



# SOMMAIRE

<b>1. Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Les perspectives d'aménagement de la région Ile-de-France et le projet de SDRIF de 2008. 4</b>	
2.1. Une nouvelle étape de planification régionale .....	4
2.2. Le faisceau sud-est .....	8
2.3. Réflexions et orientations sur le « Grand Paris » .....	13
<b>3. Caractéristiques et projets des sites potentiels d'implantation de gares .....</b>	<b>15</b>
3.1. Le triage de Villeneuve-St-Georges .....	15
3.2. Sénart.....	19
3.3. Le Pôle d'Orly-Rungis .....	24
<b>4. Analyse des sites de gare au regard des enjeux territoriaux .....</b>	<b>31</b>
4.1. Le Triage de Villeneuve-St-Georges.....	31
4.2. Sénart.....	34
4.3. Le pôle d'Orly-Rungis.....	37

<b>25544</b>			---	-----		<b>RAPPT_</b>	_____		<b>G00</b>
affaire	ident. gen	ident part	niveau	type dossier	domaine	ouvrage	nature	libre	indice

## 1. INTRODUCTION

---

Dans le cadre des réflexions engagées sur le barreau d'interconnexion sud, les différents scénarios étudiés envisagent la desserte d'une à trois gares (en sus de la gare de Massy) qui s'inscrivent au sein des trois territoires suivants :

- le territoire d'Orly-Rungis (avec quatre hypothèses d'implantation),
- les environs du triage de Villeneuve-St-Georges (avec trois hypothèses d'implantation en correspondance avec le RER D),
- le territoire de la ville nouvelle de Sénart (avec deux hypothèses d'implantation dont une est connecté au RER D)

Si les différents scénarios ont fait l'objet d'analyses détaillées du point de vue de leur fonctionnalité et notamment de leur connexion avec les réseaux de transport franciliens, leur insertion au sein des territoires sud francilien et de la dynamique métropolitaine de ces territoires n'a pas été envisagée jusqu'à ce jour.

L'implantation d'une nouvelle gare, a fortiori une gare « TGV », vient en effet toujours modifier les dynamiques territoriales des espaces au sein desquels elle s'insère.

Au-delà de la fonction « transport » qu'elle permet d'assurer en créant un point d'accessibilité au territoire national, une gare nouvelle a bien pour effet de créer, en tissu urbain dense, une nouvelle centralité urbaine au travers du « pôle gare » (commerces, desserte en transports locaux, aménagement...).

Pour autant, son implantation ne signifie pas forcément pour autant le développement du territoire d'accueil. Pour qu'une gare ait un effet sur son territoire, il faut qu'elle apporte une véritable offre (qu'elle soit correctement desservie par les TGV) qui réponde à une demande (potentiel d'interaction du territoire avec les régions desservies).

L'effet de l'implantation d'une gare est ainsi conditionné par différents facteurs selon les échelles :

- à l'échelle régionale, une gare ne peut créer une dynamique de développement que si un tissu capable d'en saisir les opportunités est déjà présent (ou est invité à s'installer par une politique de marketing territorial)
- à l'échelle locale, une gare ne peut créer une dynamique que s'il y a de réelles potentialités foncières (emprises mutables ou urbanisables) valorisées par une dynamique économique ou démographique.

De plus, dans le cas du site d'Orly, une troisième échelle d'effets territoriaux de l'implantation d'une gare s'ajoute aux échelles locales et régionales : l'échelle nationale/internationale. En effet, en assurant une correspondance efficace entre TGV et avions, l'implantation d'une gare à proximité d'Orly permettrait d'améliorer l'accessibilité internationale des grandes villes du Bassin Parisien déjà desservies par le TGV.

Au total, *l'implantation d'une gare sur un territoire n'est ni nécessaire ni suffisante au développement économique.* Elle n'est qu'une opportunité à saisir pour accélérer des processus déjà en œuvre (ou en projet).

\*\*\*

L'objectif de cette partie est donc bien d'apporter un éclairage sur la dynamique territoriale actuelle et future des espaces au sein desquels la (les) gare(s) créées s'inséreront.

Cet éclairage a pour objectif de répondre aux questions suivantes :

1. quelles sont les orientations d'aménagement à l'échelle régionale ?
2. Quels sont les projets d'aménagement de territoire envisagés sur les sites potentiels d'implantation des futures gares ?
3. Les dynamiques territoriales actuelle mais surtout future justifient-elles l'aménagement de nouvelle gare TGV dans le sud francilien ? dans l'affirmative, où préférentiellement et combien de gares ?

## 2. LES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT DE LA REGION ILE-DE-FRANCE ET LE PROJET DE SDRIF DE 2008

---

### 2.1. UNE NOUVELLE ETAPE DE PLANIFICATION REGIONALE

En 2004, la région Ile de France a lancé la révision de son schéma directeur (le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, ou SDRIF). C'est la première fois que la région se charge de piloter un tel projet, la tâche étant précédemment remplie par les services de l'Etat. Le processus de révision a commencé par un bilan du précédent SDRIF (datant de 1994) qui a abouti en 2006.

En 2006 a commencé la phase d'élaboration d'un nouveau SDRIF, par l'émission de propositions de la part des 8 départements de la région, du Conseil Economique et Social Régional, des Chambres de Commerce et d'Industrie, des Chambres d'Agriculture et des Chambres des Métiers et de l'Artisanat.

En février 2007, le Conseil Régional a « arrêté » un « projet de SDRIF ». Ce projet de SDRIF a fait l'objet de saisines des mêmes partenaires, ainsi que du ministre chargé de l'environnement, qui devaient rendre un avis. Le « projet » accompagné de l'ensemble des avis a fait ensuite l'objet d'un débat public s'adressant à tous les Franciliens.

Le « projet de SDRIF », corrigé en conséquence, a ainsi été « adopté » le 25 septembre 2008. Il doit depuis passer en Conseil d'Etat pour « approbation », avant de devenir le SDRIF officiel, opposable aux autres documents de planification dans la région.

Les trois schémas directeurs précédents (SDAURP de 1965, SDAURIF de 1976, SDRIF de 1994) s'étaient jusqu'alors inscrits dans un long processus d'organisation polycentrique de l'agglomération :

- création des villes nouvelles en 1965 pour limiter l'étalement urbain en tâche d'huile, structurer l'espace périurbain et soulager la ville-centre de ses fonctions secondaires

- renforcement de celles-ci en 1976, pour atténuer le rôle prédominant du centre et corriger leur dépendance à l'automobile
- définition de « pôles d'envergure européenne » accessibles en TGV ou en avion (Paris, La Défense, Marne la Vallée, Orly et Roissy) en 1994, et élargissement de l'échelle métropolitaine à l'ensemble du Bassin Parisien.

*Ce nouveau SDRIF marque quant à lui une rupture dans cette évolution des politiques d'aménagement régional. En effet, bien qu'affirmant la poursuite de l'aménagement polycentrique, ce nouveau SDRIF concentre ses efforts et son attention sur la zone dense de l'agglomération, en particulier les espaces mutables, laissés par la désindustrialisation en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne.*

### 2.1.1. Trois grands défis pour la Région

Le SDRIF définit tout d'abord 3 grands défis qui conditionnent le projet d'aménagement de la région :

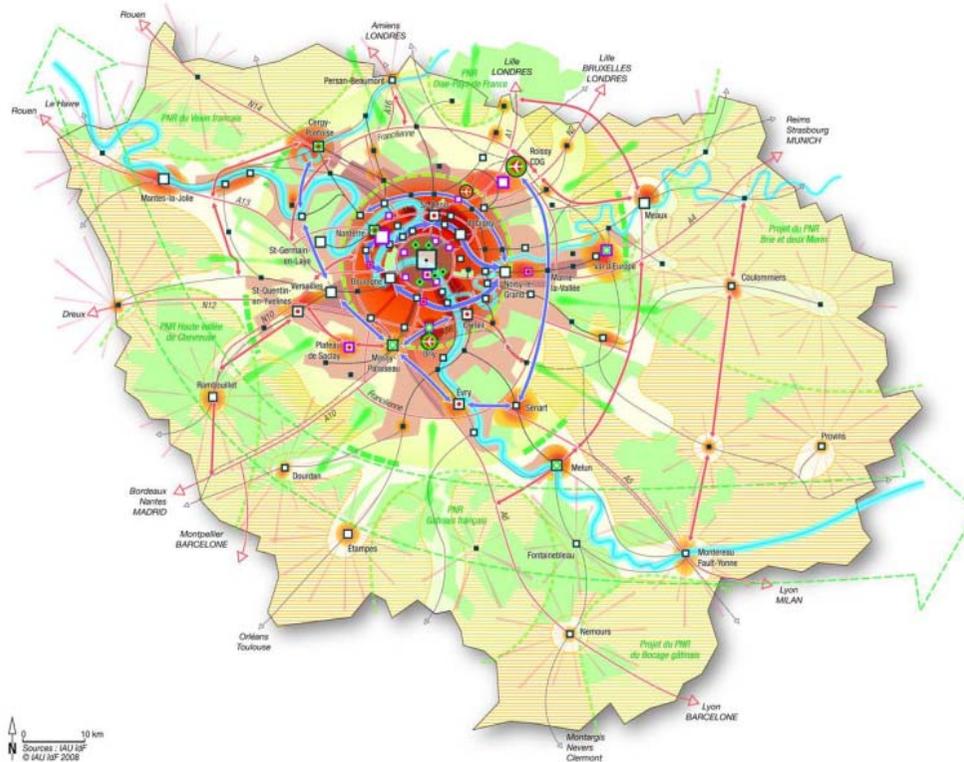
- « Favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale : vers une région plus solidaire »
- « Anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles »
- « Développer une Ile de France dynamique maintenant son rayonnement mondial »

Le premier défi par du constat que l'Ile de France est à la fois une des régions les plus riches du pays et une des plus contrastées socialement. Au-delà du modèle de société que souhaitent porter les instances politiques de la région, le projet de SDRIF fait le constat que la cohésion sociale fait partie des critères d'attractivité économique d'un territoire.

Le second défi traduit naturellement une volonté de la région de prendre toute sa part dans les engagements internationaux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais il prend aussi compte de la nécessité de se préparer aux effets des crises à venir : réchauffement climatique et hausse des prix de l'énergie.

Enfin, le troisième défi fait apparaître le développement économique comme un devoir vis-à-vis du reste du pays, dont l'Ile-de-France est le « moteur ».

**Le projet spatial régional**



**Promouvoir une ville plus compacte et plus dense pour répondre au défi du logement et à l'accroissement des contraintes climatiques et énergétiques**

- Un accueil préférentiel de la croissance dans les zones urbaines existantes, en particulier les mieux desservies par les TC, en recherchant densification urbaine et mixité
- Pôle urbain
- Pôle spécialisé
- Pôle principal d'enseignement supérieur et de recherche
- Un développement polarisé et discontinu le long des axes de TC ferrés
- Une urbanisation restreinte dans les territoires non desservis par les TC
- Réseau TC ferré
- Réseau routier majeur

**Développer l'offre urbaine et la qualité de vie en Île-de-France, renforcer le potentiel économique et l'attractivité internationale**

- Le fleuve : élément fédérateur du projet régional
- Un cœur d'agglomération élargi, mieux structuré et mieux desservi
- Développer un système de rocade TC pour réduire les carences de desserte, soulager le réseau radial, désenclaver les territoires en difficulté et mettre en relation les pôles économiques du cœur d'agglomération
- Organiser le développement autour des aéroports
- Renforcer et autonomiser les grands pôles urbains d'extension métropolitaine
- Améliorer la mise en réseau de ces grands pôles : par la réalisation de rocades et de tangentes TC et en complétant le réseau routier majeur
- Conforter le rôle des cœurs de bassins de vie de l'espace rural par une diversité d'équipements, de services et par un réseau de transports collectifs
- Réseau, gare et future gare TGV

**Protéger la biodiversité, valoriser les espaces agricoles et naturels, et garantir la cohérence du système des espaces ouverts**

- Préserver la place de la nature au cœur de la ville : développer et renforcer le maillage de la trame verte d'agglomération
- La ceinture verte : développement maîtrisé du front d'agglomération et protection renforcée de l'agriculture péri-urbaine
- Protéger les grandes pénétrantes agricoles et boisées
- Maintenir des coupures d'urbanisation sur les grands axes d'entrée dans l'agglomération
- Mettre en valeur la vocation agricole, forestière, de tourisme et de loisirs de l'espace rural
- Renforcer et compléter le système des parcs naturels régionaux
- Garantir les continuités écologiques majeures

SDRIF | PROJET ADOPTÉ PAR DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL LE 25 SEPTEMBRE 2008

| 151 |

**Figure 1 : Le projet spatial régional (Source : Projet de SDRIF, Septembre 2008)**

### 2.1.2. 5 objectifs pour l'avenir

Ces trois défis conduisent à définir 5 objectifs, qui sont les axes majeurs du projet d'aménagement régional :

- « *viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens* ». Partant du constat que la crise du logement aggrave à la fois la ségrégation sociale (par le renchérissement excessifs des prix du centre) et les distances de déplacement (du fait d'un mauvais appariement habitat-emploi dû au manque de mobilité résidentielle), le SDRIF appelle à une construction massive de logements, **en particulier dans les zones déjà desservies par des infrastructures de transport collectif et dans les zones déjà urbanisées.**
- « *Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international* ». Le projet de SDRIF voit dans les mesures à caractère qualitatif (amélioration de la formation professionnelle, qualité de vie, intensité de la vie culturelle, aide à la recherche...) la clef de l'attractivité économique de la région. Néanmoins, un projet spatial accompagne ces mesures, et le SDRIF propose de structurer le développement économique par la concentration d'activité sur des pôles économiques puissants, afin de leur faire atteindre la masse critique justifiant une offre de services complémentaires adéquats. **Ces pôles devront se situer dans les espaces les mieux desservis par les transports collectifs**, tout en se situant préférablement à l'est de l'agglomération. Ces pôles pourront être des lieux métropolitains (quartiers d'affaires, gares, aéroports), ou bien des territoires d'excellence (regroupant unités de recherche, enseignement supérieur, équipements et activités à haute valeur ajoutée).
- « *Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional* ». Le SDRIF dessine un projet de développement des infrastructures de transport ambitieux, largement dominé par les infrastructures ferroviaires et les transports collectifs. En termes de transports régionaux, il concentre ses efforts sur la desserte de la zone agglomérée en dehors du centre. Il s'agit particulièrement d'un fort développement des liaisons de rocade (Arc Express et Tangentielles) visant à mailler les grands faisceaux de radiales, ainsi que la réalisation d'un très grand nombre de transports en commun en site propre. Enfin, en termes d'exploitation, le système sera hiérarchisé entre une offre fréquente et capacitaire en cœur d'agglomération et une offre rapide et cadencée dans le reste de la région.
- « *Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité* ». De nombreuses mesures sont citées pour préserver les espaces agricoles et boisés, pour assurer un maintien de la biodiversité, pour réduire la consommation de ressources et pour assurer à tous une qualité de vie liée aux paysages, au patrimoine et à l'absence de nuisances.
- « *Doter la métropole d'équipements et de services de qualité* ». Le SDRIF propose de situer les nouveaux équipements de préférence aux nœuds du réseau de transports en commun, et dans les secteurs aujourd'hui déficitaires. Il projette également un grand plan de développement des réseaux à haut débit, et souhaite encourager le développement d'un commerce de proximité.

Néanmoins, si le SDRIF semble concentrer son attention sur le cœur de l'agglomération qu'il entend densifier et valoriser, il évoque en parallèle le fonctionnement des périphéries de l'agglomération (dont les villes nouvelles) en un « *réseau de bassins de proximité et d'emploi* ». Dans ce cadre, les villes nouvelles devraient constituer des pôles semi-autonomes de l'agglomération, et accueillir encore, pour celles dont l'aménagement n'est pas complété (Marne-la-Vallée et Sénart), leur part de nouveaux franciliens.

