

A. SEINE AMONT, 26 NOVEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées :

- M. Jacques Touchefeu, Directeur général de l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPAORSA) ;
- M. Stéphane Leclerc, Directeur adjoint transport du Conseil Général du Val de Marne ;
- Mme Patricia Mace-Hervanin, Directrice de l'agence Val de Marne de la RATP ;
- M. Nevache secrétaire général de la Préfecture du Val de Marne ;
- M. Marc Spielrein, Secrétaire Général du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, Président de Semmaris ;
- M. François Régis Orizet, Directeur régional adjoint RFF Val de Marne ;
- M. Lévêque, adjoint au maire d'Ivry sur Seine, chargé de l'urbanisme et du logement.

2. Les visites de terrain

Gare de Choisy le Roi
Gare des Ardoines
Gare de Vitry
Site de Vitry-Ardoine-Alfortville sud
Gare de la Fraternelle
Gare d'Orly Pont de Rungis
Site du Marché d'Intérêt National de Rungis
Site de Sillic

3. Les enjeux du projet

Le territoire Orly Rungis Seine Amont est, de longue date, reconnu comme stratégique pour la Région Parisienne en raison de sa position centrale dans la jonction entre Paris et la seconde couronne du Grand Paris.

Il fait l'objet, dès 1994, d'une inscription au schéma directeur de la région Île de France et déclaré comme un des six territoires prioritaires dans le contrat de plan État-Région 1994-1999. Cette priorité est à nouveau réaffirmée dans le contrat de plan 200-2006.

En 2001, 5 communes se regroupent dans l'Association Seine Amont Développement (ASAD) ; en 2003, les acteurs du pôle d'Orly Rungis se rassemblent dans une association de développement économique (ADOR) ; en 2004, 7 communes créent le syndicat intercommunal d'études du pôle Orly Rungis (SIEPOR) ; en 2005 14

communes du Val de Marne et de l'Essonne créent les premières « assises du pôle d'Orly ».

Pour autant, ce processus reste insuffisant pour relancer la structuration de ce territoire qui exige des investissements lourds (ponts, gares etc.) et qui se heurte à des obstacles fonciers durs.

C'est pourquoi, en 2006, l'État propose de créer une grande opération d'urbanisme d'intérêt national (OIN) et un établissement public d'aménagement (EPA) sur le périmètre de 12 communes du Val-de-Marne avec la volonté affichée d'accélérer les processus engagés depuis les années 80. L'opération concerne 350.000 habitants et 165.000 emplois. Elle est déterminante pour la mise en valeur de 13 km² d'espace foncier (18 % de la totalité de l'OIN), pour remédier à la fragmentation massive du territoire, à ses importantes discontinuités et à son maillage lacunaire, pour générer un système urbain à partir duquel pourront être dégagés des espaces publics confortables pour des transports en commun performants et un usage démultiplié des modes de déplacements doux.

Ce projet regroupe 15 partenaires : l'État, la région Île de France, le conseil général du Val-de-Marne, et 12 communes. Il bénéficie d'ores et déjà d'un réseau existant d'infrastructures puissant : RER C et D, tramway Villejuif Athis-Mons, des TCSP structurants, le Trans Val de Marne, le TCSP RN 305 et Sucy-Bonneuil Bas Marin. Il est indispensable pour la définition et l'émergence des pôles d'échanges multimodaux sur les gares existantes, mais largement inadaptées que sont les gares de Pont de Rungis, des Ardoines, de la Fraternelle, de Choisy-le-Roi et de Villeneuve Saint-Georges.

L'établissement public d'aménagement remplit trois fonctions :

- dans une vision à long terme, il élabore une stratégie de développement à l'échelle de l'ensemble du territoire et il la met en œuvre ;
- il organise la mobilisation des moyens et des acteurs publics et privés, nécessaires à la réalisation du projet ;
- il conduit une action directe d'aménageur, sur certains grands secteurs, en complémentarité avec les autres opérateurs.

Il a comme objectifs :

- de restaurer une structure de ville en requalifiant les espaces publics pour rendre lisibles et compréhensibles les différentes échelles de la ville ;
- de recréer une trame des grandes voies urbaines en complétant et en maillant les voiries par la réalisation de boulevards urbains aptes à accueillir des transports en communs et en connectant les deux futurs franchissements de la Seine au réseau des boulevards ;
- d'accroître la mobilité et l'offre de transport en articulant les démarches de court, moyen et long terme par l'optimisation des dessertes existantes, par les mises en œuvre des projets inscrits au contrat de projet État-Région, par l'étude et la réalisation des infrastructures lourdes.

