACTUELLES D'ACCES A ORLY

2.1 LOCALISATION

L'aéroport de Paris-Orly est situé au sud de Paris, à environ 16 km du centre.

2.2 LES ACCES

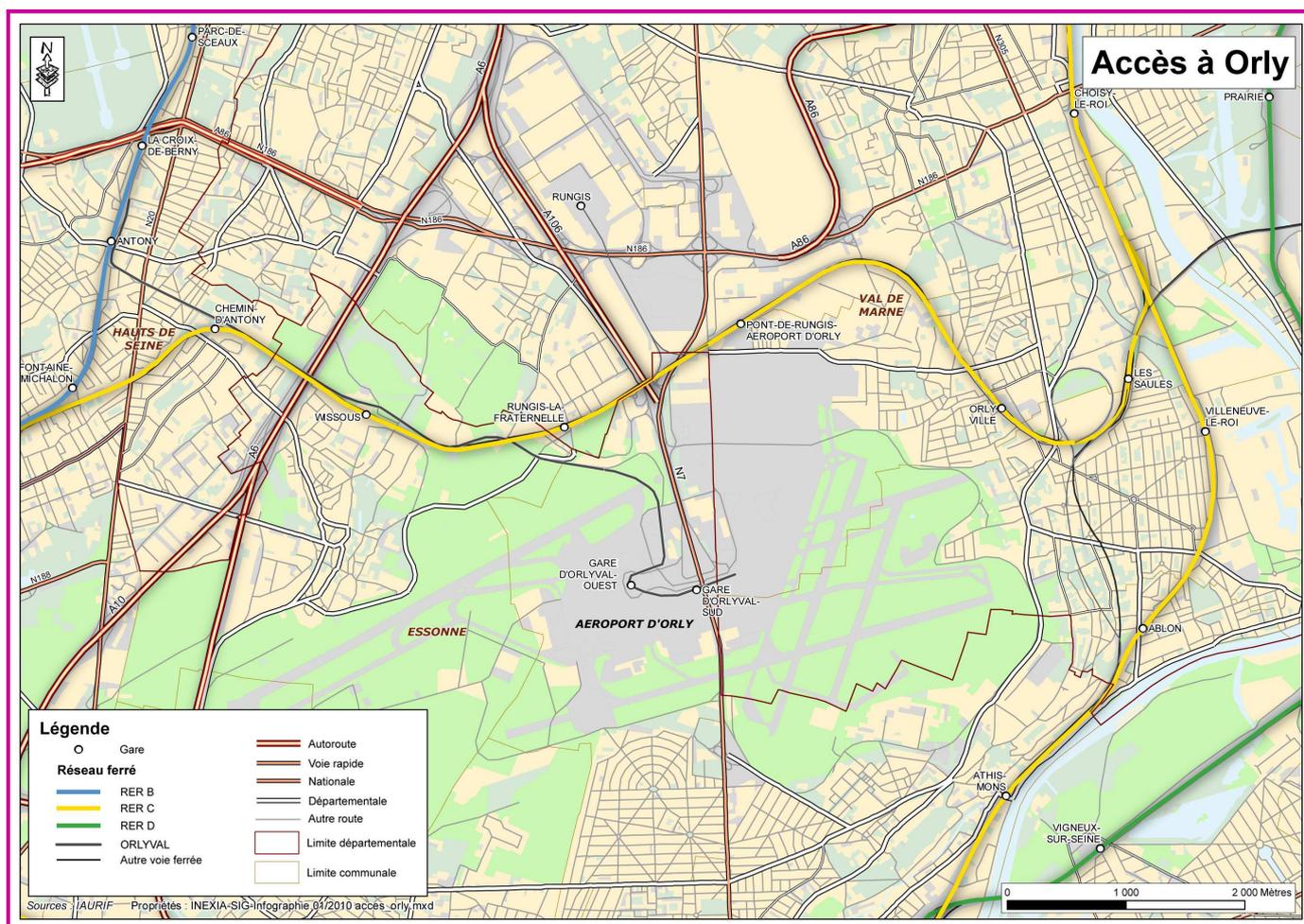
2.2.1 Accès routier

L'aéroport de Paris-Orly est desservi par :

- l'autoroute A106 reliée à l'autoroute A6 (provenance de Paris) ;
- la nationale 7.

En proximité de l'aéroport, il y a aussi :

- l'autoroute A86 ;
- l'autoroute A10.



2.2.2 Transports en commun

Les transports en commun liant Paris et l'IDF à l'aéroport sont :

2.2.2.1 Réseau TC lourd

En 2009, il n'existe pas de liaison en transport en commun lourd direct entre Paris et l'aéroport d'Orly. Les liaisons TC lourd existantes sont :

