

F053 Amélioration de la desserte du pôle d'Orly

Programmation

Périmètre

EPT Grand-Orly Seine
Périmètre du pôle d'Orly

Exigence

Exigence 4 : S'affirmer comme un territoire métropolitain incontournable

Objectifs

Le Pôle d'Orly concentre des ressources d'importance stratégique en Ile-de-France notamment : plateforme aéroportuaire, marché d'intérêt national, grands axes de déplacements. Il constitue un pôle d'emplois majeurs et est porteur de nombreux projets de développement, dont l'implantation d'une gare TGV.

Cet espace est également un territoire habité. Il fait l'objet d'une attention particulière de la part de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre qui souhaite qu'il soit davantage valorisé à l'échelle métropolitaine mais dans des conditions de développement prenant mieux en compte la population. Les conditions de déplacement vers et à l'intérieur du pôle restent en effet compliquées du fait de sa structuration en grandes plaques monofonctionnelles et des grandes infrastructures qui le morcellent. Les projets de transport en commun en cours de réalisation (T9, M14 et M15) vont venir sensiblement améliorer la desserte du pôle depuis le nord et constituent une vraie avancée. Ils ne vont cependant pas solutionner les problèmes d'accès depuis le sud et l'est, la plateforme aéroportuaire et la Seine constituant des coupures dans la chaîne des déplacements.

L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que des solutions soient apportées à court, moyen et long terme afin d'améliorer les conditions de déplacements des habitants et des salariés, de limiter les phénomènes de congestion et de réduire les temps de parcours. Ceci invite par ailleurs à réfléchir au statut du réseau viaire et à la maîtrise des itinéraires des flux logistiques.

Description de l'action

L'arrivée des lignes 14 et 15 du métro Grand Paris Express et du T9 vont améliorer les conditions d'accès au pôle d'Orly depuis le nord. Les voyageurs à destination d'Orly bénéficieront d'un lien direct et efficace depuis Paris. La ligne 18 fera de même à l'ouest pour les déplacements vers le plateau de Saclay.

Les salariés travaillant sur le pôle viennent cependant majoritairement de l'Essonne. Faute de transports en commun, ils recourent à la voiture et se heurtent au verrou que constitue l'aéroport. Seul le RER C leur permet un accès au pôle mais avec une fréquence et une qualité de service dissuasive. Les habitants des communes situées à l'est du pôle se heurtent également à l'absence de transports en commun structurants et à la barrière que constitue la Seine faute de franchissements suffisants. Les déplacements à vélo sont par ailleurs compliqués au regard de la structuration viaire du pôle et de l'existence de nombreuses coupures qui nuisent à son usage.

Des réponses doivent être apportées à ces différentes problématiques afin de permettre aux entreprises présentes de recruter, de faciliter l'accès aux emplois des habitants et notamment de ceux les plus soumis aux nuisances générées par les activités et les infrastructures, de réduire l'impact environnemental des déplacements et d'améliorer les conditions de vie sur le territoire. Sans ces réponses, les développements envisagés par les acteurs publics et privés seront difficilement envisageables et viendraient aggraver le dysfonctionnement actuel.

Amélioration du réseau de voirie

L'unique franchissement de la plateforme aéroportuaire est l'axe nord-sud de la RN7, tunnel passant sous les pistes de l'aéroport et donc très contraint en termes de capacité. L'enjeu aujourd'hui réside notamment dans l'accès pour les Essonniens au nord de la plateforme et particulièrement demain aux gares du Grand Paris Express. L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre souhaite que la plateforme ne constitue plus un verrou de mobilités en communiquant mieux avec l'espace urbain qui l'accueille. La circulation autour de l'infrastructure devrait être largement améliorée par le bouclage du contournement sud-ouest porté par le Département de l'Essonne. Une réflexion est également en cours afin de retravailler le carrefour sud pour tenir compte des prévisions de trafic des opérations de développement à proximité.

Au nord de la plateforme la requalification de la RD7sud, portée par le Département du Val-de-Marne, vise à transformer l'actuelle voie express en boulevard urbain en accompagnement des nouvelles gares et équipements aux abords et intégrant un meilleur maillage est-ouest de la trame viaire au profit des différents modes de déplacements.

Ces deux projets doivent pouvoir trouver des issues concrètes d'ici la mise en service de la ligne 14 en 2024.

Le nouveau franchissement porté par le Département de l'Essonne entre Athis-Mons et Vigneux vise à réduire à terme l'effet de coupure de la Seine.

