



Etablissement
Public Territorial

Séance ordinaire du conseil territorial du 21 décembre 2019

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DÉLIBÉRATION n°2019-12-21_1662

Approbation du Projet Partenarial
d'Aménagement (PPA) du Grand Orly

L'an deux mille dix-neuf, faute de quorum, le conseil territorial légalement convoqué le 17 décembre a été annulé et de nouveau convoqué, le 21 décembre à 9h. Le 21 décembre à 09h10 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-Sur-Seine, en séance plénière ouverte par son président, Monsieur Leprêtre, sur convocation individuelle en date 17 décembre 2019.

Ville	Titre	NOM	Prénom	Présent	A donné pouvoir à	Vote
Savigny-sur-Orge	Mme	ACHTERGAELE	Nadège	Abs		
Vitry-sur-Seine	M.	AFFLATET	Alain	Abs		
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALEXANDRE	Stéphanie	Abs		
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALTMAN	Sylvie	Repr.	M. Boyer	P
Ivry-sur-Seine	Mme	APPOLAIRE	Annie-Paule	Abs		
Orly	M.	ATLAN	Thierry	P		P
Valenton	Mme	BAUD	Françoise	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	BELL-LLOCH	Pierre	Abs		
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BENBELKACEM	Sarah	Repr.	M. Laurent	P
Savigny-sur-Orge	M.	BENETEAU	Sébastien	Abs		
Viry-Châtillon	M.	BERENGER	Jérôme	Abs		
Orly	Mme	BESNIET	Nathalie	Repr.	M. Tmimi	P
Thiais	M.	BEUCHER	Daniel	Repr.	M. Segura	P
Vitry-sur-Seine	M.	BOURJAC	Jean-Marc	P		P
Ivry-sur-Seine	M.	BOUYSSOU	Philippe	Repr.	M. Marchand	P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BOYAU	Lina	Abs		
Villeneuve-St-Georges	M.	BOYER	Alexandre	P		P
Arcueil	M.	BREUILLER	Daniel	Abs		
Villejuif	Mme	CASEL	Catherine	Abs		
Rungis	M.	CHARRESON	Raymond	Abs		
Fresnes	Mme	CHAVANON	Marie	Repr.	Mme Baud	P
Vitry-sur-Seine	M.	CHICOT	Rémi	P (2)		P
Ivry-sur-Seine	M.	CHIESA	Pierre	P		P
Gentilly	M.	DAUDET	Patrick	Repr.	Mme Tordjman	P
Chevilly-Larue	Mme	DAUMIN	Stéphanie	P		P
Cachan	Mme	DE COMARMOND	Hélène	Repr.	Mme Pescheux	P
l'Haÿ-les-Roses	M.	DECROUY	Clément	Abs		
Thiais	M.	DELL'AGNOLA	Richard	Repr.	Mme Marcheix	P
Chevilly-Larue	M.	DELUCHAT	André	Abs		
Choisy-le-Roi	Mme	DESPRES	Catherine	Repr.	M. Diguët	P
Choisy-le-Roi	M.	DIGUET	Patrice	P		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	DINNER	Nathalie	Abs		
Fresnes	M.	DOMPS	Richard	P		P
Athis-Mons	M.	DUMAINE	Julien	P		P
Cachan	M.	FOULON	Jacques	P		P
Villeneuve-le-Roi	M.	GAGNEPAIN	Pascal	Abs		
Villeneuve-St-Georges	M.	GAUDIN	Philippe	Abs		
Savigny-sur-Orge	Mme	GERARD	Anne-Marie	Abs		
Arcueil	Mme	GILGER-TRIGON	Anne-Marie	Abs		
Villejuif	M.	GIRARD	Dominique	Repr.	M. Atlan	P
Villeneuve-le-Roi	M.	GONZALES	Didier	Abs		
Ablon-sur-Seine	M.	GRILLON	Eric	Abs		

Villejuif	Mme	GRIVOT	Annie	Abs		
Savigny-sur-Orge	M.	GUETTO	Daniel	Abs		
Choisy-le-Roi	M.	GUILLAUME	Didier	P (1)		P
Villeneuve-le-Roi	Mme	HAMID	Sakina	Abs		
Fresnes	M.	HELBLING	Denis	Abs		
L'Hay-les-Roses	Mme	HUBERT	Laure	Abs		
Choisy-le-Roi	M.	ID ELOUALI	Ali	Abs		
Orly	Mme	JANODET	Christine	Abs		
L'Hay-les-Roses	M.	JEANBRUN	Vincent	Abs		
Vitry-sur-Seine	M.	KENNEDY	Jean-Claude	P		P
Paray-Vieille-Poste	Mme	LALLIER	Nathalie	Abs		
le Kremlin-Bicêtre	M.	LAURENT	Jean-Luc	P		P
Villejuif	M.	LE BOHELLEC	Franck	Abs		
Cachan	M.	LE BOUILLONNEC	Jean-Yves	Abs		
Vitry-sur-Seine	Mme	LEFEBVRE	Fabienne	Abs		
Vitry-sur-Seine	M.	LEPRETRE	Michel	P		P
Ivry-sur-Seine	Mme	LESENS	Evelyne	Abs		
Villejuif	M.	LIPIETZ	Alain	Abs		
Vitry-sur-Seine	Mme	LORAND	Isabelle	Repr.	Mme Montoir	P
Ivry-sur-Seine	M.	MARCHAND	Romain	P		P
Thiais	Mme	MARCHEIX	Virginie	P		P
Savigny-sur-Orge	M.	MEHLHORN	Eric	Abs		
Viry-Châtillon	Mme	MERRINA	Arielle	Abs		
Vitry-sur-Seine	Mme	MONTOIR	Sylvie	P		P
Fresnes	Mme	MOREIRA DA SILVA	Laurinda	Abs		
le Kremlin-Bicêtre	M.	NICOLLE	Jean-Marc	Repr.	M. Leprêtre	P
Morangis	M.	NOURY	Pascal	P		P
Choisy-le-Roi	M.	PANETTA	Tonino	Abs		
Villejuif	M.	PERILLAT-BOTTONET	Franck	Repr.	M. Foulon	P
Vitry-sur-Seine	M.	PERREUX	Jacques	Abs		
Juvisy-sur-Orge	M.	PERRIMOND	Michel	Abs		
Cachan	Mme	PESCHEUX	Edith	P		P
Athis-Mons	M.	PETETIN	Pascal	P		P
Ivry-sur-Seine	Mme	PIERON	Marie	P (2)		P
Juvisy-sur-Orge	M.	REDA	Robin	Abs		
Choisy-le-Roi	Mme	RIFFAUD	Isabelle	Repr.	M. Bourjac	P
Athis-Mons	Mme	RODIER	Christine	Repr.	M. Petetin	P
Athis-Mons	M.	SAC	Patrice	Repr.	Mme Taillebois	P
Viry-Châtillon	M.	SAUERBACH	Laurent	Abs		
Thiais	M.	SEGURA	Pierre	P		P
L'Hay-les-Roses	Mme	SOURD	Françoise	P		P
Ivry-sur-Seine	M.	TAGZOUT	Mourad	Abs		
Vitry-sur-Seine	Mme	TAILLEBOIS	Sarah	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	TMIMI	Hocine	P		P
Gentilly	Mme	TORDJMAN	Patricia	P		P
Vitry-sur-Seine	Mme	VEYRUNES-LEGRAIN	Cécile	P		P
Villejuif	M.	VIDAL	Philippe	Abs		
Viry-Chatillon	M.	VILAIN	Jean-Marie	Abs		
Ivry-sur-Seine	Mme	WOJCIECHOWSKI	Bozena	Abs		
Villejuif	M.	YBOUET	Elie	Abs		

(1) A partir délibération n° 1628

(2) A partir délibération n° 1630

Secrétaire de Séance : Monsieur Julien Dumaine

Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil du territoire				92
N° de délibération	Présents	Absents	Absents représentés	Votants
1625 à 1627	25	50	17	42
1628 à 1629	26	49	17	43
1630 à 1744	28	47	17	45

Exposé des motifs

Regroupant 17 communes réparties sur l'Essonne et le Val-de-Marne, le Grand Orly accueille près de 170 000 emplois et constitue le premier pôle économique sud Francilien. La présence de grands équipements métropolitains (2^e aéroport national, MIN de Rungis) ainsi que d'importantes fonctions industrielles, tertiaires (Parc ICADE), logistiques (SENIA, plateforme SOGARIS) et commerciales (centre commercial Belle Épine, Thiais Village) lui confère une place centrale au sein du système économique régional.

Le Grand Orly est également un territoire habité, totalisant plus de 360 000 habitants, dont la qualité de vie est agrémentée par les grandes composantes paysagères qui le caractérisent (ses espaces ouverts, la Seine et ses coteaux) mais soumise aux différents risques et nuisances qui s'y cumulent.

Il est desservi par un réseau d'infrastructures routières et autoroutières (A86, A106, RD7) mais aussi ferroviaires, ainsi que par des lignes de transports en commun existants (RER C, tramway T7, TVM) et à venir (tramway T9, lignes 14 et 18 du métro, future gare TGV). Au regard de son importance économique, des échanges et des emplois qui le concernent, le Grand Orly est marqué par d'importants flux de biens, de marchandises et de personnes.

1/ La nécessité d'établir une vision partagée du développement du Grand Orly pour mieux accompagner et amplifier la dynamique des projets d'aménagement

Les acteurs publics et privés ont engagé une importante dynamique de développement à travers la réalisation de nouvelles infrastructures de transport, dont le prolongement de la ligne 14 reliant l'aéroport d'Orly à Paris, la modernisation des sites économiques par leurs opérateurs (Aéroports de Paris, Semmaris, Sogaris, Icade...), la mise en œuvre de grandes opérations d'aménagement et de renouvellement urbain, et la requalification de certains réseaux viaires. A cela s'ajoute l'implantation d'équipements métropolitains, tels que la Cité de la gastronomie Paris-Rungis et la Scène Digitale.

Cette dynamique de développement se heurte, cependant, aux difficultés de fonctionnement du Grand Orly en matière de déplacements et d'accès aux emplois, du fait des effets de coupure générés par la Seine, les infrastructures, les grands équipements et sites économiques. La fluidité des déplacements et la bonne connectivité des lieux d'habitation aux lieux de travail reste un enjeu fort pour cet espace.

Elle se doit, également, de répondre de manière coordonnée aux enjeux de l'urgence climatique, de l'amélioration de la qualité de vie des habitants confrontés à la conjonction de plusieurs risques et nuisances.

A ce titre, la cohabitation entre des grands services métropolitains, voire nationaux ou internationaux, comme l'aéroport d'Orly, avec leur territoire d'implantation et les populations qui y résident reste une préoccupation majeure. L'activité aérienne actuelle ou à venir ne peut s'effectuer sans une recherche impérieuse de réduction des nuisances d'une part, et de garantie de ne pas en générer de nouvelles, d'autre part, ainsi que de l'amélioration du système de compensation de la gêne occasionnée, tant du point de vue du développement urbain que des indemnités versées aux riverains.

C'est pourquoi, après les travaux entrepris dans le cadre des assises d'Orly, du contrat de développement d'intérêt territorial (CDIT) et à la suite des Rencontres d'Orly organisées début 2019 par les deux Départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, l'État a proposé la signature d'un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) à l'échelle du Grand Orly.

2/ Le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) à l'échelle du Grand Orly

Le PPA est un dispositif issu de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) visant l'engagement de partenariats entre l'État, les collectivités et les acteurs locaux en faveur du développement du territoire et de la réalisation d'opérations d'aménagement complexes.

Cinq PPA ont déjà été signés à l'échelle nationale à Strasbourg sur un tronçon de l'autoroute A35 à transformer en parc urbain, au Mans sur d'anciens terrains militaires à aménager, à Marseille sur le centre ancien dégradé et sur l'OIN Euroméditerranée, et à Nice sur l'OIN Eco-Vallée.

La signature d'un PPA à l'échelle des 17 communes du Grand Orly constituera une première. Il vise à la fois à élaborer une stratégie partagée de développement et d'aménagement, sur la base du diagnostic joint au contrat, et à accompagner la mise en œuvre opérationnelle des projets en cours et à venir. En seront signataires l'État, les collectivités territoriales et leurs établissements publics, et les principaux opérateurs et entreprises du pôle.

3/ Le plan d'actions du PPA

Le PPA vise avant tout à relancer le travail collectif et coordonné des acteurs, engagé dès les années 2000 avec les Assises d'Orly. C'est pourquoi le plan d'action qui lui est adossé vise tout autant la mise en place de groupes de travail que le lancement de nouvelles études à l'échelle du pôle pour affiner les éléments de diagnostic sur certaines thématiques au regard des dynamiques en cours.

4 / Le positionnement de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre

Le PPA est une opportunité à saisir pour appuyer le développement du Grand Orly en défendant les conditions de réussite des projets déjà engagés ou à venir, et porter une ambition collective répondant tout à la fois aux enjeux climatiques et environnementaux qui s'imposent à nous et aux besoins quotidiens des habitants et des entreprises.

La démarche s'inscrit dans le cadre des objectifs portés par le projet de territoire, notamment lorsqu'il s'agit de faire territoire pour porter collectivement un projet de développement utile à notre population. Elle prend également tout son sens, et de façon transversale, dans les quatre exigences du projet de territoire.

Dans ce processus de travail qui s'engage aujourd'hui, l'EPT prendra une part active afin de porter les problématiques particulières et les projets de chacune des villes, tout en soutenant une vision globale et cohérente en articulation avec son projet de territoire et les démarches engagées à son échelle (programme Territoire d'Industrie, bassin d'emploi, Contrat de Transition Ecologique, Plan Climat Air Energie Territorial...).

Il sera amené, à ce titre, à copiloter ou à suivre des études sur le développement économique et urbain (recensement des projets et définition des conditions de réussite), sur l'évolution des conditions de mobilité et de la logistique vers davantage de multimodalité et une meilleure intégration urbaine.

Il animera ou prendra part également à plusieurs groupes de travail, tels que définis dans le plan d'actions du PPA.

Il est proposé d'approuver les termes du PPA et du plan d'actions et de m'autoriser à les signer.

DELIBERATION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

Vu le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

Vu l'avis de la commission permanente ;

Vu la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique ;

Vu le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du Grand Orly, dont les documents sont joints à la présente délibération ;

Entendu le rapport de Monsieur le Président et sur sa proposition ;

Le Conseil territorial délibère et, à l'unanimité,

1. Approuve le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du Grand Orly annexé à la présente.
2. Autorise le président ou son représentant à signer ledit projet et tout document afférant.
3. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, d'accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

Pour : 45

La présente délibération est certifiée exécutoire, étant transmise en préfecture et publiée le 27 décembre 2019



A Vitry-sur Seine, le 26 décembre 2019
Le Président

Michel LEPRETRE

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication.

CONTRAT DE

PROJET PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT

GRAND ORLY

Préambule.....	3
A.1. Objectifs poursuivis par le contrat.....	4
A.2. Situation et périmètre du Grand-Orly.....	4
B. Le projet.....	6
B.2. Accompagner la mise en œuvre opérationnelle des projets.....	8
B.3. Plan d'actions du PPA.....	8
B.4. Gouvernance du contrat.....	9
C. Les engagements des parties.....	9
C.1. Signataires du contrat.....	9
C.2. Les engagements.....	9
D. Mise en œuvre du PPA.....	10
D.1. Pilotage et principes de conduite du projet.....	10
D.2. Durée et Actualisation du contrat.....	10
E. Liste des annexes.....	11
F. Signatures.....	12

Préambule

Le Grand Orly, situé aux limites des départements de l'Essonne et du Val-de-Marne, concentre des activités économiques d'importance majeure pour l'Île-de-France notamment la plate-forme aéroportuaire d'Orly et le marché d'intérêt national de Rungis. Il constitue un pôle d'emplois important dans les domaines industriels, tertiaire, logistique, hôtelier et commercial .

Il constitue également un vaste territoire habité totalisant plus de 360 000 habitants, soucieux de bénéficier de cette dynamique de développement en matière d'emplois, de commerces et services, et d'un cadre de vie de qualité.

Le potentiel foncier dont il dispose au sud de la métropole francilienne offre des perspectives de développement urbain et économique. Pour autant, le Grand Orly est un territoire soumis à des risques et des nuisances. Par ailleurs, son développement a historiquement généré de grandes emprises monofonctionnelles qui fragmentent le territoire.

Ainsi, la cohabitation entre des grands services métropolitains, voire nationaux ou internationaux, comme l'aéroport d'Orly, avec leur territoire d'implantation et les populations qui y résident reste une préoccupation majeure. L'activité aérienne actuelle ou à venir ne peut s'effectuer sans une recherche impérative de réduction des nuisances d'une part, et de garantie de ne pas en générer de nouvelles, d'autre part, ainsi que de l'amélioration du système de compensation de la gêne occasionnée, tant du point de vue du développement urbain que des indemnités versées aux riverains.

Avec l'arrivée des nouvelles lignes de transports du Grand Paris Express, le Grand Orly a entamé une transformation urbaine d'envergure initiée par les acteurs publics et privés : nouvelles infrastructures, opérations d'aménagement, modernisation de sites économiques, équipements métropolitains à l'instar de la Cité de la Gastronomie ou de la Seine Digitale.

Si ce dynamisme reflète bien les atouts du territoire, ces initiatives se développent sans réelle vision d'ensemble et sans que leur complémentarité et leur cohérence soient assurées au sein d'un projet global, défini collectivement au profit des habitants et des salariés du pôle.

Depuis les premières Assises du pôle d'Orly en 2005 à l'initiative des Conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne, plusieurs démarches et réflexions ont été initiées sur le Grand Orly. Un contrat de développement d'intérêt territorial (CDIT) a été élaboré en 2014 afin de réfléchir aux moyens de transformer ce territoire de flux en territoire vécu, doté de toutes les fonctions urbaines auxquelles il peut prétendre. Jamais signé, ce contrat traduisait néanmoins la volonté de l'État et des collectivités de faire émerger un projet de territoire à l'échelle du pôle. Plus récemment, les Rencontres d'Orly, organisées par les deux Conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne au printemps 2019, ont permis d'identifier des axes de travail partagés sur les thématiques de l'environnement, de la mobilité et du développement économique et de l'emploi.

Issu de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (loi ELAN), le contrat de Projet d'Aménagement Partenarial (PPA) permet de créer un partenariat entre l'État, les collectivités et les acteurs locaux publics et privés afin d'accompagner le développement des territoires et rendre possible la réalisation d'opérations d'aménagement complexes répondant aux objectifs de développement durable.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'État a proposé aux collectivités concernées d'engager un PPA sur le territoire du Grand Orly, dans la continuité des Rencontres d'Orly et en cohérence avec les démarches Territoire d'industrie et du Contrat de Transition Écologique portées notamment par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre. Ce PPA doit permettre de donner un nouvel élan pour conforter une vision partagée du développement du Grand Orly et accompagner de manière opérationnelle la dynamique de projets d'aménagement du pôle.

A. L'objet et les parties du contrat

A.1. Objectifs poursuivis par le contrat

La mobilisation des acteurs du territoire doit permettre de mieux articuler leurs interventions dans le temps et dans l'espace, de leur donner un sens commun. Elle doit également prendre en compte les mutations économiques et sociales et répondre aux impératifs environnementaux et climatiques dans un territoire où ces défis sont majeurs et peuvent être vecteurs d'innovation.