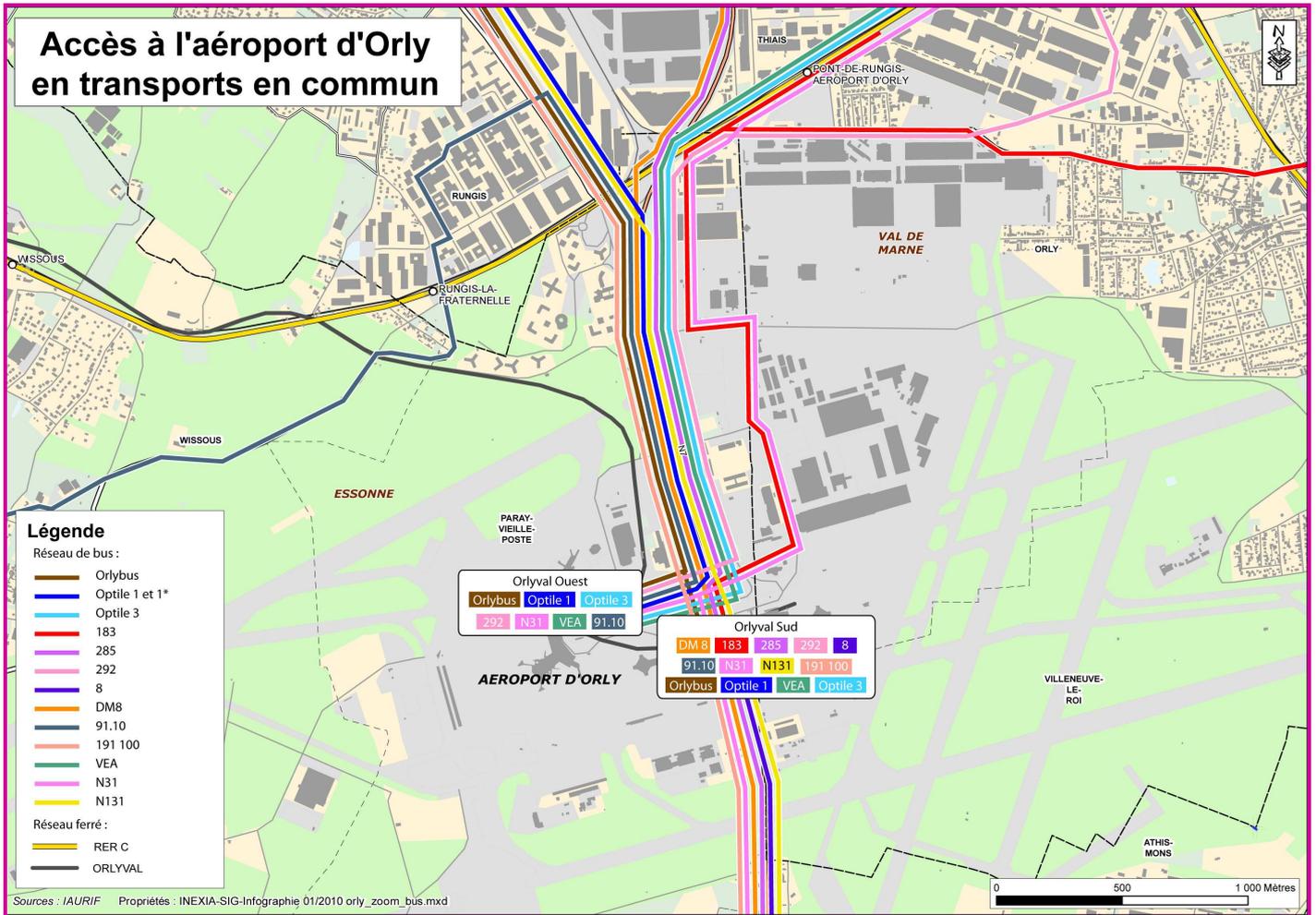
- RER B + Orlyval (entre Antony et Orly). Deux stations sont desservies : Orly-Ouest et Orly-Sud.
 - Le temps de parcours moyen entre Paris (Châtelet - Les Halles) et Orly est de 25 minutes (durée du trajet d'Antony à Orly Sud : 8 minutes) ;
 - Tarif : 9,85 € depuis Paris intra-muros, 7,60 € entre Orly et Antony ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 4 à 7 minutes 30.
- RER C + navette bus «Orlyrail» (de la gare du Pont de Rungis - Aéroport d'Orly aux aérogares).
 - Le temps moyen de parcours depuis la gare d'Austerlitz est de 35 minutes (25 min RER C + 10 min bus) ;
 - Tarif : 6,20 € depuis Paris intra-muros (3,70 € RERC+ 2,50 € bus) ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 20 minutes en semaine.

2.2.2.2 Réseau bus

En 2009, plusieurs lignes de bus desservent les aérogares :

