

Étude de la desserte en transport du secteur d'Orly aux horizons 2025-2035

Atelier Conception et Exploitation des Systèmes de Transport - M2 Transports et Mobilités, 2019-2020

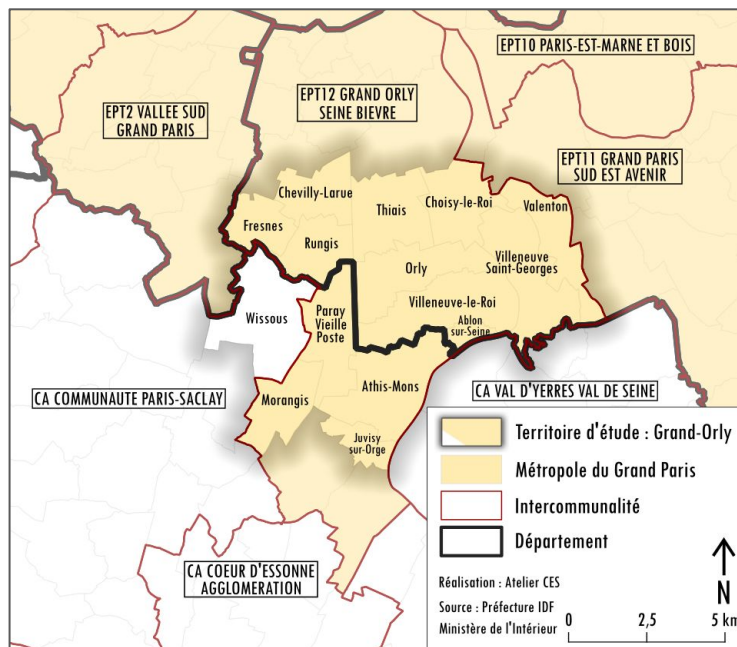
La commande

Présentée en deux phases, la commande passée par l'EPT visait tout d'abord à présenter un regard neuf sur les **principaux points de malfonctionnement** du territoire en termes de mobilité, ce qui nécessite d'identifier ces derniers. Dans une seconde phase, l'objectif était d'**évaluer l'adéquation entre les projets de transports actuellement en cours et les besoins du territoire**, à horizon 2025 et 2035. Cette deuxième partie de l'étude demandait de travailler à la modélisation des projets ainsi que des besoins.

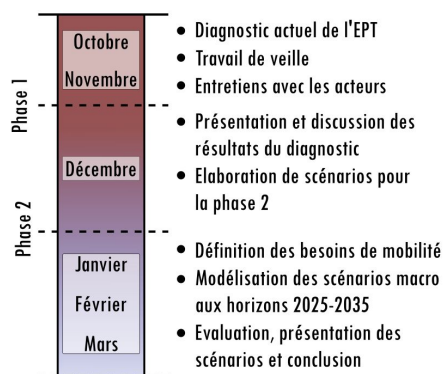
Le contexte

L'Établissement Public Territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre représente un territoire du Sud du Grand Paris de 24 communes et 2 départements où de **nombreux projets d'aménagement et de transports** sont en cours. Parmi eux, une quarantaine de ZAC, onze projets de rénovation urbaine, l'arrivée des lignes de métro 14, 15 et 18, des lignes de trams 7 et 9 ainsi que des gares du Grand Paris Express (GPE).

Le territoire d'étude est le Grand Orly. Il s'agit de 15 communes situées aux alentours de l'aéroport d'Orly et des des différentes secteurs d'emplois comme le Marché d'Intérêt National de Rungis.



Méthodologie



La phase 1 a débuté par un **travail de veille** avec des documents tels que les Enquêtes Globales Transport de 2010 et de 2020, les accords cadres du contrat de développement territorial, des documents de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) comme des monographies de quartiers ou des études transports. Ce travail de lecture et d'analyse, poursuivi tout au long de l'atelier, a été complété par un travail sur la base de données du Val-de-Marne.

Dans le même temps, des **sorties de terrain** ont été réalisées, comprenant des observations sur les points pivots du territoire, l'utilisation de l'offre de transport et des infrastructures routières.