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) Les conditions de création de l'Établissement public

Une opération d'intérêt national (OIN) a été décidée par l'État pour requalifier et développer ce territoire au passé et au présent industriel marqués. Il s'agit de restaurer la trame de ville, de donner lisibilité et aménités à ce territoire, d'y développer un système de mobilité de Transport en commun en site propre (TCSP), de vélos et de piétons supérieur à celui d'aujourd'hui. Ce travail demande une capacité de développement de long terme.

Cette opération a une spécificité bien particulière : deux lignes ferroviaires sur 10 km, des communes qui ne sont pas à la bonne échelle pour discuter une par une avec RFF et la SNCF, des décisions lourdes à prendre de déplacements de fonctionnalités, dans une logique de réseau, pour le ferroviaire, et dans une logique de territoire, pour l'aménagement. Le mandat, interministériel donné à l'Établissement public, lors de la création de l'OIN porte sur 7.000 hectares – les 4/5 de Paris !

Ce territoire comprend des secteurs de 100 à 300 hectares d'un seul tenant, secteurs où la logique de la seule approche immobilière ne peut qu'enkyster l'inorganisation territoriale et urbaine actuelle. A contrario, un agencement urbain de qualité demande des prérogatives de droit public ; une OIN présente l'avantage de fournir un système qui permet d'appréhender ces enjeux à la bonne échelle qui est l'échelle supra communale.

Le projet autour de la gare des Ardoines est d'une capacité potentielle de plusieurs centaines de milliers de m² ; le projet de reconfiguration de la desserte par le RER C concerne toutes les gares qui doivent trouver une fréquence de type métro. Arc express, rocade ferrée à 3-4 km du périphérique, comblera le manque laissé par l'actuelle desserte radiale de la 1^{ère} couronne et son sous-équipement.

Il s'agit de définir un projet articulé sur les gares. Le travail engagé par l'AREP porte notamment sur l'organisation spatiale de la multi modalité. Il convient notamment de créer des espaces qui donnent envie d'y venir, dotés de services urbains et qui polarisent l'espace urbain autour des gares. Cette question est au centre des missions confiées à l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPAORSA). Beaucoup est attendu de la nouvelle gare TGV d'Orly qui implique des acteurs multiples. Il faut considérer la gare TGV comme un équipement de la ville, dans une attitude à l'opposé de celle d'un territoire autiste qui est relié au réseau par un tuyau.

Ce constat conduit à la poser la question de l'arrivée à vélo dans cette future gare TGV car "En matière de vélo, il s'agit de changer de braquet". La vitesse effective de déplacement automobile, qui est de 13 km par heure en moyenne, rend le vélo compétitif en rabattement sur les gares de l'Île de France. A cet égard, la gare de la Fraternelle, qui est mitoyenne de la SILIC où on compte 15 000 emplois, n'a pas de parking à vélo ; sur les modes doux, tout est à inventer.

b) La complexité de l'organisation en Île de France et le manque de lieux de débats

La table ronde permet de préciser les raisons de la situation très particulière des gares sur le territoire de l'Établissement public :

- l'absence d'intercommunalités ;
- l'intérêt de l'OIN comme cadre de gouvernement ;
- l'exclusion de la SNCF de cette instance ;
- le fait que les communes ne sont pas membres de l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) régionale qu'est le STIF ;
- les divergences d'intérêts entre le territoire d'ORSA et celui du nord Essonne ;
- l'absence de lieu de débat où poser la question de la localisation de la gare TGV (entre les 2 aérogares, au cœur d'Orly...).

L'intercommunalité n'est pas en état de conduire des projets de cette taille, notamment du fait des risques à assumer et de la nécessité de procéder à des apports de terrains publics. L'expérience de la Défense est un bon exemple des avantages de l'Établissement public avec, d'une part la gare en souterrain et d'autre part les bureaux au dessus. Il en a été de même avec Lille Europe dans laquelle le projet a d'abord été élaboré, dans la concertation, puis découpé. Cette expérience est intéressante comme référence dans la réflexion sur la constitution d'une filiale commune dans l'émergence et la réalisation d'un projet de grande gare contemporaine.