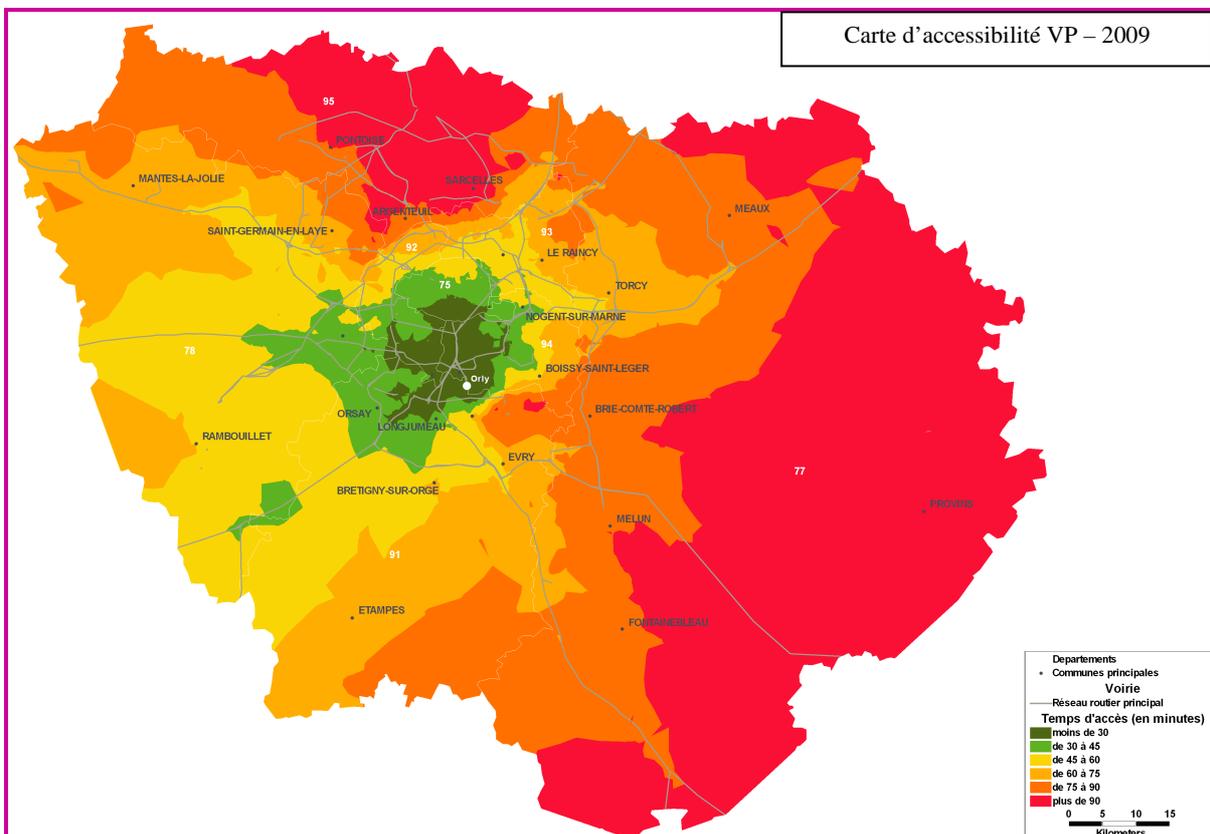
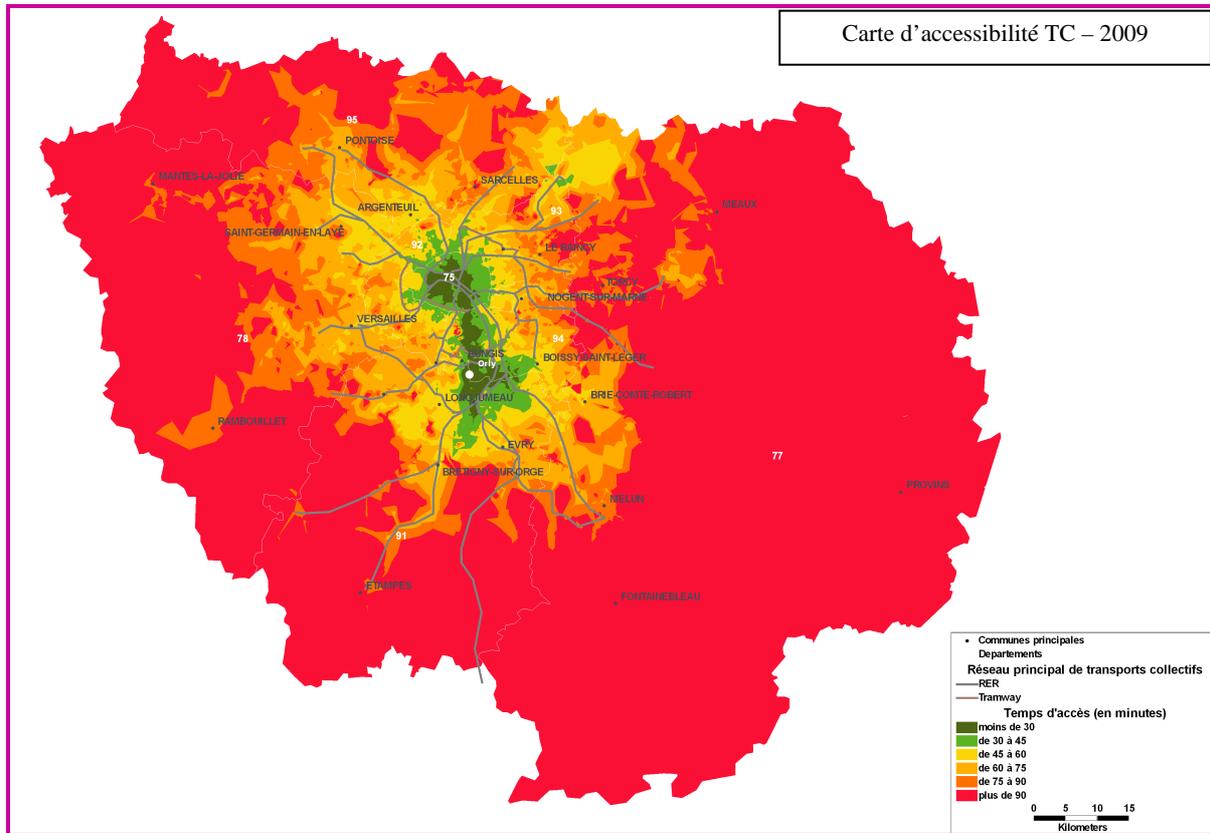
- Le bus RATP 183 relie Orly Sud et Porte de Choisy (ligne 7).
 - Temps moyen de parcours : 55 minutes ;
 - Tarif : 1,60 € à l'intérieur de la zone 4 ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 30 minutes.
- Le bus RATP 285 relie la gare de Juvisy (RER C et D) à Villejuif - Louis Aragon (métro 7) en passant par l'aérogare d'Orly Sud.
 - Temps moyen de parcours depuis Villejuif : 15 minutes ; depuis Juvisy : 20 minutes ;
 - Tarif : 1,60 € à l'intérieur de la zone 4 ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 10 à 20 minutes en semaine, 30 minutes les dimanches et fêtes.
- Le bus RATP 292 relie le Marché International de Rungis à Savigny-sur-Orge en passant par l'aérogare d'Orly Sud.
 - Temps moyen de parcours depuis Rungis : 20 minutes, depuis Savigny : 35 minutes ;
 - Tarif : 1,60 € à l'intérieur de la zone 4 ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 10 à 20 minutes en semaine, 30 minutes les dimanches et fêtes.
- Le bus Optile DM8 relie Villejuif - Louis Aragon à Morsang-sur-Orge - Libération, en passant par Orly Sud.
- Le bus Orlybus relie la gare Denfert-Rochereau jusqu'à Orly Ouest et Orly Sud.
 - Temps moyens de parcours : 30 minutes ;
 - Tarif : 6,40 € depuis Paris intra-muros ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 15 à 20 minutes.
- Le bus de nuit Noctilien N31 relie la gare de Lyon à la gare de Juvisy (RER C et D) en passant par l'aérogare d'Orly Sud.
 - Temps moyen de parcours depuis la gare de Lyon : 1 h 10, depuis Juvisy : 15 minutes ;
 - Tarifs : 3 tickets t+, 1,60€ l'unité depuis gare de Lyon, 1,60€ € à l'intérieur de la zone 4 ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 60 minutes.

- Le bus de nuit Noctilien N131 relie la gare de Lyon à la gare de Brétigny, et dessert les aéroports Orly Sud et Ouest.
 - Temps moyen de parcours depuis la gare de Lyon : 20 minutes, depuis Juvisy, 15 minutes, depuis Brétigny, 60 minutes ;
 - Tarifs : 3 tickets t+, 1,60€ l'unité depuis gare de Lyon, 1,60 € à l'intérieur de la zone 4 ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 60 minutes.
- Le bus Optile 91.10 (TransEssonne) effectue la liaison Massy-Palaiseau RER B et C ↔ Rungis-La Fraternelle RER C ↔ Orly-Ouest.
 - Temps moyen de parcours : 30 min ;
 - Tarif : 1,70 € ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 30 minutes en semaine, 60 minutes les dimanches et fêtes.
- Le bus Optile 191 100 relie Montgeron et le Marché International de Rungis via Orly Sud et Orly Ouest.
 - Temps moyen de parcours : 45 minutes depuis Montgeron, 20 minutes depuis Juvisy, 20 minutes depuis Rungis ;
 - Tarif : 1,60 € ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 30 à 60 minutes en semaine, 60 minutes les dimanches et fêtes.
- Le bus Optile 1 et 1* du réseau de bus Cars Air France permettent d'aller jusqu'aux Invalides et Etoile / Arc de triomphe à Paris en passant par la Porte d'Orléans et la gare de Paris-Montparnasse.
 - Temps moyen de parcours : 35 minute depuis la gare de Paris-Montparnasse ;
 - Tarif : 11,50 € depuis Paris intra-muros ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 30 minutes.
- Le bus Optile 3 du réseau de bus Cars Air France permet d'effectuer directement le trajet Orly ↔ Roissy.
 - Temps moyen de parcours 60 minutes ;
 - Tarif : 19 € ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 30 minutes.
- Le bus Navette VEA permet de faire la liaison directe entre Orly et Disneyland Paris.
 - Temps moyen de parcours 45 minutes ;
 - Tarif : 17 € ;
 - Fréquences de passage aux arrêts : 30 minutes.