Douze **entretiens semi-directifs** ont été conduits au fur et à mesure de la récolte et de l'analyse de ces données, afin de bénéficier de la vision des acteurs locaux. Ainsi, quatre entretiens ont été faits avec des agents de l'EPT, quatre avec le Conseil Départemental du Val-de-Marne, un avec le Conseil Départemental de l'Essonne, un avec Île-de-France Mobilités, un avec Keolis et un avec la RATP.

Après avoir validé avec nos commanditaires les conclusions de la phase 1 et pistes de la phase 2, un **travail de modélisation** sur le logiciel TransCAD a eu lieu à partir des données INSEE ainsi que des ressources documentaires afin d'estimer l'affectation de la demande sur une offre améliorée de transport collectif sur le territoire d'étude.

Suite à ce travail, **des scénarios et préconisations** selon la pertinence de chaque scénario ont été réalisés pour les **quatre thèmes retenus** précédemment au cours du comité de pilotage intermédiaire avec les commanditaires.

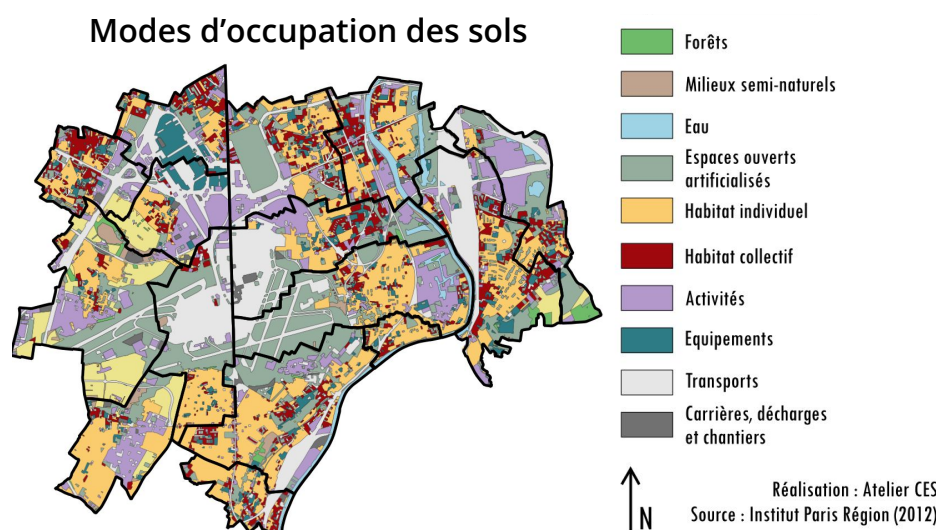
Diagnostic du territoire et des mobilités

Le territoire est très urbanisé, avec une forte croissance démographique : + 7,4% entre 2011 et 2016 (Source : INSEE, 2016). Il est marqué par d'**importantes coupures spatiales** : plateforme aéroportuaire, voies ferrées, infrastructures routières et la Seine.

Ces fractures spatiales engendrent des phénomènes de **coupures entre bassins d'emplois et bassins résidentiels**. Ce manque de liaisons entre emplois et résidences accentue les déséquilibres économiques : 35% des emplois sont concentrés à Rungis et Orly (Source : INSEE, 2016). Les territoires dépourvus d'une desserte en transports concentrent en outre les difficultés socio-économiques les plus importantes. Les acteurs entretenus soulignent en outre la nécessité de **créer une cohérence territoriale** à l'échelle de l'EPT.