La gare devient alors un outil de développement, à condition qu'il y ait une démarche commune pour la gare et pour le projet urbain. C'est tout l'enjeu de tels projets que de provoquer des synergies dans l'articulation du transport et du territoire. Calendriers et financements croisés en sont les clés si l'on sait structurer la démarche commune de la gare et du projet urbain.

c) L'enseignement à tirer de l'évolution des Aéroports de Paris

Les aéroports de Paris (ADP) ont vécu en cinq ans une véritable mutation intellectuelle et institutionnelle. De gestionnaire d'aéroport, soucieux principalement de trafic aérien et d'accessibilité routière, ADP a désormais ajouté une dimension territoriale. Propriétaire d'un domaine immobilier et de vastes terrains, il se préoccupe désormais de le valoriser par le dialogue avec le territoire, les communes et le monde économique ; il considère son domaine comme lieu de transit, de vie, de création de richesse.

Il est possible d'établir un parallèle avec l'intégration récente de la SNCF et de RFF dans les préoccupations d'aménagement du territoire ; il existe dans le ferroviaire une culture analogue à celle des militaires, dans laquelle les emprises appartiennent au chemin de fer et sont isolées du reste des surfaces. On peut ainsi envisager sur le ferroviaire des partenariats publics privés associant les collectivités territoriales, RFF, la SNCF partageant intérêts et profits dans la valorisation immobilière.

d) Les progrès dans l'optimisation des territoires

La convention passée par l'Établissement public avec RFF, la SNCF et les villes concernées et portant sur la rationalisation des emprises a pour objectif d'améliorer à la fois le développement du ferroviaire comme le développement urbain. Cette convention distingue les terrains qui peuvent être sortis tels quels du domaine public ferroviaire de ceux qui sont sous-utilisés et demandent des études d'optimisation. Les schémas directeurs ferroviaires, semblables aux schémas directeurs de type urbain, se sont ainsi révélés être des bases indispensables pour la discussion entre les différents acteurs.

L'étape suivante, après la signature de la convention, est celle de réalisation du projet. Elle conduit aujourd'hui à une réflexion sur la création d'une filiale commune qui serait un lieu où partager bonnes et mauvaises nouvelles, revenus et risques, où trouver des solutions plus intelligentes qui ne peuvent pas être trouvées autrement, c'est-à-dire une structure de concertation multi partenariale.

e) Verbatim :

- « *Les villes conduisent l'opération sans être fédérées* »
- « *Le système n'a pas embrayé à la hauteur des enjeux* »
- « *Où déplacer les méthodes de travail ?* »
- « *Il y a un problème d'interlocuteur face à la SNCF* »
- « *Les gares : des nœuds de polarisation* »
- « *L'Opération d'intérêt national élabore le projet aux dimensions opérationnelles* »
- « *Comment enclencher le travail des gares ?* »
- « *Jouer le rôle d'une agence d'urbanisme, opérateur d'aménagement et d'assemblage* »
- « *Un territoire « en creux » entre Orly et Paris* »
- « *Les gares tournent le dos à la Seine* »
- « *De vrais lacunes dans le transport* »
- « *Refaire de l'urbanité* »
- « *Le choc de la Gare de la Fraternelle qui est la gare devant la plate-forme d'Orly* »
- « *Il faut une mutation intellectuelle et institutionnelle* »
- « *Il faut partager les aléas, les risques et les plus-values potentielles* »

Gare des Ardoines



Commune : Vitry sur Seine (94)

Trafic : 3688 montants journaliers

Mode de rabattement :

Bus	Métro-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
3,2 %	0 %	0,9 %	6,7 %	13,8 %	74,5 %	0,9 %

