

Cahier d'acteur n° 98

décembre 2011

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.

Une gare TGV à Orly, un atout pour toute la ligne

A son arrivée en Ile de France, quelles soient les variantes et options proposées, la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon (POCL) traverse le territoire de la commune d'Orly et plus largement celui de Seine-Amont. Ainsi, en complément de la contribution au débat établie par l'EPAORSA dont elle est partie prenante, la ville d'Orly entend participer à la réflexion sur les conditions d'insertion de cette voie ferrée dans le périmètre urbain et sur le développement que cette ligne doit pouvoir générer.

La ville d'Orly se place à la charnière de deux pôles de développement majeurs de la première couronne parisienne qui figurent parmi les zones inscrites dans l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine-Amont : d'un côté au long du fleuve, l'axe de la Seine-Amont et de l'autre le Pôle d'Orly, comprenant la plateforme aéroportuaire dont 245 hectares se déploient sur le territoire de la commune.

Historiquement le territoire communal a été fracturé par la présence d'infrastructures de transports ferrés qui divisent la ville. Il est aussi marqué par la présence d'un aéroport international qui a trop longtemps pâti de n'être pas mieux desservi par les moyens de transport modernes.

Demain d'autres projets d'envergure nationale doivent également se mettre en œuvre avec la LGV d'Interconnexion Sud qui comprendra une gare TGV sur l'aéroport.

La ville d'Orly est donc sensible d'une part, au fait que l'ensemble des infrastructures projeté ne conduise pas à de nouvelles fractures physiques et que, d'autre part, les investissements réalisés soient mutualisés au maximum et connectés pour amplifier leur impact au bénéfice du territoire et de ses habitants.

Il paraît donc indispensable que la gare d'Orly prévue pour l'Interconnexion Sud soit également une gare d'accueil des trains empruntant la ligne POCL.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

Ville d'Orly

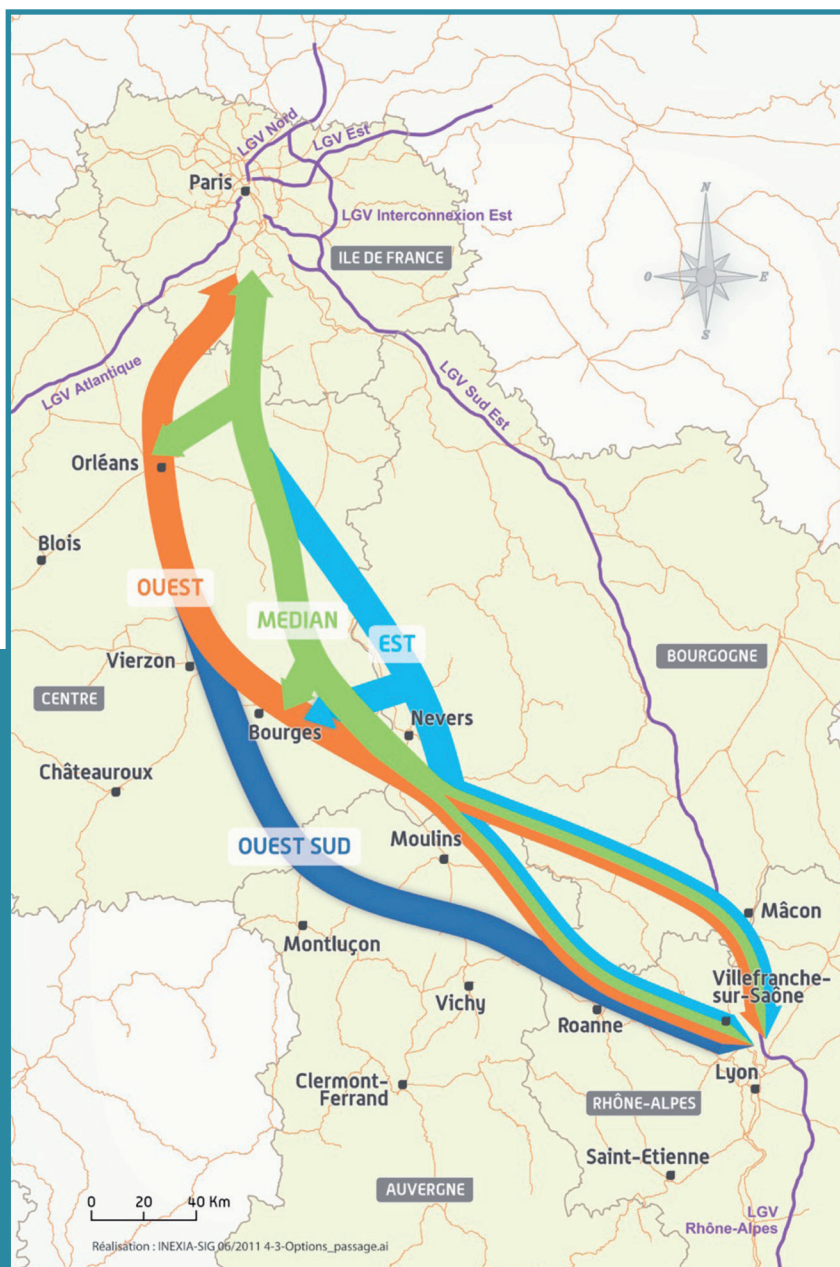
Ville d'Orly
1, place François Mitterrand
94310 ORLY
www.mairie-orly.fr