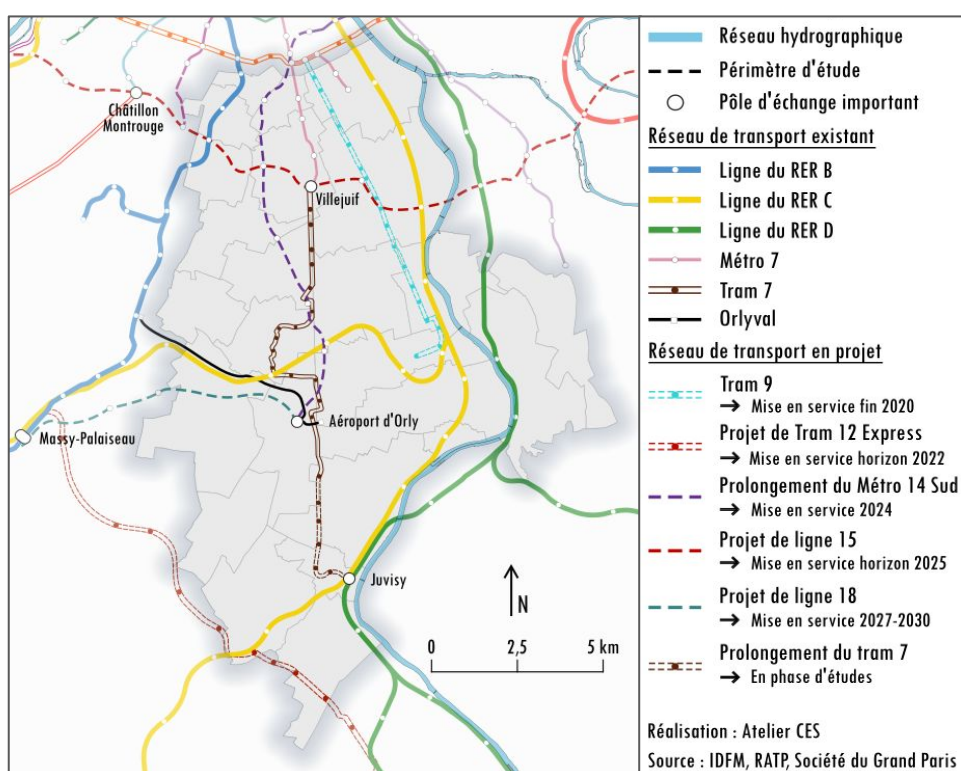
La voiture est encore le mode le plus utilisé pour les déplacements domicile-travail, loin devant les transports collectifs. Cette constante engendre des problèmes de **congestion**, de **pollution sonore et environnementale**.

Ce diagnostic met en évidence la **présence de points noirs de la mobilité** sur le territoire, qu'il s'agira d'améliorer : la question du devenir de l'Orlyval avec le Grand Paris Express, la difficile desserte de la zone d'activité Sénia, la faible desserte TC de l'Essonne, le manque de franchissements sur la Seine.



Situation projetée des transports en commun sur le territoire de l'EPT

La carte ci-contre présente les principales dynamiques en matière de transports, à savoir un manque d'infrastructures permettant de traverser d'Est en Ouest, l'absence de transports en commun lourds dans le département de l'Essonne, la restructuration du réseau à venir avec l'arrivée des trams 9 et 12 mais également des lignes du Grand Paris Express 14, 15 et 18.



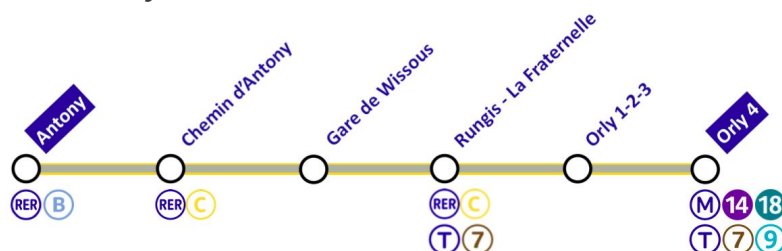
Thème 1 - L'avenir de l'Orlyval

Afin de valoriser l'intégration de l'Orlyval dans un réseau existant et d'élargir sa clientèle, plusieurs pistes ont été explorées, tout en faisant l'hypothèse d'un maintien de l'infrastructure. L'objectif était d'**évaluer la pertinence de ce projet** en l'état.

L'accessibilité des nouvelles stations, le potentiel de desserte ou les différents projets d'aménagement sur le territoire sont abordés. L'étude a permis de souligner la nécessité d'apporter **une approche systémique** dans le lien transport-urbanisme, à travers des propositions réalistes pour le rabattement vers les stations.

La préconisation valorisée dans cette étude est celle de **l'ajout de trois stations** (Chemin d'Antony, Gare de Wissous et Rungis - La Fraternelle) et **l'intégration tarifaire** afin de faciliter l'accès aux usagers réguliers depuis/vers le territoire de l'Orlyval.