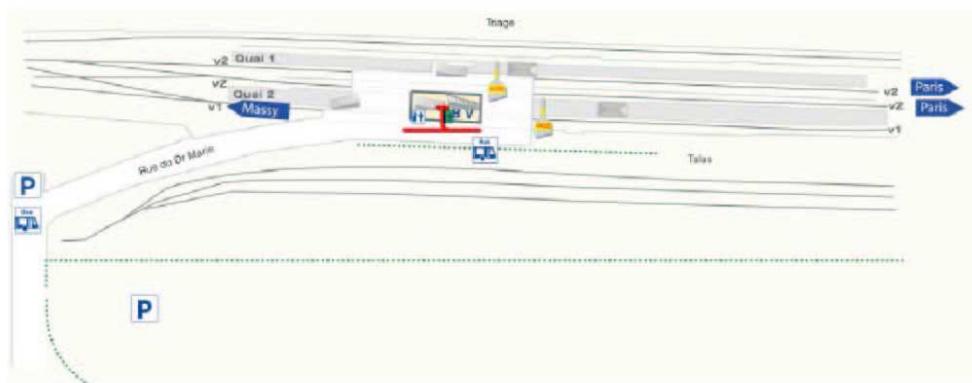
Particularités :

Réhabilitation du quartier prévue dans le projet Seine Amont

Grands projets d'urbanisme comme la rénovation du Port-à-l'Anglais ou l'aménagement de la RN 305 en boulevard urbain et la "mise en site propre" des transports en commun.

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1977 CAB Infogare Vidéo surveillance	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 430 places Abris à vélos : 12 places Bus de rabattement : 1 ligne Noctilien : 1 ligne
Projets en cours ou prévus à court terme Rénovation de la gare envisagée	Projets long terme Accessibilité PMR

Gare de Pont de Rungis Aéroport d'Orly



Commune : Thiais (94)

Traffic : 1470 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	Méto-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
36,1 %	0 %	7,2 %	4,8 %	1,9 %	50 %	0 %

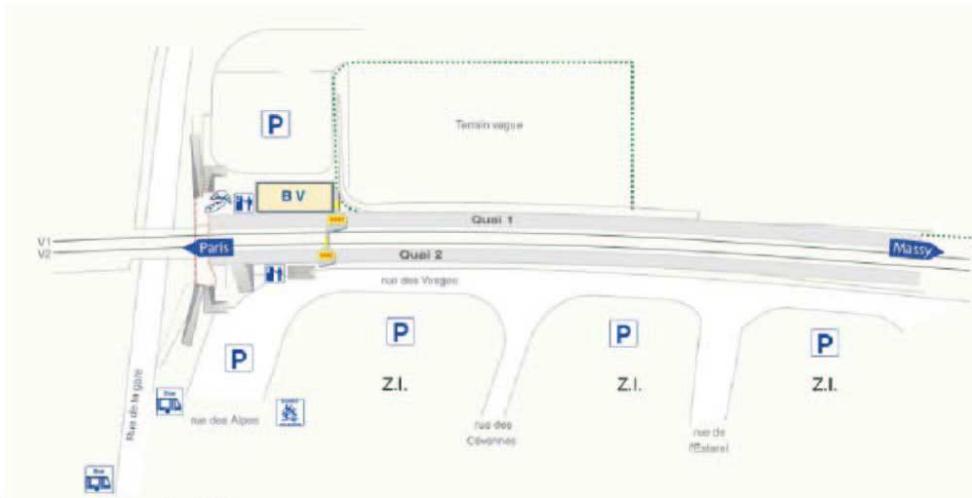
Particularités :

La majorité des habitants de Thiais utilisent la gare de Choisy le Roi, plus accessible de la zone d'habitation

Une navette ADP relie la gare aux aéroports d'Orly Sud et Orly Ouest

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1969 Infogare Vidéo surveillance	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 500 places Abris à vélos : non Bus de rabattement : 3 lignes Noctilien : 1 ligne
Projets en cours ou prévus à cours terme Rénovation de la gare envisagée Projet PDU en phase de réalisation Remplacement d'un escalier mécanique en 2009	Projets long terme

Gare de Rungis la Fraternelle



Commune : Rungis (94)

Traffic : 1374 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	Méto-tram	Train RER	Voiture dépose	Voiture garée	Pied	2 Roues
8 %	0 %	0 %	1 %	4,5 %	86,5 %	0 %

Particularités :

L'espace Jean Monnet (évènementiels) occasionne des flux périodiques importants.