La desserte de l'aéroport d'Orly, un enjeu de développement territorial pour l'Ile-de-France et le centre de la France.

L'aire d'étude du projet POCL s'étend sur cinq régions et quinze départements : l'Ile-de-France avec Paris, le Val-de-Marne, l'Essonne et la Seine-et-Marne, le Centre avec le Loiret, le Cher, l'Indre et le Loir-et-Cher, la Bourgogne avec la Nièvre et la Saône-et-Loire, l'Auvergne avec l'Allier et le Puy-de-Dôme et enfin Rhône-Alpes avec l'Ain, la Loire et le Rhône.

Elle répond au double objectif de favoriser une meilleure accessibilité des territoires du centre de la France, et la désaturation de la ligne Paris – Lyon qui constitue l'axe ferroviaire à grande vitesse le plus chargé d'Europe

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. Toutefois la desserte de son territoire, via la gare d'Orly, n'est présentée que comme optionnelle. Cela ne peut rester une option mais doit devenir une réalisation effective servant le développement de tous les territoires traversés.



La LGV POCL à Orly, un atout distinctif par rapport à la ligne actuelle Paris-Lyon.

L'un des enjeux majeurs de la ligne POCL est de replacer les villes du centre de la France au cœur des dynamiques nationales et européennes et de favoriser leur développement économique.

En desservant Orly, la ligne se distinguera de la ligne actuelle Paris-Lyon en offrant l'opportunité aux voyageurs d'accéder rapidement à Paris mais aussi à tout le sud francilien et ses pôles d'emplois et de recherches, grâce notamment au réseau métropolitain du "Grand Paris Express".

Mais surtout elle facilitera l'accès à un aéroport international, avec ses 25 millions de passagers et plus de 300 villes desservies à échelle nationale, européenne et internationale.

Elle permettra aux 6 millions d'habitants du sud de l'agglomération parisienne de se rendre plus aisément, plus rapidement et plus souvent dans les régions du centre et du sud-est de la France.

Les 4 scénarios proposés
Source : RFF

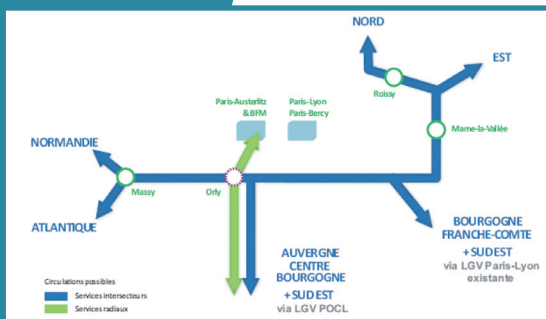
Une desserte de l'aéroport d'Orly pour une connexion air/fer optimisée.

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

Avec la réalisation de cette gare, les trois plus grandes plateformes aéroportuaires françaises (Paris-CDG, Paris-Orly et Lyon-Saint Exupéry) seront reliées entre elles directement par le réseau ferroviaire, ce qui permettra de renforcer les complémentarités et de proposer un système air/fer optimal notamment en matière de messagerie et de fret express.

L'évolution de l'aéroport d'Orly pourra reposer sur un report des courts courriers vers le rail et sur le développement des vols moyens et des longs courriers. Cela présente un intérêt économique et environnemental important en favorisant l'attractivité du Pôle d'Orly et l'emploi, tout en respectant les acquis du couvre feu. Cette complémentarité permettra de mieux répondre aux objectifs du grenelle de l'environnement.

Une gare TGV en interconnexion avec l'ensemble du réseau national de LGV.