## 2.2. LE FAISCEAU SUD-EST

Le SDRIF dessine deux sens de lecture pour l'agglomération. Le premier est concentrique : une zone dense qu'il appelle le « *cœur d'agglomération* », le reste de l'unité urbaine qu'il appelle l'« *agglomération centrale* », et les espaces hors agglomération centrale, qu'il répartie entre « *autres agglomérations* » et espace rural. Si ce premier sens de lecture est classique, le deuxième s'avère plus originale. Il s'agit de décrire la région par faisceaux liant le centre aux espaces interrégionaux, prenant acte de l'asymétrie de la région. L'ensemble du projet de ligne d'interconnexion sud se situe dans le faisceau sud-est.



Figure 2 : Le faisceau sud-est (Source : Projet de SDRIF, Septembre 2008)

Le faisceau sud-est est caractérisé par les nombreux axes de communication qui le traverse : la Seine et sa vallée, les axes routiers structurants (RN7, RN6), les liaisons ferrées des gares de Lyon et d'Austerlitz et les autoroutes A6 et A5. Cela a induit une spécialisation dans les industries et les services métropolitains (aéroport, logistique, marché d'intérêt national...). Ce territoire se caractérise également par sa mixité sociale et par monofonctionnalité résidentielle dans l'est du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne.

Si le projet de SDRIF constate que si le territoire compte plusieurs pôles de développement qui profitent de nombreuses initiatives locales, certains devront être fortement dynamisés, afin de mieux structurer le sud Francilien et de participer au rééquilibrage de la région vers l'est. Le projet considère aussi que l'unité du territoire, mise à mal par le relief et les grandes infrastructures, devra être renforcée. Cela fera intervenir des opérations d'insertion des infrastructures dans le tissu urbain, la création de nouveaux services de transports en commun en rocade, et la construction de plusieurs franchissements sur la Seine. Enfin, le projet de SDRIF ajoute que l'étalement périurbain caractéristique de certaines parties de ce territoire devrait être maîtrisé.



**Figure 3 : Gagner en attractivité et rééquilibrer les pôles tertiaires  
 (Source : Projet de SDRIF, Septembre 2008)**

Le développement économique du faisceau sud-est dépend beaucoup de celui du faisceau sud (notamment pour les territoires de Massy-Saclay, des « Portes de l'Essonne » et du Centre-Essonne), mais il bénéficie de plusieurs pôles d'envergure internationale à conforter :

- le territoire de la Seine-Amont nord, en continuité des opérations tertiaires parisiennes. Ce territoire doit s'appuyer sur un tissu varié de PME et sur le pôle de compétitivité Médicene Santé (création de centres de recherche et d'innovation liés à la santé, structuration d'un pôle universitaire Paris-Rive-Gauche/Seine-Amont, installation du centre international du cancer)

- le pôle d'Orly-Rungis, qui doit devenir un pôle urbain et économique fort, ouvert sur l'international et plus diversifié : un centre de congrès international y pourra y être implanté, profitant d'une accessibilité nationale et internationale renforcée par les perspectives d'amélioration du trafic aérien, par la création d'une gare TGV à l'aéroport d'Orly. L'inscription du pôle dans le territoire serait aidée par de nouvelles liaisons de TCSP et par des politiques d'accession à l'emploi pour la population environnante.

**CARTE DÉFI**

**Développer l'emploi, l'excellence économique et le rayonnement international de l'Île-de-France**

**Consolider un ensemble de pôles économiques forts, identifiables et attractifs à l'international**

- pôle d'échanges, d'affaires et de recherche de rayonnement international à développer
- axe d'échanges internationaux à intensifier

**Structurer l'espace francilien autour de territoires moteurs de développement et de rayonnement économique international**

- territoire de rayonnement économique international à conforter
- territoire moteur de développement économique régional à faire monter en puissance
- ◆ réseau de pôles tertiaires à structurer

**Favoriser l'émergence de nouvelles filières participant à l'excellence francilienne et contribuant à la diversité des emplois**

- pôle d'excellence regroupant des activités liées à l'environnement de renom international à créer
- promouvoir l'accueil d'activités économiques en lien avec le fleuve
- plate-forme fluviale internationale à créer ou à intensifier

0 10 km  
 Source : IAU îdF  
 © IAU îdF 2008

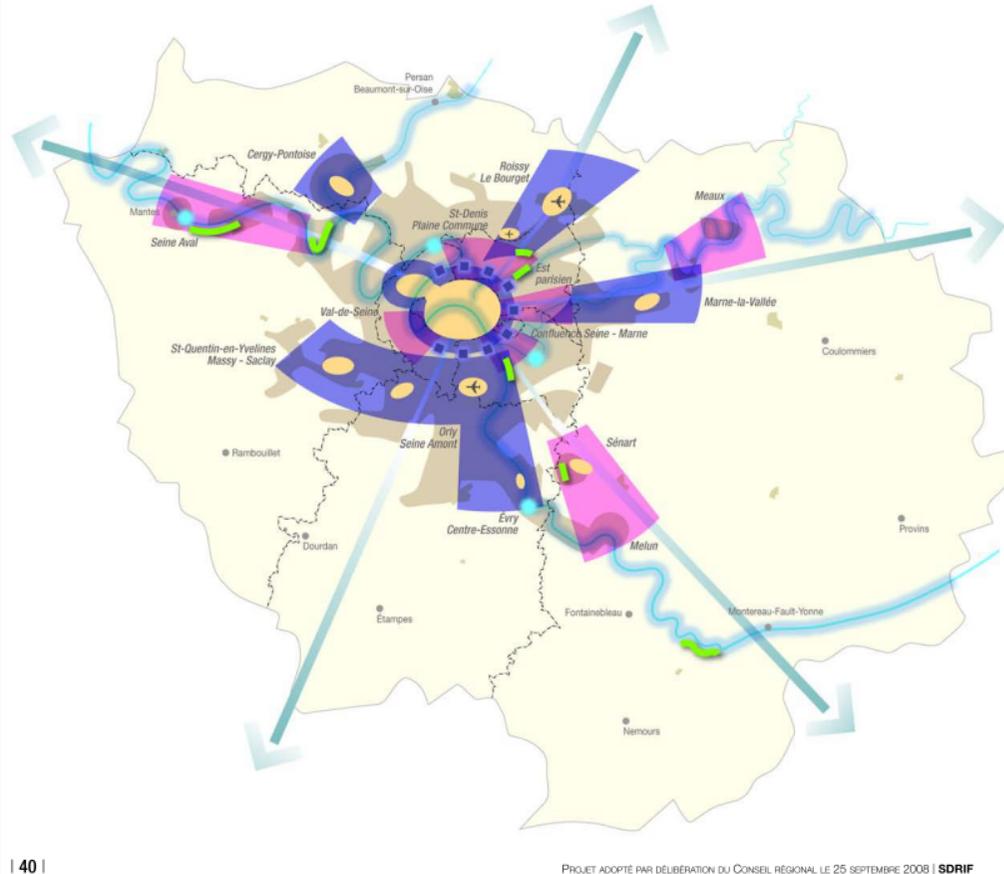
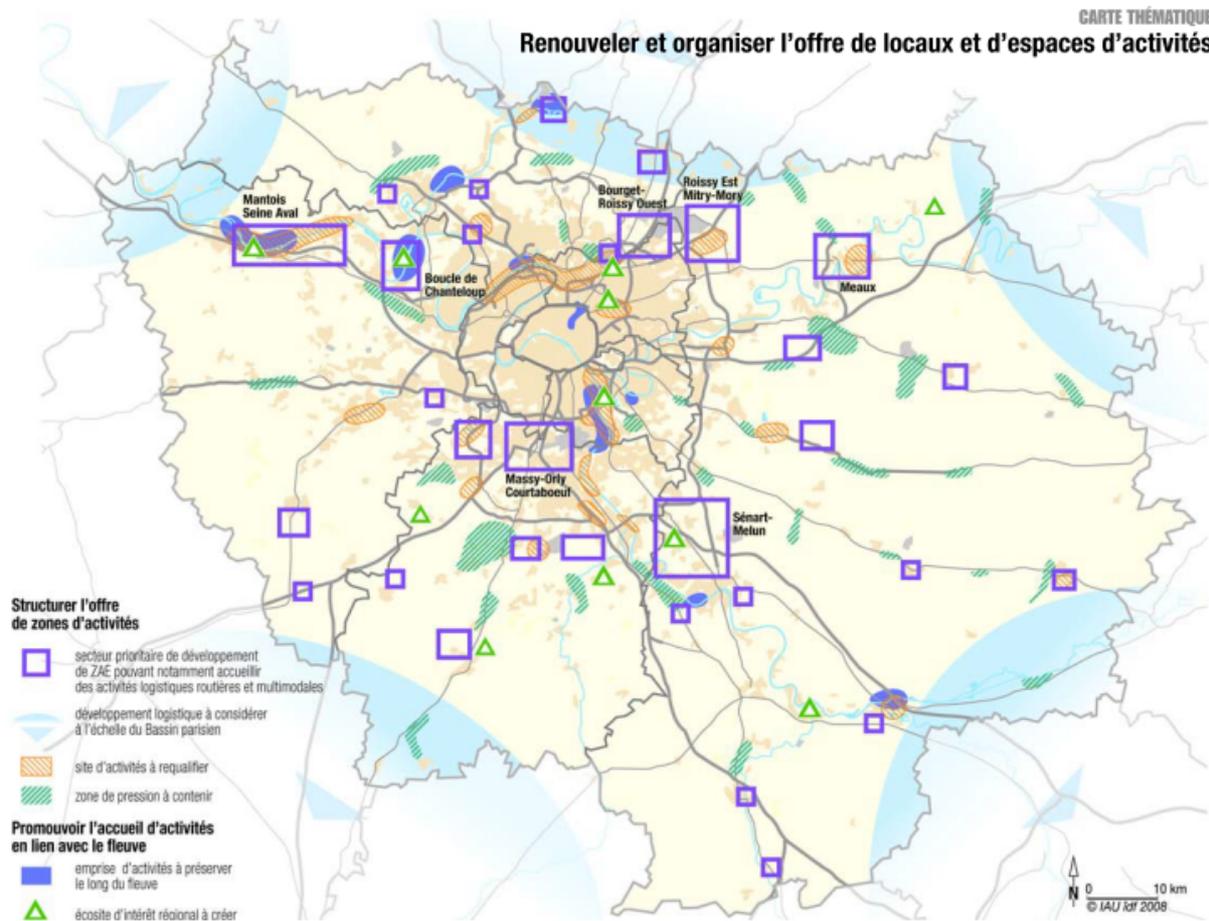


Figure 4 : Développer l'emploi, l'excellence économique et le rayonnement international de l'Île-de-France (Source : Projet de SDRIF, Septembre 2008)

D'autre part, la valorisation des services urbains et des activités industrielles d'échelle régionale se fera en s'orientant vers la création d'éco-activités en lien avec le fleuve. Les activités logistiques pourront se développer, notamment à Villeneuve-le-Roi et Orly (zone SENIA), en profitant de leur localisation pour donner une priorité au transport fluvial et ferré des marchandises, des matériaux et des déchets, en lien avec le triage de Valenton et le port de Bonneuil-sur-Marne.



**Figure 5 : Renouveler et organiser l'offre de locaux et d'espaces d'activités  
 (Source : Projet de SDRIF, Septembre 2008)**

Dans ce faisceau, les pressions d'urbanisation sont très fortes, et doivent être maîtrisées pour ne pas fragiliser les espaces naturels et ruraux. Les grands massifs forestiers doivent faire l'objet d'une politique de préservation. Les espaces ruraux devront permettre le maintien d'une agriculture périurbaine. Les continuités écologiques devront être préservées, en particulier entre Sénart et Melun, ainsi que le long de la rive droite de la Seine.

Au-delà, le faisceau s'ouvre sur les régions voisines. Les effets de la métropolisation de l'Île-de-France s'y font sentir, et il conviendra d'y maîtriser l'étalement résidentiel et logistique par des coordinations des politiques d'aménagement.

### 2.3. REFLEXIONS ET ORIENTATIONS SUR LE « GRAND PARIS »

Au printemps 2008, Christian Blanc est nommé secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale. Le principal enjeu de la mission qui lui est confiée est de réfléchir à la stratégie à mettre en œuvre pour que la métropole francilienne puisse garder son rang parmi les villes globales que compte le monde, avec pour « *objectifs indissociables la croissance et la cohésion de la région capitale* ». Il doit pour cela « *poser les fondations d'une croissance durable de la métropole parisienne ; les fondements économiques, avec l'organisation d'un espace propice à la création et à l'innovation, avec des infrastructures de transport nécessaires à la desserte interne et externe du bassin parisien, avec la mise en place d'une stratégie d'attractivité globale de la région capitale ; les fondements démographiques, avec l'organisation d'une offre de logements renforcée et d'une qualité de vie nouvelle, en mettant en cohérence la carte de l'habitat, des lieux de travail, des lieux de loisir et des transports.* »

Le 17 Mars 2009, lors du débat public « *Le grand Pari(s) – à la recherche de nouveaux équilibres* » organisé par la Cité de l'Architecture et du Patrimoine au Théâtre de Chaillot, Christian Blanc a commencé à dévoiler sa vision de l'avenir de l'économie francilienne. Elle se structure autour de 7 à 8 « territoires à haut potentiel » : pôles de recherche et d'innovation, centres d'affaires, aéroports et gares TGV... Ces différents pôles seraient reliés efficacement par un métro automatique entièrement souterrain de 130 km.

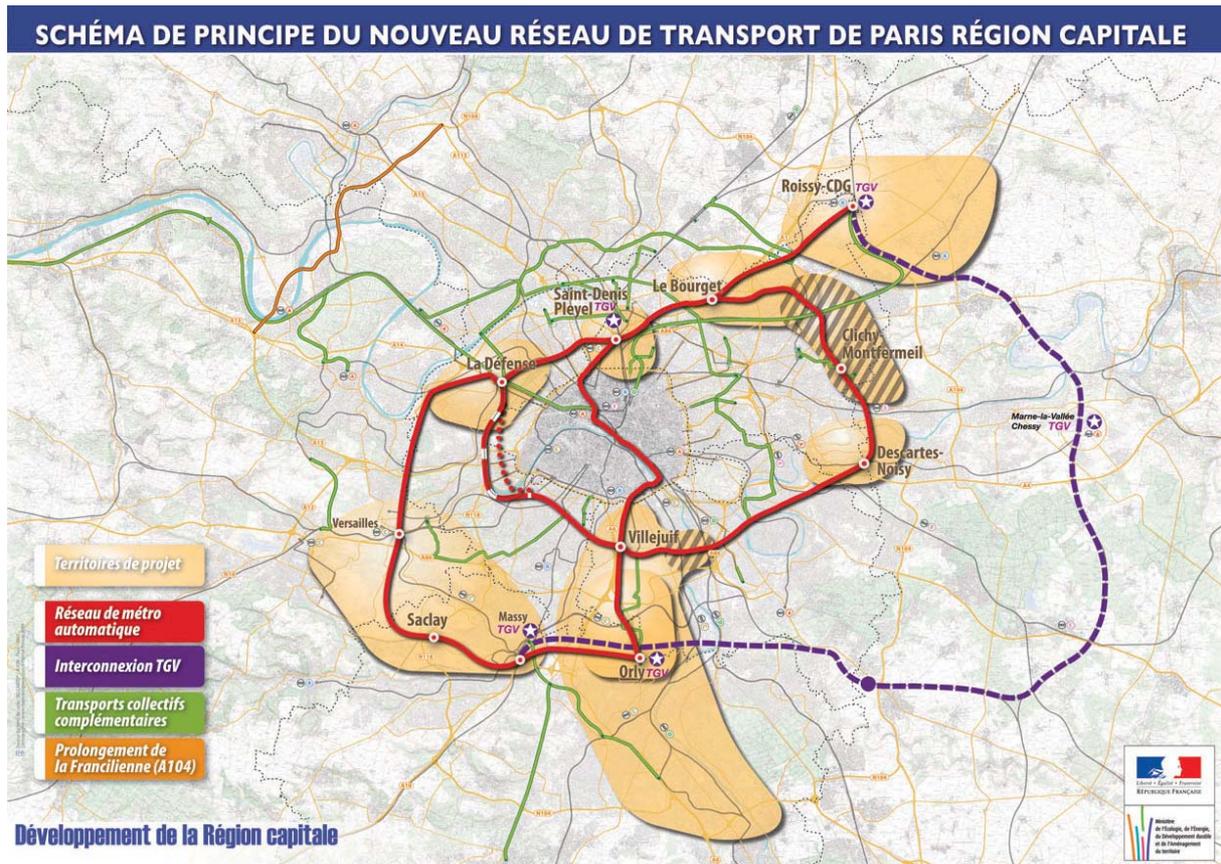
Enfin, le 30 Avril 2009, lors de l'inauguration de l'exposition « *Le Grand Pari(s)* », Nicolas Sarkozy a présenté son plan pour le Grand Paris, largement inspiré des travaux du Secrétariat d'Etat.