La dynamique de développement du territoire portée par le PPA autour d'un aéroport tel que celui d'Orly ne pourra, en effet, s'entendre que si des efforts sont menés dans le même temps pour la réduction des nuisances sonores liées au trafic aérien et l'appui à l'insonorisation des logements et équipements non isolés.

Ainsi, les principaux objectifs poursuivis par le PPA sont :

- Construire et mettre en œuvre une stratégie globale et partagée pour un aménagement et un développement durables du Grand Orly
- Accompagner la mise en œuvre opérationnelle des projets notamment sur les secteurs à enjeux suivants :
 - le secteur du SENIA et de la future gare TGV,
 - le secteur des Portes d'Orly autour de la gare MIN Porte de Thiais et la cité de la gastronomie,
 - le secteur du Triage, sur lequel un contrat d'intérêt national est actuellement mis en œuvre avec l'ensemble des partenaires concernés
 - l'axe de la RD / RN 7 et ses abords, au nord et au sud de l'aéroport, intégrant le contournement sud de l'aéroport et la réflexion sur la possibilité d'implantation d'une gare de la ligne 14 à Morangis
 - le pôle tertiaire Cœur d'Orly
 - les réserves foncières d'ADP à l'est et à l'ouest de la plate-forme aéroportuaire
 - l'entrée de ville au nord d'Athis-Mons.
- Cette liste de secteurs à enjeux est amenée à évoluer et être enrichie par la suite.

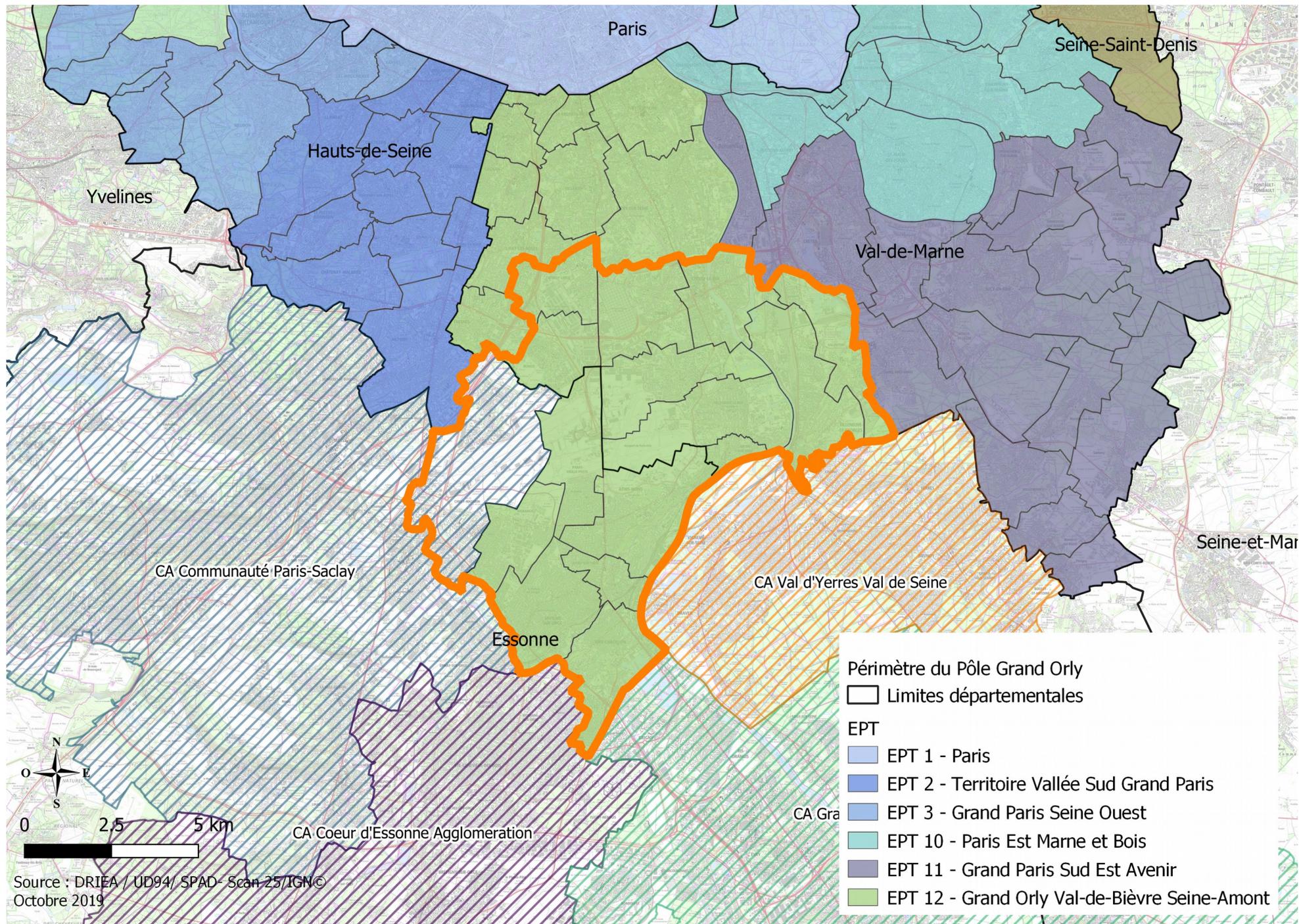
A.2. Situation et périmètre du Grand-Orly

Au sein de l'agglomération parisienne, situé aux limites des départements de l'Essonne et du Val de Marne, le territoire du Grand Orly comprend 17 communes, pour une superficie de 9 300 hectares, une population de 360 000 habitants et environ 170 000 emplois.

Le pôle comprend les communes val-de-marnaises et essonniennes de l'Établissement Public Territorial Grand Orly-Seine-Bièvre situées autour de la plateforme aéroportuaire ainsi que les communes de Chilly-Mazarin et Wissous comprises dans la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay. Les 17 communes du pôle Grand Orly sont : Ablon-sur-Seine, Athis-Mons, Chevilly-Larue, Chilly-Mazarin, Choisy-le-Roi, Juvisy-sur-Orge Morangis, Orly, Paray-Vieille-Poste, Rungis, Savigny-sur-Orge, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Viry-Châtillon, Wissous.

Le développement économique est particulièrement présent au cœur du pôle, autour du MIN de Rungis et de l'aéroport Paris-Orly.

Le pôle est desservi par un réseau d'infrastructures routières et autoroutières (A86, A106, RD7) mais aussi ferroviaires ainsi que par des lignes de transports en commun existants (RER C, tramway T7, TVM) et à venir (lignes 14 et 18, tramway T9, nouvelle gare TGV).



B. Le projet

La mise en cohérence des enjeux de développement du pôle avec l'amélioration du cadre de vie de ses habitants et de ses usagers nécessite d'articuler vision stratégique et appui opérationnel aux projets.

Il transparaît du diagnostic, annexé à ce contrat de PPA, la nécessité de rendre le pôle d'Orly plus fonctionnel et agréable à vivre et de réduire les difficultés auxquelles se confrontent quotidiennement les habitants, salariés, visiteurs et acteurs économiques.

Ce diagnostic a permis d'identifier des enjeux en termes de développement durable, de mobilité des flux et des marchandises, d'attractivité territoriale et de développement urbain. Il est nécessaire de répondre à ces enjeux à l'heure où le pôle a entamé une importante transformation urbaine initiée par les acteurs publics et privés (nouvelles infrastructures de transport, opérations d'aménagement, modernisation des sites économiques, équipements emblématiques à l'instar de la Cité de la gastronomie Paris-Rungis, de la Scène Digitale, etc.). Le pôle conserve, par ailleurs, des capacités de développement significatives lui permettant de conforter son rôle économique à l'échelle de la métropole, en articulation avec les dynamiques à l'œuvre sur les territoires voisins.

Ceci nécessite de porter collectivement une vision du développement en cours et à venir du pôle d'Orly, permettant d'articuler vision stratégique et accompagnement opérationnel :

- pour engager plus fortement le pôle dans la voie de la transition écologique et énergétique, afin de mieux répondre aux impératifs environnementaux et climatiques et mieux accompagner la réduction des nuisances ;
- pour trouver les équilibres, les complémentarités et les synergies entre les usages du pôle ;
- pour soutenir les projets d'aménagement, participer au renouvellement de la ville sur la ville et améliorer les conditions de vie des habitants, salariés et visiteurs, en assurant leurs conditions de réussite : mobilités, formation, services et équipements, etc. ;
- pour coordonner les projets du fait de la multiplicité des maîtres d'ouvrage et identifier les actions à mettre en place à court terme en matière de déplacements, d'accès à l'emploi, de formation, de rénovation du bâti, etc.

B.1. Élaborer une stratégie partagée de développement et d'aménagement

- **Inscrire le Grand Orly dans une dynamique de transition écologique et énergétique**

Le pôle d'Orly est traversé par des grandes infrastructures routières qui favorisent l'usage de la voiture particulière et le recours aux poids-lourds pour la desserte des sites logistiques. Il se caractérise également par la minéralisation des plateformes économiques qui participe au phénomène d'îlot de chaleur urbain. Le PPA se doit ainsi de porter des orientations fortes en manière environnementale face à l'urgence climatique. Le pôle dispose à ce titre de fortes potentialités en matière de performance énergétique et d'optimisation des flux logistiques.

- Réduire au maximum à la source les risques et nuisances présents sur le territoire, notamment celles liées à l'activité de la plate-forme aéroportuaire, et continuer à améliorer leur prise en compte dans les différents projets d'aménagement.
- Continuer à améliorer le cadre de vie en développant et en valorisant les aménités urbaines, les trames verte et bleue et notamment la Seine, les paysages singuliers et emblématiques, ainsi que l'agriculture et son lien avec le territoire.
- Permettre l'adaptation du territoire au changement climatique, en renforçant la présence de la nature en ville (préservation et valorisation des espaces ouverts et des espaces naturels existants, réduction de l'imperméabilisation des espaces publics et des grands sites logistiques, création de nouveaux espaces verts, etc.).
- Soutenir la réalisation de projets d'aménagement à forte qualité environnementale et porteurs d'innovations énergétiques et écologique.

- Poursuivre le développement des réseaux de chaleur alimentés par la géothermie et la récupération des énergies « fatales ».
 - Réduire l'impact environnemental des activités de transport, de logistique et de distribution par une meilleure organisation des flux de marchandises et l'utilisation de matériels moins polluants.
- **Améliorer les conditions de déplacements (personnes et marchandises) en faveur d'une mobilité plus durable**

Le développement important du réseau de transport en commun du Grand Orly, engagé par l'arrivée prochaine des lignes de métro 14 et 18, permettra une première amélioration très significative des conditions de mobilité de ses habitants et salariés. Pour autant, le morcellement du territoire, l'absence d'un réseau de transport totalement maillé ou encore les spécificités des activités économiques du pôle (horaires décalés par exemple) constituent des difficultés appelant des actions complémentaires. En particulier, l'amélioration du système viaire actuellement peu lisible et hiérarchisé doit permettre de développer le partage multimodal de la voirie, en faveur des transports en commun et des modes actifs, en s'appuyant notamment sur l'évolution des infrastructures et des comportements (covoiturage, lissage des heures de pointe, etc.) tout en se projetant sur les mobilités du futur (alimentation énergétique des véhicules, rôle du numérique, etc.). Enfin, l'importance du secteur de la logistique au sein du pôle appelle résolument l'engagement d'actions pour son évolution vers un transport de marchandises plus durable et plus vertueux.

- Améliorer la desserte en transport en commun pour encourager le report modal et fluidifier le trafic (« hub intermodal ») ; pour cela, faire avancer la mise en œuvre des projets de transports en commun structurant et ceux de desserte locale (barreau Massy-Valenton, prolongements du bus 393, du tramway T7, évolution de l'Orlyval, etc.), en prenant en compte les horaires décalés de nombreux salariés.
 - Solliciter les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures lourdes nécessaires au développement du pôle (Gare TGV, prolongements ligne 14, ligne 18, Orlyval, etc.) pour mettre en place des temps d'échanges avec les acteurs du pôle et poursuivre la réflexion collective sur ces projets
 - Faire évoluer le réseau viaire vers une voirie mieux hiérarchisée, plus urbaine et plus multimodale, en prenant en compte la mise en place d'une zone de faible émission (ZFE) par la Métropole du Grand Paris à l'intérieur du périmètre de l'A86 et les réflexions en cours sur les « routes du futur » impulsées par le Forum Métropolitain du Grand Paris.
 - Offrir des parcours continus aux modes actifs et limiter les effets de coupure (infrastructures, plaques mono-fonctionnelles, Seine, etc.) afin de réduire l'usage de la voiture, notamment pour les trajets courte distance.
 - Accompagner l'évolution de la logistique vers une logistique urbaine et plus compatible avec les autres usages du territoire et encourager le report modal par la promotion d'une logistique ferrée et fluviale.
- **Créer les conditions économiques et sociales pour renforcer l'attractivité du 1^{er} pôle d'emploi du sud francilien**

Le pôle d'Orly accueille des activités économiques diversifiées, à l'image de la transformation et de la vente de produits alimentaires au sein du MIN, des activités tertiaires du parc Icade à Rungis et du Petit Leroy à Chevilly-Larue, des métiers de l'aérien sur l'aéroport, de l'hôtellerie-restauration, des industries de pointe (Air France Industrie, Renault, etc.), des commerces et services des centres-villes et centres commerciaux, des fonctions logistiques assurées par la plateforme Sogaris et des entreprises du SENIA, etc. Cette diversité devra être soutenue et amplifiée dans le cadre des projets de construction à venir sur le territoire.

Les projets développés dans le cadre du PPA devront également prendre en compte et soutenir les actions déjà mises en place pour améliorer l'accès aux emplois du pôle par l'ensemble des catégories socio-professionnelles de ce territoire.

- Accompagner l'évolution des principales filières du pôle, comme la logistique, l'industrie agroalimentaire et aéronautique, le commerce de gros, les activités de transport et de génie urbain.
 - Renouveler le parc d'activités et développer une offre immobilière productive intégrée à des projets mixtes d'aménagement et adaptée aux différents besoins du territoire, prenant en compte les nouvelles organisations du travail et des modes de consommation, la transition écologique, le déploiement de l'économie numérique.
 - Accompagner les démarches mises en œuvre au sein du territoire en matière de valorisation des emplois à pourvoir sur le pôle (« vitrine des emplois ») et de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences au regard de l'évolution des activités prévues sur le territoire, dans le cadre du Bassin d'Emploi.
 - Accompagner les habitants du pôle pour leur favoriser un meilleur accès aux emplois du pôle.
 - Mener des réflexions sur de nouveaux centres de formation, d'enseignement supérieur et de recherche, et accompagner l'offre de formation au regard de l'évolution des secteurs d'activité et de leur diversité.
 - Permettre en complément la diversification des activités et répondre aux évolutions des pratiques de travail par une offre intégrée à des projets mixtes d'aménagement, offrant services et équipements.
 - Renouveler le parc d'activités en conséquence afin de développer une offre immobilière adaptée aux différents besoins du territoire.
- **Améliorer l'urbanité du pôle pour ses habitants et salariés**

La transformation urbaine du pôle d'Orly s'est engagée depuis plusieurs années avec l'émergence de nombreux projets d'aménagement et de renouvellement urbain, la modernisation de l'aéroport et des sites économiques. Il est important de donner à voir l'ensemble des mutations opérées par les projets en cours et à venir, leurs effets en matière de diversification des activités et de l'offre de logements, et d'en mesurer la cohérence et la capacité du pôle à les accueillir dans de bonnes conditions tout au long de leur mise en œuvre.

La présence de l'aéroport sur un territoire habité rend d'autant plus nécessaire le dialogue entre les acteurs locaux, de l'aménagement et de l'aérien afin d'agir collectivement dans le sens de la réduction des impacts négatifs de son activité.

- Répondre aux besoins résidentiels en conciliant développement économique, parcours résidentiels complets des habitants et accès aux pôles d'emplois.
- Encourager, accompagner et, le cas échéant, renforcer la rénovation énergétique et l'isolation acoustique des logements (tous segments de marché confondus) et des bureaux (simplification des procédures, concomitance des travaux, etc.).
- Développer les aménités urbaines pour répondre aux besoins des populations vivant ou travaillant dans le territoire (renforcer les liaisons douces, développer les équipements, commerces et les services et améliorer le cadre de vie).
- Accompagner l'évolution des secteurs urbains les plus contraints.

B.2. Accompagner la mise en œuvre opérationnelle des projets

Sur les secteurs de projets opérationnels identifiés au point A.1, le contrat peut également décliner une gouvernance resserrée. À l'initiative des acteurs des secteurs concernés, elle favorisera et accompagnera la mise en œuvre des projets ainsi que la conduite d'études de projets urbains sur les secteurs le nécessitant.

B.3. Plan d'actions du PPA

Le plan d'action présent en annexe du contrat détaille les actions à mener. Pour chacune des actions, un pilote (ou des co-pilotes) est désigné. Il assurera la coordination de l'action en partenariat avec les acteurs concernés. Ces actions se distinguent selon la typologie suivante :

- Les études cadres, à traiter en priorité, sont nécessaires à la définition de la stratégie de développement et d'aménagement du Pôle ;
- Les études thématiques ciblent des enjeux qui seront à considérer dans un second temps pour enrichir la stratégie mise en place grâce aux études cadres ;
- Les actions opérationnelles sont identifiées comme suffisamment matures pour être lancées à court terme ;
- Les actions sectorielles correspondent aux initiatives relatives aux secteurs de projet identifiés, appelant la mise en place d'une gouvernance resserrée spécifique ;
- Les groupes de travail, à mettre en place pour engager une réflexion sur des sujets importants pour le pôle ;
- Les démarches existantes à articuler avec le PPA, notamment par des temps d'échanges.

B.4. Gouvernance du contrat

Pour répondre à ces ambitions, ce PPA Grand Orly doit être l'occasion, en s'appuyant sur les démarches et réflexions déjà engagées de créer une instance de gouvernance efficace et partagée où un travail d'échange et de coordination peut se mettre en place, permettant ainsi de faire avancer les projets structurants pour le territoire et leur donner une visibilité dans le temps.

Le contrat propose ainsi de mettre en œuvre une gouvernance à deux échelles :

- Une échelle élargie, à l'ensemble du Grand Orly, associant tous les acteurs publics et privés du territoire dans le cadre d'un comité de pilotage. Compte-tenu de la taille du périmètre de réflexion ainsi que du nombre important de partenaires, il est prévu une structure de suivi (comité technique) incluant les principaux acteurs, l'État, les collectivités (Conseil régional Île-de-France, Métropole du Grand Paris, Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre et Communauté d'agglomération Paris Saclay, Conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne) ainsi que les grands acteurs économiques ou de l'aménagement du territoire (ADP, Semmaris, Sogaris, Icade, Grand Paris Aménagement / EPAORSA). Cette structure assurera le suivi et la coordination de l'ensemble des démarches.
- Une échelle restreinte aux secteurs de projets opérationnels avec la mise en œuvre de structures de pilotage resserrées aux acteurs publics et privés concernés. Elles se réuniront autant que de besoin, à l'initiative de leur pilote.