Plan de l'Orlyval avec trois nouvelles stations à horizon 2030



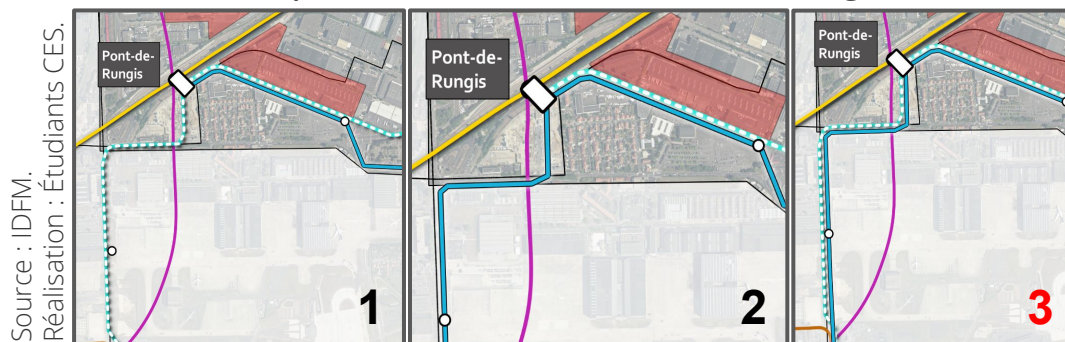
Source : Département des Hauts-de-Seine, 2016. Réalisation : Étudiants CES.

Thème 2 - Améliorer la desserte de la zone Sénia

Sénia est **enclavée** par des infrastructures routières et aéroportuaires. Cette zone marquée par la logistique est en proie à de **nombreux projets d'aménagement et de développement** des loisirs, visant à créer de la centralité et du dynamisme. Afin de relier ces nouveaux pôles, **trois scénarios** ont été retenus :

- 1 - Prolongation du T9 jusqu'à la gare de Pont de Rungis.
- 2 - Prolongation du T9 jusqu'à l'aéroport d'Orly sans le BHNS 393.
- 3 - Prolongation du T9 jusqu'à l'aéroport d'Orly avec le BHNS 393.

Représentation des trois scénarios envisagés



La préconisation principale est la dernière (3), permettant de mutualiser l'infrastructure, réduire les ruptures de charge et créer une complémentarité entre les deux modes.

Thème 3 - Extension de la ligne de métro 14 à Morangis

Pour ce thème, il s'agit d'évaluer la pertinence d'une station supplémentaire de la ligne 14 à Morangis, au Sud de l'aéroport d'Orly, mais aussi de proposer des aménagements pouvant être mis en oeuvre afin d'**améliorer les mobilités sur ce territoire du Nord Essonne** en lien avec la réalisation de la nouvelle station.

Autour de la nouvelle station, création d'un **nouveau giratoire** sur la D118 avec création d'une route d'accès au nord de la zone, création d'un **parking relais de 1500 places**, d'un **parking à vélo** (Véligo), et d'une zone de dépose bus.

Concernant la connexion de la station Morangis avec le reste du territoire, le réseau de bus, aujourd'hui séparé en deux bassins, est repensé afin de **desservir l'ensemble** des communes du sud de l'EPT et permettre les **interconnexions** avec les autres modes (T7 / T12 Express / RER C et D).

La réalisation d'aménagement dédié aux **modes doux** est essentielle dans ce projet. Nous préconisons ainsi la création de **trois axes cyclables** dont un sur l'aqueduc de La Vanne et une transversale entre Chilly Mazarin et Athis-Mons.

Proposition d'aménagement autour de la station



Source : IDFM, IGN.
Réalisation : Étudiants CES.

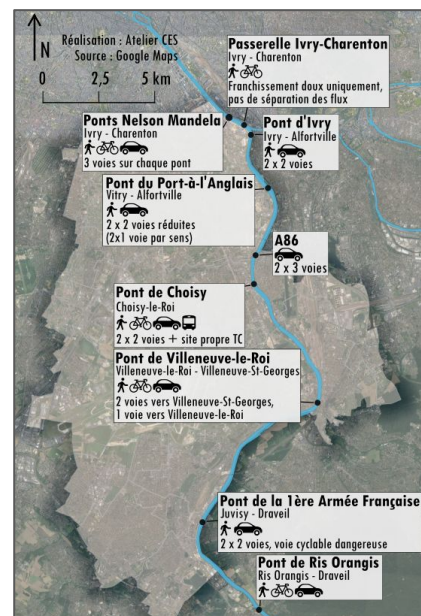
Thème 4 - Franchissement de la Seine

Ce scénario a pour but de faciliter les liaisons Est-Ouest sur le territoire. Deux axes ont été définis : **amélioration de l'infrastructure existante** (pour le court terme) et **création de nouvelle infrastructure** (pour le long terme).

