

Orly Rungis Seine-Amont - Table ronde

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.