Une telle organisation doit permettre de répondre à la fois aux besoins de mise en cohérence à l'échelle du pôle et de partage d'une vision stratégique de son développement tout en assurant l'accompagnement des projets.

C. Les engagements des parties

C.1. Signataires du contrat

Le présent contrat est signé par les parties suivantes :

- L'État,
- Les collectivités territoriales du pôle et leurs établissements publics,
- Les principaux opérateurs et entreprises du pôle.

C.2. Les engagements

Chacune des parties signataires du contrat s'engagent à :

- participer à la gouvernance du PPA,
- élaborer et mettre en œuvre la stratégie définie dans le cadre du PPA,
- mettre en commun les données à leur disposition concernant les sujets traités dans le cadre du PPA,

- partager les conclusions des études et des démarches sur des sujets liés au PPA, que ces études et démarches, réalisées ou à mener, soient conduites dans le cadre du PPA ou en dehors.

Des partenaires, qu'ils soient ou non signataires du PPA, pourront être sollicités pour informer régulièrement de l'avancée des études engagées sur des projets stratégiques ou structurants pour le Grand Orly, à l'image par exemple du projet de gare TGV.

Pour chacune des actions identifiées, il est précisé un pilote ou des copilotes, ainsi que quelques partenaires identifiés comme étant les plus concernés par l'action, sachant que chaque partenaire du PPA peut participer et contribuer à l'ensemble des actions engagées. Le pilote / les co-pilotes ont vocation à prendre les initiatives nécessaires et à assurer l'animation pour l'engagement effectif de l'action dont ils ont la responsabilité.

A ce titre, il convient, pour chacune d'entre elles, de prévoir des réunions de travail spécifiques permettant de définir plus précisément les modalités de mise en œuvre (cahier des charges d'étude, calendrier, etc.) ainsi que de financement. Les études proposées ont pour objectif d'aboutir rapidement à des propositions opérationnelles pouvant être mises en œuvre dans le cadre du PPA.

Pour chaque action à mener, les pilotes et partenaires définiront les modalités de financement ainsi que les engagements de chacun.

D. Mise en œuvre du PPA

D.1. Pilotage et principes de conduite du projet

Les signataires du PPA entendent coordonner leurs actions en constituant un comité de pilotage. Le comité de pilotage se réunira chaque fois que nécessaire pour valider les orientations proposées par les instances techniques de travail, et au minimum une fois par an. Cette instance veillera à ce que la mise en œuvre du PPA soit cohérente dans tous ses volets. Il validera les démarches des travaux techniques et pilotera l'ensemble des démarches du projet. Le secrétariat du comité de pilotage sera assuré par l'État.

Le comité de pilotage a deux missions principales :

- Il consolide la stratégie d'aménagement viable à l'échelle du pôle. Pour cela :
 - il assure la mise en cohérence des différentes études existantes,
 - il engage de nouvelles études nécessaires à la définition d'une stratégie d'aménagement globale. La clé de répartition des financements des études sera définie entre les partenaires selon les thématiques et périmètres de chaque étude,
 - il assure la transmission des éléments issus des différents travaux aux organes délibérants de ses membres,
 - il peut associer d'autres partenaires,
 - il assure le suivi et la mise en œuvre opérationnelle du plan d'actions permettant la réalisation de la stratégie de développement.
- Il accompagne la mise en œuvre opérationnelle des projets identifiés comme d'intérêt particulier pour le pôle

D.2. Durée et Actualisation du contrat

Durée

La durée de validité du présent contrat de PPA est fixée à 10 ans à compter de sa signature. Sa durée correspond à la durée estimée de mise en œuvre globale de la stratégie de développement du pôle Grand Orly.

Actualisation

Comme tout contrat, le présent PPA pourra être modifié par voie d'avenant en respectant le principe du parallélisme de formes au terme duquel un acte modificatif doit être adopté selon la même procédure que celle qui a été observée pour prendre l'acte initial. Cet avenant devra être présenté et validé en comité de pilotage par l'ensemble des signataires.

Sont notamment considérées comme substantielles et devront faire l'objet d'un tel avenant les modifications suivantes :

- la modification de la composition du comité de pilotage,
- la modification de projets ou l'identification de projets nouveaux exigeant une modification de la gouvernance,
- la prolongation du présent contrat au-delà d'un an.

E. Liste des annexes

Dynamiques et enjeux du Grand Orly
Plan d'actions à mener

F. Signatures

L'État	L'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre	La Communauté d'agglomération Paris-Saclay
Le Conseil régional	Le Conseil départemental du Val-de-Marne	Le Conseil départemental de l'Essonne
La Métropole du Grand Paris	L'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont - Grand Paris Aménagement	L'ADOR
Orly International	Île-de-France Mobilités	L'Établissement public foncier d'Île-de-France
Le groupe ADP	SEMMARIS	SOGARIS
ICADE	KLEPIERRE	CDC -Banque des Territoires
Ablon-sur-Seine	Athis-Mons	Chevilly-Larue
Chilly-Mazarin	Choisy-le-Roi	Juvisy-sur-Orge
Morangis	Orly	Paray-Vieille-Poste
Rungis	Savigny-sur-Orge	Thiais
Valenton	Villeneuve-le-Roi	Villeneuve-Saint-Georges
Viry-Châtillon	Wissous	

Plan d'actions du contrat de PPA du Grand Orly

Mode d'actions	Objet	Description	Articulation avec d'autres démarches	Pilotes	Partenaires identifiés	Calendrier prévisionnel
Etudes cadres	Evolution des mobilités	Mener un travail de recensement et de synthèse des études et projets déjà engagées, avant de lancer une/des études sur l'évolution des mobilités, tous modes, aux différentes échelles du Grand Orly y compris les franges, en tenant compte de l'évolution du territoire et dans la continuité des études déjà réalisées par les différents acteurs. La ou les études pourront s'attacher à : - quantifier et qualifier les flux routiers supportés par le pôle, en poids lourds et véhicules légers - proposer des scénarios d'évolution et de structuration du maillage viaire et de son partage tout mode, prenant en compte les projets en cours et à venir et permettant notamment d'assurer la continuité du réseau cyclable et d'améliorer la desserte en transports en commun (en particulier, bus sur voirie) - identifier les secteurs où des études complémentaires devront être menées - le cas échéant, proposer des actions opérationnelles sur les secteurs identifiés comme les plus congestionnés (notamment carrefour des portes de l'Essonne, secteur entre le Sénia, belle Epine et Thiais Village, secteur des Avernaises)	-Comités de pôle des gares du GPE -Projet RD7 sud en Val-de-Marne -Projet de contournement sud de l'aéroport en Essonne -Elargissement du pont entre Juvisy et Draveil pour la circulation des vélos -Etudes sur les franchissements de Seine entre Orly et Villeneuve-Saint-Georges et entre Athis-Mons, Vigneux-sur-Seine et Montgeron -Conférence stratégique des mobilités routières d'Ile-de-France	Etat Conseils Départementaux IDF Mobilités	SGP / RATP / SNCF EPT GOSB CPS Communes Acteurs économiques ADOR GPA - EPA ORSA	2020
	Evolution de la logistique	Initier une étude prospective sur l'évolution de la logistique sur le Grand Orly, qui s'articule autour des objectifs suivants : - identifier les besoins et les opportunités des opérateurs ; - mieux organiser les flux de marchandises en faveur de la multimodalité (fer, fleuve); - accompagner le développement de la logistique urbaine et de sa meilleure intégration dans le tissu urbain	-Contrat de transition écologique (CTE) - Document d'orientations stratégiques pour le fret en IDF à l'horizon 2025 -Stratégie pour le fret et la logistique de la Région Ile-de-France -Plans fret des Départements - Démarche et stratégie de l'EPT GOSB sur la logistique (dont mission AMO LéonKaiMus sur la suppression de la desserte fret ferroviaire Perpignan Rungis et ses possibilités de développement à une échelle plus large). -démarche relative à l'évolution du terminal logistique du MIN de Rungis en lien avec le devenir de la ligne Fret Rungis-Perpignan	EPT GOSB CPS MGP CD 94	Etat, Collectivités, Entreprises (notamment SOGARIS, SEMMARIS, ADP) Opérateurs de transport (SNCF, Haropa, VNF) CCI, ADOR, Banque des Territoires	Lancement 1er semestre 2020
	Développement urbain et économique	Mener une étude sur le développement urbain, économique et commercial du pôle d'un point de vue quantitatif (recensement précis des projets en cours, à l'étude ou envisagés, de leur volumétrie et de leur calendrier) et qualitatif (réponses aux enjeux environnementaux, climatiques, aux évolutions sociétales) pour en vérifier la faisabilité, veiller à leur coordination et identifier les conditions de réussite (ex : besoin en équipements, développement des services urbains). Cette étude permettra également d'éclairer les perspectives d'évolution des filières existantes, le potentiel de développement de filières émergentes (y compris en matière d'économie circulaire), l'état du parc immobilier économique et son adéquation avec les besoins.	-Etudes et réflexions engagées dans le cadre des projets d'aménagement -Evolution des documents d'urbanisme	EPT GOSB CPS GPA - EPA ORSA MGP	Etat, Région, communes, Conseils départementaux, acteurs économiques, ADOR, CCI, Banque des Territoires	Lancement 1er semestre 2020
Etudes thématiques	Valorisation des espaces agricoles et naturels	Mener une étude sur la valorisation des espaces agricoles, des espaces naturels et des cours d'eau du territoire, permettant de : - définir une stratégie en matière de trame verte et bleue - valoriser l'activité agricole locale, en particulier en saisissant les opportunités de développement des circuits courts en bénéficiant de la proximité du MIN		EPT GOSB CPS	Etat Collectivités Semmaris	2020
	Réseaux de chaleur	Mener une étude sur le développement des réseaux de chaleur et des énergies renouvelables sur le territoire. Cette étude devra identifier le potentiel du territoire, ses besoins, les mutualisations possibles entre projets pour concourir à sa transition énergétique.	-Contrat de transition écologique (CTE) -Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET) en cours d'élaboration par l'EPT GOSB et la CPS	EPT GOSB CPS	Etat Collectivités Gestionnaires de réseaux de chaleur, Banque des Territoires	Lancement 1er semestre 2020
Actions opérationnelles	Mise en place d'un plan de mobilité commun aux entreprises du pôle	Ce plan de mobilité devra notamment prévoir le développement du covoiturage pour les déplacements domicile-travail au sein du pôle et poursuivre le renforcement de la part des véhicules propres dans les flottes de véhicules des acteurs du pôle.	-Expérimentation du lissage des heures de pointe engagée par le Région et Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart -Dispositifs de la Région en matière de covoiturage	ADOR	Entreprises Région	A définir
	Atelier des territoires	Porter la démarche "Atelier des Territoires" sur l'un des enjeux du PPA.		A définir	A définir	2020

Plan d'actions du contrat de PPA du Grand Orly

Mode d'actions	Objet	Description	Articulation avec d'autres démarches	Pilotes	Partenaires identifiés	Calendrier prévisionnel
Actions sectorielles	Secteur du Sénia	Accompagner la mise en œuvre des projets de requalification de la zone du Sénia, dans le cadre d'une gouvernance associant l'ensemble des acteurs concernés	-protocole en cours d'élaboration -projet de la requalification de la RD7 porté par le CD94	Etat, EPAORSA, villes de Thiais et d'Orly, Semmaris	EPT GOSB, Sogaris, ADP, SGP, CD94, CDC-Banque des Territoires	2020
	Secteur des Avenirais	Engager la restructuration de ce secteur situé à la confluence des départements de l'Essonne et du Val-de-Marne pour accompagner la mise en œuvre des projets immobiliers d'ADP, de Sogaris et d'Icade	-projet de la requalification de la RD7 porté par le CD94	EPT GOSB	Etat, ADP, ICADE, ADOR, Sogaris, CD94, CD91, CDC-Banque des Territoires	2020
	Secteur MIN Porte de Thiais - Cité de la gastronomie – Belle Epine	Accompagner la mise en œuvre des projets autour de la future gare MIN Porte de Thiais, en lien avec la requalification de la RD7 et l'enfouissement des lignes électriques	-projet de la requalification de la RD7 porté par le CD94 -projet de la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis -projet de restructuration du centre-commercial Belle Epine	EPT GOSB CD94 Syndicat mixte de la cité de la gastronomie	Etat, Semmaris, Sogaris, SGP, RATP, communes concernées, RTE, CDC-Banque des Territoires	2020
	Sud RN7 et entrée de ville Athis-Mons	Engager une réflexion sur l'aménagement de ce secteur, compte-tenu des projets envisagés et de la perspective de réalisation du prolongement au sud du tramway T7		EPT GOSB	Etat, CD91, CD94, ADP, communes concernées	2020
	Emprises foncières mutables à l'est et l'ouest de l'aéroport	Engager une réflexion sur les potentialités de développement offertes par les emprises foncières identifiées comme mutables		A définir	A définir	A définir
	Requalification de certaines ZAE	Engager et/ou poursuivre la requalification des ZAE existantes (par exemple Morangis, Bords de Seine en Essonne, ...) en lien avec les résultats de l'étude cadre sur le développement urbain et économique		en fonction des ZAE concernées		2020-2021
Groupes de travail	AMI de valorisation du territoire	Lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt pour définir des propositions de valorisation du territoire.		CD 91	Etat Collectivités Entreprises	A définir
	Nuisances sonores dues au trafic aérien	Poursuivre les réflexions entre les acteurs de l'aérien et les acteurs du territoire sur l'amélioration de la gestion des nuisances sonores liées aux activités aéroportuaires : - conditions de réduction du bruit à la source - financement de la réhabilitation conjointe acoustique et thermique des logements les plus exposés aux nuisances - réflexions sur l'évolution des secteurs les plus exposés	-Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport d'Orly	EPT GOSB ADP CPS MGP	Etat Conseils Départementaux Communes concernées	Lancement 1er semestre 2020
	Aéroport du futur	Stratégie d'innovation "aéroport du futur" (living lab, accélérateur de start up, incubateur, motorisations innovantes, etc.)	-Stratégie régionale SRDEI, Dispositifs BPI (PIA, accélérateurs) soutien à l'innovation.	CPS EPT GOSB Région	ADP Clusters et pôles de compétitivité industriels Ecoles d'ingénieurs, Universités	Lancement 1er semestre 2020
	Promotion et développement du parcours résidentiel des entreprises de la filière agro-alimentaire	Accompagnement des entreprises dans leur implantation et leur développement sur le territoire, en articulation avec les écoles et les acteurs de la filière	-Club agroalia (EPT GOSB adhérent) -Action CCI 94 via l'incubateur Rungis and Co -Plan d'action SEMMARIS	EPT GOSB CPS CCI 94	SEMMARIS ADOR	Lancement 1er semestre 2020
Démarches existantes à articuler avec le PPA	Démarches en matière d'emploi et de formation	Identifier les besoins en formation au sein du territoire et travailler sur des moyens de renforcer l'accompagnement à l'accès à l'emploi des jeunes actifs du territoire.	-Vitrine des Emplois créée dans le cadre du programme Territoire d'Industrie -Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences Territoriale (GPECT) mise en place dans le cadre du Bassin d'emploi	gouvernance prévue dans le cadre du Bassin emploi formation		en cours
	Marketing territorial	Ce groupe de travail doit permettre de réaliser une synthèse des études et actions engagés en matière de marketing territorial pour développer et promouvoir la notoriété du Grand Orly, notamment autour de la lisibilité des atouts et des compétences présentes au sein du territoire	-Stratégie de marketing territorial régionale impulsée sous l'égide de "Choise Paris Region" réunissant la Région, la Ville de Paris, la MGP, la CCI Paris Ile-de-France et Business France	EPT GOSB CPS	Etat, Collectivités Orly international, ADOR Entreprises, CCI	en cours
	Développement industriel	Développement de l'activité industrielle et productive sur le pôle d'Orly (mobilisation du foncier, soutien aux investissements industriels, innovation immobilière...)	-Manifeste pour un territoire industriel et productif signé par 50 acteurs économiques et institutionnels -Plan d'action "territoire d'industrie" de l'EPT GOSB -Stratégie régionale SRDEI -Pacte productif Etat	EPT GOSB Région Etat	Acteurs économiques et fonciers Opérateurs de l'Etat mobilisés (BPI, CDC banque des territoires, ADEME, Business France...)	en cours
	Projets de transports en commun engagés dans le cadre du CPER 2015-2020	Assurer la mise en œuvre effective des projets financés dans le cadre du CPER 2015-2020 (prolongement 393, prolongement du tramway T7 au sud, liaison Massy-Valenton et schéma directeur du RER C)		gouvernance prévue par IDF-mobilités		en cours
	Projets de transports lancés à articuler avec le PPA	Mise en oeuvre des projets engagés par les partenaires (franchissement de la Seine, contournement routier de la plate-forme aéroportuaire en Essonne, etc.)		gouvernance spécifique à chacun des projets		en cours

Plan d'actions du contrat de PPA du Grand Orly

Mode d'actions	Objet	Description	Articulation avec d'autres démarches	Pilotes	Partenaires identifiés	Calendrier prévisionnel
	Autres projets de transports	Poursuivre les réflexions et intensifier les échanges avec les maîtres d'ouvrage, en lien avec la démarche sur les mobilités, en termes d'infrastructures complémentaires nécessaires pour améliorer l'accessibilité du pôle (mise en place d'un service bus 24/24 type Fileo, prolongement du tramway T9, gare à Morangis sur la ligne 14, prolongement à l'est de la ligne 18, rénovation et transformation d'Orlyval, gare TGV à Pont de Rungis, etc.)		gouvernance spécifique à chacun des projets		en cours

Dynamiques et enjeux

Grand Orly

Synthèse.....	2
1 .Développement durable.....	8
1.1.Un territoire à fort potentiel soumis à des nuisances et contraintes importantes.....	8
1.2.Approvisionnement en énergie.....	11
1.3.Un patrimoine écologique à préserver et à valoriser.....	14
1.1 Des usages au sein du pôle à (ré)concilier.....	17
2 .Mobilité des personnes et des marchandises.....	18
2.1 L'aéroport d'Orly.....	18
2.2 Les déplacements domicile travail.....	18
2.2.1 Des déplacements domicile travail importants, une minorité d'actifs stables.....	18
2.2.2 Des déplacements Nord / Sud marqués.....	20
2.3 Une part modale où la voiture est très largement majoritaire.....	24
2.4 Un territoire marqué par des infrastructures terrestres majeures mais qui présentent de nombreux dysfonctionnements.....	25
2.5 Un développement des transports en commun qui constitue un levier pour encourager au report modal.....	27
2.6 Un usage de la route qui doit être repensé pour valoriser le potentiel de développement des modes actifs.....	29
2.7 Des atouts à valoriser pour permettre une évolution du secteur de la logistique.....	31
3 . Attractivité territoriale.....	32
3.1 Un pôle économique majeur.....	32
3.2 Le confortement des activités historiques dans un contexte économique en mutation....	34
3.3 Tout en créant les conditions de la diversification des activités économiques dans un souci de développement équilibré et cohérent du Grand Orly.....	36
3.4 Un objectif de mettre en cohérence les emplois et les populations actives du territoire...	38
4 . Développement urbain et construction de logements.....	40
4.1 Un territoire servant au sein duquel la ville s'est progressivement développée pour constituer un pôle métropolitain important.....	40
4.2 Une dynamique de construction de logements qui ne répond que partiellement aux besoins liés à l'accroissement de la population.....	42
4.3 Une part de logements sociaux importants avec un enjeu fort de renouvellement urbain, notamment du fait de l'ancienneté du bâti.....	47
4.4 La nécessité de concilier les usages dans l'aménagement urbain pour sortir d'une logique mono-fonctionnelle.....	47

Document élaboré grâce aux réflexions et contributions des partenaires du PPA Grand Orly coordonné par la DRIEA/UD 94 et par la DDT 91

Synthèse

Porte d'entrée de la métropole parisienne, le Grand Orly est le premier pôle économique sud Francilien. Regroupant 17 communes réparties sur l'Essonne et le Val-de-Marne¹, il se situe sur un plateau entre les vallées de la Seine et de la Bièvre, à la croisée de l'axe N/S marqué par la RD7 et la tangentielle Est / Ouest. La présence de grands équipements métropolitains (2^{ème} aéroport national, MIN de Rungis), de fonctions logistiques (SENIA, plateforme SOGARIS) ainsi que d'importantes fonctions industrielles, tertiaires (Parc ICADE) et commerciales (centre commercial Belle Épine, Thiais Village) lui confère une place centrale au sein du système économique régional.