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1977 Infogare	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 140 places Abris à vélos : 16 places Bus de rabattement : 2 lignes Noctilien : non
Projets en cours ou prévus à cours terme Remise à niveau de la gare dans le cadre du programme Transilien + Loin (2009) Vidéo surveillance en 2011	Projets long terme

B. SEINE AMONT, 26 NOVEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées :

- M. Jacques Touchefeu, Directeur général de l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPAORSA) ;
- M. Stéphane Leclerc, Directeur adjoint transport du Conseil Général du Val de Marne ;
- Mme Patricia Mace-Hervanin, Directrice de l'agence Val de Marne de la RATP ;
- M. Nevache secrétaire général de la Préfecture du Val de Marne ;
- M. Marc Spielrein, Secrétaire Général du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, Président de Semmaris ;
- M. François Régis Orizet, Directeur régional adjoint RFF Val de Marne ;
- M. Lévêque, adjoint au maire d'Ivry sur Seine, chargé de l'urbanisme et du logement.

2. Les visites de terrain

Gare de Choisy le Roi
Gare des Ardoines
Gare de Vitry
Site de Vitry-Ardoine-Alfortville sud
Gare de la Fraternelle
Gare d'Orly Pont de Rungis
Site du Marché d'Intérêt National de Rungis
Site de Sillic

3. Les enjeux du projet

Le territoire Orly Rungis Seine Amont est, de longue date, reconnu comme stratégique pour la Région Parisienne en raison de sa position centrale dans la jonction entre Paris et la seconde couronne du Grand Paris.

Il fait l'objet, dès 1994, d'une inscription au schéma directeur de la région Île de France et déclaré comme un des six territoires prioritaires dans le contrat de plan État-Région 1994-1999. Cette priorité est à nouveau réaffirmée dans le contrat de plan 200-2006.

En 2001, 5 communes se regroupent dans l'Association Seine Amont Développement (ASAD) ; en 2003, les acteurs du pôle d'Orly Rungis se rassemblent dans une association de développement économique (ADOR) ; en 2004, 7 communes créent le syndicat intercommunal d'études du pôle Orly Rungis (SIEPOR) ; en 2005 14 communes du Val de Marne et de l'Essonne créent les premières « assises du pôle d'Orly ».

Pour autant, ce processus reste insuffisant pour relancer la structuration de ce territoire qui exige des investissements lourds (ponts, gares etc.) et qui se heurte à des obstacles fonciers durs.

C'est pourquoi, en 2006, l'État propose de créer une grande opération d'urbanisme d'intérêt national (OIN) et un établissement public d'aménagement (EPA) sur le périmètre de 12 communes du Val-de-Marne avec la volonté affichée d'accélérer les processus engagés depuis les années 80. L'opération concerne 350.000 habitants et 165.000 emplois. Elle est déterminante pour la mise en valeur de 13 km² d'espace foncier (18 % de la totalité de l'OIN), pour remédier à la fragmentation massive du territoire, à ses importantes discontinuités et à son maillage lacunaire, pour générer un système urbain à partir duquel pourront être dégagés des espaces publics confortables pour des transports en commun performants et un usage démultiplié des modes de déplacements doux.

Ce projet regroupe 15 partenaires : l'État, la région Île de France, le conseil général du Val-de-Marne, et 12 communes. Il bénéficie d'ores et déjà d'un réseau existant d'infrastructures puissant : RER C et D, tramway Villejuif Athis-Mons, des TCSP structurants, le Trans Val de Marne, le TCSP RN 305 et Sucy-Bonneuil Bas Marin. Il est indispensable pour la définition et l'émergence des pôles d'échanges multimodaux sur les gares existantes, mais largement inadaptées que sont les gares de Pont de Rungis, des Ardoines, de la Fraternelle, de Choisy-le-Roi et de Villeneuve Saint-Georges.

L'établissement public d'aménagement remplit trois fonctions :

- dans une vision à long terme, il élabore une stratégie de développement à l'échelle de l'ensemble du territoire et il la met en œuvre ;
- il organise la mobilisation des moyens et des acteurs publics et privés, nécessaires à la réalisation du projet ;
- il conduit une action directe d'aménageur, sur certains grands secteurs, en complémentarité avec les autres opérateurs.

Il a comme objectifs :

- de restaurer une structure de ville en requalifiant les espaces publics pour rendre lisibles et compréhensibles les différentes échelles de la ville ;
- de recréer une trame des grandes voies urbaines en complétant et en maillant les voiries par la réalisation de boulevards urbains aptes à accueillir des transports en communs et en connectant les deux futurs franchissements de la Seine au réseau des boulevards ;
- d'accroître la mobilité et l'offre de transport en articulant les démarches de court, moyen et long terme par l'optimisation des dessertes existantes, par les mises en œuvre des projets inscrits au contrat de projet État-Région, par l'étude et la réalisation des infrastructures lourdes.