Création de nouvelles gares et prolongement de lignes

L'arrivée du réseau Grand Paris Express va permettre une mise en relation directe du pôle d'Orly et notamment de l'aéroport international avec Paris via la ligne 14 et avec Versailles et le Plateau de Saclay via la ligne 18. Le pôle va ainsi accueillir les gares d'Aéroport d'Orly (M14 et M18 en connexion avec le T7), celle de Pont de Rungis (M14 en connexion avec RER C) et MIN Porte de Thiais (M14 en connexion avec le T7 et le TVM Trans Val de Marne).

Afin de permettre le rabattement sur le réseau GPE depuis le sud du territoire, l'EPT pilote une étude d'opportunité et de faisabilité d'une gare supplémentaire de voyageurs sur la ligne 14 à Morangis et soutient la mise en œuvre à court terme de la phase 2 du tramway T7 jusqu'à la gare de Juvisy

De même, l'EPT promeut le prolongement du tramway T9 entre la ville d'Orly et l'aéroport d'Orly en complément du bus en site propre Senia-Orly qui reliera le carrefour de la Résistance à Thiais à l'aéroport d'Orly dans le prolongement du site propre existant Thiais – Pompadour – Sucy-Bonneuil (Bus 393 et TVM). Cette nouvelle liaison de bus, réalisable sans attendre, permettra de créer de nouvelles connexions avec le T7, le RER C et le réseau de bus du secteur ainsi qu'avec les lignes 14 et 18 du Grand Paris Express.

L'EPT est également associé aux études d'évolution du métro automatique Orlyval.

L'EPT souhaite que la mise en œuvre des schémas directeurs des RER C et D soit menée dans les meilleurs délais et que les travaux à l'ouest du barreau Massy-Valenton soient engagés afin d'y renforcer la fréquence du RER C.

L'EPT plaide également pour le prolongement à terme de la ligne 18 à l'est, en interconnexion avec le RER C et les deux branches du RER D avec de faciliter le rabattement des Essonnais et sa désaturation en Val-de-Marne.

Enfin, l'EPT porte la réalisation d'une gare TGV au sein du pôle d'Orly afin de conforter le positionnement national et international du pôle et améliorer l'accès aux transports ferroviaires pour les habitants du territoire sans passer par les gares parisiennes. Pour cela, outre le choix de l'implantation de la gare, il reste à définir un projet d'intermodalité air/fer complet venant à l'appui d'un hub de transport sur le territoire. Dans cet objectif, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre souhaite la mise en place d'une instance de gouvernance sur ce sujet.

Des solutions à apporter à très court terme

Sans attendre la réalisation de l'ensemble de ses projets d'infrastructure, des solutions sont à apporter à très court terme aux habitants et salariés du pôle : développement du covoiturage dans le cadre du plan de déplacement interentreprises, déploiement de l'usage du vélo (aménagement viaire, stationnement, location...). L'EPT soutiendra l'ensemble des démarches intervenant en ce sens.

Afin d'enrichir la réflexion stratégique en matière de transports et déplacements sur le pôle, l'EPT a commandité une étude à l'Ecole d'Urbanisme de Paris qui a pour objet d'examiner la cohérence de l'offre de transport existante et à venir avec les projets de développement souhaités sur le pôle.

Pilotage

L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre est lanceur de la réflexion avec les communes du territoire

Compétences transports : Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, Société du Grand Paris, transporteurs
Compétence voirie : Etat, Départements, EPT, communes

Partenaires

Etat
Région Ile-de-France
Départements du Val-d-Marne et de l'Essonne
Ile-de-France Mobilités
Société du Grand Paris
ADP
Aménageurs
Entreprises et grands acteurs économiques
Transporteurs
Associations d'usagers

Temporalité

Court terme :
Finalisation du contournement sud de la Plateforme aéroportuaire par le CD91 prévu en 2022/2023
Etude d'une gare supplémentaire à Morangis en 2019-2020
Etude de cohérence de la desserte du pôle d'Orly fin 2019-début 2020
Premiers aménagements vélos ?

Moyen terme :
Arrivée du GPE en 2024 (M14) et 2027 (M18)
Evolution de l'Orlyval
Requalification progressive de la RD7 au nord et au sud de l'aéroport
Prolongement du tramway T7 jusqu'à Juvisy
Poursuite des aménagements vélos

Long terme :
Gare TGV à horizon 2030
Prolongement de la ligne 18 à l'est

Actions en lien

F052 : Anticipation et articulation des évolutions de la ville et de l'aéroport d'Orly
F054 : Mise en œuvre d'une démarche partenariale pour un développement efficace et intégré du pôle d'Orly