Le Pôle est desservi par un réseau d'infrastructures routières et autoroutières (A86, A106, RD7) mais aussi ferroviaire ainsi que par des lignes de transports en commun existants (RER C, tramway 7, TVM) et à venir (futurs gares lignes 14 et 18, future gare TGV). Au regard de son importance économique, des échanges et des emplois qui le concernent, le pôle Grand Orly a longtemps été considéré comme un territoire fonctionnel marqué par d'importants flux de biens, de marchandises et de personnes.

Un diagnostic à partager

Cinq ans après les travaux entrepris dans le cadre du contrat de développement d'intérêt territorial (CDIT), les enjeux identifiés semblent toujours d'actualité. L'émergence d'un pôle structuré, avec une stratégie de développement partagée, appelée des vœux des différents acteurs, ne s'est pas encore concrétisée. Cependant la dynamique de développement du pôle est soutenue, la mise en œuvre du Grand Paris est entrée en phase opérationnelle : les projets les plus emblématiques sont en cours de réflexion et confortent les perspectives de croissance.

Un grand nombre de projets sont engagés ou en mis en perspective à moyen ou long terme. Ils prévoient le développement de l'habitat, la mutation de secteurs d'activités en zone mixte, comme sur le SENIA, ou la valorisation de fonciers par les grands opérateurs comme Aéroports de Paris, la Sogaris ou Icade avec les opérations d'Orlyparc ou Cœur d'Orly. En 2030, 2 millions de m² de surface de plancher créée sont ainsi prévus incluant la construction de 11 000 logements supplémentaires².

D'un secteur d'étude à fort potentiel, le Grand Orly est désormais un territoire de projet dynamique qui s'appuie sur de fortes capacités de développement pour les opérateurs présents et pour l'accueil de nouvelles entreprises. Les raisons en sont nombreuses : sa position, au cœur de l'Île-de-France, la visibilité que lui confère la notoriété d'équipements au rayonnement métropolitain voire national et international, un potentiel foncier ainsi que des filières déjà implantées.

L'arrivée de nouvelles lignes de transport du réseau du Grand Paris Express, au premier rang duquel les lignes 14 et 18, la transformation des sites lauréats de l'appel à projet Inventons la Métropole, associée à l'implantation d'équipements métropolitains, comme la cité de la gastronomie, vont profondément transformer le territoire dans les années à venir, l'inscrivant très probablement dans une nouvelle trajectoire historique.

117 communes du pôle Grand Orly : Ablon-sur-Seine, Athis-Mons, Chevilly-Larue, Chilly-Mazarin, Choisy-le-Roi, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Orly, Paray-Vieille-Poste, Rungis, Savigny-sur-Orge, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Wissous, Viry-Châtillon

2 Estimation sur la base des projets connus sur le territoire, sources UDEA94, EPT GOSB

Des enjeux toujours d'actualité

- **Développement durable**

Si le pôle du Grand Orly recèle des atouts exceptionnels pour son développement, le nombre important de risques naturels ou technologiques et de nuisances présents sur le pôle, en particulier celles liées à l'activité aéroportuaire, nécessite d'établir une réflexion à l'échelle de ce territoire afin de les réduire au maximum et de mieux les prendre en compte dans les différents projets d'aménagement. Cette réflexion doit permettre la mise en place d'une démarche d'exemplarité, y compris en matière d'économie circulaire. Au regard du développement attendu à l'échelle du pôle, une réflexion sur une territorialisation de l'offre de logements en fonction des nuisances les plus fortes est à mener : la limitation de la population exposée aux risques et aux nuisances est un enjeu fort.

Cette limitation ne doit pas être perçue comme un gel des territoires, des usages innovants peuvent émerger, à la croisée de différentes fonctions. Ainsi les espaces ouverts de la plateforme aéroportuaire peuvent être le support d'une réflexion autour des paysages de la transition. Une stratégie à l'échelle du pôle doit permettre de mieux aborder les questions de conflit d'usages inhérentes à un territoire toujours plus dense et qui porte un développement urbain aux franges de secteurs d'activité. Les projets d'aménagement envisagés doivent présenter une qualité environnementale élevée pour répondre aux enjeux climatiques.

Une amélioration du cadre de vie passe également par le développement et la valorisation de la trame verte et bleue au sein du pôle. Ces espaces naturels sont indispensables pour le bon fonctionnement des écosystèmes dans le temps et pour permettre au pôle de supporter l'urbanisation à venir dans des conditions de vie satisfaisantes. Cette valorisation de la trame verte et bleue existante s'accompagne notamment par une diminution de l'imperméabilisation, la création d'îlots de fraîcheur et la renaturation des sites, notamment des berges de la Seine et de l'Yerres.

Le développement durable des territoires doit enfin s'appuyer sur la réduction des impacts environnementaux des activités économiques présentes sur le territoire. L'émergence rapide d'un nouveau marché immobilier de la logistique urbaine est une opportunité pour accompagner la transition écologique des acteurs de la distribution, confrontés tant à l'accroissement des contraintes pesant sur la circulation des véhicules les plus lourds et les plus polluants en zone dense qu'aux nouveaux enjeux de compétitivité liés à la rapidité de la distribution des marchandises au consommateur final. Cette opportunité relève de la responsabilité des exploitants mais également des bailleurs, pour doter les sites d'activités en équipements favorisant la transition vers l'utilisation de véhicules plus propres (électriques, gaz, hydrogène) ; elle relève également de la responsabilité des investisseurs et acteurs locaux dans leur capacité à déployer un réseau de sites connectés, à même de mieux organiser les flux de marchandises et ainsi réduire l'impact environnemental des activités de transport, de logistique et de distribution.

- **Mobilité des personnes et des marchandises**

L'aéroport d'Orly est une porte d'entrée de la métropole et de l'Île-de-France, ouverte sur l'international. Son activité en développement depuis plusieurs années³ va être consolidée grâce à la modernisation de l'aéroport. Le réseau ferroviaire est d'intérêt national. La perspective d'une gare TGV à Pont de Rungis constitue une opportunité pour le développement du territoire et de l'intermodalité air-fer. Le réseau viarie magistral permet une accessibilité facilitée au cœur de la métropole. Cinq lignes de transports lourds dont deux RER et un tramway desservent le territoire et facilitent l'accès à la capitale.

Enfin un réseau de bus permet d'affiner le maillage. Cependant cette offre diversifiée est inégale, incomplète et présente des dysfonctionnements.

³ Le nombre de passagers est passé de 25 millions par an en 2010 à 32 millions en 2018.

Aujourd'hui, le réseau routier est saturé. Les nombreux déplacements en voiture ajoutés aux flux de camions desservant les sites logistiques d'envergure métropolitaine dépassent la capacité des voiries. En effet, les déplacements domicile-travail, très importants sur le pôle, sont très majoritairement réalisés en voiture. Chaque jour un grand nombre d'actifs entre ou sort du pôle pour se rendre à leur lieu de destination alors que les nombres d'emplois et d'actifs sont cohérents⁴. Un enjeu important du pôle est de hiérarchiser et limiter l'engorgement du réseau, les prévisions pour 2030 annonçant une situation dégradée par rapport à aujourd'hui. Le développement du covoiturage est une des réponses à court terme permettant de fluidifier le réseau⁵.

Le pôle est desservi par cinq lignes de transports en commun. La majorité de ces lignes convergent vers Paris, seul le Nord du pôle disposant d'une desserte en rocade en transport en commun structurant. L'amélioration de la desserte en transport en commun est un levier pour encourager le report modal et fluidifier le trafic. Des projets de modernisation (schémas directeurs des RER) et de développement vont permettre d'améliorer l'offre. Des réflexions sur le rabattement, en particulier autour des futurs pôles de transports, et la restructuration du réseau de bus devront accompagner ces projets pour permettre à tous les habitants du pôle d'en profiter et éviter de créer un clivage nord/sud de l'aéroport. L'offre devra aussi être adaptée aux besoins spécifiques du fonctionnement du pôle (horaires décalés, fonctionnement de l'aéroport, mobilité interne...).

Une des spécificités du pôle est en effet la présence de sites de logistique d'envergure métropolitaine qui apportent emplois et ressources et constituent, comme le MIN, un vecteur de notoriété du territoire aux échelles nationale et internationale. En parallèle, ces activités logistiques entraînent des nuisances dont un trafic poids-lourds important. Le développement de l'intermodalité en augmentant le recours à la voie fluviale et au réseau ferroviaire s'appuierait sur les atouts du territoire et permettrait de limiter ces nuisances. L'activité logistique doit évoluer pour mieux s'inscrire dans son territoire dense en travaillant sur les modes d'approvisionnement, la motorisation des véhicules et l'insertion urbaine des sites.

L'activité logistique induit aussi des coupures sur le territoire, au même titre que la Seine ou les infrastructures routières. La réduction des coupures sur le pôle est nécessaire pour assurer une continuité des mobilités. L'aéroport d'Orly est à la fois le centre du pôle d'Orly-Rungis et une coupure entre le Val-de-Marne et l'Essonne. Les projets de requalification de la RN7 et le prolongement du T7 sont donc essentiels pour l'accès des Essoniens aux pôles d'emplois et de transports. La Seine crée une séparation entre l'Est et l'Ouest du territoire. De nouveaux franchissements doivent être créés, accessibles aux modes motorisés ainsi qu'aux modes actifs.

Le développement des modes actifs est une opportunité pour le territoire. La part modale de la marche et du vélo sont aujourd'hui encore très faibles. Leur développement détient un fort potentiel. Le territoire est marqué par des infrastructures terrestres majeures. L'usage de la route et la place du véhicule doivent être repensés. Des aménagements devront être créés ou rénovés pour instaurer un véritable réseau cyclable complet, efficace et sécurisé. L'utilisation du vélo doit être précisée dans le cadre de la constitution d'un réseau structurant, facilitant notamment la relation entre l'habitat, l'emploi et les services et équipements de centralité, doté de jalonnements et de dispositifs de stationnement sécurisés. Le recours à la marche est lié à l'organisation même de la ville, par une politique de réduction des distances entre l'habitat, les services, les loisirs et le travail. L'augmentation de la pratique des modes actifs sera permise avec le rapprochement des bassins de vie et d'emplois. L'amélioration de la qualité de l'espace public, avec un meilleur partage multimodal de la voirie, apparaît aussi nécessaire pour le développement de ces modes.

⁴ Le pôle compte 10 % d'actifs de plus que d'emplois

⁵ En Ile de France, le taux moyen d'occupation d'une voiture est de seulement 1,3 passagers (EGT 2010).

Attractivité territoriale

Le pôle Orly est marqué par la prédominance d'activités historiques au service du fonctionnement métropolitain. Ces filières, comme le commerce de gros, les activités de transport et de génie urbain, l'industrie aéronautique ou la logistique doivent être confortées et consolidées. Elles devront s'adapter non seulement à un contexte économique en mutation mais aussi s'adapter à la nécessité d'ancrer le pôle au sein de son environnement urbain.

Les évolutions de modes de consommation et le déploiement de l'économie numérique sont pris en compte par les grands opérateurs présents sur le territoire, mais elles entraînent également des changements profonds pour l'ensemble des acteurs économiques. Les évolutions des modes de consommation nécessitent le développement d'un système intégré de logistique urbaine sur le pôle (mutation des plateformes, nouveaux sites de types hôtels logistiques et espaces urbains de distribution), puisque les grands sites logistiques présents sur le territoire ont un rayonnement régional et ne visent pas exclusivement l'approvisionnement du pôle. Le développement rapide de la fonction de logistique urbaine offre des opportunités nouvelles de transformation des bâtiments logistiques existants et d'arrivée sur le territoire de nouveaux acteurs économiques intéressés par l'excellente desserte du territoire et sa proximité aux grands bassins de consommation du Grand Paris ; elle est aussi l'occasion de redensifier en emploi les zones logistiques existantes par un taux d'emplois plus importants qu'en logistique traditionnelle, et d'accompagner la transition écologique des activités de transport, de logistique et de distribution. Ces évolutions sont déjà largement impulsées par les grands acteurs de la logistique ; elles doivent être poursuivies et amplifiées.

Les impacts sur le développement immobilier du pôle impliquent un renforcement des besoins en immobiliers logistiques et d'activités. L'évolution du parc aujourd'hui vieillissant, voire obsolète, ainsi que la capacité de proposer des actifs immobiliers appropriés et donc des locaux d'activités adaptés et à un prix abordable pour les entreprises constituent un enjeu important.

La diversification des activités économiques du pôle à travers le développement d'une offre tertiaire ne pourra se faire qu'en créant les conditions d'accueil de ces nouvelles activités, ce qui passe par l'amélioration de l'accessibilité, une capacité à produire une offre immobilière adaptée et un positionnement métropolitain conforté dans un contexte concurrentiel fort.

Le développement économique gagnera également à cibler une économie verte, à la fois soucieuse d'une réduction des impacts environnementaux négatifs mais également de façon intégrée, comme le proposent par exemple les approches en termes d'économie circulaire.

Enfin, la dynamique de métropolisation sur laquelle le pôle doit se positionner devra être consolidée, articulée avec le territoire vécu et pensée en complémentarité avec les territoires environnants (Massy, Saclay, Evry, etc.). L'accompagnement vers l'emploi et la formation, notamment à destination des jeunes représente un levier important pour assurer une cohérence des emplois offerts avec la population active du territoire⁶. La dynamique de métropolisation doit conduire à l'implantation de services nouveaux destinés à la fois aux salariés et aux habitants du territoire. Ce but constitue une condition de meilleure acceptabilité des activités.

Il en résulte un enjeu important d'anticipation et de coordination, l'ensemble des défis posés par la mutation des bases économiques du pôle Orly ne saurait se résoudre à l'échelle des opérations d'aménagement. Une vision partagée du développement économique apparaît essentielle pour renforcer l'attractivité du territoire et pérenniser son activité économique.

⁶Des actions sont déjà menées dans le cadre d'Orly International, les projets de formation portés par Air France Industrie, le CFI d'Orly et la Semmaris ou la démarche plus globale de Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences lancée à l'échelle de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre.

Développement urbain et construction de logements

Souvent perçu comme un territoire marqué par la prédominance des activités productives, les fonctions résidentielles se sont progressivement implantées le long de la vallée de la Seine puis la plateforme aéroportuaire s'est implantée dans cette zone déjà en partie urbanisée. Aujourd'hui le pôle regroupe approximativement 288 000 habitants.

Le maintien d'une croissance démographique portée à la fois par les dynamiques naturelles et par un possible regain d'attractivité, nécessite de poursuivre la construction de logements en portant une attention particulière à la qualité urbaine des projets. Un des enjeux du pôle d'Orly est d'ancrer la population en conciliant développement économique, parcours résidentiels complets des populations locales et accès aux pôles d'emplois. Cela ne pourra se faire qu'en visant l'amélioration de la qualité du cadre de vie.

Le développement de l'offre résidentielle attendu a également pour objectif de favoriser le logement des employés du territoire et de favoriser l'attractivité des emplois, diminuant ainsi les trajets domicile-travail, et de veiller à un équilibre territorial. En complément de la construction de nouveaux logements, un certain nombre de quartiers au sein de ce territoire appellent une réponse en termes de rénovation urbaine dans le cadre de la politique de la ville. La rénovation des logements existants, notamment en termes d'isolation phonique et thermique, accompagnée d'un renforcement de l'offre de services et d'équipements est un enjeu majeur de ce territoire. Dans le même temps, certaines communes présentent un enjeu de rééquilibrage en termes de mixité sociale et devront accueillir davantage de logements sociaux.

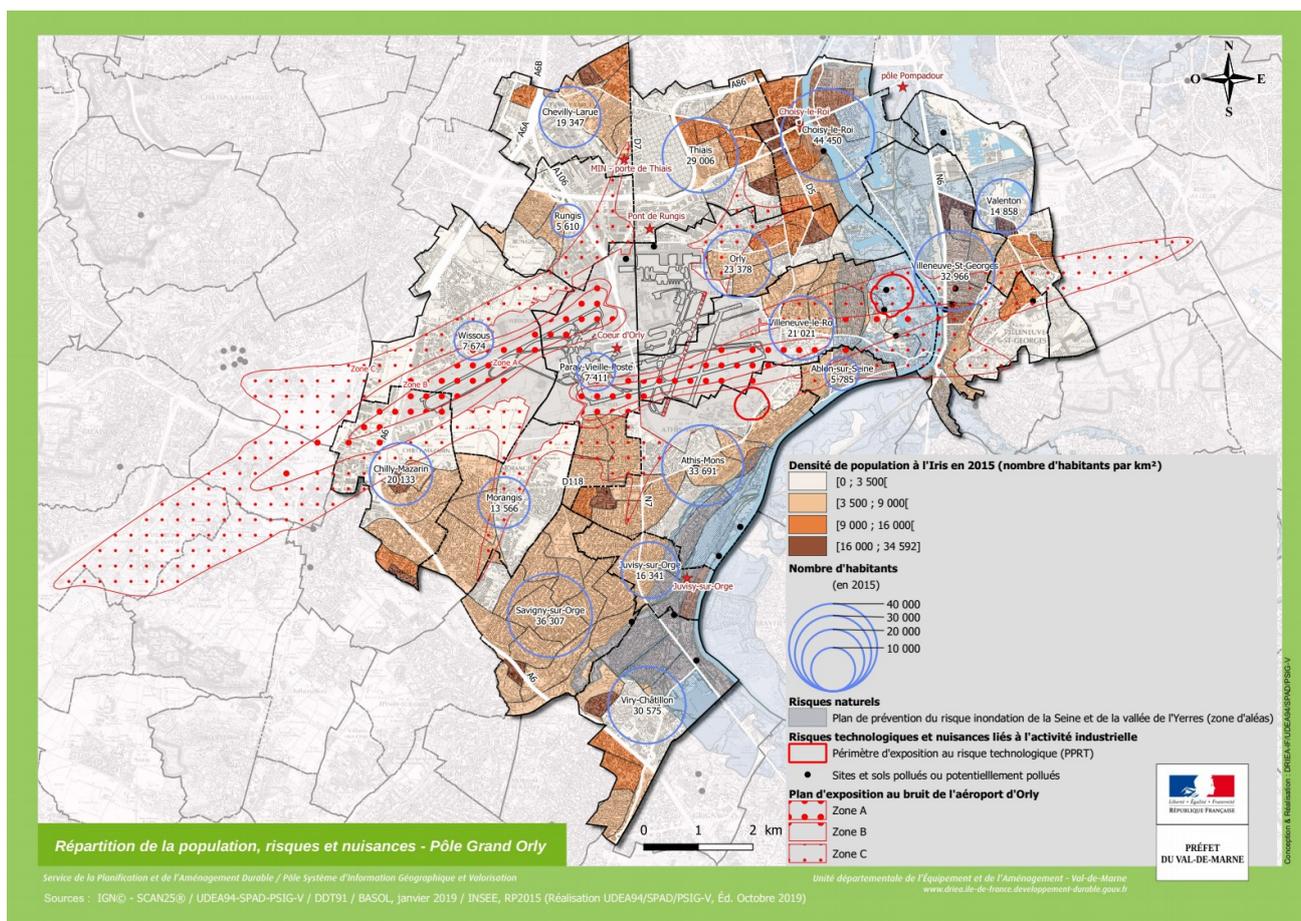
Le développement des aménités urbaines⁷, lié en particulier à une économie résidentielle à soutenir, constitue un objectif important pour répondre aux besoins des populations vivant ou travaillant dans le territoire et forger une nouvelle identité urbaine.