2.2.3 Cartes d'accessibilité

Les cartes d'accessibilité TC et VP actuelles (2009) sont présentées ci-dessous :



3 LES FUTURES CONDITIONS D'ACCES A ORLY

3.1 PROJETS REALISES A L'HORIZON DE LA MISE EN SERVICE DE L'INTERCONNEXION SUD

Concernant l'aéroport d'Orly, les projets pris en référence à l'horizon 2020 sont :

3.1.1 Projets routiers

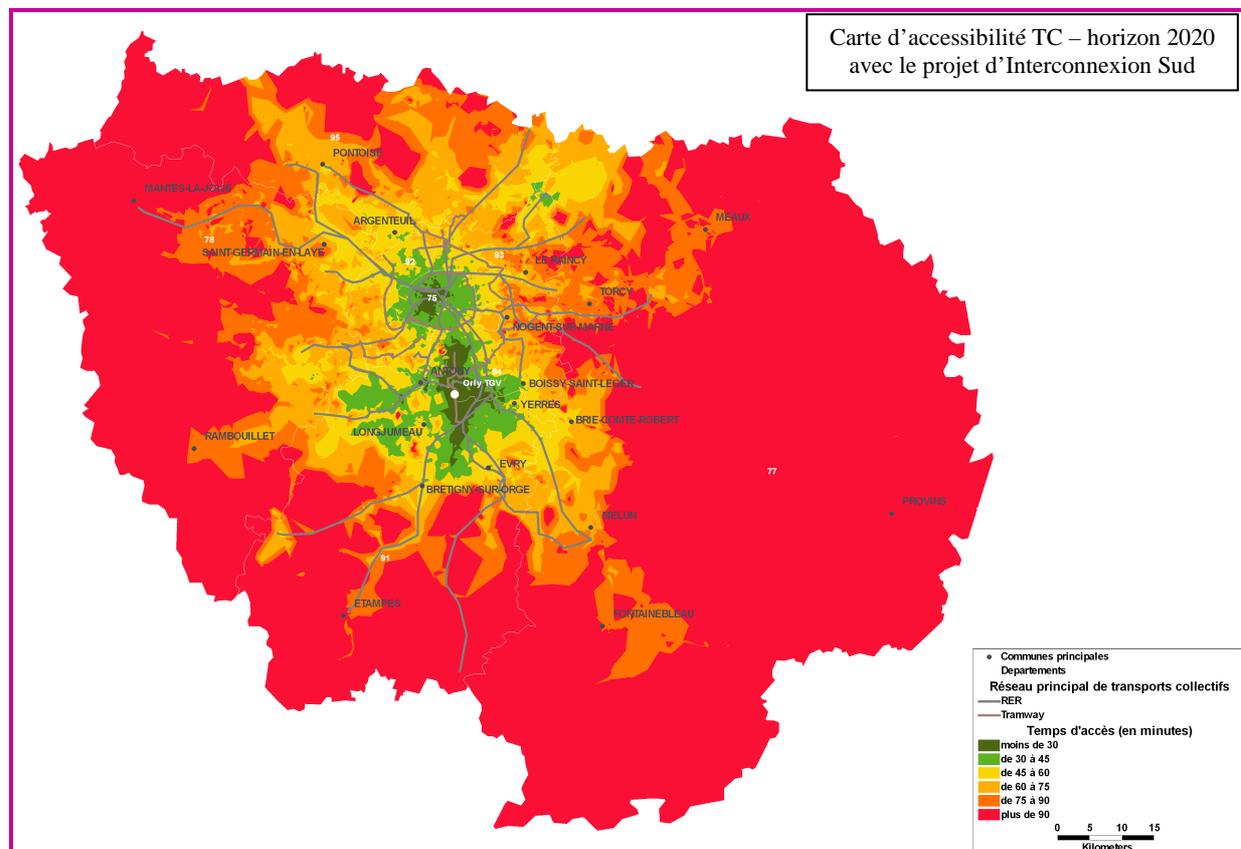
- Réouverture de l'ancienne RN 7 sur la plateforme d'Orly,
- Contournement Sud d'Orly,
- Nouvelles liaisons Est-Ouest à Orly.

3.1.2 Transports en commun

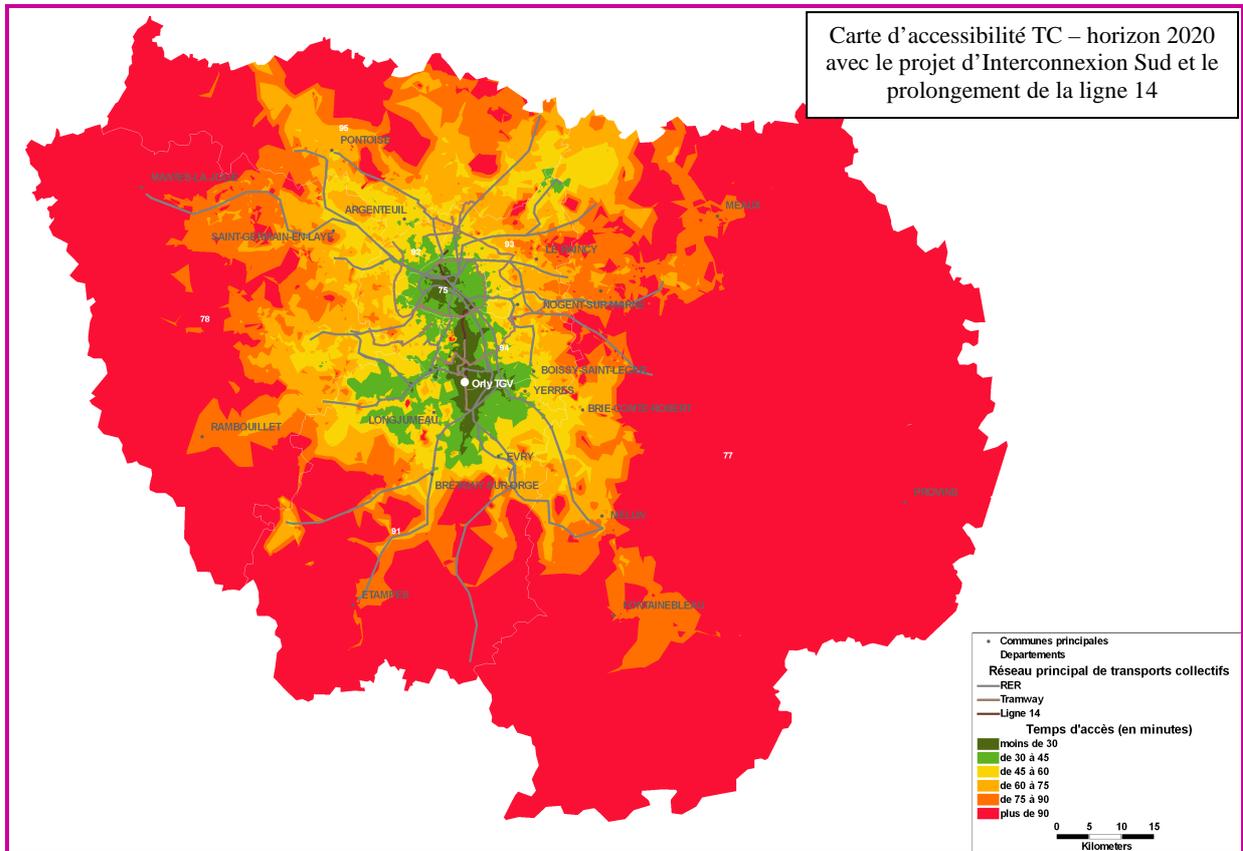
- Tramway Villejuif / Juvisy, axe nord / sud passant par la RN 7,
- Bus en site propre Massy / Orly sur 10 km,
- TCSP entre Choisy et Orly,
- TCSP reliant Sucy / Pompadour / Orly.