4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

a) Les conditions de création de l'Établissement public

Une opération d'intérêt national (OIN) a été décidée par l'État pour requalifier et développer ce territoire au passé et au présent industriel marqués. Il s'agit de restaurer la trame de ville, de donner lisibilité et aménités à ce territoire, d'y développer un système de mobilité de Transport en commun en site propre (TCSP), de vélos et de piétons supérieur à celui d'aujourd'hui. Ce travail demande une capacité de développement de long terme.

Cette opération a une spécificité bien particulière : deux lignes ferroviaires sur 10 km, des communes qui ne sont pas à la bonne échelle pour discuter une par une avec RFF et la SNCF, des décisions lourdes à prendre de déplacements de fonctionnalités, dans une logique de réseau, pour le ferroviaire, et dans une logique de territoire, pour l'aménagement. Le mandat, interministériel donné à l'Établissement public, lors de la création de l'OIN porte sur 7.000 hectares – les 4/5 de Paris !

Ce territoire comprend des secteurs de 100 à 300 hectares d'un seul tenant, secteurs où la logique de la seule approche immobilière ne peut qu'enkyster l'inorganisation territoriale et urbaine actuelle. A contrario, un agencement urbain de qualité demande des prérogatives de droit public ; une OIN présente l'avantage de fournir un système qui permet d'appréhender ces enjeux à la bonne échelle qui est l'échelle supra communale.

Le projet autour de la gare des Ardoines est d'une capacité potentielle de plusieurs centaines de milliers de m² ; le projet de reconfiguration de la desserte par le RER C concerne toutes les gares qui doivent trouver une fréquence de type métro. Arc express, rocade ferrée à 3-4 km du périphérique, comblera le manque laissé par l'actuelle desserte radiale de la 1^{ère} couronne et son sous-équipement.

Il s'agit de définir un projet articulé sur les gares. Le travail engagé par l'AREP porte notamment sur l'organisation spatiale de la multi modalité. Il convient notamment de créer des espaces qui donnent envie d'y venir, dotés de services urbains et qui polarisent l'espace urbain autour des gares. Cette question est au centre des missions confiées à l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPAORSA). Beaucoup est attendu de la nouvelle gare TGV d'Orly qui implique des acteurs multiples. Il faut considérer la gare TGV comme un équipement de la ville, dans une attitude à l'opposé de celle d'un territoire autiste qui est relié au réseau par un tuyau.

Ce constat conduit à la poser la question de l'arrivée à vélo dans cette future gare TGV car "En matière de vélo, il s'agit de changer de braquet". La vitesse effective de déplacement automobile, qui est de 13 km par heure en moyenne, rend le vélo compétitif en rabattement sur les gares de l'Île de France. A cet égard, la gare de la Fraternelle, qui est mitoyenne de la SILIC où on compte 15 000 emplois, n'a pas de parking à vélo ; sur les modes doux, tout est à inventer.

b) La complexité de l'organisation en Île de France et le manque de lieux de débats

La table ronde permet de préciser les raisons de la situation très particulière des gares sur le territoire de l'Établissement public :

- l'absence d'intercommunalités ;
- l'intérêt de l'OIN comme cadre de gouvernement ;
- l'exclusion de la SNCF de cette instance ;
- le fait que les communes ne sont pas membres de l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) régionale qu'est le STIF ;
- les divergences d'intérêts entre le territoire d'ORSA et celui du nord Essonne ;
- l'absence de lieu de débat où poser la question de la localisation de la gare TGV (entre les 2 aérogares, au cœur d'Orly...).

L'intercommunalité n'est pas en état de conduire des projets de cette taille, notamment du fait des risques à assumer et de la nécessité de procéder à des apports de terrains publics. L'expérience de la Défense est un bon exemple des avantages de l'Établissement public avec, d'une part la gare en souterrain et d'autre part les bureaux au dessus. Il en a été de même avec Lille Europe dans laquelle le projet a d'abord été élaboré, dans la concertation, puis découpé. Cette expérience est intéressante comme référence dans la réflexion sur la constitution d'une filiale commune dans l'émergence et la réalisation d'un projet de grande gare contemporaine.