Aux 7 pôles précités, le Président de la République a ajouté un grand port multimodal à Achères, à la confluence entre la Seine et le Canal Seine-Nord. Le projet de métro automatique a peu à peu été décrit : une vitesse commerciale de 80 km/h, une trentaine de stations, 130 km de long, des passages aériens dès que possible... Enfin, le projet d'interconnexion sud de l'Ile-de-France figure sur les cartes diffusées par le Secrétariat d'Etat, mais seul Orly est clairement identifié comme site d'implantation d'une gare TGV.

Le tracé illustrée par la carte ci-dessous (datée du 30 Avril 2009) n'est pas définitif, et le secrétaire d'Etat a annoncé en fin novembre 2009 qu'il envisageait que le tracé et la position des gares soit fixée « début juin 2011 »<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dépêche AFP du 1<sup>er</sup> décembre 2009



**Figure 6 : Schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris Région Capitale**  
 (Source : MEEDAT, 30 Avril 2009)

### 3. CARACTERISTIQUES ET PROJETS DES SITES POTENTIELS D'IMPLANTATION DE GARES

#### 3.1. LE TRIAGE DE VILLENEUVE-ST-GEORGES

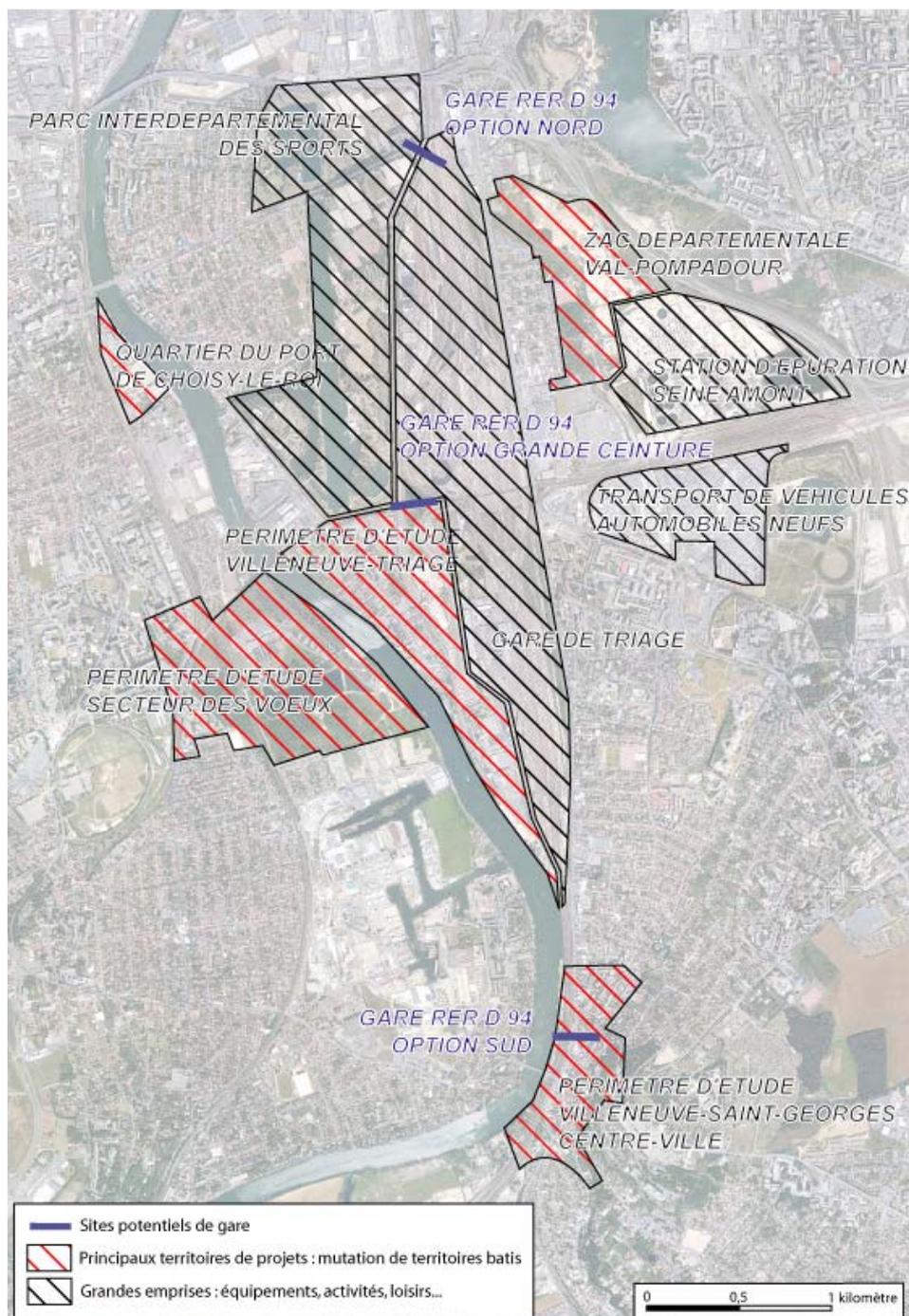


Figure 7 : Le territoire du triage de Villeneuve-St-Georges et ses composantes

### 3.1.1. Le territoire hier et aujourd'hui

Le territoire, situé en bord de Seine, a longtemps été un centre important du commerce viticole, de par sa position en bordure de fleuve et à proximité des routes commerciales. Plusieurs belles demeures y furent construites, et quelques grands personnages de l'ancien régime y séjournèrent.

C'est le chemin de fer qui lui donna son aspect actuel. Coupé du fleuve par les voies de la Gare de Lyon au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, puis traversé par la ligne de Grande Ceinture, le village de Villeneuve-Saint-Georges s'est fortement spécialisé dans les activités ferroviaires. Le triage, les ateliers de réparation des trains, puis les garages du TGV en ont fait un des premiers pôles ferroviaires de France.

Le territoire se trouve aujourd'hui à proximité directe de Créteil et de son centre universitaire et administratif, ainsi que du port fluvial de Bonneuil, sur la Marne, et du parc interdépartemental des Sport. La présence du triage et du port de Bonneuil ont conduit à l'accueil d'activités industrielles, commerciales (zone commerciale de Pompadour) et logistiques (plateforme de transport de véhicules neufs par le rail), provoquant la saturation d'une partie du réseau routier sous-dimensionné et la dévitalisation des centres anciens.

De grands équipements comme les triages de Valenton et de Villeneuve-St-Georges, mais aussi le parc interdépartemental des sports, contribuent à l'aspect de territoire en « grandes plaques » qui entourent les zones résidentielles.

### 3.1.2. Les projets et orientations actuels

#### **3.1.2.1. Le territoire dans le SDRIF**

Le territoire du triage de Villeneuve-St-Georges est peu évoqué dans les orientations du projet de SDRIF. Il l'est notamment au titre de la « *valorisation des services urbains et des activités industrielles d'échelle régionale* », dont la mutation pourra s'orienter vers la « *création d'éco-activités en lien avec le fleuve, visant la constitution d'un pôle d'excellence regroupant les activités liées à l'environnement.* » Plus précisément, « *les activités logistiques pourront se développer, notamment à Villeneuve-le-Roi et Orly* ».

D'autre part, sur les cartes du SDRIF, on constate que le territoire doit bénéficier d'un nouveau franchissement sur la Seine et le triage, au niveau de la ligne de Grande Ceinture Ferroviaire, et qu'il fera l'objet d'une forte densification au nord et au sud. Elles confirment d'autre part la vocation du territoire à accueillir les « *activités économiques en lien avec le fleuve* », alors que Créteil apparaît comme un « *pôle administratif et un parc d'activité tertiaire ou technologiques à valoriser* ».

#### **3.1.2.2. Le projet de territoire de l'Opération d'Intérêt National (OIN) « Orly-Rungis-Seine-Amont »**

Le lancement de l'Opération d'Intérêt National (OIN) « Orly-Rungis-Seine-Amont » a été annoncé par le premier ministre le 20 octobre 2005, à l'occasion de l'installation de la Délégation Interministérielle pour le Développement de l'Offre de Logements. La phase opérationnelle de l'OIN a débuté en mai 2007 avec la création de l'Etablissement Public d'Aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA-ORSA), chargé d'élaborer une stratégie de

long terme pour le territoire, de veiller à la cohérence des projets et d'exercer une mission d'aménageur dans les secteurs stratégiques du territoire. L'EPA-ORSA est financé à parts égales entre l'Etat, la région Ile-de-France, le département du Val-de-Marne et les 12 communes dont il est en charge.

Dans son « Projet Stratégique Directeur » finalisé en juin 2009, l'EPA-ORSA, dont le périmètre englobe les environs du triage de Villeneuve-st-Georges, se concentre essentiellement sur les territoires de la Seine-Amont nord et Orly-Rungis.

En effet, il considère que « *le champ de contraintes auquel est soumis le territoire de Seine-Amont sud-est limite très fortement son développement* ». Ces contraintes sont multiples : plan d'exposition au bruit de Orly, enclavement des deux rives de la Seine du aux voix ferrées, inondabilité, habitat ancien vieillissant. Le rythme de construction y est bien inférieur à la moyenne du territoire de l'OIN.

Le centre ancien de Villeneuve-St-Georges cristallise toutes ces contraintes, et le vocable « *déréliction* » apparaît même dans le projet pour le désigner, au point qu'il considère l'ensemble des dispositifs mis en place (OPAH, RHI, PST...) comme « *insuffisants au regard de l'ampleur des enjeux* ».

Néanmoins, le projet ORSA ambitionne de redynamiser « *des centralités anciennes qui participent au maillage des polarités urbaines du territoire, particulièrement Choisy-le-Roi et Villeneuve-St-Georges* », et définit une « *intervention renforcée spécifique au territoire de Villeneuve-St-Georges* » pour la résorption des secteurs d'insalubrité.

Le processus de revitalisation du territoire doit s'appuyer sur la proximité du pôle économique d'Orly-Rungis et du pôle administratif de Créteil, ainsi que sur ses importants potentiels fonciers et sa desserte en moyens de transports lourds. Un pôle de compétence et de développement sur le thème de la sécurité incendie est envisageable, avec l'implantation du Centre d'Instruction des Recrues de la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris dans le fort de Villeneuve-St-Georges. Une attention particulière devra être portée à la congestion routière du tissu urbain.

A Choisy-Le-Roi, le projet propose un pôle tertiaire « *puissant* », accueillant aussi bien des entreprises à forte valeur ajoutée que des entreprises de l'économie « *banale* ». Il évoque également le développement du secteur des Vœux à Orly, ainsi que des projets à Villeneuve-St-Georges et Triage.

### 3.1.2.3. Les lieux de projet

Dans son document « Etudes et Projet » en date de mars 2009, l'EPA évoque les nombreuses études engagées sur ce territoire parmi lesquelles :

- Une étude portant sur une **vaste zone entre le triage et la Seine**, en prolongement du village de Triage, dont la situation est fragilisée par l'isolement. L'objectif affiché est de faire entrer la zone dans un « *cercle vertueux de redéveloppement* » par la réhabilitation immobilière, la restructuration foncière et le changement d'usage, tout en veillant à préserver son identité liée au chemin de fer et à son enclavement. Ce redéveloppement se fera en lien avec le nouveau franchissement sur la Seine et les atouts naturels qui l'entourent ;
- Une étude sur le **centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges**. Il s'agit de « *relancer le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges* », en confortant l'identité du centre ancien et

son patrimoine. L'étude devra également réfléchir au double enjeu de mobilité constitué par l'insertion du RER D, de la RN 6 et du pont sur la Seine vers Orly, ainsi qu'aux modalités d'habitat en cette zone contrainte par le cône de bruit d'Orly et par les risques d'inondation, victime d'un grave phénomène de paupérisation ;

- En rive gauche de la Seine, **le secteur des Vœux, à Orly**, fait l'objet d'une étude autour de sa darse de réserve d'eau pour l'usine des Eaux de la ville de Paris. L'EPA donne pour objectif de « *développer la ville-nature* », en profitant de la création du nouveau franchissement et de la desserte par le RER C tout en préservant la richesse naturelle constituée par les berges de la Seine et la darse. L'opération est le moyen de prolonger le développement de la ville d'Orly vers la Seine.

Par ailleurs, en dehors du cadre de l'OIN, on note que la commune de Villeneuve-St-Georges envisage la valorisation économique du triage en liaison avec le nouveau franchissement sur la Seine, et projette de réaliser **une zone d'activité sur le plateau**, à l'intersection de la RD94 et de la RD136.

La ville de Choisy-le-Roi a quant à elle lancé son opération du « **quartier du Port** », autour des nouveaux bâtiments de l'Imprimerie Nationale. Le quartier du port comportera à terme plus de 850 logements en bords de Seine, 70 000 m<sup>2</sup> d'immobilier tertiaires, 30 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activité et 2 000 m<sup>2</sup> d'espaces commerciaux.

Enfin, à **Val Pompadour**, sur la commune de Valentigney et à proximité directe du carrefour Pompadour, le conseil général du Val-de-Marne engage ZAC départementale de 45 hectares. Cette ZAC est « *destinée à devenir un pôle majeur de développement économique départemental* ». La zone, située entre la RN6, la RD60, la voie TGV et la Grande Ceinture Ferroviaire, est complètement enclavé, et présente de nombreuses friches à valoriser. Le projet prévoit « *un parc d'activités polyvalentes et de bureaux de 120 000 m<sup>2</sup> générant à terme 1 500 emplois* », et la construction de 550 logements pour accueillir 1 500 nouveaux habitants.

#### 3.1.2.4. Les infrastructures de transport collectif

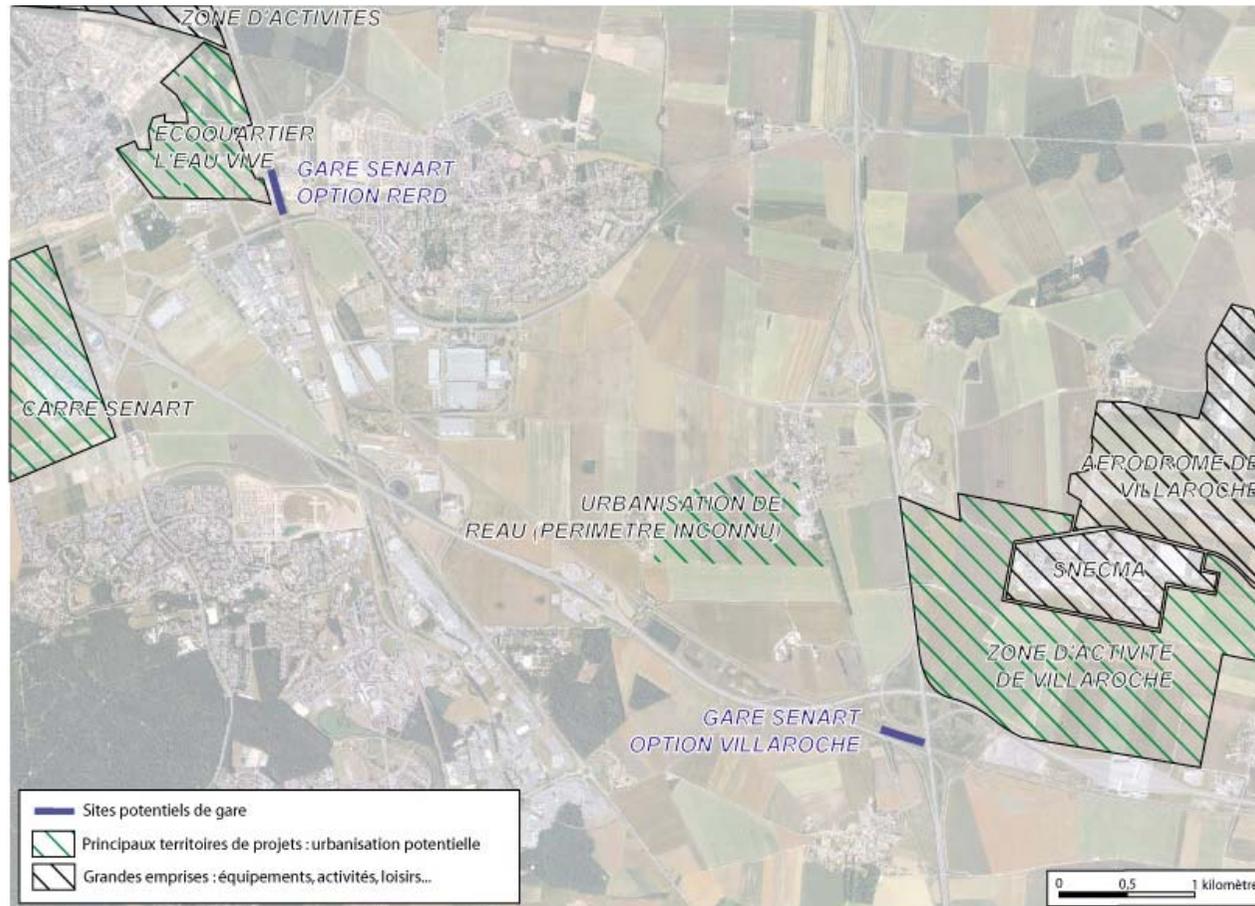
Deux infrastructures de transport collectif desservent aujourd'hui le territoire :

- Le tronçon central du RER D traverse le territoire du nord au sud, et le connecte à tout le territoire de la Seine Amont, de Melun et Corbeil-Essonnes à Paris.
- Le bus en site propre Trans-Val-de-Marne (TVM) connecte le nord du territoire à l'est à Créteil et St Maur, et à l'ouest au nord du pôle d'Orly et au secteur de la Croix-de-Berny. Son prolongement jusqu'à Noisy-le-Grand et Val-de-Fontenay est étudié.