3.1.3 Cartes d'accessibilité (horizon 2020)

Considérant ces projets, les autres projets à l'horizon 2020 en IDF et la construction de l'Interconnexion Sud, la carte d'accessibilité TC devient :



Si on considère la réalisation du prolongement de la ligne 14, la carte d'accessibilité TC montre une amélioration du temps de parcours pour rejoindre l'aéroport de Paris Orly importante tout au long du parcours de la ligne 14.



3.2 TRANSFERTS TGV-AEROGARES : L'ACCES TGV A L'AEROPORT D'ORLY

3.2.1 Introduction

Un des objectifs du projet d'Interconnexion Sud est d'améliorer la qualité de la correspondance air / fer pour les usagers d'Orly et les voyageurs TGV sur leurs déplacements intermodaux et d'alléger les gares parisiennes de ce trafic.

Pour répondre à cet objectif, la création d'une nouvelle gare pour desservir l'aéroport d'Orly est envisagée.

3.2.2 Les sites potentiels de gares

Quatre sites potentiels de gares ont été identifiés dans le secteur d'Orly :

- « Proche des aéro-gares » : à l'intérieur du périmètre de l'aéroport d'Orly, dans la zone proche des 2 aéro-gares d'Orly ;
- « Cœur d'Orly » : à l'intérieur du périmètre de l'aéroport d'Orly, dans la zone dite d'aménagement "Cœur d'Orly" ;
- « Rungis – La Fraternelle » : dans la zone de la gare de Rungis – La Fraternelle sur le RER C ;
- « Pont de Rungis » : dans la zone de la gare de Pont-de-Rungis sur le RER C.

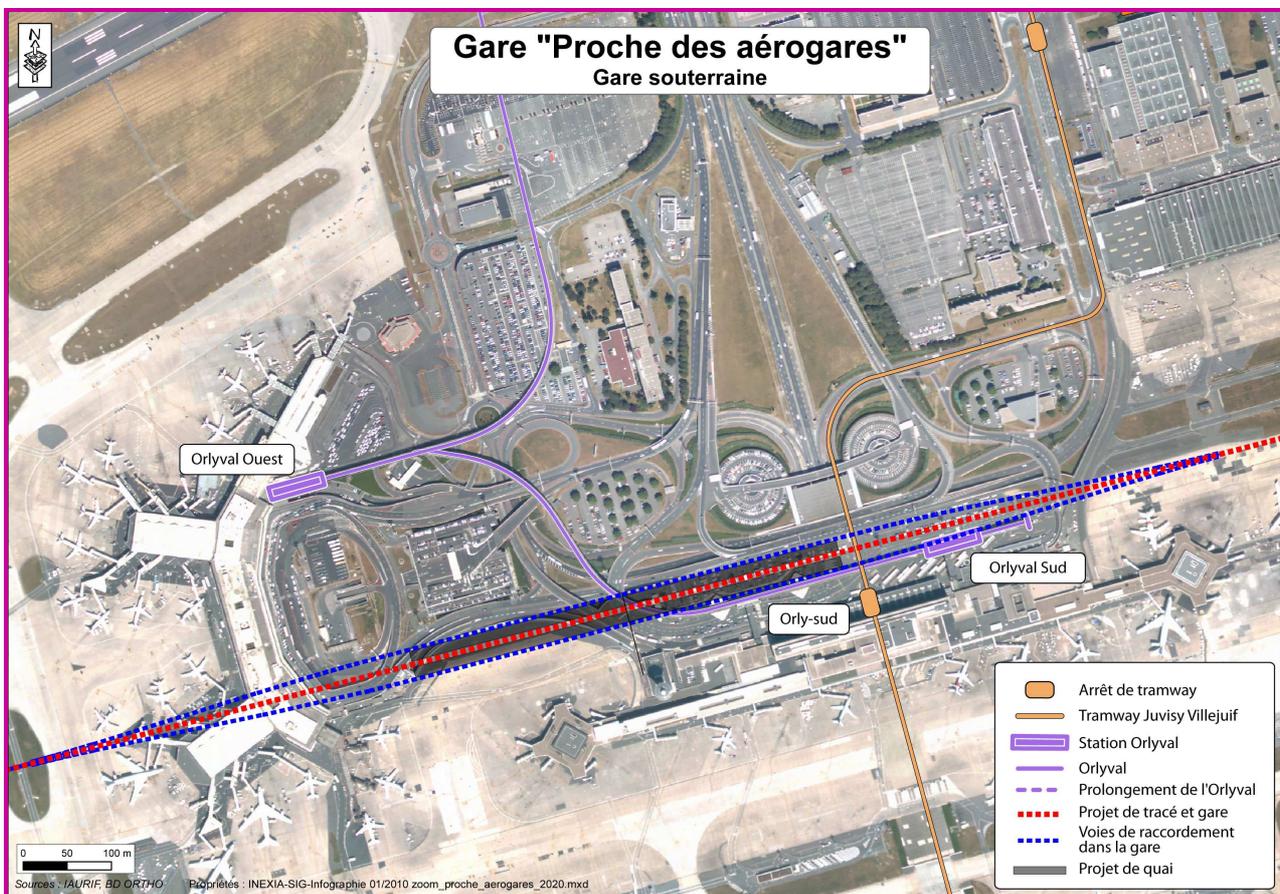


3.2.2.1 Gare « Proche des aéroports »

Le positionnement exact de la gare « Proche des aéroports » près des aéroports d'Orly Ouest et Orly Sud (entre le Parking P3 et l'OrlyVal), résulte à la fois des fonctionnalités, des contraintes du site, des impératifs techniques du tracé de la gare et de la ligne d'Interconnexion Sud.