Le premier axe se concentre sur deux franchissements problématiques : le Pont de la Première Armée française et le Pont de Villeneuve-le-Roi. Les solutions préconisées sont les suivantes : mise en place d'une **gestion dynamique des voies** pour fluidifier le trafic aux heures de pointe et l'**amélioration des infrastructures cyclables** pour favoriser le report modal.

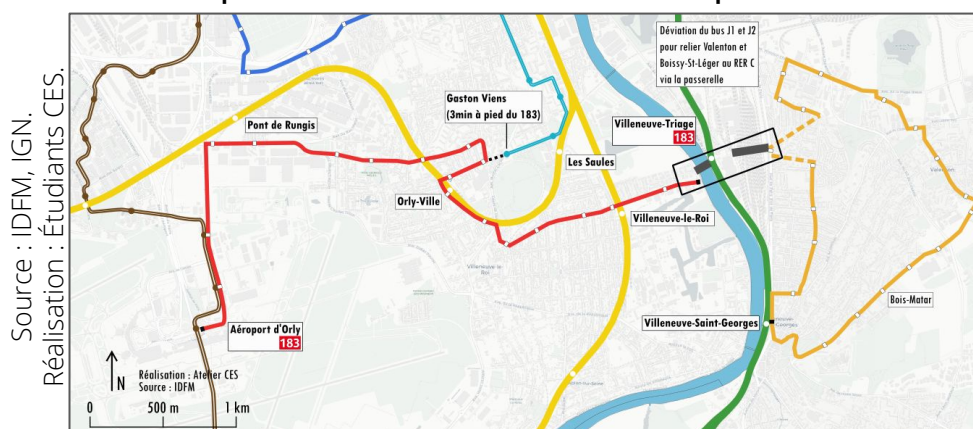
Le second axe présente une **nouvelle liaison Est-Ouest** en transports en commun, via la **création d'un franchissement** au niveau de la gare de RER D Villeneuve-Triage. Les recommandations concernent la **restructuration du réseau de bus** des deux côtés de la Seine, tout comme une **meilleure intégration des modes doux**.

Carte des franchissements



Source : IDFM, IGN. Réalisation : Étudiants CES.

Représentation de la nouvelle liaison préconisée



Source : IDFM, IGN.
Réalisation : Étudiants CES.

Conclusion

Cette étude considère les grands projets en cours, à horizon 2025 et 2035 et met en lumière les **problèmes de mobilité** auxquels ces grands projets ne répondent pas totalement ou bien génèrent partiellement. Après études de **différents scénarios**, des **préconisations** ont été faites aux commanditaires, avec le regard neuf de onze étudiants. Elles permettent d'une part d'apporter des solutions aux problématiques de mobilité dans l'attente du Grand Paris Express, mais constituent également des arguments et éléments de réflexions pour les commanditaires dans le cadre de ses futures échanges avec l'ensemble des acteurs impliqués dans l'aménagement des transports du territoire.

Remarques

L'étude ne comprend **pas d'estimations budgétaires** précises pour les scénarios préconisés, notamment puisque nos estimations auraient nécessité un travail considérable sur le budget de l'EPT. De plus, l'utilisation du **logiciel Transcad** a posé problème en raison des licences nécessaires et des données à la base des modèles, parfois défaillantes.

Étude commanditée par : EPT Grand-Orly Seine Bièvre.

Étude réalisée par : Thomas BAFOIL, Alexandre BON, Edouard CELLE, Thibault CHAPUIS-PRÉVOST, Marc-Antoine DEVAUX, Mateo GÓMEZ DE LA ROSA, Joane MELHEM, Clément ROLLIN, Pierre SOULIÉ, Noémie SUISSA, Quentin ZHOU.

Étude encadrée par : Guillaume DE TILIÈRE et Pierre ZEMBRI.