Enfin, un projet de deuxième bus en site propre relierait le nord du territoire au sud de Créteil et aux alentours du port de Bonneuil-sur-Marne.

On remarquera que si tous les sites de gares sont envisagés en connexion avec le RER D, les deux bus en site propre permettent l'accès au pôle administratif et universitaire de Créteil. Par contre, les territoires desservis par le TVM à l'ouest seront déjà accessibles depuis les gares TGV d'Orly ou de Massy.

**3.2. SENART**



**Figure 8 : Le territoire de la ville nouvelle de Sénart et ses composantes**

### 3.2.1. Le territoire hier et aujourd'hui

La description qui suit se fonde sur les travaux du Programme Interministériel d'Histoire et d'Evaluation des Villes Nouvelles (réalisés en 2000).

La ville nouvelle de Sénart est la dernière des villes nouvelles franciliennes. Créée en 1973 sous le nom de Melun-Sénart, elle regroupait alors 18 communes sur 2 départements (Essonne et Seine-et-Marne). Ses ambitions, très grandes à l'origine – accueil de 300 000 à 400 000 habitants, création d'une université et d'un CHU – se sont peu à peu réduites. En 1983, le périmètre est limité à 10 communes et 12 000 hectares, se coupant alors de Melun, qui devait pourtant devenir le centre principal de l'agglomération.

La faible desserte, routière et ferroviaire, a longtemps freiné le développement de l'agglomération. Un rattrapage est effectué à partir de 1983, avec la réalisation de l'A5 qui double l'A6 et connecte le territoire avec Melun et le Val d'Yerres, et celle de la Francilienne qui le connecte à Evry-Corbeil et à l'A6. Le RER D remplace la liaison ferrée de la gare de Lyon en offrant un accès direct aux secteurs de Châtelet et de la gare du nord. La réalisation de ces infrastructures ne permet néanmoins pas de palier à la fin de la forte croissance des 30 glorieuses, et contraint la ville nouvelle à un développement doux.

### 3.2.2. Les projets et orientations actuels

#### **3.2.2.1. *Le territoire sénartais dans le projet de SDRIF***

Sénart et Melun sont définis dans le projet de SDRIF comme des « *territoires stratégiques* ». Le document y voit plusieurs atouts :

- localisation à l'interface de l'agglomération centrale et des territoires de grande couronne (pôles urbains et zones rurales),
- important potentiel foncier,
- desserte RER améliorée.

Cependant, le territoire est pénalisé par un déficit d'emplois, d'équipements et de services administratifs. En effet, « *sur Sénart, il y a un enjeu particulier de centralité, de rééquilibrage en termes d'emplois et de révision d'un mode d'urbanisation trop extensif.* » L'agglomération doit de plus « *renforcer ses liens et jouer sur ses complémentarités avec [...] Melun* »

Comme on l'a dit plus haut, le SDRIF envisage l'aboutissement de l'aménagement des villes nouvelles par l'accueil d'une part de la construction nécessaire de logements. Elles représentent un « *potentiel foncier exceptionnel à l'échelle régionale, qui doit être valorisé par des programmes ambitieux.* »

Dans ses « cartes défi », le SDRIF qualifie Sénart de « *territoire moteur de développement économique régional à faire monter en puissance* », et de « *secteur prioritaire de développement de Zone d'Activité Economique pouvant notamment accueillir des activités logistiques routières et multimodales* ». Il y prévoit un « *pôle de bureau à conforter ou à développer en appui sur la desserte ferrée ou en TCSP* », un « *parc d'activités tertiaires ou technologiques à valoriser ou à créer* » et un « *centre de congrès à renforcer ou à créer* ».

Le projet de SDRIF prévoit de conforter la « *centralité naissante autour du Carré Sénart* », notamment par la « *création d'un grand équipement culturel digne de la scène nationale* ». Il appelle également à conforter l'IUT de Lieusaint – Paris-XII-Créteil installé près du Carré, et à développer la desserte du territoire par transports collectifs en site propre (Vers Evry, Melun mais également Marne-la-Vallée et Roissy) pour favoriser le développement d'activité économique.

D'autre part, le secteur de l'aérodrome de Melun-Villaroche est inscrit au SDRIF en « *secteur d'urbanisation conditionnelle* » : il ne pourra s'ouvrir à l'urbanisation en vue d'y accueillir des activités de haute technologie, ou de types aéronautiques, que lorsque sa desserte en transports collectifs sera garantie.

### 3.2.2.2. Le Projet d'Agglomération de Sénart

La réalisation d'un Projet d'Agglomération était obligatoire selon la LOADDT pour toute structure intercommunale de plus de 50 000 habitants. Cette obligation a depuis été levée, mais les élus sénartais ont souhaité mener à terme la démarche engagée en 2001 par un diagnostic du territoire.

L'élaboration du projet d'agglomération a impliqué les habitants et les acteurs économiques du territoire. La rédaction fut faite en fin 2003, pour une adoption par le SAN de « Sénart en Seine-et-Marne » en juin 2004 et par le SAN de « Sénart en Essone » en mars 2005. Le 15 décembre 2005, le projet a été adopté par le Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation, qui regroupe les deux SAN.

Le projet assume l'identité de « ville-nature » de l'agglomération, et entend la cultiver, en contraste avec le reste de l'agglomération : « *Sénart a des atouts à faire fructifier, une identité spécifique à affirmer qui l'autorise à ne pas 'faire comme tout le monde'* ». L'agglomération, constituée par l'expansion de dix villages fédérés par le Carré, se voit comme un « *grand village sécurisant mais aussi un organisme urbain complexe, dynamique, en mouvement, favorable à l'expression et à la créativité de ses habitants* ». Les villages doivent mettre en réseau leurs projets dans le cadre de l'intercommunalité pour affirmer une identité collective. Condition essentielle de son ambition, le développement économique est la première priorité de l'aménagement de l'agglomération. L'objectif est de créer 16 000 emplois, pour atteindre un taux d'emploi de 0,8 en 2015. Dans ce domaine, l'agglomération a du retard et doit à la fois capitaliser sur ses acquis et trouver de nouveaux secteurs porteurs de développement :

- conforter ses secteurs traditionnels : industrie, tertiaire, mais surtout logistique. L'industrie et la logistique ont été historiquement favorisées par la bonne accessibilité routière du territoire. L'offre immobilière devra être diversifiée, accessible et paysagée pour attirer les activités tertiaires. Ces activités prendront place le long des axes routiers majeurs : Francilienne, autoroute A5 et RD306 (ex N6).
- se concentrer sur des thèmes moteurs : commerces, culture, loisirs au Carré Sénart (équipement de la personne, avec une dominante sports, nature et culture) et à Bois-sénart (maison et art-de-vivre).

En termes de mobilité, le projet prévoit d'assurer l'unité de l'agglomération en y développant les réseaux de transport. Une « *place centrale* » est conservée pour la voiture, mais elle doit cohabiter avec une offre de transports en commun (bus, transports à la demande) structurée par deux lignes de TCSP, ainsi qu'avec un maillage fin de liaisons douces. De plus, les

infrastructures routières devront être mieux intégrées au territoire, pour en atténuer les coupures et les nuisances.

Quant au développement de l'habitat, l'ambition est plus mesurée : 6 000 nouveaux logements et 14 000 nouveaux habitants sont envisagés à terme. L'objectif est surtout d'engager le renouvellement de quartiers déjà vieillissants afin d'éviter leur mise à l'écart. Il ne s'agit pas tant de créer des continuités urbaines que d'« *ajouter les richesses et les diversités* » en développant doucement chacun des dix bourgs de la ville nouvelle. Le projet se propose d'imaginer un « *urbanisme de proximité, fait de convivialité, d'ambiances variées, d'accès facile aux services, aux équipements et aux commerces* ». A l'horizon du plan (2015), l'agglomération devrait atteindre une population de 120 000 habitants.

### 3.2.2.3. La vision de l'EPA-Sénart

La vision stratégique de l'Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart (EPA-Sénart) s'appuie aujourd'hui sur un double positionnement :

- Sénart constitue une porte d'entrée à l'agglomération parisienne pour le sud-est du Bassin Parisien, et plus particulièrement l'Yonne, en raison de la polarité qu'elle constitue en tête de l'autoroute A5,
- Sénart est une polarité attractive pour le sud-est de l'agglomération, en raison de sa qualité de vie.

Cette ville nouvelle a la chance de disposer, dans une région manquant cruellement de logements, d'un important domaine foncier mobilisable, puisqu'il est sous contrôle de l'Etat (par l'intermédiaire de l'AFTRP). Ainsi, la ville nouvelle, qui représente 1% de la surface de la région, accueille 10% de sa production de logements (de 850 à 1 000 logements créés par an). L'EPA prévoit que Sénart accueillera 150 000 habitants d'ici 15 ans.

Polarité en émergence forte, le Carré-Sénart cherche à s'accrocher au dynamisme venant d'Essonne par le projet de BHNS « Tzen » qui reliera la gare de Lieusaint et le Carré à Evry-Corbeil (et donc aux pôles économiques de Massy et d'Orly). Sénart cherche aussi à ouvrir son marché sur Melun par la création d'une autre ligne de « Tzen » entre les gares de Melun et de Lieusaint, en passant également par le Carré. Une troisième ligne de Tzen devrait relier Melun à la zone d'activités de l'aérodrome de Villaroche et à la gare de Lieusaint.

### 3.2.2.4. Les lieux de projet

Le Projet d'Agglomération détaille quatre « *territoires stratégiques* » le long des trois « *axes de développement* » économique. (A5, D306 et Francilienne).

**Le Carré Sénart** est sans doute le plus important d'entre eux. Nouveau centre de l'agglomération, cet espace paysagé de près de 200 hectares se situe à 1,6 km à l'ouest de la gare RER de Lieusaint-Moissy. Il s'articule aujourd'hui autour d'un grand centre commercial de 65 000 m<sup>2</sup> d'espaces de vente, d'un cinéma multiplexe et d'un bowling : il accueille environ 14 millions de visiteurs par an. A terme, il est prévu que cet espace accueille 12 000 m<sup>2</sup> de restaurants et loisirs, 30 000 m<sup>2</sup> de commerces supplémentaires, 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux et de services publics et privés ainsi qu'un grand théâtre (scène nationale). Pour l'EPA, il s'agit de la vraie centralité de la ville nouvelle qui doit devenir un quartier urbain, bien desservi par les projets de Tzen. Des discussions sont actuellement en cours pour

l'implantation à court terme d'un établissement hospitalier d'importance et une école d'ingénieurs.

**Le Pôle Aéronautique** constitue un autre « *territoire stratégique* ». Situé à proximité de l'aérodrome de Melun-Villaroche, il accueille déjà environ 4 000 salariés de la SNECMA depuis 1945. Le pôle ambitionne de devenir le nouveau pôle de développement des biens et services dédiés à l'aéronautique et au spatial en Ile-de-France. Il devrait accueillir un tissu de PME du secteur profitant de la présence de la SNECMA. D'après l'EPA, cette zone devrait néanmoins rester un territoire d'accueil exclusif d'activités économiques, et donc ne pas accueillir de logements, car elle se situe loin des noyaux urbains ou ruraux existants. Un des enjeux pour cette zone est donc qu'elle puisse être reliée aux deux centralités urbaines de Carré-Sénart et de Melun.

Le Projet d'Agglomération évoque aussi **l'Ecopole**, territoire de 300 hectares dont 70 d'espaces verts et naturels de part et d'autre de la Francilienne, qui doit accueillir des éco-industries liées au développement durable à 900 mètres de la gare RER de Lieusaint-Moissy. Enfin, **Maisonément**, la Cité de la Maison, située sur la RD 306, à proximité du centre commercial de Boissénart, fait figure de deuxième pôle commercial majeur pour le territoire. Il s'agit d'y implanter trois grandes surfaces et une trentaine de moyenne surfaces spécialisées dans l'ameublement et le bricolage.

Enfin, différentes opérations d'éco-quartiers résidentiels sont actuellement en cours de développement, l'une (l'Eau Vive) à proximité directe de la gare de Lieusaint, l'autre (Réau) à quelques kilomètres de l'aérodrome de Villaroche.

3.3. LE POLE D'ORLY-RUNGIS

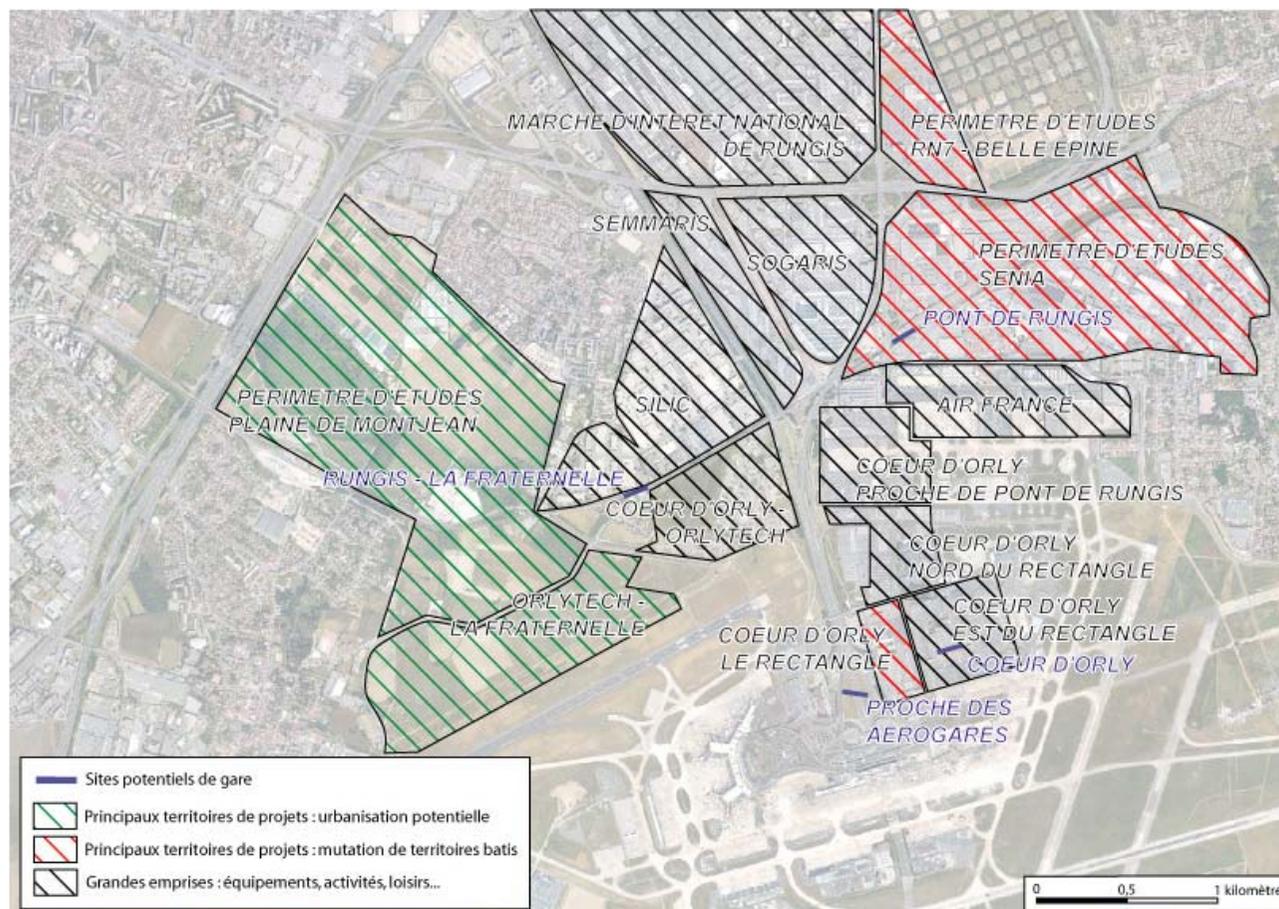


Figure 9 : Le territoire du pôle Orly-Rungis et ses composantes

### 3.3.1. Le territoire hier et aujourd'hui

Longtemps préservé de l'urbanisation, malgré les nombreuses voies de communication qui le traversaient (RN7, RN186, voies ferrées de grande ceinture, lignes à haute tension...), le territoire d'Orly a connu un aménagement rapide et intense au cours des années soixante.