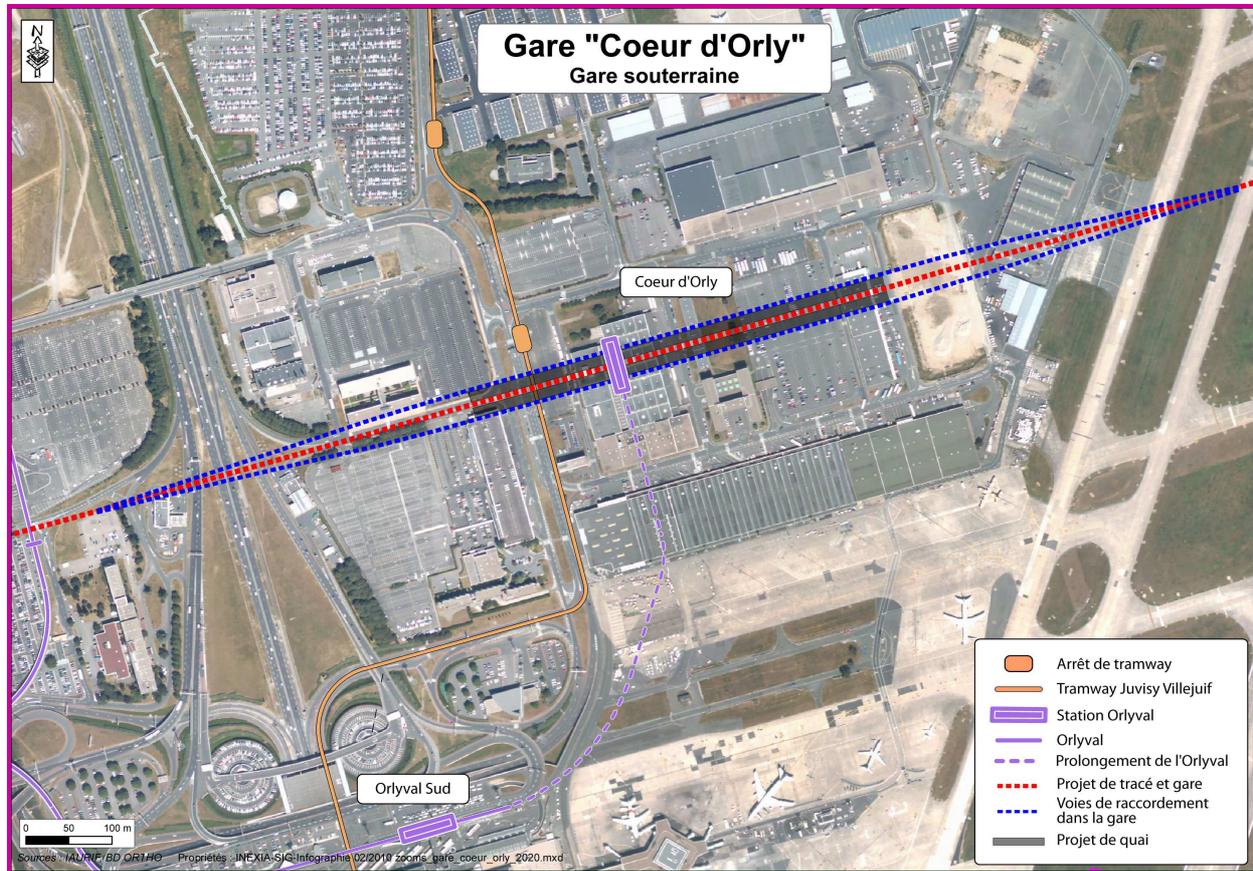
La gare a été positionnée de façon à être la plus fonctionnelle possible et desservir au même temps les aéroports Sud et Ouest.

Les contraintes du site, amènent donc à prévoir une gare et des accès souterrains à une profondeur d'environ 30 m par rapport au niveau de la Nationale 7 passant sous l'aéroport Orly Sud en première approche. La gare sera réalisée totalement en souterrain à partir de puits d'accès depuis la surface.



3.2.2.2 Gare « Cœur d'Orly »

L'emplacement exact de la gare « Cœur d'Orly » est imposé, en ce sens qu'il a déjà été réservé par Aéroport de Paris (ADP) dans son projet d'aménagement immobilier appelé « Cœur d'Orly ».



La gare se situe donc dans le secteur dit “Cœur d'Orly” de ce projet, à 500 m environ au nord de l'aérogare sud, avec une orientation parallèle à celle-ci, dans une bande de 36 m de large réservée par ADP entre les futurs immeubles des blocs A2/B1/C2 d'une part et A3/B2/C3 d'autre part, à proximité immédiate d'un Centre commercial.

Deux stations de transport en commun francilien pourraient desservir la future gare :

- une station du futur tramway Villejuif-Athis Mons, dont les premiers travaux sont engagés ;
- une station de la ligne OrlyVal éventuellement prolongée depuis l'aérogare Sud.