⁷ Centralités identifiées par l'APUR reprenant l'ensemble des centres-anciens, des équipements publics, espaces verts et sportifs, commerces, grandes surfaces et services urbains « attractif »

1. Développement durable

1.1. Un territoire à fort potentiel soumis à des nuisances et contraintes importantes

Les contraintes pesant sur le pôle Orly sont nombreuses et importantes. Elles sont liées aux activités et aux infrastructures du pôle ainsi qu'à la présence du fleuve. Certaines communes à l'Est du territoire cumulent les difficultés, c'est le cas de Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon-sur-Seine et Orly dans une moindre mesure.



Les principaux risques ou nuisances présents sur le pôle sont :

- Les risques inondation notamment en vallée de la Seine

Dans le Val-de-Marne, les communes d'Ablon-sur-Seine, de Choisy-Le-Roi, d'Orly, de Valenton, de Villeneuve-Le-Roi et de Villeneuve-Saint-Georges sont concernées par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine, approuvé par arrêté préfectoral du 28 juillet 2000, modifié le 12 novembre 2007.

En Essonne, plusieurs communes sont soumises au risque d'inondation :

- pour le PPRI de la Seine approuvé le 20 octobre 2003, les communes d'Athis-Mons, de Juvisy-sur-Orge, de Savigny sur Orge et de Viry-Châtillon,
- pour le PPRI de l'Orge et de la Sallemouille approuvé le 10 juillet 2017, les communes d'Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et Savigny-sur-Orge,
- pour le PPRI de l'Yvette approuvé le 26 septembre 2006, les communes de Chilly-Mazarin et Savigny-sur-Orge.

Le PPRI est un outil réglementaire qui précise comment intégrer le risque inondation selon les choix d'occupation du sol. Les PPRI identifiés sur certaines communes du pôle ont pour finalité de protéger les populations et les biens du risque inondation en établissant une cartographie aussi précise que possible des zones de risque afin de réglementer voire d'interdire les implantations de bâtiment et d'occupations humaines dans les zones les plus dangereuses, de réduire la vulnérabilité des installations existantes et de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues.

Certains secteurs du territoire ont été particulièrement touchés lors des épisodes de crue en 2016 et 2018, notamment les quartiers de Triage et Blandin- Belle Place à Villeneuve-Saint-Georges et les bords de Seine à Viry-Châtillon.

Les secteurs de projets concernés par ce risque inondation par débordement de cours d'eau devront par conséquent respecter le règlement des PPRI et mettre en place des formes urbaines résilientes et/ou innovantes (nivellement, fondations...) afin de réduire la vulnérabilité au risque d'inondation.

- Les risques liés aux anciennes carrières

La commune de Thiais est concernée par les risques liés aux anciennes carrières, notamment le nord de la commune près de Vitry-sur-Seine où l'on observe un secteur en zone d'aléa très fort.

- Les risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols

Le plan de prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols dans le département du Val-de-Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 21 novembre 2018. Il concerne plusieurs communes du territoire du Grand Orly.

- Bruit aérien

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), définissant les zones d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly, a été approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté inter-préfectoral des Préfets de l'Essonne et du Val-de-Marne. Environ 26 % du territoire du pôle est concerné par les zones A (4,5%), B (6%) ou ex-C (16%) du PEB, en vigueur préalablement au 20 février 2009 (limite du PEB de 1975). Les conditions d'application du PEB sont régies par le code de l'urbanisme, notamment les articles L.112-5 à L.112-15.

Dans les zones A et B, toute construction de logements nouveaux est interdite à quelques exceptions près. Dans le périmètre de l'ex-zone C actuelle, l'augmentation du nombre de logements restera soumise à la création, par arrêté du Préfet de département, de « périmètres de renouvellement urbain », au sens de l'article L. 112-10 du code de l'urbanisme.

Un plan de gêne approuvé le 30 décembre 2013, délimite la zone où les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement.

L'aéroport d'Orly étant situé au centre du territoire du Grand Orly, la prise en compte des nuisances, notamment sonores, apportées par cet équipement est un enjeu majeur pour le développement du pôle.

La bonne insertion de l'aéroport dans son environnement est une priorité. Elle s'appuie, s'agissant des nuisances sonores, sur quatre « piliers » issus des règles internationales et européennes :

- Réduction du bruit à la source, par l'introduction d'avions de moins en moins bruyants
- Planification et gestion foncière, d'une part, au plan préventif, par des règles contraignantes sur l'urbanisation alentour au moyen du plan d'exposition au bruit (PEB) et d'autre part, au plan curatif, par un dispositif d'aide financière à l'insonorisation en faveur des habitants situés dans le plan de gêne sonore (PGS)
- Procédures opérationnelles réduisant le bruit, en optimisant les profils horizontaux et verticaux de vol afin de réduire l'impact sonore de chaque trajectoire
- Restrictions d'exploitation de l'aérodrome :
 - Limitation du nombre de créneaux horaires attribuables à 250 000 par an ;
 - Couvre-feu interdisant les décollages entre 23h15 et 6h00 et les atterrissages entre 23h30 et 6h15.

La loi « PACTE » (pour plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises) promulguée le 22 mai 2019 transfère ces deux dernières mesures du niveau réglementaire au niveau législatif afin d'en assurer leur pérennité.

Quelques 51 500 logements et locaux sont concernés par le PGS. Depuis la mise en place du dispositif en 1995, l'aide aux travaux d'insonorisation a bénéficié à près de 27 500 logements et locaux, pour un montant total d'aides de 256 M€. En 2018, ce sont 833 logements qui ont fait l'objet d'un avis favorable de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) pour les travaux, pour un montant d'aides notifiées de 6,3 M€.

- Pollution atmosphérique

La pollution provient essentiellement des activités aéroportuaires mais également du trafic routier (VP et transports de marchandises). Il s'agit de diminuer la pollution à la source et d'encourager l'utilisation de solutions alternatives moins polluantes (par exemple : transports en commun, TGV pour les voyageurs / voie fluviale et fret pour les marchandises...).

- Le plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET)

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015 est venue renforcer le rôle des intercommunalités en les nommant coordinateurs de la transition énergétique.

Le PCAET est le support du projet territorial de développement durable. Il est à la fois stratégique et opérationnel et prend en compte l'ensemble de la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions que sont la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), l'adaptation au changement climatique, la sobriété énergétique, la qualité de l'air, le développement des énergies renouvelables.

La Métropole du Grand Paris est assujettie à la réalisation d'un plan climat-air-énergie métropolitain (PCAEM).

Les établissements publics territoriaux (EPT) dont l'EPT Grand-Orly-Seine-Bièvre (T12), partie intégrante du territoire du Grand Orly, élaborent un plan climat-air-énergie territorial (PCAET⁸) compatible avec le PCAEM.

Ce plan, tant dans son élaboration que dans son application, se doit de mobiliser et d'impliquer le plus largement possible tous les acteurs économiques, associatifs et citoyens, à l'échelle du territoire.

⁸Élaboration engagée par l'EPT GOSB, diagnostic en cours de réalisation (octobre 2019).

- Les risques technologiques

Les plans de préventions des risques technologiques (PPRT) sont des outils de maîtrise de l'urbanisation autour des établissements industriels à « hauts risques » créés par la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 dite « loi Risques ». Leur finalité est de protéger les personnes par la maîtrise de l'urbanisation future et par la mise en œuvre de mesures sur le bâti existant.

Le pôle est concerné par deux PPRT :

- le PPRT de l'établissement SMCA a été approuvé le 22 juin 2011 et vaut servitude d'utilité publique. Il concerne principalement la commune d'Athis-Mons et une toute petite partie de Villeneuve-le-Roi.
- le PPRT autour du dépôt pétrolier de la SPVM a été approuvé le 20 juillet 2017 et vaut servitude d'utilité publique. Il concerne la commune de Villeneuve-le-Roi.

- Pollution des sols

La vallée de la Seine est également concernée, du fait de son passé industriel, par d'importantes contraintes à la pollution des sols, notamment sur les secteurs du centre-ville et de Triage à Villeneuve-Saint-Georges, ou encore de la Carelle à Villeneuve-le-Roi. Les coûts de dépollution des sols pèsent sur les bilans des opérations et concernent, pour certains, des secteurs en mutation à fort potentiel. La transformation des anciens secteurs industriels nécessitera un portage foncier, un accompagnement particulier de la part des différents partenaires publics et une optimisation des coûts pouvant présenter des risques pour les opérations.

Le territoire est également concerné par d'autres risques et nuisances : risques de mouvement de terrain liées aux anciennes carrières ou à la présence d'argile, risques de ruissellement urbain, présence de canalisations de transport de matières dangereuses, etc..

L'ensemble de ces externalités dessine une géographie de sites regroupant différentes difficultés. Ces périmètres ont des effets non seulement en termes de développement urbain mais surtout en termes de qualité de vie pour les populations les plus exposées. Les sites cumulant les nuisances et les risques les plus importants méritent une attention particulière, notamment ceux présentant un taux élevé de logements anciens, comme à Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi, Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge.

L'addition des emprises monofonctionnelles, des gênes et des nuisances limitant le développement du territoire suggère une reconquête nécessaire. Dans ces situations l'amélioration du cadre de vie revêt une importance singulière pour ne pas accentuer des phénomènes de relégation de certains quartiers. Les programmes d'amélioration du bâti existant, comme le PNRQAD à Villeneuve-Saint-Georges et à Juvisy-sur-Orge, sont des opportunités pour améliorer la résilience du territoire. Ces attentions seront complémentaires de recherches sur la limitation des nuisances à la source et sur l'évolution des activités vers un développement plus durable.

1.2. Approvisionnement en énergie

- Canalisations de transport de matières dangereuses

Le territoire du Grand Orly est concerné par l'existence de canalisations de transport de matières dangereuses. Il s'agit des canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures exploitées par GRTgaz et les sociétés TRAPIL et SMCA. En raison des risques technologiques potentiels qu'elles représentent, une maîtrise de l'urbanisation adaptée à leur proximité doit être observée.

- Infrastructures de transport d'électricité

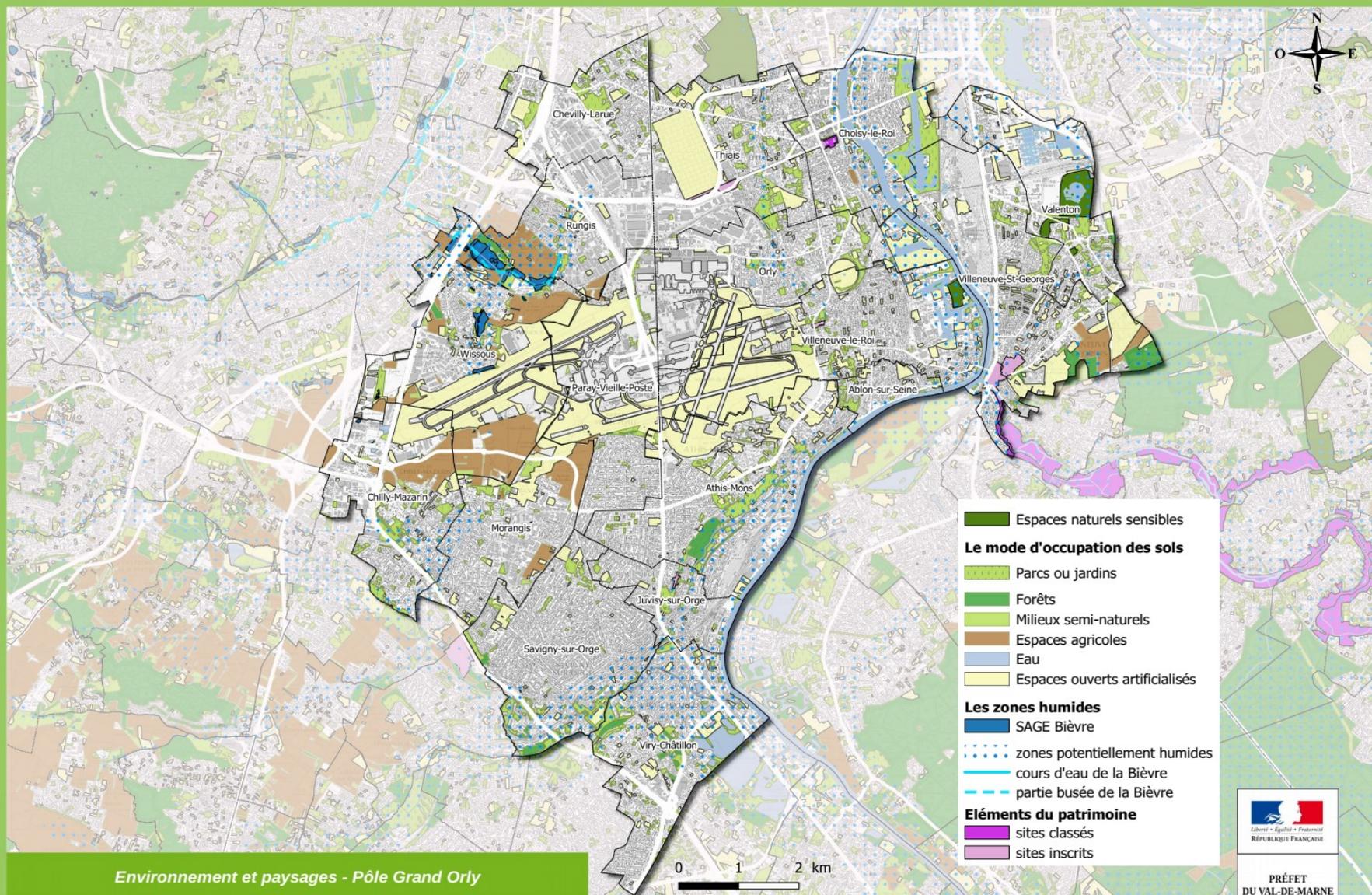
Plusieurs ouvrages du réseau public de transport de l'électricité traversent le territoire du Grand Orly. On peut souligner le rôle du poste de transformation 225/63 kV de Chevilly-Larue qui joue un rôle stratégique d'irrigation régionale en acheminant l'énergie électrique depuis le poste 440/225 kV de Villejust vers plusieurs postes de répartition en grande et proche banlieue. Il joue également un rôle de garantie de la sécurité d'alimentation en permettant des liaisons de secours entre les poches électriques.

Il est nécessaire de partager le caractère du réseau de transport existant (pénétrante de 225 kV) avec les acteurs de l'aménagement du territoire. Ce réseau, essentiel pour l'alimentation électrique, doit en effet faire face à une pression foncière de plus en plus forte. Dans certains sites, il est nécessaire d'enfouir les lignes existantes pour répondre à des enjeux de développement urbain et de qualité de vie. Ces actions sont à conduire dans un cadre partenarial.

Le territoire du Grand Orly peut constituer un terrain d'expérimentation privilégié pour les projets de distribution d'électricité intelligente, appelés aussi « Smart Grids ».

- Géothermie

Le réseau de chaleur utilisant les forages géothermiques est déjà bien développé sur le territoire dans la partie val-de-marnaise. Une étude du BRGM publiée en 2012 montre que l'ensemble des communes, notamment celles situées en Essonne, sont propices à l'installation de nouveaux puits permettant d'exploiter plusieurs niveaux des couches d'eaux chaudes. La géothermie permet, tout en contribuant à la diminution du recours aux énergies fossiles d'alimenter en chaleur les nouveaux quartiers dans des conditions économiques favorables : la réalisation d'aménagements urbains liée au projet de territoire du Grand Orly représente une remarquable opportunité de développement.



Service de la Planification et de l'Aménagement Durable / Pôle Système d'Information Géographique et Valorisation

Sources : IGN© - SCAN25© / UDEA94-SPAD-PSIG-V / MOS 2017, IAU / DRIEE (Réalisation UDEA94/SPAD/PSIG-V, Éd. Octobre 2019)

Unité départementale de l'Équipement et de l'Aménagement - Val-de-Marne
www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr



Conception & Réalisation : DRIEA-UFDEA/SPAD/PSIG-V

1.3. Un patrimoine écologique à préserver et à valoriser

- Préserver et agrandir les espaces de biodiversité

Situé au cœur d'un paysage très urbanisé, le plateau d'Orly possède néanmoins de nombreux espaces non bâtis : espaces agricoles, parcs urbains, friches, terrains de loisirs, prairies aux abords de la plateforme aéroportuaire etc. De qualités paysagères et de tailles très différentes, ils forment des espaces de respiration urbaine⁹ :

- Cimetière parisien de Thiais ;
- Parc des Lilas à Vitry-sur-Seine ;
- Parc interdépartemental des Sports à Choisy-le-Roi ;
- Parc Départemental de la Plage Bleue à Valenton ;
- Lac de Créteil à Créteil ;
- Secteur des vœux à Orly qui fait l'objet d'un projet d'aménagement conservant une perméabilité des sols importante ;
- Jardins de la Saussaie à Ablon-sur-Seine ;
- Plaine de Montjean à Fresnes et Rungis et autres espaces agricoles (champs à Wissous et Morangis) ;
- Coteau des Vignes à Athis-Mons,
- Secteur Blandin-Belleplace à Villeneuve-Saint-Georges qui fait l'objet d'un projet de renaturation,
- Lac de l'Essonne à Viry-Châtillon.

La pérennisation des espaces ouverts, non bâtis, est bénéfique à la biodiversité ordinaire, elle contribue au maintien de la nature en ville, mais elle rend également des services en matière de gestion des risques et des nuisances, en favorisant par exemple la rétention d'eau à la parcelle et en atténuant le bruit, deux nuisances non négligeables sur ce territoire.

Ces espaces constituent également des lisières, des espaces-tampons végétalisés qui facilitent la co-existence entre les enjeux agricoles et urbains. Le SDRIF fixe un seuil de 10m² d'espaces verts publics de proximité par habitant. Les projets d'aménagement devront prendre en compte ces espaces, les préserver et viser à leur mise en cohérence.