L'aéroport est construit, ainsi qu'une boucle autoroutière le reliant à l'autoroute du sud (A106), les halles de Paris sont déplacées à Rungis, et de nombreuses opérations sont venues profiter de la proximité de ces équipements et de leurs dessertes : plateforme logistique de la Sogaris, zone d'entrepôt de SENIA, centre commercial de Belle-Epine, zone hôtelière du Delta et parc d'activités locatif de la Silic.

De fait, aujourd'hui, la zone constitue le troisième pôle d'emploi francilien et le premier du sud de l'agglomération. Il regroupe 4 000 entreprises et 63 000 emplois sur 2 000 hectares.

Cependant, ce territoire reste très morcelé et peine à apparaître comme un ensemble cohérent. Les nombreuses infrastructures qui le traversent cloisonnent les différentes entités, et pénalisent la qualité de vie des habitants qui y résident. Enfin, l'essor des activités logistiques en grande couronne, l'état d'abandon de certaines zones (parties communes du SENIA) et le développement de la plateforme aéroportuaire de Roissy contribuent à lui faire perdre de sa compétitivité.

C'est pour toutes ces raisons que le Pôle d'Orly-Rungis fait aujourd'hui l'objet d'attentions renouvelées, tant de la part de ses acteurs économiques (opérations immobilières d'Aéroport de Paris, tertiarisation du parc Silic) que des collectivités locales et de l'Etat.

### 3.3.2. Les projets et orientations actuels

#### **3.3.2.1. Le territoire dans le SDRIF**

Le Pôle d'Orly-Rungis est l'un des deux grands pôles de développement économique identifiés par le projet de SDRIF dans le sud-est francilien. Le projet de SDRIF y voit un « *territoire stratégique du cœur d'agglomération du faisceau sud [qui] doit contribuer au développement et à l'attractivité de l'ensemble de l'Ile-de-France sud* ». Il s'agit de faire du territoire « *un pôle urbain et économique fort, ouvert sur l'international et plus diversifié* ».

Le projet de SDRIF y prévoit un centre de congrès international, qui bénéficierait de l'amélioration du trafic aérien et de la création d'une gare TGV. Pour accompagner le développement, le projet de SDRIF prévoit de créer de nouvelles liaisons de transports collectifs en site propre pour connecter le territoire aux polarités importantes voisines : Massy, Créteil, nord-Essonnes, Evry...

Enfin, le projet de SDRIF fait du Pôle Orly-Rungis un « *pôle d'échanges, d'affaires et de recherche de rayonnement international à développer* ». Il s'inscrit dans un « *territoire de rayonnement économique international à conforter* », comporte un « *quartier d'affaires de rayonnement international à développer* » et un « *centre de congrès à développer ou créer* ». Il apparaît parallèlement comme un « *autre site à renforcer* » parmi les « *sites de recherche et d'innovation* », ainsi que comme un « *secteur prioritaire de développement de ZAE pouvant notamment accueillir des activités logistiques routières et multimodales* ».

### **3.3.2.2. Le projet de territoire de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine-Amont**

Dans son Projet Stratégique Directeur, l'EPA-ORSA (qui a été présenté plus haut) constate que le pôle « connaît d'ores et déjà des dynamiques économiques importantes », avec notamment la « régénération tertiaire du parc d'affaires de la SILIC qui passera de 375 000 m<sup>2</sup> actuellement à 800 000 m<sup>2</sup> », et « le projet Cœur d'Orly développé par Aéroports de Paris, dont la première phase développera 165 000 m<sup>2</sup> de bureaux (650 000 m<sup>2</sup> à terme) ». L'EPA-ORSA note également la volonté du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis de diversifier ses activités dans la transformation, la certification et le traçage des produits alimentaires.

On note que la particularité du pôle est d'être constitué de grands territoires disposant chacun de grands aménageurs privés ou semi-publics, et d'être sous la juridiction de deux départements, l'OIN ORSA ne s'étendant pas sur le département de l'Essonne (et notamment la ville de Wissous). Le rôle des pouvoirs publics est donc de faciliter et de réguler son développement.

La vision de l'EPA-ORSA pour le pôle est celle d'un pôle économique majeur (3<sup>ème</sup> de l'Ile de France après La Défense et la Plaine de France) situé dans un environnement urbain dense. La monofonctionnalité actuelle du pôle, tournée exclusivement vers l'emploi, rend difficile la mutation rapide vers une véritable mixité fonctionnelle, pourtant facteur d'urbanité. De plus, les nombreuses contraintes (bruit aéroportuaire, nuisances autoroutières) limitent l'installation de logements à quelques zones (plaine de Montjean, SENIA,...). L'EPA propose donc le développement d'une ville poreuse (c'est-à-dire intégrant la mobilité) plutôt que véritablement mixte.

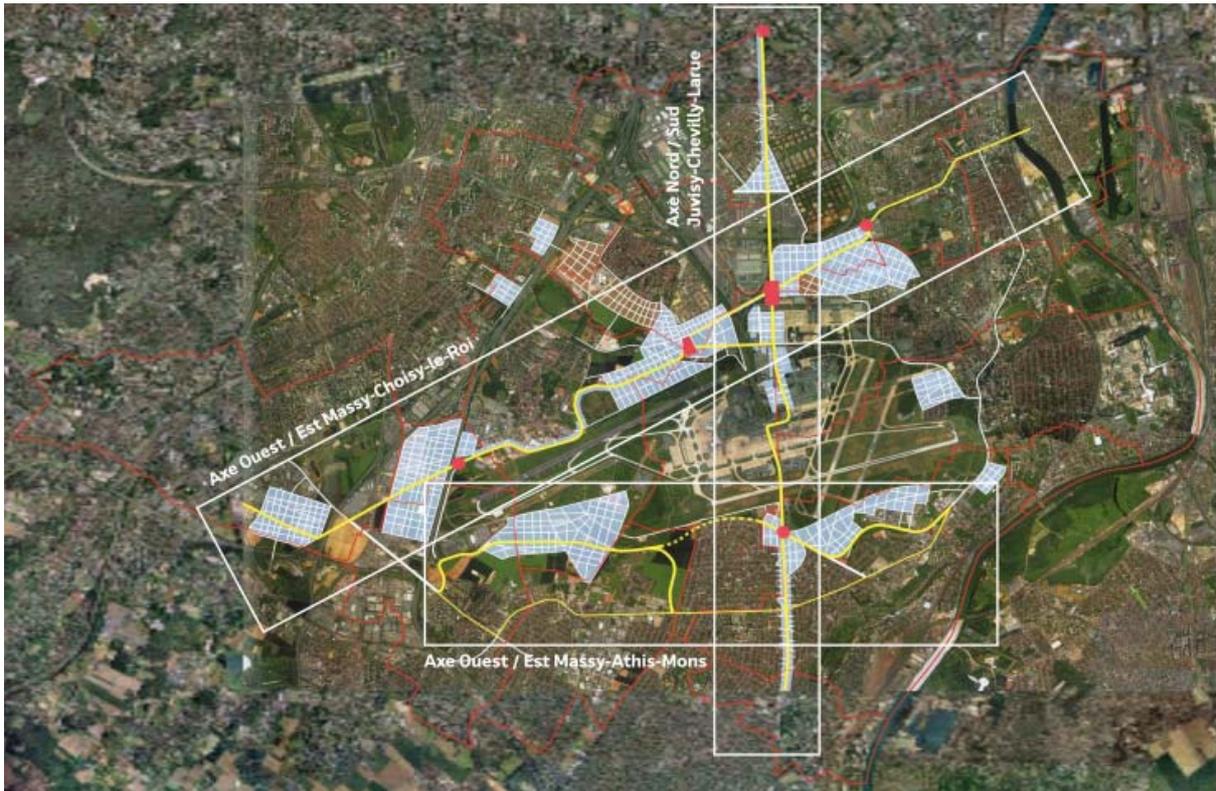
Ainsi, l'EPA-ORSA souhaite améliorer l'accessibilité actuelle du pôle, qui constitue un « frein important aux dynamiques futures ». Le système de transports en commun est considéré comme déficient, tant au niveau régional que local, alors que le réseau viaire capillaire, quasi-inexistant, oblige à utiliser le réseau magistral congestionné, y compris pour les déplacements internes au pôle.

L'EPA-ORSA préconise également la construction de logement à proximité du pôle, « à la fois pour faire ville en alliant ses différentes composantes et pour développer la ville des courtes distances », et fixe un objectif minimal de 20 000 nouveaux logements sur 20 ans.

### **3.3.2.3. Le projet de territoire des Assises du Pôle d'Orly**

Les différents acteurs du pôle (communes, conseils généraux, grandes entreprises, associations) se réunissent depuis 2005 au sein de commissions et de groupes de travail sur les projets du pôle d'Orly, avec pour point d'orgue une grande conférence annuelle, les Assises du Pôle d'Orly.

Dans le compte rendu des 3<sup>e</sup> Assises, qui ont eu lieu en 2009, les acteurs notent, tout comme l'EPA, la dynamique d'investissement croissante des acteurs (SILIC, ADP, SEMMARIS, Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne qui aménage un parc d'activités et de bureaux de 33 hectares à Wissous...) et les forts atouts comme la présence de nombreuses infrastructures de transport régionales ou internationales.

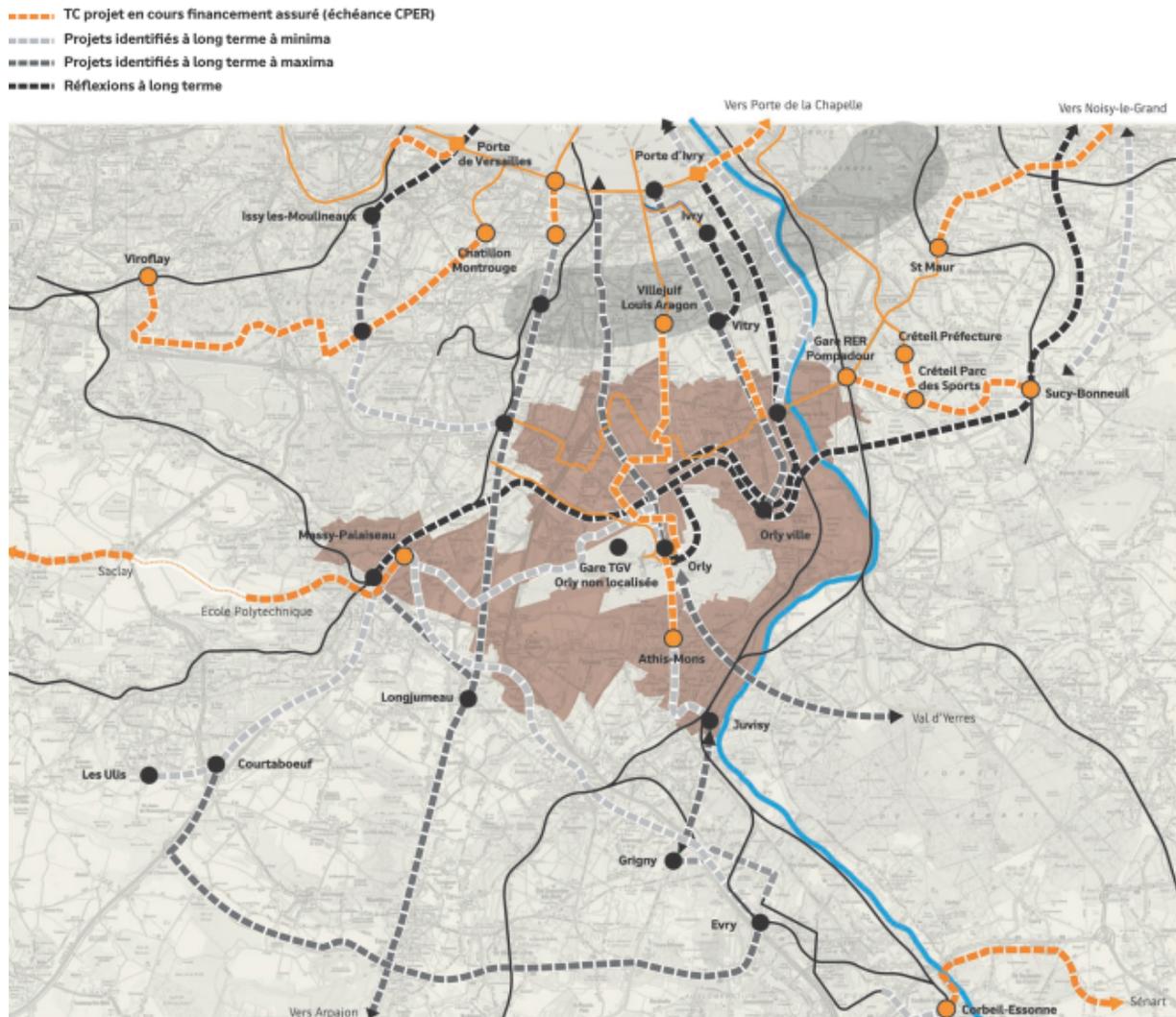


**Figure 10 : Les trois axes majeurs du pôle**  
(Source : 3èmes Assises du Pôle d'Orly, Vers un projet d'aménagement)

Les acteurs proposent de structurer le site par un « *ensemble cohérent de voies urbaines, de transports en commun et d'espaces publics* » afin de « *créer une synergie au sein du pôle ou avec son environnement territorial* ». Trois grands axes sont ainsi définis :

- un axe nord/sud de Chevilly-Larue à Juvisy autour de la RN7 dont le tracé historique rectiligne pourrait être rétabli. Il s'agit de requalifier la RN7 autour du projet de tramway, afin d'en renforcer le caractère urbain et d'en densifier les abords. Le projet de nouveau quartier d'affaires « Cœur d'Orly » s'inscrit dans cet axe.
- Un axe sud-ouest/nord-est de Massy à Choisy en passant par le nord de l'aéroport, constitué d'un boulevard urbain connecté à la RN186 à Choisy et au pôle de Massy. Ce nouveau boulevard pourra valoriser les projets de développement urbain déjà engagés et inciter à la mutation/requalification d'emprises foncières, pouvant accueillir des activités à forte valeur ajoutée ou des programmes d'habitat.
- Un troisième axe ouest-est s'appuyant sur la réalisation d'un contournement sud de l'aéroport captant le trafic de la RD118 saturée et améliorant sa qualité urbaine. Un développement urbain est envisagé sur des emprises mutables au sud de l'aéroport.