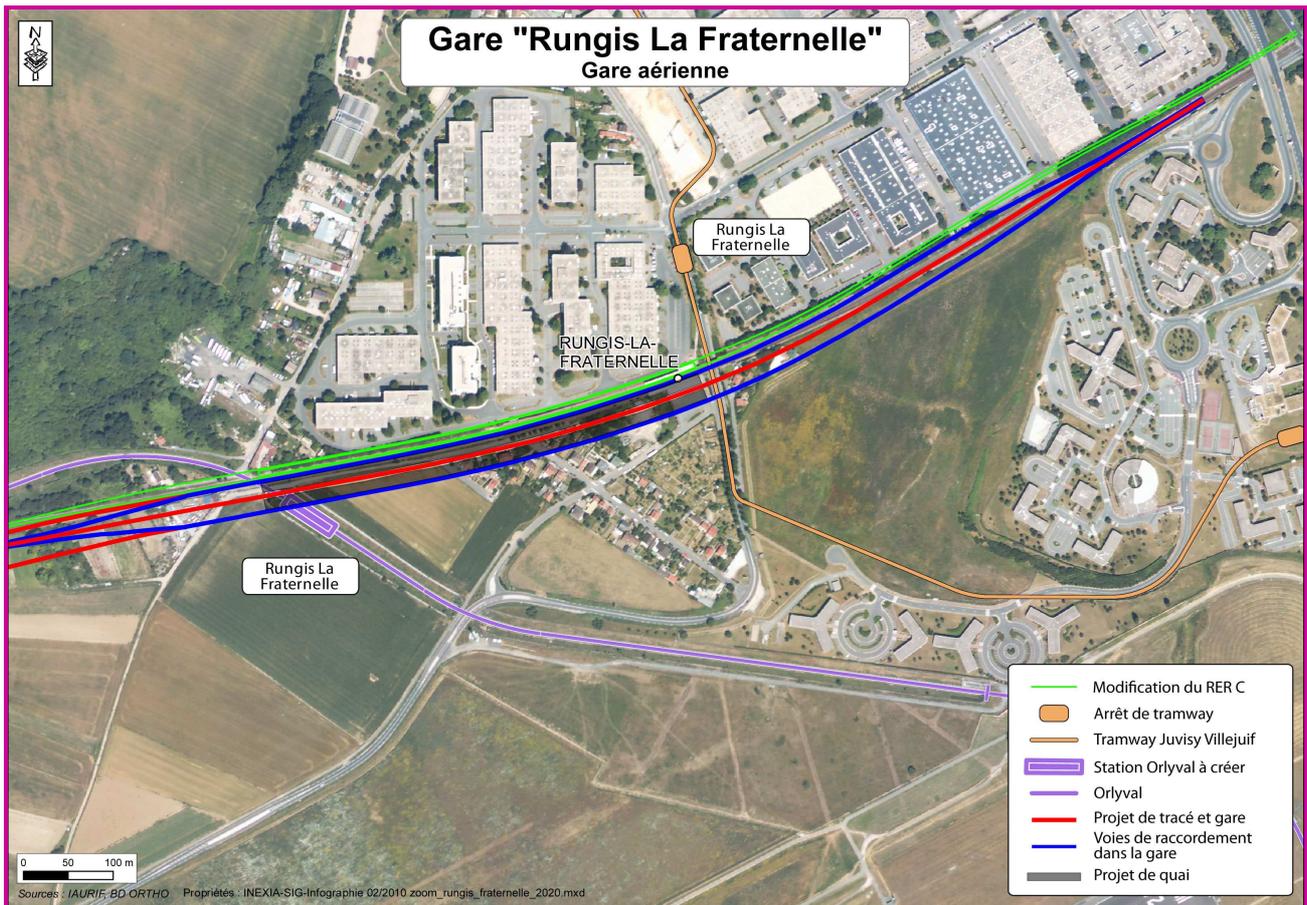
La gare est située dans un secteur fortement contraint (immeubles, parkings, réseaux, projets divers). La ligne d'Interconnexion Sud desservant la gare doit traverser la zone aéroportuaire, où les règles de sécurité vis-à-vis des contraintes aéronautiques obligent à passer sous les pistes. Il en résulte que la gare et la ligne d'Interconnexion Sud doivent être prévues en souterrain dans toute cette zone.

La profondeur de la gare et de la ligne d'Interconnexion Sud sera à priori de l'ordre de – 30 m par rapport au niveau du sol. Cette profondeur s'explique notamment par la nécessité de préserver les divers réseaux existants ou prévus par ADP (réseaux électriques, adduction d'eau, etc.) et des contraintes géologiques. Ce site pourrait être relié aux aérogares par un prolongement de l'Orlyval.

3.2.2.3 Gare « Rungis la Fraternelle »

La gare tangente la ligne de Grande Ceinture, au droit de la gare de Rungis – La Fraternelle du RER C. La gare est positionnée de façon à ce que les quais se trouvent exactement entre la ligne Orlyval à l'ouest et la gare du RER C à l'est, de façon à permettre des correspondances avec ces deux moyens de transport.

Par ailleurs, une station du futur tramway Villejuif – Athis Mons est prévue rue de la gare, à proximité immédiate de la gare RER C, offrant ainsi une troisième possibilité de correspondance.



Deux implantations de la gare ont été étudiées :

- aérienne dans le cas du scénario B (implantation de l'image);
- souterraine dans le cas des scénarii A et C.

Le site de la Fraternelle est encore relativement peu urbanisé et peut sembler a priori favorable à l'implantation d'une gare TGV d'Interconnexion Sud située en jumelage à la ligne de la Grande Ceinture, et au même niveau que celle-ci (scénario B).

Cela n'est pas possible dans le cas d'une ligne d'interconnexion Sud conçue pour des vitesses de 160 à 200 km/h, sauf à accepter de mordre dans le tissu urbain à Wissous et à Orly.

En revanche, cette option devient possible dans le cas du scénario B des études préliminaires de l'Interconnexion Sud, où la vitesse dans le secteur est réduite à 100 km/h. Le tracé de l'Interconnexion Sud peut alors être modifié pour déboucher en surface par une trémie à