RFF a déjà retenu le principe d'une gare nouvelle à Orly, proche des aérogares, sur la ligne nouvelle d'Interconnexion Sud. La possibilité d'arrêt en gare d'Orly permettra à la nouvelle ligne POCL de compléter son offre en assurant aux voyageurs un accès rapide et direct à l'ensemble du réseau TGV national. Aux 86 TGV quotidiens en direction de la province déjà prévus à l'horizon de la mise en service de l'Interconnexion Sud, s'ajouteront les destinations ouvertes par la ligne radiale qui démultiplieront l'attrait et le trafic de cette gare reliée à la capitale avec un métro toutes les 90 secondes.

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

L'arrêt de la LGV POCL doit être, un moteur territorial pour 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.

La dynamique du pôle d'Orly est prête à voir le jour avec de nombreux projets qui intégreront de grands équipements métropolitains de rayonnement national et international qui compléteront l'intérêt mutuel de cette desserte.

Pour une infrastructure respectueuse des habitants et de l'avenir de ce territoire

Un tracé respectueux des populations et du territoire

Les futurs tracés de ligne LGV présentent le grand intérêt de soulager les réseaux de transport urbain et d'améliorer en conséquence la régularité des trains de la ligne C du RER. Des précisions et des garanties doivent être apportées concernant la protection notamment phonique des riverains. C'est pourquoi la ville d'Orly est solidaire des villes voisines de Seine-Amont qui privilégient les variantes

de tracé en passage en souterrain dans cette partie densément urbanisée de l'agglomération parisienne. Le "sexuplement" des voies existantes, c'est-à-dire la création de deux voies aériennes supplémentaires, jusqu'à Paris contreviendrait totalement aux objectifs de développement et de couture urbaine qui sont en jeu dans l'Opération d'Intérêt National en cours sur ce territoire.

La gare TGV “Interconnexion Sud” d’Orly doit d’ores et déjà prendre en compte l’option POCL

Ce nouveau débat public s’inscrit en complément des précédentes consultations sur le réseau du Grand Paris et la liaison sud TGV. Il doit prendre en compte les conclusions et les avancées des précédents débats et notamment la réalisation d’une gare TGV au plus près des aérogares d’Orly.

Les choix de scénarios d’implantation de cette gare qui sont en cours d’élaboration, doivent intégrer d’ores et

déjà l’hypothèse d’une halte de la ligne POCL. Dans un souci d’optimisation des investissements, il faut éviter une superposition de gares chaque fois plus profondément enterrées et arriver à ne réaliser qu’une seule gare avec des correspondances de trains quais à quais.

C’est pourquoi les études en cours pour l’implantation de cette gare d’Orly, doivent privilégier le plus possible, les orientations Nord/Sud, plus favorable à l’arrivée de la ligne POCL.

La première gare terminal du Grand Paris à Orly

Dans la logique des lois Grenelle de l’environnement, il est nécessaire de s’engager dans une logique de développement durable de l’agglomération parisienne, plus cohérent, plus équilibré, plus solidaire et fortement maillé. Le Grand Paris doit pleinement répondre à cette ambition en créant à Orly, la première gare terminale de lignes TGV du Grand Paris “extra-muros”.

Dès lors que l’aménagement du territoire de Seine-Amont au nord d’Orly est incompatible avec le passage en aérien

de cette ligne TGV, ne doit-on pas s’interroger sur l’intérêt de prolonger en souterrain cette ligne jusqu’à Paris.

Cette nouvelle gare du Grand Paris à Orly, gare du XXI^{ème} siècle, à la fois connectée sur un réseau de lignes TGV en rocades et radiales, en lien avec un aéroport international, desservi par la nouvelle ligne 14 du métro “parisien”, doit pouvoir prétendre, tout autant que les gares parisiennes actuelles, desservir l’agglomération et faciliter l’accès aux transports des franciliens.

CONCLUSION

L’amélioration des transports publics est une aspiration très forte des orlysiens, elle va de pair avec le souhait d’un développement durable de l’aéroport s’appuyant sur une meilleure complémentarité entre le rail et l’air. Le renforcement de la desserte de l’aéroport d’Orly a déjà été acté dans le cadre du futur réseau de transport en commun du grand Paris, avec la décision d’y créer une gare TGV de l’interconnexion sud, et de la desservir par le métro “parisien”.

La ligne POCL doit également desservir cette gare, voire en faire son terminus. Ainsi pourrait être créée la première gare du Grand Paris sur l’emprise de l’aéroport d’Orly, devenant un pôle majeur d’interconnexion air/fer et de correspondance des lignes TGV radiales et rocades, reliée au reste de l’agglomération et à la capitale par un réseau métropolitain rapide. Cela serait de nature à favoriser un aménagement harmonieux et plus équilibré de la métropole parisienne, et de renforcer son attractivité internationale

Ville d’Orly



Ville d’Orly
1, place François Mitterrand
94310 ORLY
www.mairie-orly.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