Le croisement des deux premiers axes pourrait créer une très forte centralité, avec les importantes emprises foncières sur SENIA et le développement du projet Cœur d'Orly vers le nord.



**Figure 11 : Les projets de transport envisagés par les Assises du Pôle d'Orly  
 (Source : 3e Assises du Pôle d'Orly, Vers un projet d'aménagement)**

En termes de transports en commun, les acteurs envisagent un très fort développement des transports en commun en site propre vers Juvisy (voire Evry), Villejuif, le Val d'Yerres, Massy-Palaiseau et Saclay. Des prolongements de l'OrlyVal à Croix-de-Berny et à Pont-de-Rungis sont évoqués pour accompagner un nouveau fonctionnement plus local de l'infrastructure. Enfin, l'utilisation des voies de la Grande Ceinture Ferroviaire pour des services en rocade figure sur les cartes de « réflexions à long terme ».

### 3.3.2.4. Les lieux de projet

Dans son document « Etudes et Projet » de mars 2009, l'EPA présente quelques études qui ont été lancées sur le territoire du Pôle d'Orly-Rungis. La première concerne le **périmètre SENIA – Pont-de-Rungis**. Le SENIA (Secteur des Entrepôts et Industries Alimentaires) est une « zone d'activités vivante, mais dégradée, peu attractive et à l'écart des dynamiques de développement ». Pourtant, elle se situe au carrefour d' « axes de communication majeurs » (RN7, RN186 et A86, RER C), et constitue un « espace déterminant pour le pôle ». Les

études doivent notamment chercher à restructurer le système viaire aujourd'hui très morcelé, polariser le site autour de la gare de Pont de Rungis du RER C et le positionner à l'échelle métropolitaine. L'ambition de l'EPA-ORSA pour ce site est grande, puisque l'établissement public prévoit l'aménagement d'un quartier urbain mixte, mêlant logements, activités, commerces et immobilier tertiaire. Néanmoins, la zone étant aujourd'hui économiquement active, les premiers résultats des études semblent montrer que la mutation sera lente et progressive.

Une autre étude concerne les **abords de la route nationale 7**, au nord du carrefour de la Belle Epine. L'enjeu est de développer de la ville compacte en renforçant l'aspect urbain de l'axe routier dont le rôle structurant est à renforcer.

D'autre part, le territoire de **la Plaine de Montjean** fait aujourd'hui l'objet de réflexions de la part de l'EPA-ORSA, qui vient de lancer un appel d'offre pour une mission de préfiguration. Ce territoire agricole subsistant au milieu de son environnement urbain accueille aujourd'hui les pépinières de la ville de Paris. Sa situation privilégiée à proximité de l'aéroport et des autoroutes A6 et A86, ainsi que sa qualité paysagère en font un lieu de projet pour certains acteurs locaux. Alors que les réflexions portaient à l'origine sur la création d'un quartier urbain dense, elles semblent s'être réorientées suite à de vives protestations locales vers le développement éventuel d'un « *éco-parc partagé* », quartier résidentiel à faible densité et haute qualité de vie.

D'autres acteurs sont également très présents sur le pôle, notamment la **Silic**, qui y gère le « *premier parc tertiaire européen* ». La zone, conçue initialement en 1968 pour accueillir des immeubles d'activité en R+1, organise depuis sa mutation pour accueillir des immeubles de bureaux plus denses (R+3, R+4) et de plus grand standing. D'après l'ADOR (Association pour le Développement économique du pôle d'Orly-Rungis), le parc offre aujourd'hui 346 000 m<sup>2</sup> de locaux, dont 60% de bureaux, dispose de 1 000 000 m<sup>2</sup> de réserves constructibles et réalise actuellement 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

De son côté, Aéroport de Paris (ADP) vient de lancer l'opération « **Cœur d'Orly / Le Rectangle** », située à proximité directe de l'aéroport, en libérant des espaces occupés aujourd'hui par des parcs de stationnement. Cette opération consiste en un quartier majoritairement tertiaire (108 000 m<sup>2</sup> de bureaux), organisé autour de l'ancien tracé de la route nationale 7, qui sera réouverte. Le quartier comportera également un grand pôle hôtelier (18 000 m<sup>2</sup>) et des commerces en bas d'immeuble et au sein d'un centre commercial (pour un total de 34 000 m<sup>2</sup>). Un centre de congrès doit voir le jour dans le cadre de l'opération.

L'opération, qui doit arriver à terme en 2025, est conçue comme la première étape d'un vaste développement des emprises d'ADP, nommé *Cœur d'Orly*. ADP envisage en effet l'urbanisation ultérieure de l'ensemble de ses terrains situés aux abords de l'ancien tracé de la RN7, mais aussi à l'est de l'opération Cœur d'Orly et sur la zone actuelle d'Orlytech. Si les projets pour ces territoires (représentés sur la carte en tête de chapitre) ne sont pas encore bien définis, les orientations pressenties sont les suivantes :

- **Les territoires situés à l'est du Rectangle** sont envisagés pour l'implantation d'une troisième aérogare dans l'hypothèse d'une suppression des mesures de limitation du trafic aérien à Orly. Néanmoins, cette hypothèse étant aujourd'hui de l'ordre du long terme, ADP n'exclue pas la possibilité pour ces terrains d'être densément bâtis. La surface de la zone constructible est du même ordre de grandeur que l'opération du Rectangle, et la même densité est envisageable.

- **Au nord du Rectangle**, la hauteur des bâtiments est limitée à un ou deux niveaux par leur situation en bout de piste de décollage. L'urbanisation des terrains est envisagée le long de la RN7, mais ne devrait pas atteindre de hautes densités.
- **Non loin de la gare RER de Pont de Rungis**, ADP réfléchit à la reprise des terrains appartenant aujourd'hui à Air France. Néanmoins, la présence de nombreuses activités logistiques et industrielles dans ce secteur (Sogaris, SENIA) a conduit ADP à n'y envisager que de faibles densités dans les études de Devillers Associés en 2006 (135 000 m<sup>2</sup> SHON).
- **Aux abords de la gare de la Fraternelle**, ADP envisage la poursuite de l'aménagement d'Orlytech, soit un parc immobilier tertiaire extensif et peu dense (98 000 m<sup>2</sup> SHON évalués lors des études de Devillers Associés en 2006). ADP explique ce choix de la faible densité par la proximité directe de la Plaine de Montjean, dont l'urbanisation devrait rester faible. Notons qu'une autre zone, **Orlytech – La Fraternelle** est envisagée par ADP pour accueillir des locaux d'activités autour du centre de tri de La Poste.

#### **3.3.2.5. Les infrastructures de transport collectif**

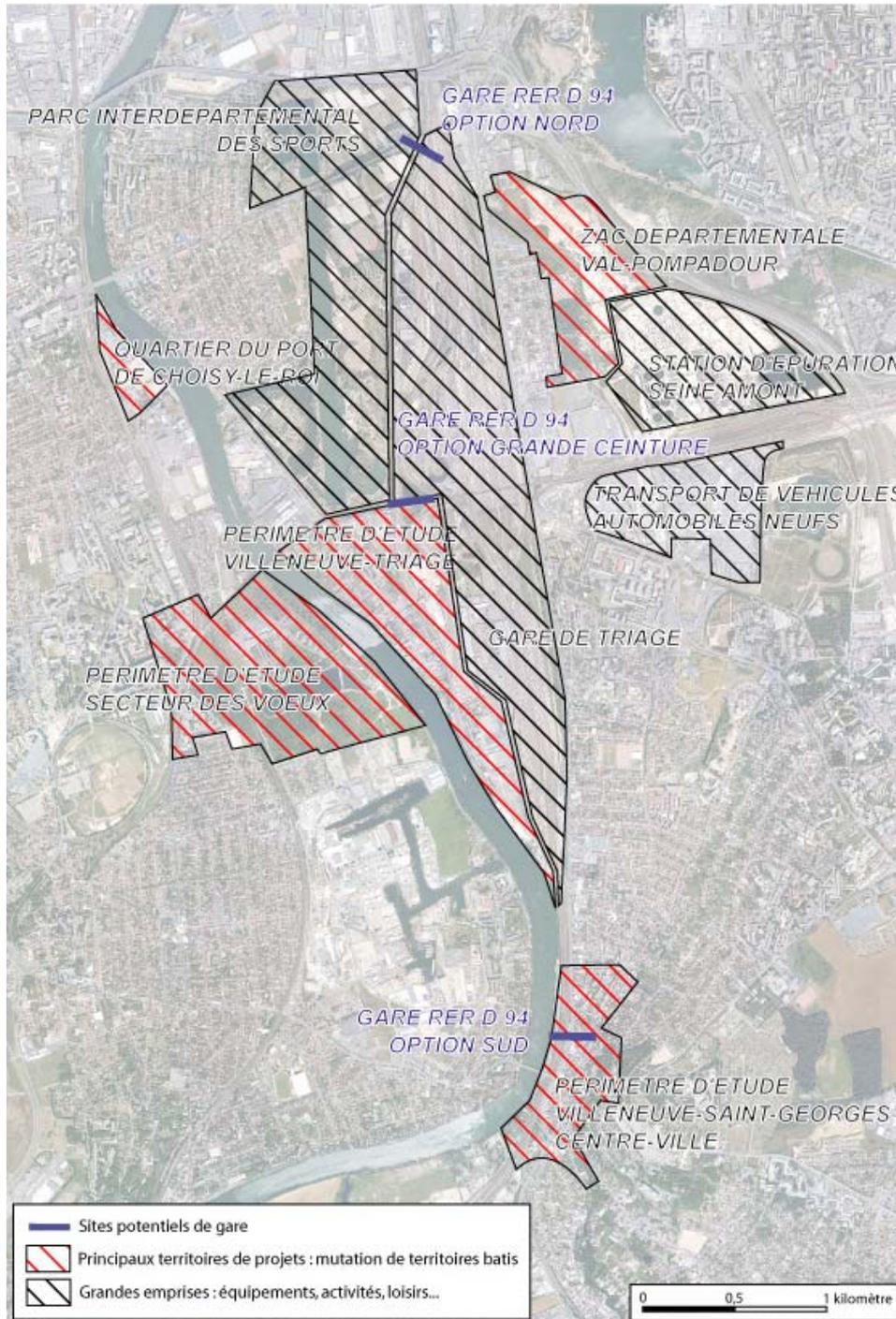
Deux infrastructures de transport collectif majeures desservent aujourd'hui le territoire :

- la branche « Pont de Rungis » du RER C, qui devrait, aux horizons de l'étude, être desservie avec un train tous les quarts d'heure, et qui connecte le territoire à Massy et au territoire de la Seine-Amont. Nous noterons que le remplacement de cette desserte par une rocade tram-train est évoquée, ce qui connecterait le pôle à une large partie du Val-de-Marne jusqu'à Noisy-le-Grand.
- Le tramway Villejuif – Athis-Mons, en travaux, et qui doit être prolongé ultérieurement jusqu'à la gare RER de Juvisy-sur-Orge. Cette nouvelle liaison irrigue l'ensemble des parcs tertiaires en projet sur le pôle, ainsi que la nationale 7 au niveau de Villejuif et Chevilly-Larue. Cette liaison connecterait également le territoire à la ligne 7 du métro (et donc au centre Parisien), ainsi qu'aux branches sud du RER C et à la branche « Evry » du RER D.

Enfin, l'hypothèse d'une mutation du VAL aujourd'hui exclusivement dédié à la desserte de la plate-forme aéroportuaire vers un service de mini-métro irriguant plus finement le territoire est évoquée par le pôle d'Orly.

**4. ANALYSE DES SITES DE GARE AU REGARD DES ENJEUX TERRITORIAUX**

**4.1. LE TRIAGE DE VILLENEUVE-ST-GEORGES**



## Figure 12 : Le territoire du triage de Villeneuve-St-Georges et ses composantes

### 4.1.1. Gare RER D 94 « Option sud »

La gare RER de Villeneuve-St-Georges se situe au cœur du centre ancien de la ville, qu'elle sépare de la Seine. Le site, encaissé entre le fleuve et ses coteaux et déjà fortement marqué par le passage de la route nationale 6, semble extrêmement contraint en termes d'aménagement urbain. De plus, sa position au cœur d'un périmètre ancien au patrimoine riche rend la mobilisation des terrains alentours difficile. Par ailleurs, si le site est aujourd'hui relativement bien connecté au réseau routier (nationale 6, franchissement de la Seine) et ferroviaire (RER D), les contraintes du site limitent l'aménagement de parcs de stationnement et de gare routière d'envergure.

Ces contraintes, auxquelles viennent s'ajouter des enjeux d'aménagement plutôt portés vers une revitalisation de ce tissu urbain dégradé, ne semblent pas justifier l'implantation d'une gare TGV à cet endroit.

### 4.1.2. Gare RER D 94 Option Grande Ceinture

Le site de gare étudié se trouve au croisement des voies de la ligne de Grande Ceinture Ferroviaire et de celles du RER D, soit à un kilomètre de la gare RER de Villeneuve-Triage. En raison de cette situation au cœur d'un nœud ferroviaire, le site se trouve enclavé par les voies ferrées, en service ou non, qui relient les deux lignes de chemin de fer. A proximité immédiate se situe le bassin d'aviron du parc interdépartemental des sports, ainsi que des installations liées au triage.

Plus loin se trouvent une zone d'activité et le village de Triage. Cet ensemble fait l'objet d'études conduites par l'EPA-ORSA, afin de régénérer le village. Compte tenu de la non-mutabilité du triage, le territoire devrait conserver son aspect insulaire, et les projets semblent vouloir y aménager un éco-village.

La perspective d'un franchissement de la Seine et du Triage au niveau de la ligne de Grande Ceinture laisse entrevoir un élargissement de la zone d'influence d'une future gare. De l'autre côté de la Seine se trouvent une zone résidentielle pavillonnaire, ainsi que le secteur des Vœux, qui accueille aujourd'hui l'usine des Eaux de la Ville de Paris. Les perspectives de développement de ce secteur sont plus ouvertes, puisqu'on y envisage d'y développer la « ville-nature », en prolongement de l'urbanisation, vers la Seine. Quant à l'autre côté du triage, il accueille aujourd'hui de grandes zones d'activité, avec notamment les parkings d'entreprises de transport de véhicules neufs par voie ferrée et la station d'épuration des eaux usées de Valenton. Quelle que soit la mutabilité de ces territoires, la limite qui les sépare du site de gare semble aujourd'hui trop épaisse pour que l'implantation d'une gare puisse y créer un quartier urbain.

Enfin, en termes d'accessibilité, si le site peut effectivement être bien connecté au RER D, voire à une liaison de rocade ferrée sur la ligne de Grande Ceinture Ferroviaire, son accessibilité routière risque de rester limitée, même en cas de construction d'un nouveau franchissement de la Seine à ce niveau.

Ainsi, ni les projets d'aménagement à proximité du site, ni le potentiel des terrains alentours ne semblent justifier à eux seuls l'implantation d'une gare à cet endroit.

#### 4.1.3. Gare RER D 94 Option nord

Le troisième site de gare potentiel sur le territoire du triage de Villeneuve-st-Georges se trouve à proximité immédiate du futur pôle intermodal de Pompadour, qui sera desservi par le RER D, le bus TVM et le futur TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil. Le site se trouve aujourd'hui entre le Parc Interdépartemental des Sports et la gare de Triage. Le seul projet connu à ce jour sur le territoire est la ZAC départementale de Val-Pompadour, dont le programme mixte doit accueillir à terme 1 500 emplois sur 120 000 m<sup>2</sup> et 1 500 nouveaux habitants dans 550 logements.

Cette programmation nous semble significative du potentiel urbain du territoire alentour. La zone, qui accueille aujourd'hui essentiellement des espaces commerciaux et logistiques, bénéficie en effet d'une excellente desserte en transports routiers (A86, RN6, RN186) et collectifs, et se trouve à proximité du secteur d'aménagement des Ardoines et du pôle administratif et universitaire de Créteil. Le Conseil Général du Val-de-Marne mène actuellement, semble-t-il, des études sur les possibilités d'aménager la zone. L'implantation d'une gare en ce site pourrait fortement accélérer, voire modifier l'avenir de ce territoire.