La gare devient alors un outil de développement, à condition qu'il y ait une démarche commune pour la gare et pour le projet urbain. C'est tout l'enjeu de tels projets que de provoquer des synergies dans l'articulation du transport et du territoire. Calendriers et financements croisés en sont les clés si l'on sait structurer la démarche commune de la gare et du projet urbain.

c) L'enseignement à tirer de l'évolution des Aéroports de Paris

Les aéroports de Paris (ADP) ont vécu en cinq ans une véritable mutation intellectuelle et institutionnelle. De gestionnaire d'aéroport, soucieux principalement de trafic aérien et d'accessibilité routière, ADP a désormais ajouté une dimension territoriale. Propriétaire d'un domaine immobilier et de vastes terrains, il se préoccupe désormais de le valoriser par le dialogue avec le territoire, les communes et le monde économique ; il considère son domaine comme lieu de transit, de vie, de création de richesse.

Il est possible d'établir un parallèle avec l'intégration récente de la SNCF et de RFF dans les préoccupations d'aménagement du territoire ; il existe dans le ferroviaire une culture analogue à celle des militaires, dans laquelle les emprises appartiennent au chemin de fer et sont isolées du reste des surfaces. On peut ainsi envisager sur le ferroviaire des partenariats publics privés associant les collectivités territoriales, RFF, la SNCF partageant intérêts et profits dans la valorisation immobilière.

d) Les progrès dans l'optimisation des territoires

La convention passée par l'Établissement public avec RFF, la SNCF et les villes concernées et portant sur la rationalisation des emprises a pour objectif d'améliorer à la fois le développement du ferroviaire comme le développement urbain. Cette convention distingue les terrains qui peuvent être sortis tels quels du domaine public ferroviaire de ceux qui sont sous-utilisés et demandent des études d'optimisation. Les schémas directeurs ferroviaires, semblables aux schémas directeurs de type urbain, se sont ainsi révélés être des bases indispensables pour la discussion entre les différents acteurs.

L'étape suivante, après la signature de la convention, est celle de réalisation du projet. Elle conduit aujourd'hui à une réflexion sur la création d'une filiale commune qui serait un lieu où partager bonnes et mauvaises nouvelles, revenus et risques, où trouver des solutions plus intelligentes qui ne peuvent pas être trouvées autrement, c'est-à-dire une structure de concertation multi partenariale.

e) Verbatim :

- « *Les villes conduisent l'opération sans être fédérées* »
- « *Le système n'a pas embrayé à la hauteur des enjeux* »
- « *Où déplacer les méthodes de travail ?* »
- « *Il y a un problème d'interlocuteur face à la SNCF* »
- « *Les gares : des nœuds de polarisation* »
- « *L'Opération d'intérêt national élabore le projet aux dimensions opérationnelles* »
- « *Comment enclencher le travail des gares ?* »
- « *Jouer le rôle d'une agence d'urbanisme, opérateur d'aménagement et d'assemblage* »
- « *Un territoire « en creux » entre Orly et Paris* »
- « *Les gares tournent le dos à la Seine* »
- « *De vrais lacunes dans le transport* »
- « *Refaire de l'urbanité* »
- « *Le choc de la Gare de la Fraternelle qui est la gare devant la plate-forme d'Orly* »
- « *Il faut une mutation intellectuelle et institutionnelle* »
- « *Il faut partager les aléas, les risques et les plus-values potentielles* »

Gare des Ardoines



Commune : Vitry sur Seine (94)
Trafic : 3688 montants journaliers
Mode de rabattement :

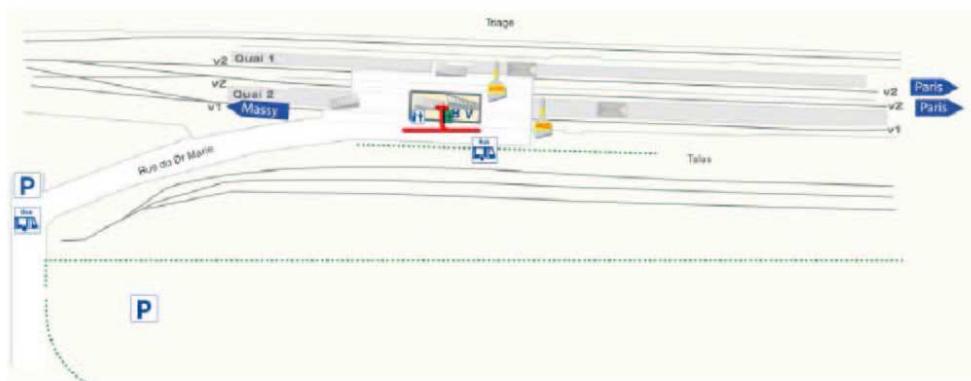
Bus	Métro-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
3,2 %	0 %	0,9 %	6,7 %	13,8 %	74,5 %	0,9 %