Dans les communes disposant de moins de 10 % en superficie d'espaces agricoles, boisés, naturels et d'espaces ouverts urbains, des espaces sont à reconquérir. Au sein du pôle, les communes de Morangis, Savigny, Wissous et Chevilly-Larue¹⁰ notamment, présentent un déficit d'espaces verts.

La représentation des espaces de transition du patrimoine végétal majeur comme les espaces naturels sensibles, les parcs départementaux et les ZNIEFF, incluant leur distance d'attractivité, traduit également un déficit en espaces verts de certaines portions du pôle Orly.

La rareté de ces espaces ouverts, leurs potentialités récréatives obligent à se poser la question de leur protection et de leur développement. Ces espaces, plus ou moins interstitiels, présentent un intérêt tant en termes de maintien de la biodiversité que de cadre de vie et de respiration urbaine qu'il est important d'identifier et de valoriser, en les plaçant au cœur des projets d'aménagement. Ce potentiel doit être amplifié en s'appuyant sur les parcelles résidentielles : le tissu pavillonnaire, ainsi que les ensembles d'habitat collectif comprenant des espaces verts sont une nappe de milieux semi-perméables dont la qualité est variable mais le potentiel présent.

⁹ Certains de ces secteurs sont reconnus pour leur intérêt écologique par le SRCE

¹⁰ Carte du chapitre 3.3 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » du SDRIF

- Une trame bleue à révéler

La Seine a un rôle prédominant de corridor écologique et représente le principal cours d'eau du pôle. Des espèces d'intérêt patrimonial sont retrouvées dans et aux abords du fleuve, parmi lesquelles le martin pêcheur d'Europe ou le brochet¹¹ soulignant son rôle essentiel dans la trame verte et bleue du territoire.

Au-delà de la Seine, le ru de Rungis et la Bièvre sont des cours d'eau souterrains, présents sur le territoire et susceptibles de faire l'objet d'opérations de réouverture¹². Des dispositions d'accompagnement des projets de réouvertures de la Bièvre et du ru de Rungis, avec un objectif de marge de recul par rapport aux cours d'eau, sont prévues¹³. Des zones humides identifiées par le SAGE accompagnent ces cours d'eau. Il est nécessaire de valoriser cette trame bleue.

Le Pôle Orly, situé de part et d'autre de l'axe Seine, comporte des secteurs à enjeux avec un potentiel écologique assez fort (les berges boisées de Villeneuve-Saint-Georges, d'Orly et de Villeneuve-le-Roi). Des secteurs à potentiel écologique moyen existent au niveau du secteur des Vœux avec la plate-forme portuaire abritant une colonie d'Hirondelles de rivage et les berges paysagères de Choisy-le-Roi. Un des enjeux le long de ce cours d'eau est de valoriser les continuités écologiques des berges, de préserver et faire cohabiter cette nature avec les activités et les différents usages du pôle.

Les espaces non urbanisés sont majoritairement constitués d'espaces ouverts artificialisés et d'espaces agricoles, comportant beaucoup de grandes cultures. Les milieux semi-naturels sont rares. Il s'agit de parcelles morcelées difficiles à relier entre elles, si ce n'est en trouvant appui sur le tissu urbanisé et les espaces ouverts artificialisés, en particulier les pelouses qui bordent les pistes de l'aéroport d'Orly. De plus ces milieux naturels rares, sont parfois entourés ou à proximité de « plaques » monofonctionnelles (grands services urbains métropolitains, activités de transports et plaques économiques zones logistiques, industrielles et commerciales) qui engendrent des nuisances et sont souvent peu en lien avec leur environnement proche. Ces grandes emprises monofonctionnelles souvent reliées au réseau magistral créent également des difficultés de franchissements naturels et urbains et isolent les différents secteurs.

Entre 2008 et 2017, l'urbanisation, déjà très présente, s'est poursuivie. Les espaces naturels ou semi-naturels qui ont été urbanisés (habitat, activités) sur la période 2008 – 2017 concernent principalement des espaces en limite de l'aéroport. En effet, deux secteurs principaux d'urbanisation entre 2008 et 2017 peuvent être identifiés : au Sud-Est de la commune de Villeneuve-Saint-Georges et sur le pourtour des pistes de l'aéroport d'Orly, partie Ouest.

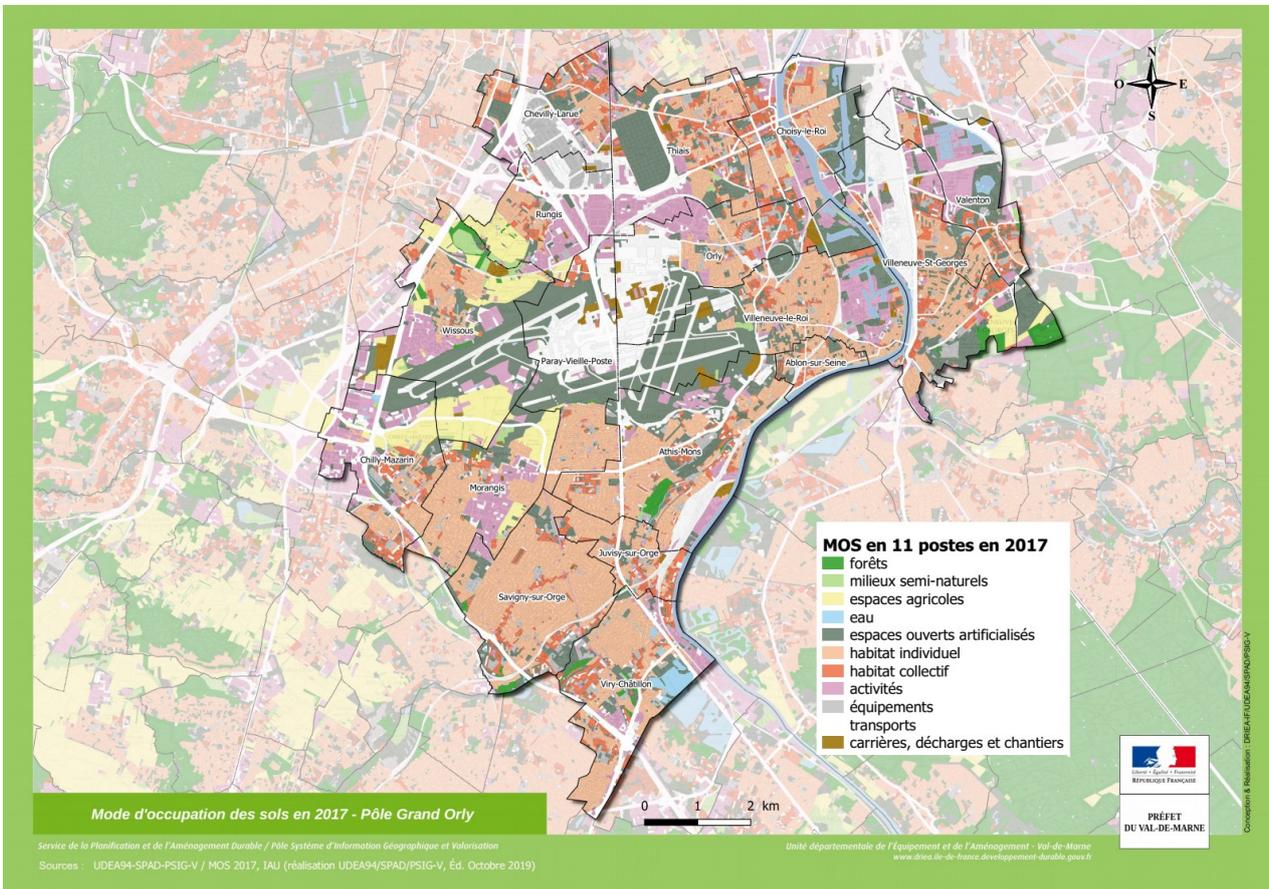
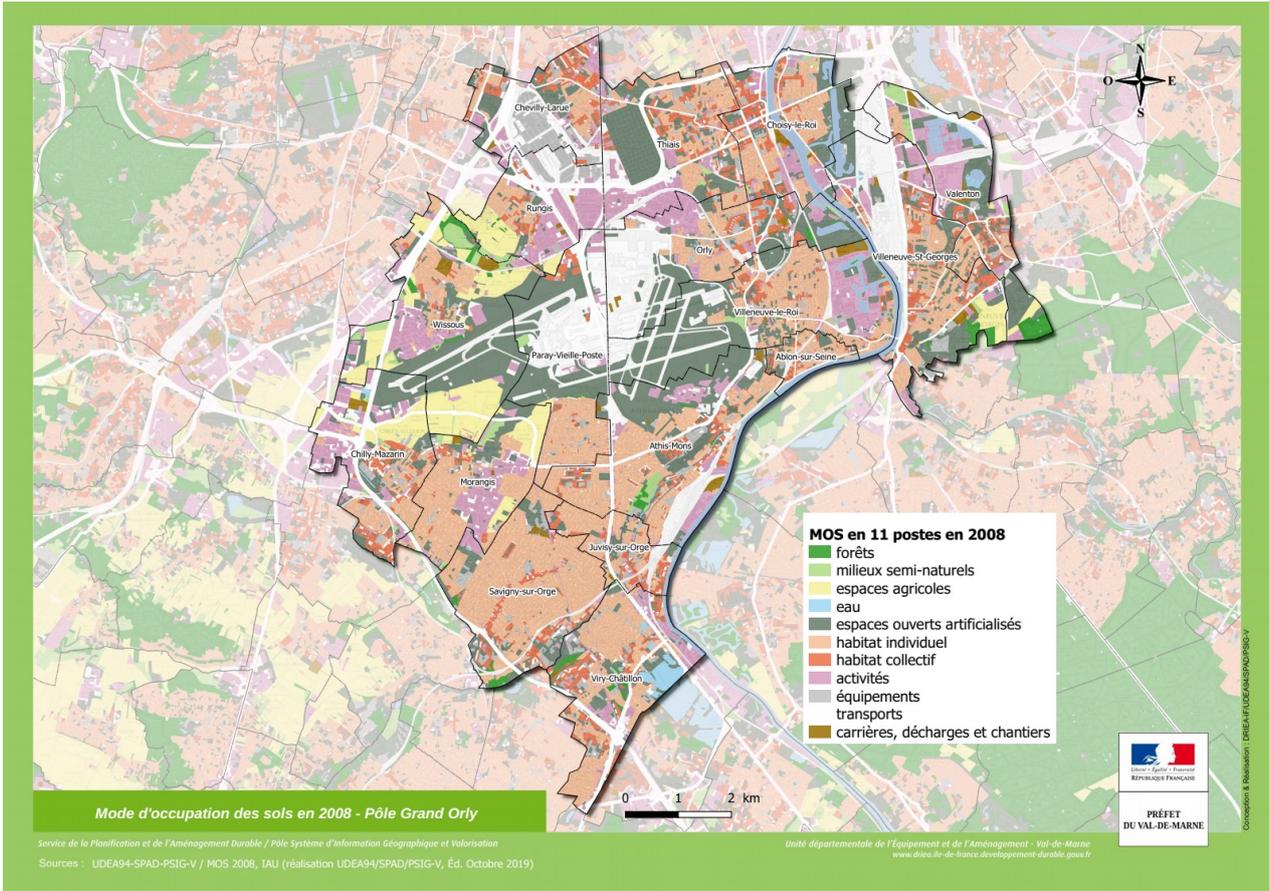
L'urbanisation importante des espaces ouverts artificialisés sur les dix dernières années concerne particulièrement tout le pourtour des pistes de l'aéroport d'Orly mais également de manière plus disséminée l'ensemble des tissus urbains. Quel que soit le type d'urbanisation cela représente une dégradation de la perméabilité des sols et de ses potentialités écologiques.

La carte de l'évolution de l'occupation des sols illustre une dynamique de diminution des espaces naturels et semi-naturels. Dans ce pôle où les espaces non urbanisés sont rares, leurs réductions, même restreintes, portent souvent atteinte à la qualité de vie des habitants et des salariés des environs. Afin d'assurer un cadre de vie agréable pour la population du pôle, il est nécessaire de préserver les espaces verts existants et trouver des formes innovantes pour préserver et intégrer la nature dans le tissu urbanisé existant.

11 Voir étude « Biodiversité et urbanité », vers une trame verte et bleue sur le pôle, 2011

12 Source SRCE

13 Source SAGE du bassin versant de la Bièvre, entré en vigueur le 7 août 2017



1.1 Des usages au sein du pôle à (ré)concilier

Le Grand Orly recèle des espaces agricoles interstitiels dont le devenir représente un enjeu pour le territoire. Intégrés à des exploitations céréalières, ils offrent des respirations naturelles et paysagères au sein des villes, et font pour partie l'objet de projets tournés vers une diversification des cultures et des liens renforcés avec les habitants et usagers du secteur.

À la croisée des trois communes de Rungis, Wissous et Fresnes et des deux départements, la plaine de Montjean est aujourd'hui un grand espace ouvert et en partie cultivé, d'environ 200 ha, où cohabitent le centre horticole de la Ville de Paris, des terrains agricoles et le bois de Montjean. Le projet porté par les collectivités avec l'EPA ORSA vise à y développer une agriculture maraîchère biologique tournée vers des usagers situés à proximité. A plus petite échelle, un projet alliant logements et agriculture urbaine a émergé de l'appel à projets « inventons la métropole du Grand Paris », à Morangis. Ce projet se développe sur un terrain d'environ 1 ha, mais est intégré à une enclave agricole en devenir beaucoup plus vaste.

Au sud de la plateforme aéroportuaire, à Chilly-Mazarin, Wissous et Morangis, se déploient des espaces de cultures composant un paysage agricole ouvert sur les pistes, le long du « contournement sud » d'Orly. Ces espaces sont reconnus par un front urbain d'intérêt régional du SDRIF, qui laisse aux documents d'urbanisme locaux le soin d'en fixer précisément l'épaisseur et la limite.

La proximité, sur le territoire entre des zones agricoles et le MIN de Rungis constitue une opportunité unique de développement de l'économie agricole de proximité favorisant les circuits courts, la qualité des produits et une empreinte carbone réduite.

La valorisation des espaces ouverts inconstructibles, en marge de la plateforme aéroportuaire, pourrait être le support d'une réflexion pour un paysage de la transition énergétique. Les zones inconstructibles, potentiels à révéler, sont peut-être le support du paysage de la transition de demain. De même, les toitures des entrepôts présentent un potentiel d'utilisation des énergies solaires qui peut être à approfondir.

Concernant la mise en commun de ressources par les acteurs économiques, le pôle dispose d'un doublet géothermique en fonctionnement sur l'aéroport. Ce projet répond à une demande en énergie sur la plate-forme d'Orly et permet d'optimiser les installations de production et des réseaux énergétiques existants sur la plate-forme, ainsi que leur utilisation. Autre exemple de mutualisation des ressources, la présence sur le MIN de Rungis d'une usine d'incinération génère de la chaleur qui alimente un réseau de chaleur. Cette chaleur est distribuée au MIN ainsi qu'à l'aéroport. D'autres synergies pourraient être recherchées en s'appuyant sur des principes d'écologie industrielle et territoriale (EIT) comme levier pour mobiliser les acteurs en faveur d'une transition écologique et énergétique.

S'agissant du ravitaillement des véhicules de nouvelle motorisation, il est à relever que le pôle est d'ores et déjà bien équipé en stations délivrant des carburants alternatifs :

- 4 stations GNV : Sogaris, Semmaris, Les Halles et Marché de Rungis
- 2 stations GNL : Sogaris, Semmaris
- 1 station hydrogène : Orly

En plus d'autres projets (hydrogène à Semmaris et GNV sur les centres bus de la RATP)

L'hydrogène et le GNV sont dédiés aux véhicules légers (taxis, utilitaires) et aux bus. Le GNL est particulièrement bien adapté aux poids-lourds.

2 . Mobilité des personnes et des marchandises

Le pôle Orly est marqué par des infrastructures terrestres majeures qui lui permettent de se constituer en porte d'entrée de la région et de la métropole. Néanmoins, ces infrastructures souffrent de dysfonctionnements et induisent des nuisances sur le territoire. Les nombreuses infrastructures routières fragmentent le territoire et sont soumises à une congestion importante. L'usage de la route doit être repensé. La résorption des coupures, le développement des transports en commun et des déplacements en modes actifs seront nécessaires pour rendre durables les projets d'aménagement.

2.1 L'aéroport d'Orly

Avec 33,1 millions de passagers en 2018 (+3,4% sur un an), l'aéroport de Paris-Orly est la 2^{ème} plateforme aéroportuaire de France, et la 12^{ème} en Europe. Son activité repose sur l'exploitation de 2 pistes orientées selon un axe ouest-est, une 3^{ème} piste nord-sud pouvant être utilisée en conditions dégradées (travaux ou conditions météorologiques inhabituelles, par exemple). Orly est historiquement dédiée principalement aux vols de point à point (sans correspondance). La répartition du trafic entre les routes domestiques, européennes, et non européennes, y est équilibrée.

Lancées le 20 mars 2018, les Assises nationales du transport aérien se sont conclues le 8 mars dernier par la production d'une « Stratégie nationale du transport aérien 2025 »¹⁴.

Ce document porte une vision ambitieuse sur quatre grands axes stratégiques : transition écologique et développement durable, performance du transport aérien français, desserte des territoires français, le transport aérien de demain.

En tant que 2^{ème} plateforme aéroportuaire française, et accueillant une grande variété de compagnies aériennes et des marchés très divers, l'aéroport d'Orly est concerné par l'ensemble de ces grands axes, eux-mêmes déclinés en objectifs.

Il bénéficiera ainsi directement d'un travail encore plus ambitieux sur la prise en compte des impacts territoriaux, via notamment la lutte contre les nuisances sonores et atmosphériques, les démarches innovantes, et la conception d'une feuille de route de la biodiversité sur les aéroports français.

