

Avec l'arrivée du métro, Orly fait sa mue

TRANSPORT // La future gare du Grand Paris Express permettra aux voyageurs de rejoindre le sud de Paris en 16 minutes, contre 43 aujourd'hui.

A l'heure des grands départs en vacances, l'éternelle question de comment se rendre à l'aéroport se pose. Taxis, VTC, transports en commun ? Pour Orly, malgré Orlyval et le tramway, il n'existe pas de transport en commun direct ou de grande capacité. Contrairement à l'aéroport Roissy-CDG, desservi par le RER B, le réseau ferré francilien ne permet pas de rejoindre le deuxième

aéroport de France. La desserte se fait à 80 % par la route. Mais l'arrivée du métro du Grand Paris Express va considérablement modifier l'accès à l'aéroport. Le prolongement de la ligne 14 du métro vers le sud, et la création de la ligne 18 visent à améliorer la desserte en transport en commun. En 2024, il faudra 12 minutes pour relier le Kremlin-Bicêtre à l'aéroport (contre 52 minu-



CONNEXION. La future correspondance entre la ligne 18 et la ligne 14. Illustration ADP

tes aujourd'hui) et 16 minutes pour se rendre à la station Olympiades, dans le 13^e arrondissement (contre 43 minutes aujourd'hui). La Société du Grand Paris (SGP), chargée de concevoir et réaliser le réseau du futur métro, a délégué la maîtrise d'ouvrage de la future gare au groupe ADP. « La gare sera intégrée dans nos infrastructures, et avec la SGP nous avons donc trouvé logique qu'ADP soit maître d'ouvrage », explique Edward Arkwright, directeur général exécutif du groupe ADP.

Le renouveau d'Orly

« L'objectif est de placer cette gare au cœur du renouveau d'Orly. Elle sera située au sous-sol, au niveau de l'actuel parking P-0 de l'aéroport, près du nouveau bâtiment de jonction de 80.000 mètres carrés, actuellement en construction, qui reliera les terminaux sud et ouest », poursuit Edward Arkwright. Le nouveau hall sera, dès 2019, le point de rencontre entre l'aérogare et la gare du Grand Paris Express. L'investissement s'élève à 385 millions d'euros.

Le groupe ADP en a profité pour entamer la rénovation de ses halls, dont les plus anciens datent de 1961. Le terminal ouest affiche déjà un nouveau visage (offre de commerce diversifiée, nouvelles enseignes), tandis que le Hall 1, rénové, sera mis en service en 2018.

Mais la future gare ne servira pas qu'à desservir l'aéroport en voyageurs. L'objectif

est aussi de relier le quartier d'affaires Cœur d'Orly. Face à l'aéroport, un éco-quartier d'affaires commence à sortir de terre sur une friche de 130 hectares près de la zone de fret. Un long tube de verre d'allure futuriste, surplombant parkings et échangeurs, permettra aux piétons de relier la gare au quartier d'affaires en six minutes, sur un tapis roulant. Trois immeubles de bureaux de 70.000 mètres carrés, des commerces, un pôle hôtelier... Tout est fait pour attirer des entreprises. « La zone était à l'abandon, il n'y avait rien à cet endroit », explique le Groupe ADP, propriétaire du terrain et co-investisseur sur les immeubles de bureaux. Il est vrai que la zone est restée longtemps isolée, l'aéroport n'étant desservi que par l'Orlyval. L'arrivée en 2013 de la ligne de tramway 7 (qui rallie Orly à Villejuif en 42 minutes) a aidé au désenclavement de la zone. Pas assez pour assurer, en transport en commun, la desserte des 27.000 employés de l'aéroport et les 70.000 salariés des pôles limitrophes.

— L. Ba.



À NOTER
Les terminaux sud et ouest vont être renommés, la distinction actuelle n'ayant plus lieu d'être avec le nouveau bâtiment de jonction.