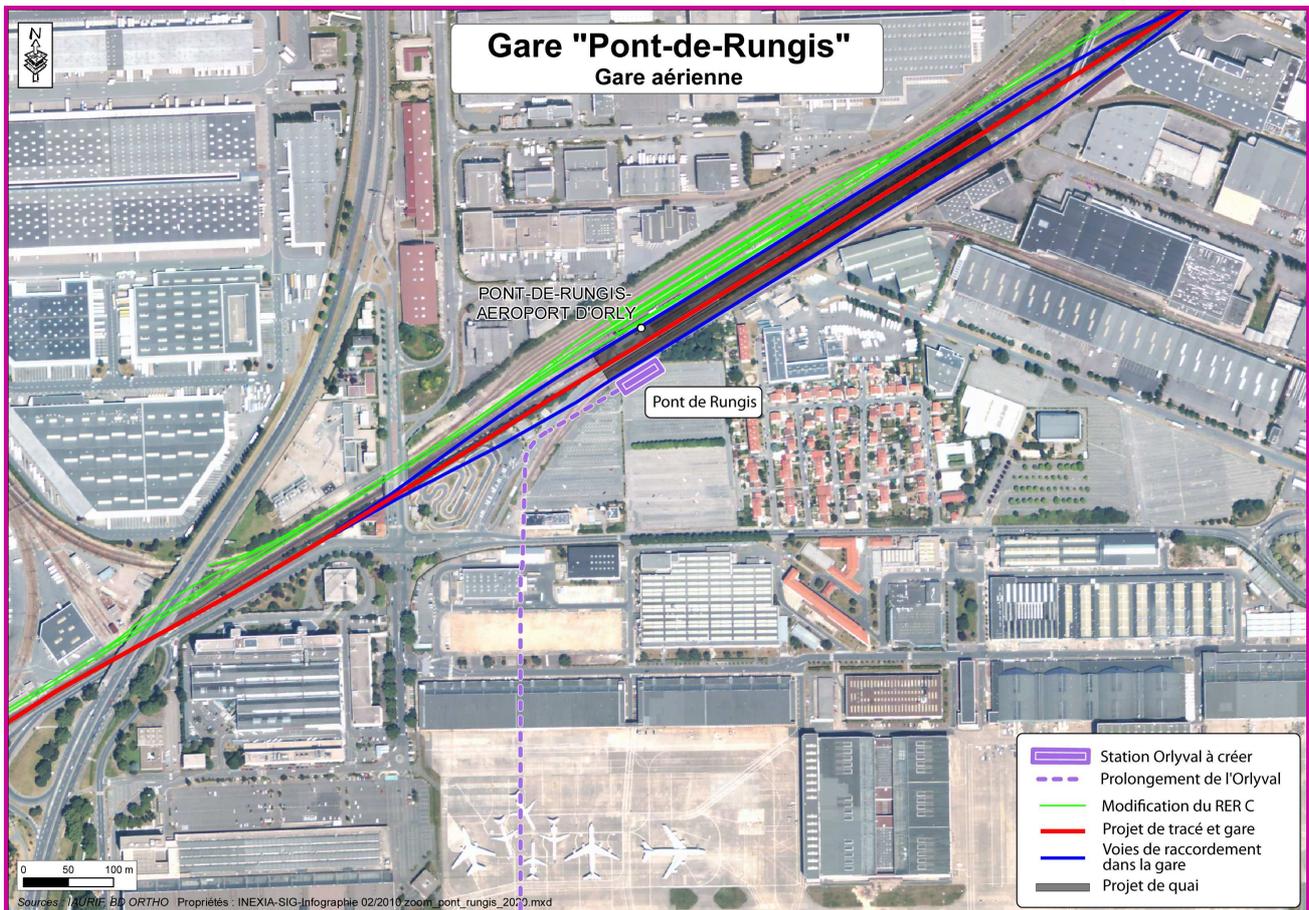
construire à Wissous entre la ligne de Grande Ceinture et le Boulevard de l'Europe, de façon à pouvoir remonter à l'altitude du RER C et s'y jumeler.

Dans le cas d'une gare souterraine, le niveau de la gare est calé de façon à passer sous la tranchée d'Orlyval, soit à environ – 24 m par rapport au terrain naturel.

3.2.2.4 Gare « Pont-de-Rungis »

La gare a été positionnée le long de la ligne de Grande Ceinture, à côté de la gare RER C de Pont-de-Rungis – Aéroport d'Orly, pour faciliter les correspondances avec le RER C.

Elle a été placée, en limite d'une zone industrielle qui pourrait être appelée à être rénovée à terme dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Orly-Rungis-Seine-Amont (ORSA).



Deux implantations de la gare ont été étudiées :

- aérienne dans le cas du scénario B (implantation de l'image);
- souterraine dans le cas des scénarii A et C.

Le scénario B comporte une option de gare TGV à Pont-de-Rungis au même niveau que la ligne de Grande Ceinture, positionnée sur les embranchements particuliers actuels et les premières voies de la gare RER actuelle, avec reconstruction partielle de cette dernière.

Les scénarii A et de C comportent une option de gare en souterrain, à environ 20 mètres de profondeur par rapport au TN (niveau accès gare), pour permettre le passage sous les échangeurs routiers.

Le calage du profil en long et de l'ouvrage souterrain (tunnel ou tranchée couverte) sera à affiner en fonction des aménagements qui pourraient intervenir dans cette zone.

Ce site pourrait être relié aux aéroports par un prolongement de l'Orlyval.

L'Orlyval

Avec la création d'une nouvelle gare TGV dans la zone en proximité de l'aéroport de Paris-Orly, l'Orlyval permettra la correspondance air /fer et, en fonction du choix du site de la gare TGV d'Orly, aura différentes évolutions :

- Dans le cas du choix de la gare « Cœur d'Orly », l'Orlyval sera à prolonger de 0,65 km. L'accès à l'aérogare Sud sera aussi possible à pied (distance 600 à 700 m) via une passerelle (à construire) de 250 m qui pourrait être équipée à terme d'un trottoir roulant.
- Dans le cas du choix de la gare «La Fraternelle», un nouvel arrêt de l'Orlyval sera réalisé le long de la ligne existante.
- Dans le cas du choix de la gare «Pont de Rungis», l'Orlyval sera prolongé de 2,42 km. Une station intermédiaire à Cœur d'Orly sera créée également.
- Dans le cas du choix de la gare « Proche des aérogares », les aérogares seront directement accessibles à pied aucune, modification de l'Orlyval n'est prévue.

3.2.3 Les temps de transferts

Chaque site de gare comporte un temps de transfert air-fer différent. Les temps moyens de parcours de correspondance pour un voyageur descendant d'un TGV à la future gare d'Orly et se rendant aux aérogares Orly Sud ou Orly Ouest sont résumés dans les tableaux ci-dessous :

	Aérogares		Cœur d'Orly		Rungis la Fraternelle		Pont de Rungis	
	Orly Ouest	Orly Sud (Arrivées)	Orly Ouest	Orly Sud (Arrivées)	Orly Ouest	Orly Sud (Départs)	Orly Ouest	Orly Sud (Arrivées)
Marche sur quai TGV	03:00	01:58	01:43	01:43	00:31	00:31	00:10	00:10
Escalier mécanique (quai TGV-salle + salle-quai VAL)	01:31	01:31	01:24	01:24	00:24	00:24	00:36	00:36
Cheminement	00:41	00:51	00:31	00:31	02:45	02:45	02:45	02:45
Total TGV-VAL	05:12	04:21	03:37	03:37	03:39	03:39	03:31	03:31
Attente VAL + échange passagers			02:30	02:30	02:30	02:30	02:30	02:30
Trajet VAL			03:11	01:03	02:23	04:01	05:30	03:22
Total VAL	00:00	00:00	05:41	03:33	04:53	06:31	08:00	05:52
Cheminement sur passerelle mécanisée								
Cheminement sur passerelle mécanisée		00:36						
cheminement non mecanisé			00:31	00:31	00:31	00:31	00:31	00:31
Escalier mécanique	00:36	00:18		00:29		00:29		00:29
Total Cheminement	00:36	00:54	00:31	01:00	00:31	01:00	00:31	01:00
Total	05:48	05:15	09:49	08:10	09:03	11:10	12:02	10:23
moyenne Orly Sud - Orly Ouest	05:32		09:00		10:06		11:13	
classement	1		2		3		4	