2.2 Les déplacements domicile travail

2.2.1 Des déplacements domicile travail importants, une minorité d'actifs stables

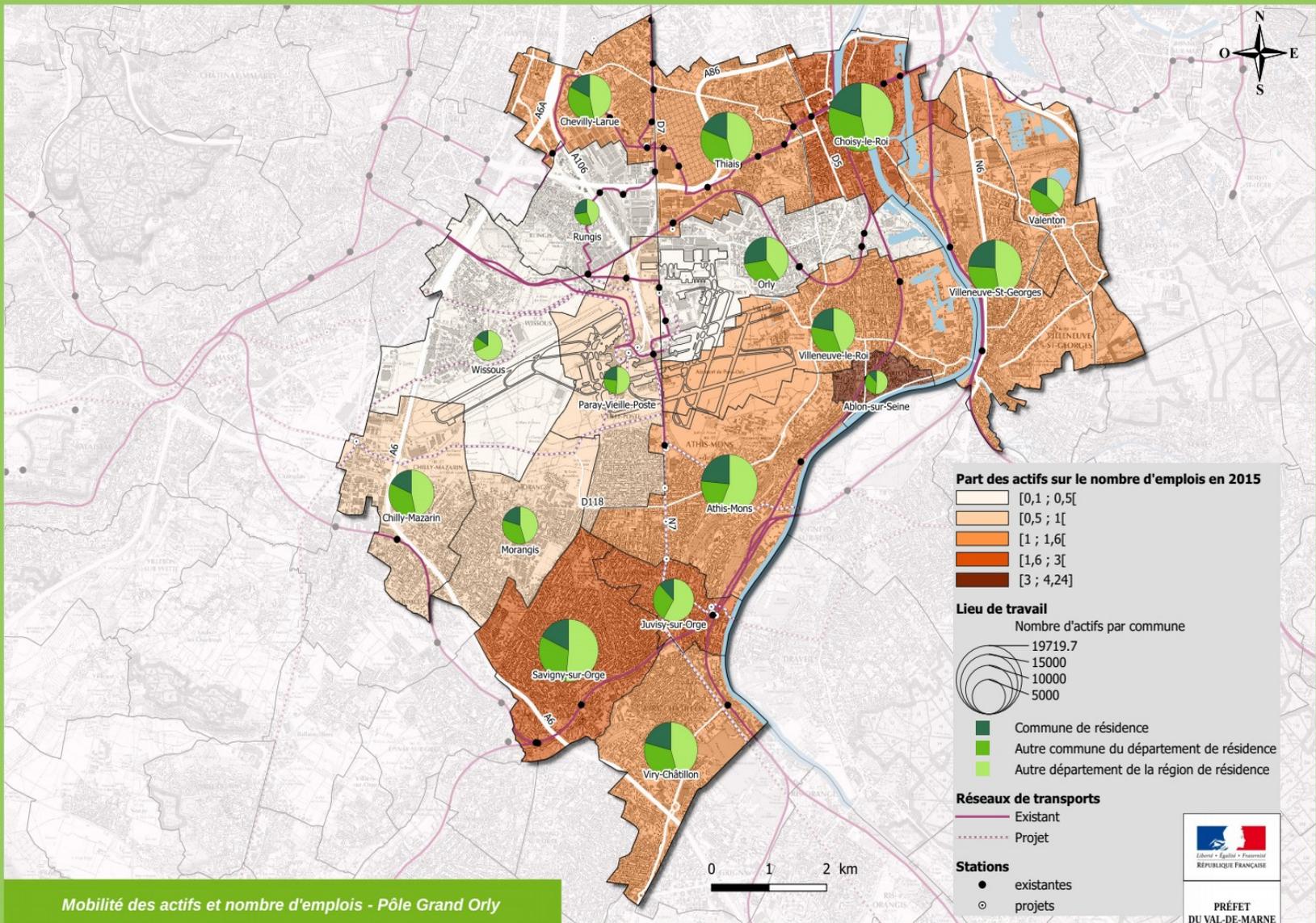
Au sein du Grand Orly, les déplacements domicile-travail structurent le territoire car ils sont les plus fréquents et les plus contraints. La moyenne des actifs stables par commune¹⁵ en Île-de-France est de 26 % et de 37 % en province. A l'échelle du pôle Grand Orly, seules les communes d'Orly et Rungis atteignent la moyenne régionale, ce sont les communes recensant le plus grand nombre d'emplois sur le pôle.¹⁶ Ce taux, pour ces deux communes, peut toutefois être considéré comme relativement faible au regard du nombre d'emplois proposés. Il représente plus de deux fois le nombre d'actifs résidant sur ces communes. Six communes sur les dix-sept du pôle ont un nombre d'actifs résidant inférieur au nombre d'emplois. Pourtant, plus de 3/4 des actifs résidant dans le pôle se déplacent dans une commune différente de leur lieu d'habitation pour aller travailler.

¹⁴ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Strat_Aerien_2025.pdf

¹⁵ Par arrondissement pour Paris

¹⁶ Orly et Rungis étaient les deux seules communes du pôle à proposer plus de 11 027 emplois au lieu de travail en 2015

Une majorité de ces actifs doivent se rendre dans un autre département, près de 50 % des actifs du territoire résident et travaillent dans des départements différents. Les déplacements domicile-travail peuvent être qualifiés d'importants sur le territoire du pôle Grand Orly.



Service de la Planification et de l'Aménagement Durable / Pôle Système d'Information Géographique et Valorisation
Sources : IGN© - SCAN25© / UDEA94-SPAD-PSIG-V / ©INSEE, RP2015 (réalisation UDEA94/SPAD/PSIG-V, Éd. Octobre 2019)

Unité départementale de l'Équipement et de l'Aménagement - Val-de-Marne
www.diea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

2.2.2 Des déplacements Nord / Sud marqués

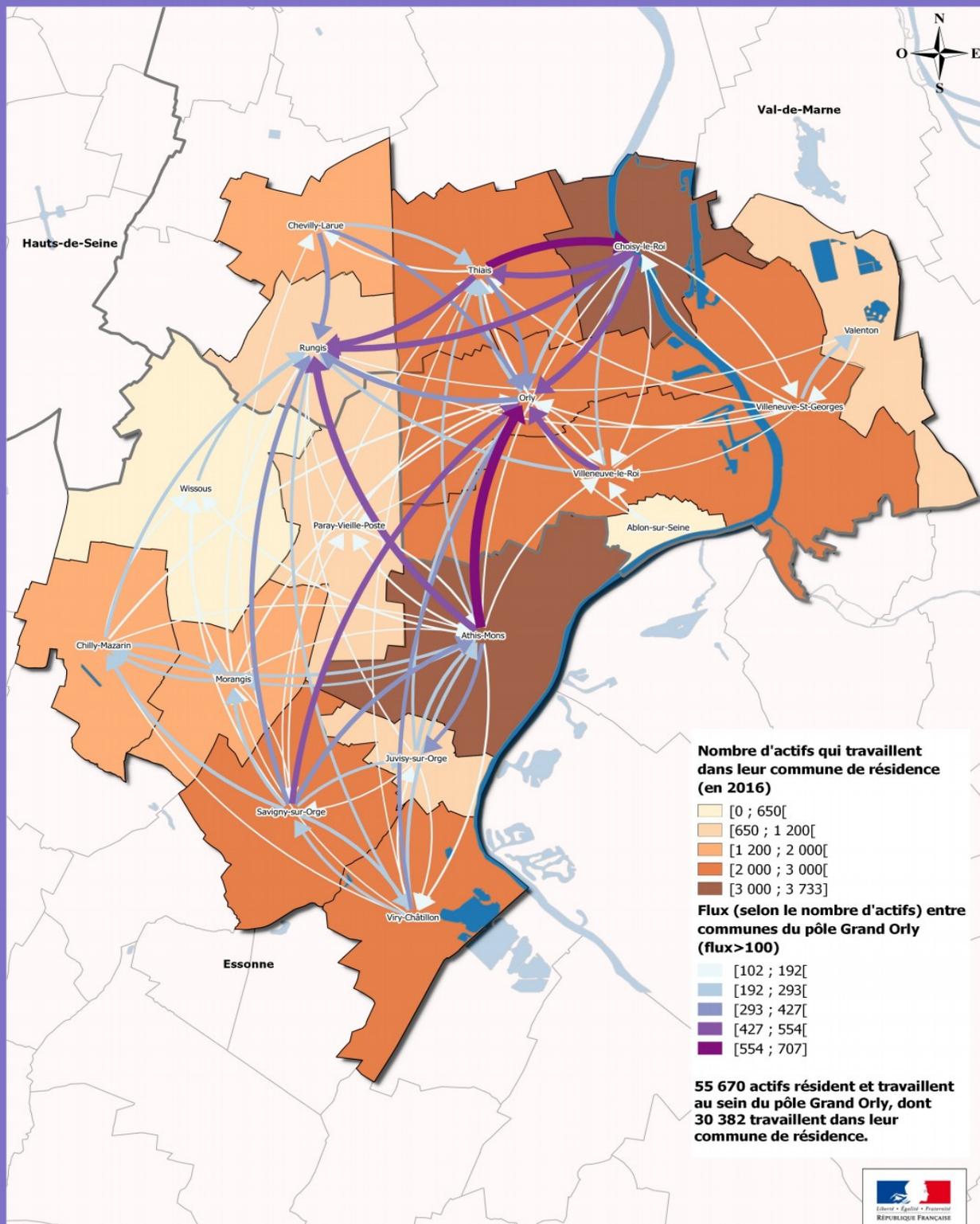
Le pôle propose presque autant d'emplois que d'actifs résidant¹⁷ et pourtant peu d'actifs sont stables à l'échelle du pôle. Les flux entrants et sortants sont importants et polarisés. Paris est le principal pôle attracteur. En revanche les actifs travaillant au sein du pôle proviennent essentiellement de l'Essonne et du Val-de-Marne. Les cartes suivantes apportent des informations plus détaillées sur les lieux de travail et de résidence des actifs du pôle. Concernant les déplacements domicile-travail internes au pôle, les communes d'Orly et de Rungis attirent la grande majorité des flux. Les flux internes avec une destination différente peuvent se résumer à des flux courts, entre communes voisines.

Les actifs sortant du pôle pour aller travailler ont tendance à aller vers le Nord, peu de flux sont en direction du Sud et de l'Est. Les flux sortants ne sont pas répartis de manière homogène, Paris polarisant l'ensemble des flux. Le pôle attire particulièrement des actifs habitant au Nord et au Sud du pôle¹⁸. La Seine semble créer une coupure que ce soit pour les flux internes et les flux externes. La majorité des actifs travaillant à l'Ouest du territoire habitent à l'Ouest de la Seine. De même, les actifs de l'Est du pôle habitent pour la majorité à l'Est de la Seine.

L'importance des flux Nord/Sud traduit la relative accessibilité du pôle depuis Paris grâce aux infrastructures de transports. Les déplacements E/O ou inter-villes, sans utiliser le réseau magistral, souffrent d'infrastructures de transport moins développées.

17 159 562 emplois pour 176 953 actifs soit un différentiel d'environ 10 %

18 L'analyse prend en compte seulement les flux supérieurs à 100 (donnée INSEE disponible) et ne comptabilise donc pas les actifs qui sont moins de 100 par commune d'origine ou de destination.



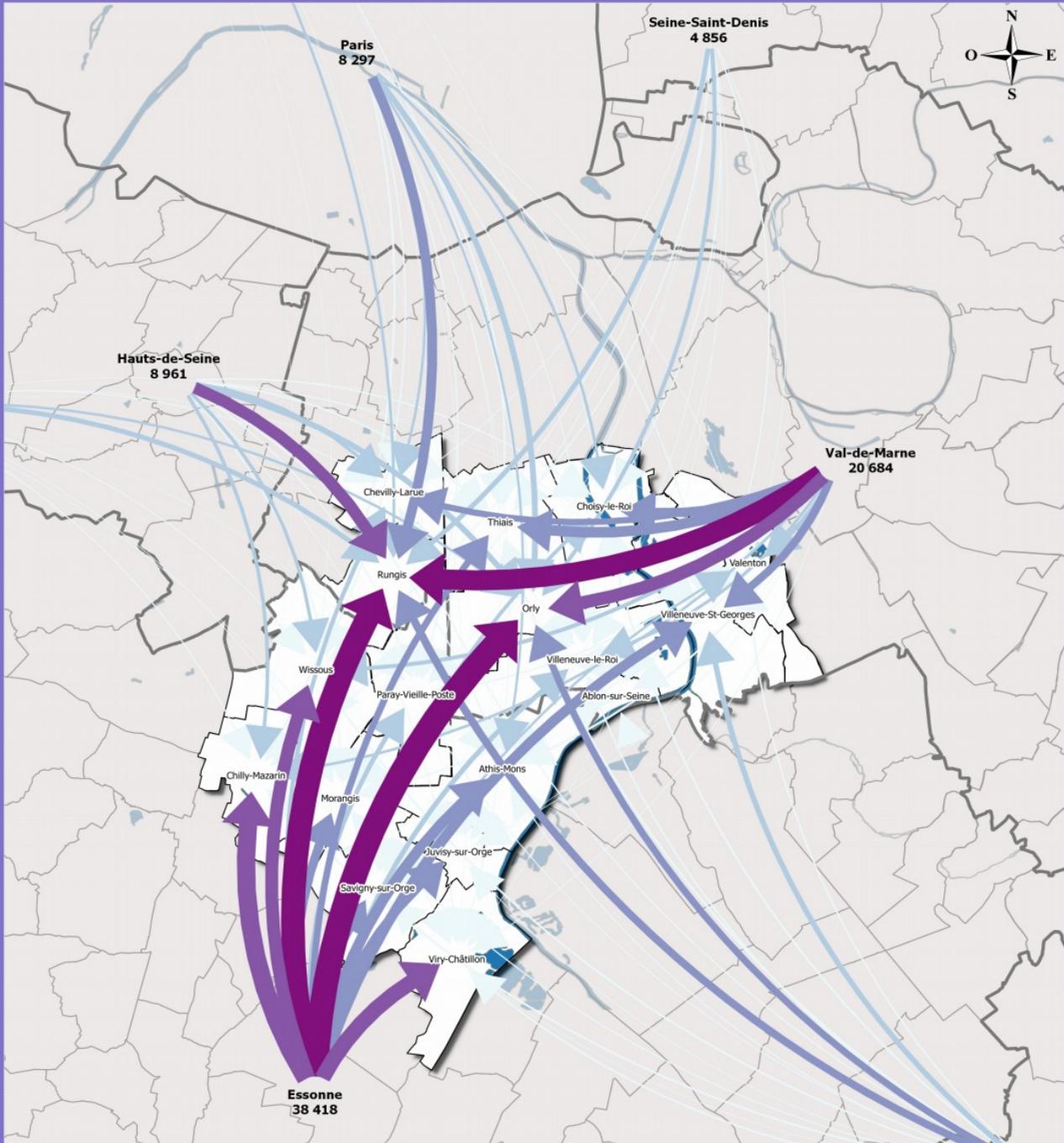
Destination des actifs au sein du pôle Grand Orly, en 2016

Service de la Planification et de l'Aménagement Durable / Pôle Système d'Information Géographique et Valorisation
 Sources : UDEA94-SPAD-PSIG-V / ©Insee, MOBPRO 2016
 (Réalisation UDEA94/SPAD/PSIG-V, Ed. Octobre 2019)

Unité Départementale de l'Équipement et de l'Aménagement Val-de-Marne
www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr



Conception & Réalisation : DREA/UDEA94/SPAD/PSIG-V



96 120 actifs de la région Île-de-France travaillent dans le pôle Grand Orly*

Paris 8 297 Nombre total d'actifs du département qui travaillent dans le pôle Grand Orly*

** (pour les départements 91 et 94, ne sont pas comptés les actifs résidents dans les communes du pôle)*

Importance des flux (selon le nombre d'actifs) depuis chaque département

- [5 ; 509[
- [509 ; 1 312[
- [1 312 ; 2 464[
- [2 464 ; 4 110[
- [4 110 ; 5 583]

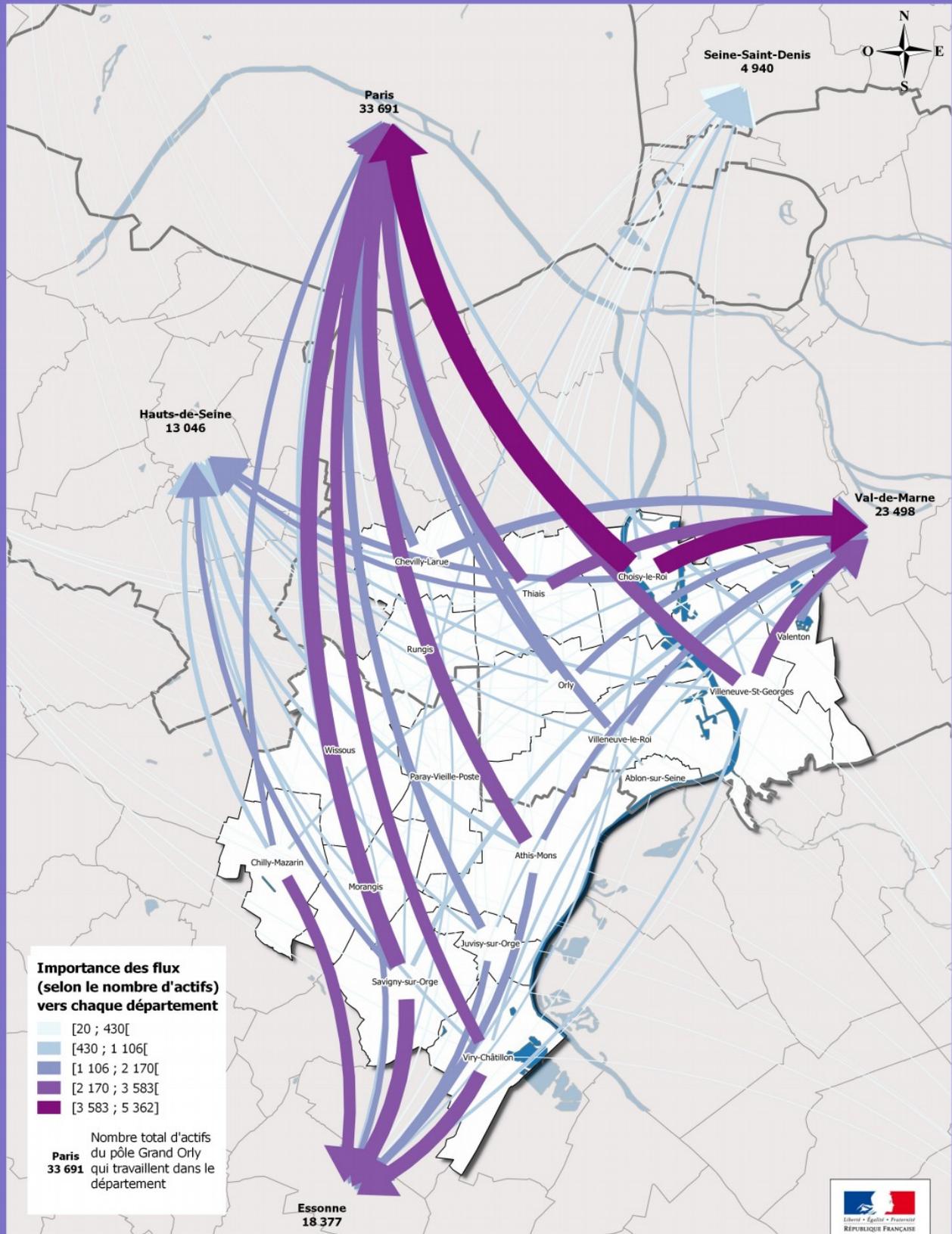
Destination des actifs d'Île-de-France vers le pôle Grand Orly, en 2016



Service de la Planification et de l'Aménagement Durable / Pôle Système d'Information Géographique et Valorisation
 Sources : UDEA94-SPAD-PSIG-V / ©Insee, MOBPRO 2016
 (Réalisation UDEA94/SPAD/PSIG-V, Éd. Octobre 2019)

Unité Départementale de l'Équipement et de l'Aménagement Val-de-Marne
www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Conception & Réalisation : DRIEA/UFIDEA/USPAD/PSIG-V



Destination des actifs du pôle Grand Orly en l'Île-de-France, en 2016

Service de la Planification et de l'Aménagement Durable / Pôle Système d'Information Géographique et Valorisation
 Sources : UDEA94-SPAD-PSIG-V / ©Insee, MOBPRO 2016
 (Réalisation UDEA94/SPAD/PSIG-V, Éd. Octobre 2019)

Unité Départementale de l'Équipement et de l'Aménagement Val-de-Marne
www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