Si une telle transformation semble cohérente avec les objectifs du projet de SDRIF et du Grand Paris (mixité fonctionnelle, densification des zones urbanisées, création de nouveaux centres en moyenne couronne), le site est aujourd'hui à l'écart des grands plans d'aménagement, et notamment des projets de rocade ferrée en moyenne couronne, qui lui préfèrent les sites plus au Nord des Ardoines et du Vert-de-Maison.

#### 4.1.4. Les enjeux régionaux

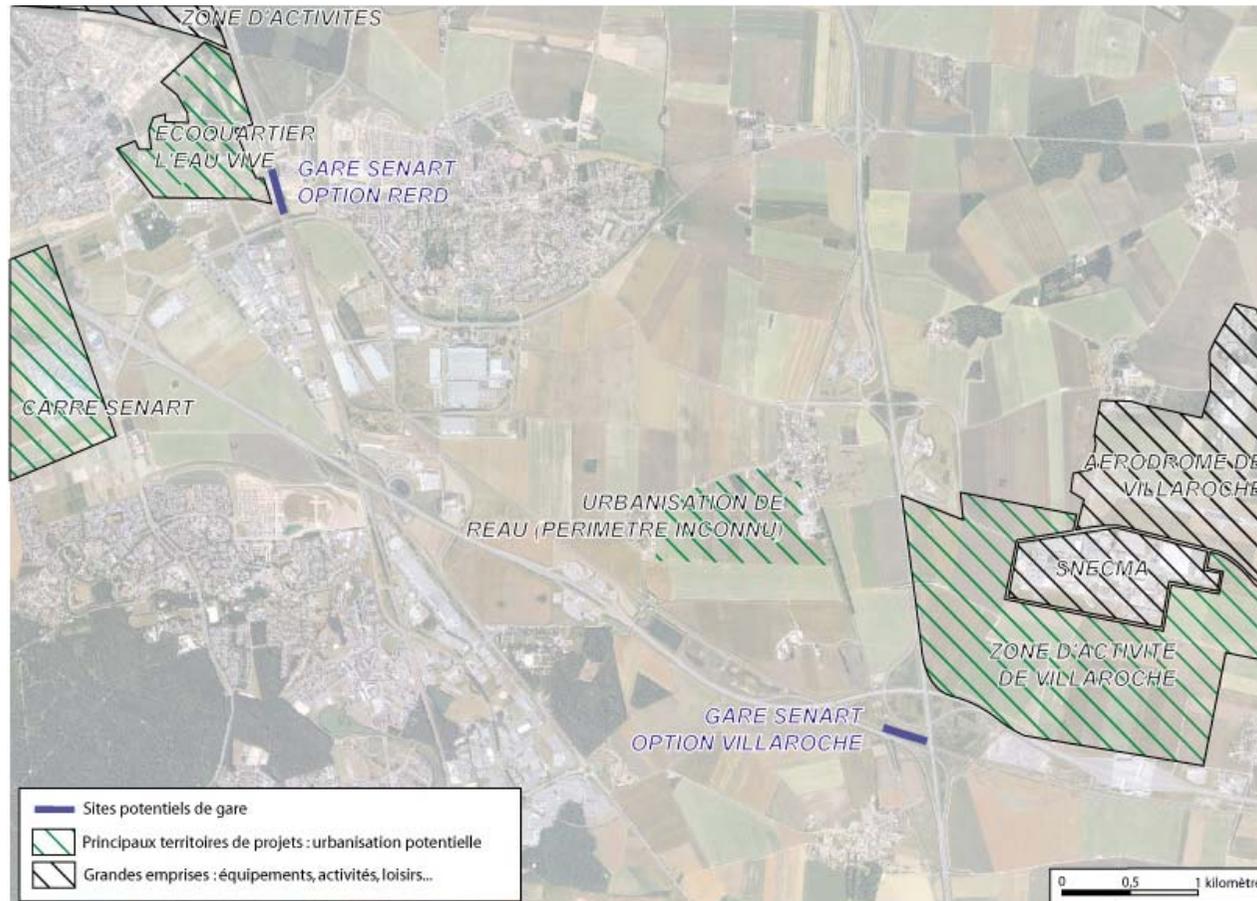
Nous l'avons vu, le territoire du triage de Villeneuve-St-Georges ne fait pas l'objet de beaucoup d'attention de la part du projet de SDRIF de 2008. Il s'agit plutôt d'un territoire en « creux », situé à proximité de plusieurs polarités existantes ou en devenir (le secteur des Ardoines, le pôle d'Orly, le centre administratif de Créteil), et qui héberge aujourd'hui des activités servantes essentielles au fonctionnement de la métropole (logistique, transport de marchandises, entreposage, traitement des eaux...). Selon le SDRIF, ces activités sont vouées à se perpétuer, en intégrant les problématiques environnementales et en s'ouvrant plus sur le fleuve.

L'EPA-ORSA, dont le territoire englobe partiellement la zone, ne prévoit pas d'activité métropolitaine majeure sur le territoire, et s'applique plutôt à régénérer les tissus urbains existant (centre ancien de Villeneuve-St-Georges, village du Triage) et à valoriser les espaces naturels, sans remettre en cause l'activité logistique.

Parmi les pôles métropolitains voisins, seul Créteil pourrait être intéressé par la création d'une gare TGV d'interconnexion sur le territoire. En effet, dans l'hypothèse de la création d'une gare TGV à Orly, il y a fort à parier que l'ensemble de la rive gauche de la Seine, se détournera du territoire du triage, auquel elle est mal reliée.

**Ainsi, les orientations actuelles en matière d'aménagement du territoire régional ne justifient pas l'implantation d'une gare TGV dans le secteur du triage de Villeneuve-St-Georges,** et seule une implantation à Pompadour semble susceptible d'avoir un impact à la fois positif et sensible sur son environnement.

**4.2. SENART**



**Figure 13 : Le territoire de la ville nouvelle de Sénart et ses composantes**

#### 4.2.1. Gare Secteur Sénart Option Villaroche

Le site de gare de l'aérodrome de Villaroche se trouve à proximité de l'échangeur entre les autoroutes A5 et A5B, sur la LGV actuelle. Il se trouve à 3,5 kilomètres de l'aérodrome, et à 1,5 kilomètres du site industriel aéronautique et aérospatial (maintenance et construction d'équipements) de la SNECMA, qui emploie plus de 4 000 salariés.

Le site n'est aujourd'hui connecté à aucune infrastructure de transports collectifs lourds, mais la troisième ligne de Tzen sénartaise, reliant Lieusaint à Melun par Villaroche pourrait le desservir dans l'éventualité de l'implantation d'une gare TGV. Ainsi, le site pourrait être accessible facilement depuis Sénart et Melun, mais pas depuis Evry.

Si le site se trouve sur un nœud autoroutier, il ne dispose aujourd'hui d'aucune sortie. La création d'un diffuseur sur un échangeur autoroutier existant, qui plus est traversé par une ligne ferroviaire, pourrait s'avérer complexe. D'autre part, l'échangeur ne permet aujourd'hui ni les flux nord – ouest, ni les flux sud – est, ce qui implique la création de diffuseurs sur les deux autoroutes.

En termes d'aménagement du territoire, l'implantation d'une gare TGV sur ce site aurait pour effet principal de dynamiser le projet de zone d'activités de Villaroche. Cela ne se traduirait pas forcément par la création de nouveaux emplois à l'échelle régionale, puisque d'autres sites franciliens pourraient être concurrencés. Cependant, cela permettrait d'accompagner d'implantation d'emplois l'arrivée de nouveaux logements sur la ville nouvelle.

Il conviendrait toutefois d'étudier en quoi le type d'activités prévus sur la zone de Villaroche pourrait profiter de l'implantation d'une gare TGV, et de s'assurer que la zone n'est pas trop dépendante de la présence du site de la SNECMA.

Enfin, l'EPA Sénart considère qu'en 2025, la commune de Réau, au nord du site de gare, accueillera 4 000 habitants et 9 000 emplois (liés au pôle de Villaroche), alors qu'au Sud, la commune de Vert-St-Denis devrait accueillir 10 000 habitants et 3 500 emplois.

#### 4.2.2. Gare Secteur Sénart Option RER D

Ce site se trouve en gare RER D de Lieusaint-Moissy, sur la LGV existante, à 1,6 kilomètre de Carré-Sénart, le centre de la ville-nouvelle. L'aménagement d'une gare implique de repenser l'articulation avec la gare du RER D, mais les emprises aux abords immédiats du site sont aujourd'hui inoccupées et sont toutes sous la maîtrise de l'EPA-Sénart.

En termes d'accessibilité par les infrastructures de transport majeures, le site est bien desservi. Il est aujourd'hui relié aux autoroutes A5 et Francilienne par des infrastructures largement dimensionnées. Les deux premières lignes de Tzen sénartaises devraient relier cette gare à Evry et Melun (et le SDRIF prévoit l'arrivée à Lieusaint de la liaison de bus en site propre Sénart - Torcy – Roissy). Quant au RER D, il relie aujourd'hui le site à Melun et à l'ensemble de la vallée de la Seine Amont jusqu'à Paris. Ainsi, la gare serait bien connectée par la route et par les transports collectifs à l'ensemble de son bassin d'attraction potentiel.

Les disponibilités foncières dans ce secteur sont importantes, entre les villages de Moissy et de Lieusaint. Le projet d'éco-quartier en cours de développement à proximité de la gare pourrait prendre en compte l'arrivée éventuelle d'une gare TGV. Des zones d'activités sont déjà implantées non loin du site, à proximité de la Francilienne. Si ces zones sont surtout orientées vers les secteurs du transport et de la logistique, l'EPA-Sénart souhaite conditionner l'implantation de nouveaux entrepôts sur la ville nouvelle à l'installation conjointe d'autres

activités à plus forte valeur ajoutée (marketing, communication, ...). D'autre part, l'EPA-Sénart observe la croissance d'un tissu de PME-PMI qui lui permet de mettre 10 000 m<sup>2</sup> de bureaux sur le marché tous les ans. Le rythme devrait s'accélérer avec l'arrivée du Tzen.

En 2025, l'EPA-Sénart prévoit l'accueil de 23 000 habitants et 12 000 emplois à Lieusaint, à l'Ouest du site de gare, alors que 22 000 habitants et 9 500 emplois se trouveraient à Moissy-Cramayel à l'Est.

Ainsi, une gare placée sur ce site irriguerait l'ensemble du Sud-Est Francilien et conforterait la centralité du bipôle Carré - Gare. Elle ne pourrait que renforcer l'implantation d'équipements d'envergure sur le Carré, en mettant en tension les terrains qui l'en séparent, et accompagnerait le développement des zones d'activités proches.

#### 4.2.3. Les enjeux régionaux

La ville nouvelle de Sénart est l'un des rares territoires sur lesquels le SDRIF envisage clairement de l'urbanisation nouvelle sur des terrains agricoles. En effet, les besoins de logements sur la région Ile-de-France sont tels que la seule densification des terrains bâtis ne suffira pas à répondre à elle seule à tenir le rythme de la demande. Sénart est donc promise à une large urbanisation qui pourrait, si elle perpétue les tendances historiques du territoire, être essentiellement résidentielle et logistique.

Cette option peut être défendue par ceux qui souhaitent conserver un marché régional de l'emploi unique, avec l'ensemble des activités économiques concentré au cœur de l'étoile des transports publics régionaux, dans Paris. Néanmoins, le SDRIF préfère défendre la « ville de la proximité », où la plupart des franciliens peut résider à proximité de son emploi. Ainsi, l'accueil d'emplois sur le territoire de Sénart est un enjeu d'importance pour l'aménagement régional.

L'implantation d'une gare TGV d'interconnexion sur le territoire est en cela considérée par les élus locaux comme un véritable enjeu, puisqu'elle serait vecteur d'image pour la ville nouvelle, et renforcerait son attractivité économique en donnant une accessibilité nationale au territoire.

Au-delà du territoire, c'est l'ensemble du Sud-Est francilien qui bénéficierait de l'implantation d'une gare à Sénart. En effet, ce secteur de l'agglomération est éloigné des gares TGV les plus proches (Massy et Gare de Lyon), alors qu'il regroupe trois centres d'envergure régionale (Sénart, Evry, Melun). L'implantation d'une gare TGV d'interconnexion à Sénart lui offrirait bien meilleure accessibilité nationale, voire mondiale, en le connectant aux aéroports d'Orly et de Roissy.

On ajoutera enfin que si une halte TGV est souhaitée dans un premier temps par les élus locaux en gare de Lieusaint, celle-ci n'offrirait pas les mêmes avantages qu'une gare d'interconnexion. En effet, elle ne serait desservie que par quelques trains radiaux, alors que les trains intersecteurs utilisent l'autre branche de la LGV sud-est, en direction du triangle de Coubert, située à l'est de la ville-nouvelle.

**Ainsi, l'implantation d'une gare TGV à Sénart faciliterait grandement les projets de construction de logements sur la ville nouvelle, et apporterait une nouvelle accessibilité à l'ensemble du secteur Sud-Est de l'agglomération parisienne.**

4.3. LE POLE D'ORLY-RUNGIS

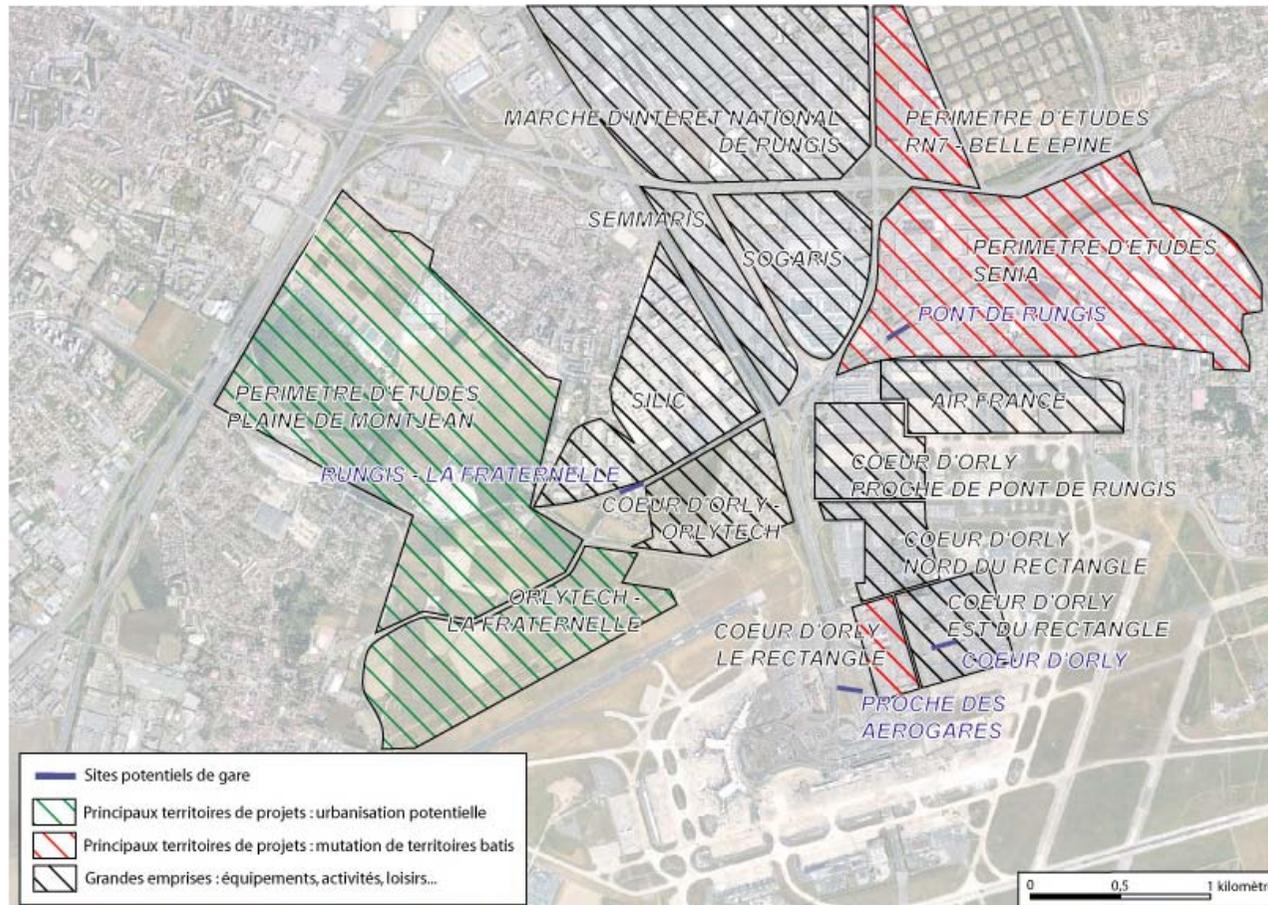


Figure 14 : Le territoire du pôle Orly-Rungis et ses composantes

#### 4.3.1. Gare Proche des Aérobares

Le site « proche des aérobares » se situe entre les aérobares sud et ouest de la Plateforme Aéroportuaire d'Orly. La gare serait souterraine, en raison des nombreuses infrastructures de surface à ce niveau, et serait connectée aux deux aérobares par des couloirs souterrains, qui pourraient être équipés de travellators.