Particularités :

Réhabilitation du quartier prévue dans le projet Seine Amont
 Grands projets d'urbanisme comme la rénovation du Port-à-l'Anglais ou l'aménagement de la RN 305 en boulevard urbain et la "mise en site propre" des transports en commun.

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1977 CAB Infogare Vidéo surveillance	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 430 places Abris à vélos : 12 places Bus de rabattement : 1 ligne Noctilien : 1 ligne
Projets en cours ou prévus à court terme Rénovation de la gare envisagée	Projets long terme Accessibilité PMR

Gare de Pont de Rungis Aéroport d'Orly



Commune : Thiais (94)

Traffic : 1470 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	MéTRO-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
36,1 %	0 %	7,2 %	4,8 %	1,9 %	50 %	0 %

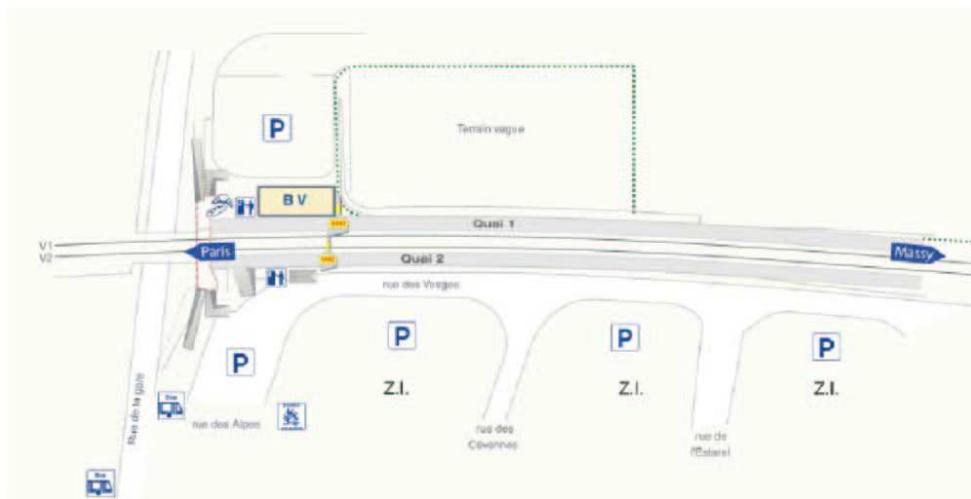
Particularités :

La majorité des habitants de Thiais utilisent la gare de Choisy le Roi, plus accessible de la zone d'habitation

Une navette ADP relie la gare aux aéroports d'Orly Sud et Orly Ouest

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1969 Infogare Vidéo surveillance	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 500 places Abris à vélos : non Bus de rabattement : 3 lignes Noctilien : 1 ligne
Projets en cours ou prévus à court terme Rénovation de la gare envisagée Projet PDU en phase de réalisation Remplacement d'un escalier mécanique en 2009	Projets long terme

Gare de Rungis la Fraternelle



Commune : Rungis (94)

Trafic : 1374 montants journaliers

Modes de rabattement :

Bus	Métro-tram	Train RER	Voiture déposée	Voiture garée	Pied	2 Roues
8 %	0 %	0 %	1 %	4,5 %	86,5 %	0 %

Particularités :

L'espace Jean Monnet (évènementiels) occasionne des flux périodiques importants.

Situation actuelle de la gare Ouverture en 1977 Infogare	Intermodalité Parc de stationnement voitures : 140 places Abris à vélos : 16 places Bus de rabattement : 2 lignes Noctilien : non
Projets en cours ou prévus à cours terme Remise à niveau de la gare dans le cadre du programme Transilien + Loin (2009) Vidéo surveillance en 2011	Projets long terme