La gare serait connectée, depuis l'aérogare sud, à l'OrlyVAL ainsi qu'au tramway Villejuif – Athis-Mons – Juvisy, qui apporte, on l'a vu, un rayonnement que n'a pas la gare de Massy. Elle bénéficierait d'une bonne desserte routière (A106 et RN7) et de l'offre en parcs de stationnement de l'aéroport.

Néanmoins, l'impact de la construction d'une telle gare sur le territoire serait de même ordre, en termes d'aménagement, que celui de l'étoffement des dessertes de l'aéroport. En cela, elle bénéficierait certainement aux différents parcs tertiaires en projet sur le pôle d'Orly, mais ne serait vraisemblablement pas en capacité de jouer un rôle d'accélérateur de projets ou de catalyseur de mutation urbaine.

#### 4.3.2. Gare Cœur d'Orly

Le site de gare « Cœur d'Orly » se situe dans les emprises d'ADP à l'est du Rectangle, à proximité directe de l'emplacement d'une hypothétique troisième aérogare. Le terrain est réservé par ADP, et l'opération « Cœur d'Orly » prend en compte sa possible connexion directe par viaduc à l'A106 dans ses plans d'aménagement.

Une extension du VAL relierait la gare aux aérobares ouest et sud, ce dernier étant également accessible par un cheminement piétonnier au sein du Rectangle, et par le tramway Villejuif – Athis-Mons – Juvisy. ADP envisage également l'implantation d'une gare routière à proximité du site, donnant à la gare les mêmes dessertes (mais avec une meilleure connexion) en transports collectifs que le site « proche des aérobares ». D'un point de vue routier, avec le projet de viaduc, la desserte serait elle aussi équivalente à celle du site « proche des aérobares ».

Du point de vue de l'aménagement urbain, l'implantation d'une gare sur ce site aurait vraisemblablement de fortes répercussions. En effet, le centre de congrès comme l'opération Cœur-d'Orly – Le Rectangle, très orientée vers l'immobilier tertiaire et l'activité hôtelière, bénéficierait sans doute des dessertes et de l'effet d'image apportés par la gare TGV. De plus, ADP n'exclue pas, comme on l'a vu, l'urbanisation des terrains alentours en cas d'implantation d'une gare TGV. Un tel développement permettrait d'offrir de l'immobilier tertiaire haut de gamme à des entreprises sud-franciliennes souhaitant une bonne accessibilité à la fois nationale et internationale, ce que ne permet pas aujourd'hui le pôle de Massy.

Néanmoins, une implantation à Cœur-d'Orly détournerait le développement des terrains d'ADP pour le concentrer à proximité directe de l'aéroport, repoussant la perspective d'une continuité urbaine le long de l'ancien tracé de la RN7 à plus long terme.

Ainsi, d'une part, le développement urbain induit par l'implantation de la gare TGV serait limité par les nombreuses infrastructures aéroportuaires qui encadrent les emprises disponibles, et qui ne peuvent aujourd'hui être remises en cause. D'autre part, le quartier créé serait plutôt « isolé » du reste du pôle. L'effet serait moins de doter le pôle d'une nouvelle

centralité que de créer une « plaque » supplémentaire, très accessible depuis l'ensemble de la région, mais peu connectée au reste du pôle.

Au total, l'implantation d'une gare TGV à Cœur-d'Orly accélérerait la mutation déjà programmée de terrains d'activités vers des activités tertiaires haut de gamme, tout en assurant à la gare une bonne accessibilité régionale par la route et les transports collectifs. Cette mutation serait sans doute peu complexe et rapide, compte tenu de la volonté de son unique propriétaire, mais limitée dans l'espace et dans l'impact qu'elle pourrait avoir sur l'urbanité du territoire proche.

#### 4.3.3. Gare Rungis la Fraternelle

Le site de la Gare de « Rungis-la-Fraternelle » se situe sur la gare RER C éponyme, à proximité du parc tertiaire de la Silic et du business park d'Orlytech.

Une nouvelle station de l'OrlyVAL relierait les deux aérogares à la nouvelle gare TGV, qui serait également desservie par le RER C et par le tramway Villejuif – Athis-Mons – Juvisy, assurant au site la meilleure desserte en transport en commun parmi les sites étudiés. Cependant, l'accessibilité routière du site de La Fraternelle est aujourd'hui fortement contrainte, à l'écart des grands axes autoroutiers.

Du point de vue de l'aménagement urbain, l'implantation d'une gare TGV à Rungis-la-Fraternelle est susceptible d'impacter fortement ce site. En effet, le site est à proximité de terrains qu'ADP a réservés pour ses opérations immobilières (Cœur-d'Orly – Orlytech et Orlytech – La-Fraternelle), ainsi que de la zone de la Plaine de Monjean, qui fait aujourd'hui l'objet d'études de la part de l'EPA-ORSA. L'implantation d'une gare sur ce site pourrait sans doute modifier les plans d'aménagement actuels pour ces zones, et accélérer la mutation du parc d'activité de la Silic vers un immobilier tertiaire dense. On notera cependant qu'alors que le projet de SDRIF de 2008 et la plupart des équipes pluridisciplinaires de la consultation du « Grand Pari(s) » appellent à la construction de la « ville sur la ville », le développement induit par l'implantation d'une gare TGV à Rungis-la-Fraternelle se ferait en partie sur des terres actuellement agricoles ou vouées à un développement à faible densité.

D'autre part, l'isolement du site en termes d'infrastructure routière, et sa position périphérique par rapport au pôle déjà constitué risque de limiter l'impact de la gare en termes de transformation de l'organisation actuelle en « plaques » du pôle d'Orly-Rungis.

Au total, l'implantation d'une gare TGV à Rungis-la-Fraternelle bénéficierait d'une très bonne accessibilité en transports collectifs, et permettrait le développement de nouveaux quartiers à proximité. Néanmoins, son impact en termes de mutation et de densification des espaces constitué sera limité en raison de son enclavement routier et de sa position excentrée.

#### 4.3.4. Gare Pont de Rungis

Le site de la gare de « Pont-de-Rungis » se situe sur la gare RER C, à proximité directe de l'ancien tracé de la RN7, au cœur du SENIA et proche des ateliers de maintenance d'Air-France.

Une gare TGV implantée sur ce site pourrait être connectée aux aérogares par un prolongement de l'OrlyVAL, ainsi qu'au RER C. Il n'est pas prévu que le site soit desservi par le tramway Villejuif – Athis-Mons – Juvisy, qui devrait passer à Rungis-la-Fraternelle, même si l'EPA-ORSA évoque la possibilité de créer ultérieurement une deuxième branche au

tramway desservant l'intégralité de l'ancien tracé de la RN7. Ainsi, bien qu'accessible, son rayonnement régional en transports en commun apporte donc peu, à l'horizon de l'étude, par rapport à la gare TGV de Massy-Palaiseau. En transports routiers, en revanche, le site de Pont de Rungis dispose d'un très bon accès à la RN7 et à l'A86, et pourrait éventuellement bénéficier d'un accès à l'A106.

En termes de développement urbain, ce site se trouve au cœur d'un tissu urbain constitué et plutôt ingrat, éclaté en grandes plaques fonctionnelles séparées par de grandes infrastructures de transport peu franchissables (RER C, RN7, faisceau ferroviaire Fret du MIN de Rungis...). Néanmoins, sa position au croisement du grand axe structurant du sud francilien qu'est la RN7 et d'un des deux autres « axes majeurs » du pôle, entre le très grand centre commercial Belle Epine et l'aéroport d'Orly, ainsi que son accessibilité en transports en commun en font un site au potentiel urbain majeur.

Les emprises alentours sont aujourd'hui toutes occupées, mais certaines d'entre elles (Sogaris, Ateliers de maintenance d'Air France, terrains d'ADP) ont un propriétaire unique qui peut être intéressé par une mutation et une valorisation de ses terrains. D'autre part, les ambitions de l'EPA-ORSA pour le SENIA laissent entrevoir la mutation progressive de ce grand espace pour devenir un site urbain mixte. Ainsi, sous la condition d'une politique ambitieuse d'aménagement, il est possible de créer à Pont-de-Rungis une réelle centralité urbaine pouvant fédérer le pôle.

Si une telle centralité se crée à Pont-de-Rungis, d'autres territoires peuvent muter à leur tour. Les territoires de Cœur d'Orly situés autour de l'ancien tracé de la RN7, mis en tension entre Pont de Rungis et les aérogares, pourraient profiter de leur desserte par l'OrlyVAL prolongé pour se développer et créer une continuité urbaine jusqu'aux aérogares. Les territoires de la Semmaris, mis en tension entre la Silic et Pont de Rungis, pourraient eux aussi évoluer. Enfin, la RN7 entre Pont de Rungis et Belle Epine pourraient eux aussi gagner en valeur et accélérer la mutation du SENIA.

Au total, le territoire de Pont-de-Rungis tel qu'il se présente actuellement, avec ses connexions en transports en commun, et compte tenu des projets actuels d'aménagement, ne justifie pas l'implantation d'une gare TGV. Néanmoins, sous l'hypothèse d'une forte mobilisation des acteurs locaux, l'implantation d'une gare TGV à Pont-de-Rungis peut amorcer et accélérer une mutation du secteur qui pourrait bénéficier à son tour à l'ensemble du territoire du pôle, et transformer sa configuration actuelle pour améliorer son intégration à l'ensemble métropolitain, tout en permettant la poursuite des activités logistiques et l'implantation de nouvelles activités tertiaires sur les terrains d'ADP.

#### 4.3.5. Les enjeux régionaux

Le territoire d'Orly-Rungis est aujourd'hui un territoire à vocation purement économique, tourné vers les secteurs de la logistique, du transport, du commerce de gros et de détail et de l'agro-alimentaire. Ces fonctions ne justifient a priori pas l'implantation d'une gare d'interconnexion TGV sur le site. Néanmoins, plusieurs aspects semblent faire de la desserte du territoire par le TGV un élément incontournable du projet d'interconnexion sud des LGV, au-delà de la seule intermodalité air-fer.

D'une part, l'aspect monofonctionnel, éclaté et peu dense d'un territoire immense pourtant situé au cœur de l'agglomération et au croisement de grandes infrastructures de transport appelle le développement de grands projets urbains sur ce secteurs, et rétablir la continuité urbaine des territoires alentours. Un tel objectif est cohérent avec les préconisations du SDRIF

et la démarche du Grand Paris, qui défendent la mixité fonctionnelle et le « droit à l'urbanité ».

D'autre part, ce territoire, disposant d'une très bonne accessibilité régionale et européenne, et accueillant déjà quelques activités spécifiques de rayonnement métropolitain (MIN de Rungis, nombreux parcs logistiques), dispose a priori d'un grand potentiel de développement économique tertiaire. Ce développement ne serait pas une simple redistribution des activités existantes de la région, au préjudice d'autres territoires, mais permettrait d'apporter une vraie valeur ajoutée à l'économie régionale. En effet, mise à part la zone de Roissy, aucune autre site francilien ne propose une accessibilité internationale équivalente au pôle d'Orly desservi par les TGV, et aucun autre site francilien ne bénéficie de la proximité des activités agroalimentaires et du tissu d'entreprises pharmaceutiques du sud de la région.

Ainsi, les travaux des 5 équipes pluridisciplinaires de la consultation du Grand Paris mandatées par l'EPA-ORSA pour appliquer le fruit de leurs réflexions au pôle d'Orly-Rungis semblent montrer un réel potentiel métropolitain et urbain pour ce territoire dynamique qui fonctionne aujourd'hui en archipel d'enclaves. Nous noterons d'ailleurs que lors de la présentation de ces travaux le 8 décembre à Vitry-sur-Seine, la question de la desserte TGV du territoire est apparue comme centrale, même si aucune implantation de gare ne semble faire consensus parmi les équipes.

La mobilisation des acteurs locaux, élus comme entreprises, et le faible nombre de riverains susceptibles d'être gênés par le réaménagement du site, semblent pouvoir maximiser les effets attendus de l'implantation d'une gare dans le territoire.

**L'implantation d'une gare TGV d'interconnexion à Orly semble donc bien, au-delà de la seule fonction d'intermodalité air-fer, répondre à des enjeux d'aménagement du territoire.**

#### 4.3.6. Synthèse de la comparaison des sites de gare

	Type d'impact	Impact sur la dynamique territoriale			Envergure de l'impact	Autres déclencheurs nécessaires	Compatibilité avec le SDRIF
		Nationale	Régionale	Locale			
Proche des Aéroports	Amélioration de l'offre de desserte depuis l'aéroport et les villes reliées au TGV	Impact optimal sur l'accessibilité des grandes villes du Bassin Parisien	Amélioration de l'attractivité de l'immobilier tertiaire existant et en projet sur le pôle	Amélioration de l'attractivité de l'immobilier tertiaire existant et en projet sur le pôle	Envergure limitée : gain d'intermodalité marginal par rapport aux autres options	Peu de difficultés	
Cœur d'Orly	Accélération du développement de l'immobilier tertiaire sur les terrains d'ADP	Impact plus faible sur l'accessibilité des grandes villes du Bassin Parisien	Possibilité d'accueil d'entreprises internationales sur un site aux qualités complémentaires à l'offre francilienne existante	Impact urbain limité à la plateforme d'Orly, car le site est excentré et peu connecté au reste du territoire	Envergure limitée : disponibilité foncière moyenne du fait des infrastructures aéroportuaires entourant le site	Peu de difficultés	Compatibilité moyenne : développement tertiaire prévu, mais peu desservi par les transports en commun
Rungis la Fraternelle	Création d'une nouvelle centralité : accélération du développement de l'immobilier tertiaire sur les terrains de la Silic, densification des plans pour Orlytech (activités) et la Plaine de Montjean (logements)	Impact plus faible sur l'accessibilité des grandes villes du Bassin Parisien	Création d'un quartier mixte urbain pouvant accompagner la croissance de la région.	Création d'une nouvelle centralité mixte au sein du pôle, mais excentrée et peu connectée au reste	Envergure moyenne : grande disponibilité foncière, mais faible diffusion au reste du pôle	Changer les plans pour la plaine de Montjean et Orlytech, améliorer l'accessibilité routière	Bonne compatibilité : développement urbain mixte à un nœud de transports collectifs
Pont de Rungis	Création d'une nouvelle centralité : mutation du pôle vers un environnement plus urbain, accélération du développement de l'immobilier tertiaire sur les terrains d'ADP	Impact plus faible sur l'accessibilité des grandes villes du Bassin Parisien	Mutation d'un espace servant en quartier mixte urbain et possibilité d'accueil d'entreprises internationales sur un site aux qualités complémentaires à l'offre francilienne existante	Création d'une nouvelle centralité mixte au sein du pôle, pouvant amorcer sa mutation vers un espace urbain dense	Grande envergure : diffusion de la dynamique de mutation sur l'ensemble du pôle	Pouvoir amorcer la mutation du SENIA et libérer les emprises des ateliers de maintenance d'Air France. Lourd aménagement urbain pour permettre le franchissement des infrastructures de transport. Créer une nouvelle branche au tramway pour desservir la gare	Bonne compatibilité : mutation et densification d'espaces monofonctionnels en ville mixte et accessible en transports collectifs