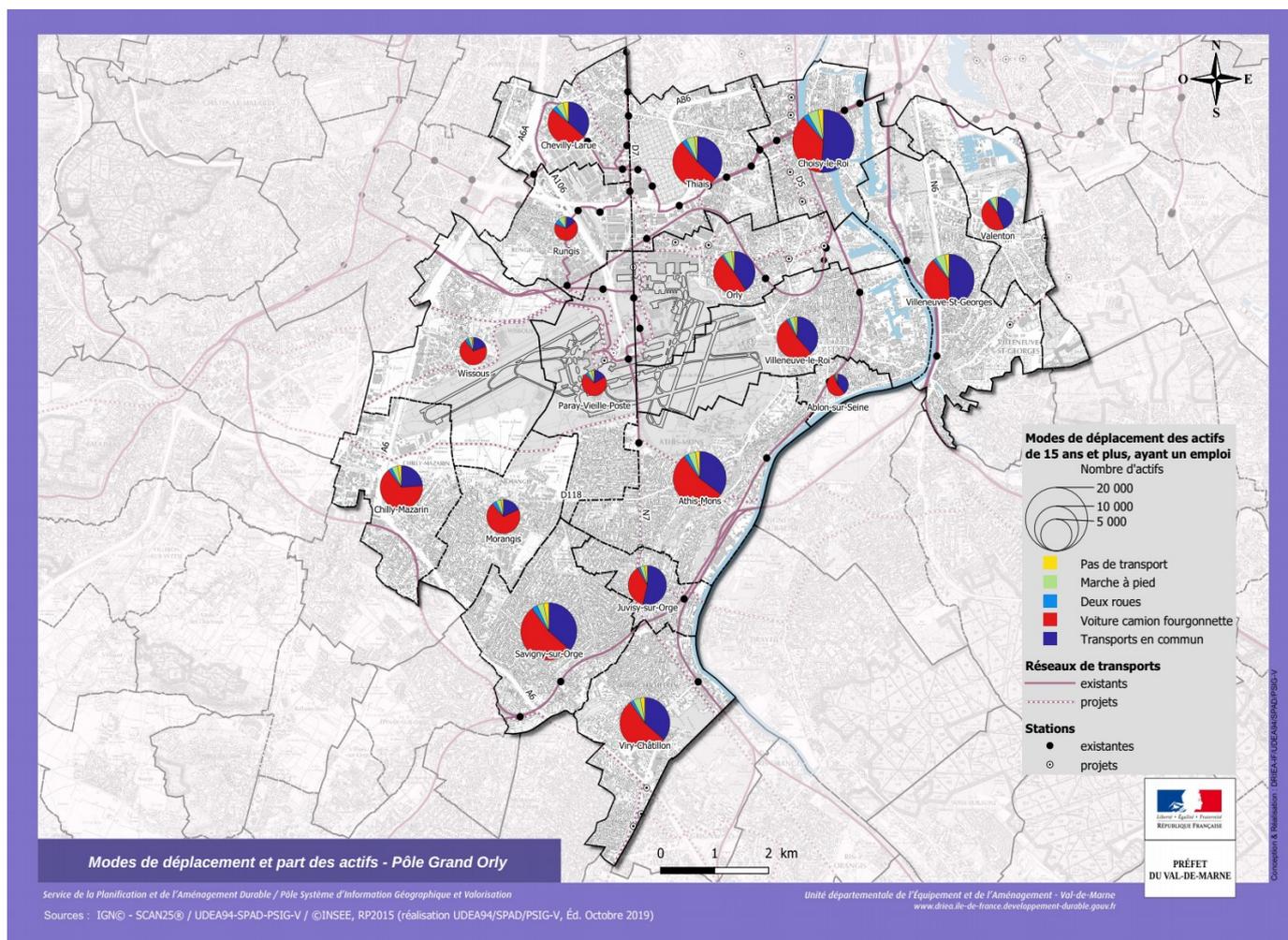


Conception & Réalisation : DRIEA/IFUDEA/SPAD/PSIG-V

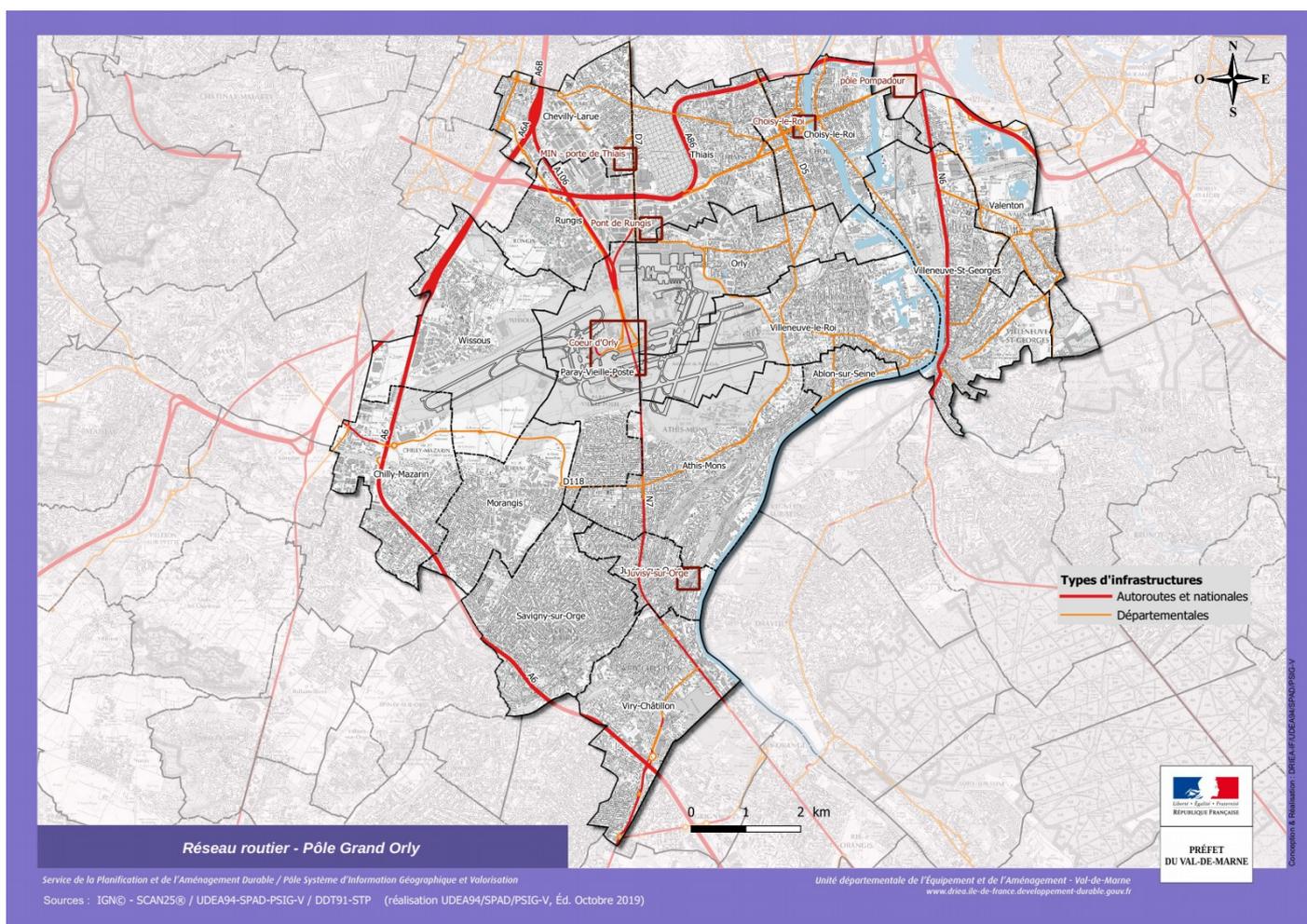
2.3 Une part modale où la voiture est très largement majoritaire

Concernant les modes de déplacement, la voiture est le moyen privilégié des actifs résidant au sein du pôle. Dans la majorité des communes, la part modale de la voiture est de plus de 50 %. L'utilisation de la voiture est particulièrement développée dans les communes du Sud-Ouest du pôle. La part modale des transports en commun est plus élevée dans les communes du Nord et de l'Est, territoires où le réseau de transport en commun est plus développé. Néanmoins la part modale de la voiture y reste élevée.

La part modale de la marche et des deux roues est stable entre les différentes communes, aux alentours de 2 % pour les deux roues et 5 % pour la marche. Le PDUIF a fixé pour objectif une réduction de 2 % des déplacements individuels motorisés et une augmentation de 20 % de l'usage des transports collectifs et de 10 % des modes actifs entre 2010 et 2020, soit des objectifs de part modale en Île-de-France de 36 % pour les modes individuels motorisés, de 41 % pour les modes actifs et de 23 % pour les transports en commun. Ces objectifs étant à l'échelle de la région, ils doivent être adaptés à chaque territoire. Toutefois, il est constaté un écart important entre les parts modales actuelles de véhicules individuelles motorisés et des modes actifs et les objectifs du PDUIF. Les flux sont donc importants sur le territoire et réalisés majoritairement en voiture.



2.4 Un territoire marqué par des infrastructures terrestres majeures mais qui présentent de nombreux dysfonctionnements



Le pôle se caractérise par une importante desserte routière (A6, A106, A86, A106, A6, RN6, RD7, RD118). Le réseau magistral est puissant, il constitue un réseau de passages international et européen et permet d'assurer une bonne desserte de l'aéroport et du MIN. L'aéroport permet une ouverture internationale et est amené à se développer tout en respectant les exigences législatives et réglementaires¹⁹. La livraison cette année du bâtiment de jonction entre les deux terminaux permettra de consolider l'activité. La perspective d'une gare TGV à Pont de Rungis constitue une opportunité pour valoriser le réseau ferroviaire d'intérêt national présent sur le territoire et pour le développement de l'intermodalité air-fer.

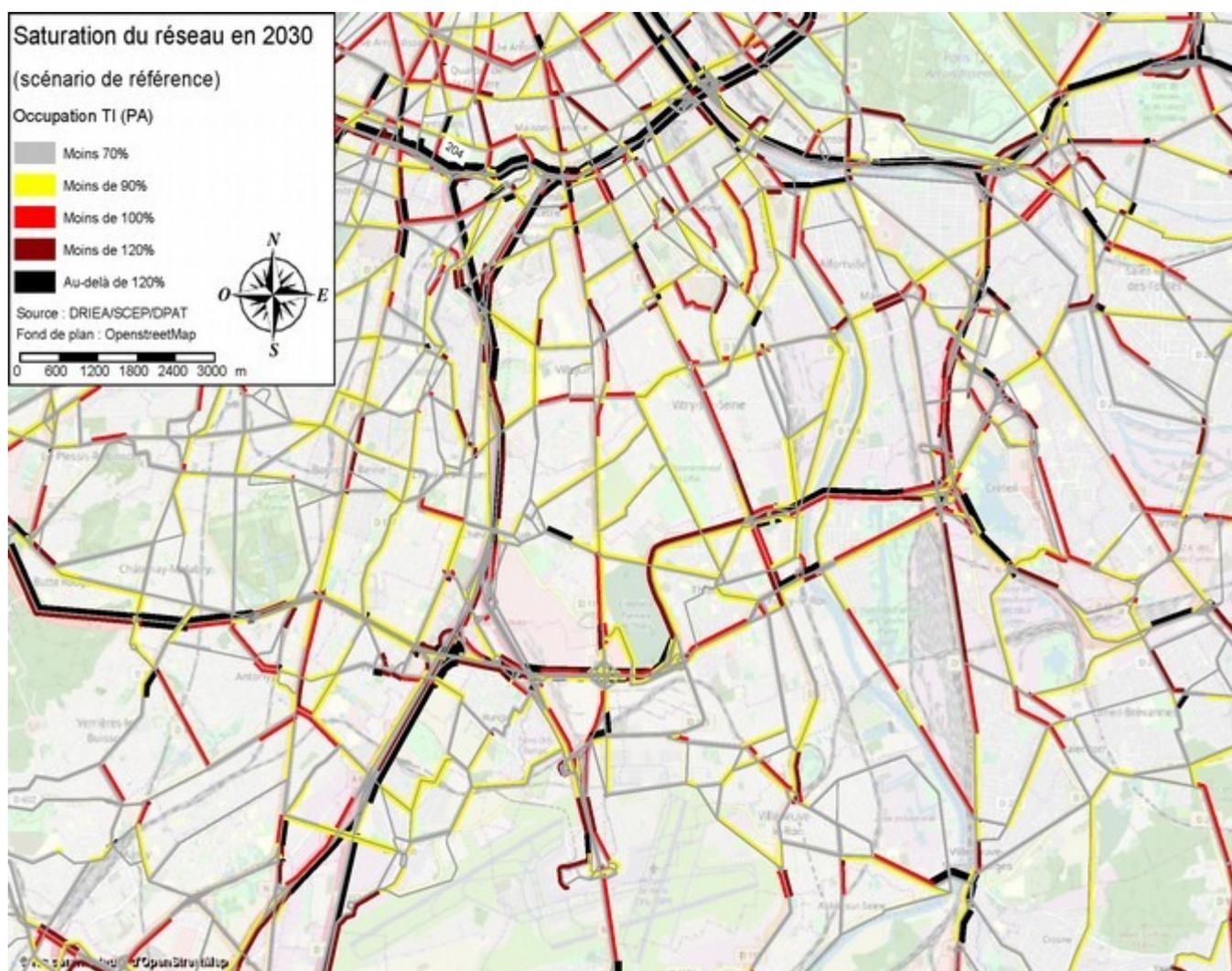
Cette desserte à de multiples échelles demande à être améliorée. Le réseau viare présente des dysfonctionnements et privilégie une desserte Nord/Sud. Il est également complexe et présente des points de congestion notamment sur les axes historiques. L'épine dorsale de ce système routier, l'A86, présente un phénomène de saturation qui tend à s'amplifier.

Cette congestion du réseau entraîne un report vers les voies départementales (RD165, RN186), voire locales, posant ainsi un problème de hiérarchisation et de lisibilité du système. Les voiries nécessaires pour les circulations internes au pôle sont hétérogènes au Nord et au Sud. En outre un manque de liaison Est /Ouest se fait particulièrement sentir, notamment entre les rives de la Seine. La question des franchissements et des contournements, tant de la Seine que de la plateforme aéroportuaire, apparaît être un enjeu pour le développement du pôle. Lancé par le conseil départemental de l'Essonne, un projet de franchissement entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine est actuellement à l'étude.

¹⁹ L'aéroport d'Orly doit respecter un couvre-feu. Le plafonnement du nombre de vols à Orly est désormais inscrit dans la loi PACTE.

La DRIEA a réalisé des projections à l'horizon 2030 pour évaluer le trafic sur le pôle à l'aide de son modèle de trafic MODUS. Ces prévisions sont réalisées en scénario de référence, c'est-à-dire en prenant en compte les projets de transports en commun et routier dont le financement est assuré²⁰.

Les prévisions sont présentées à l'heure de pointe du matin et indiquent une forte augmentation du niveau de saturation sur les axes routiers. De nombreux axes apparaissent saturés alors que le modèle MODUS ne permet pas de représenter toute la congestion²¹. Une dégradation des conditions de circulation est attendue par rapport à aujourd'hui. Les points de congestion les plus importants identifiés sont les raccordements entre A6B et A10, A6B et A86, le carrefour du Cockpit et les axes RN6, RN7, A86, A6 et A10. Si des projets d'amélioration sont prévus, comme le contournement sud de l'aéroport, aucun ne permettra de fluidifier de manière satisfaisante la circulation à court et à long terme. Au vu des prévisions, le développement de l'offre en transport en commun et pour les modes actifs apparaît nécessaire.

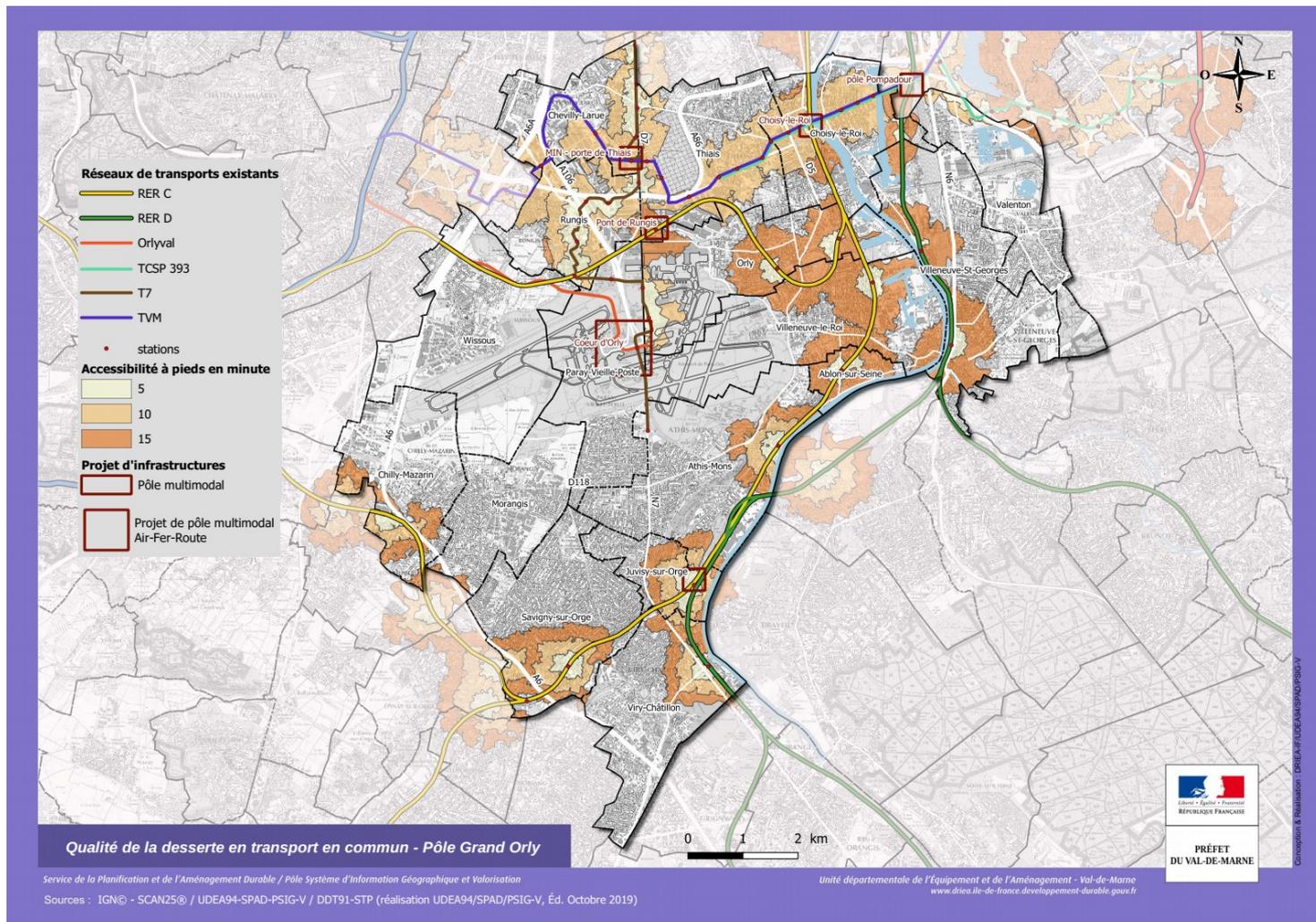


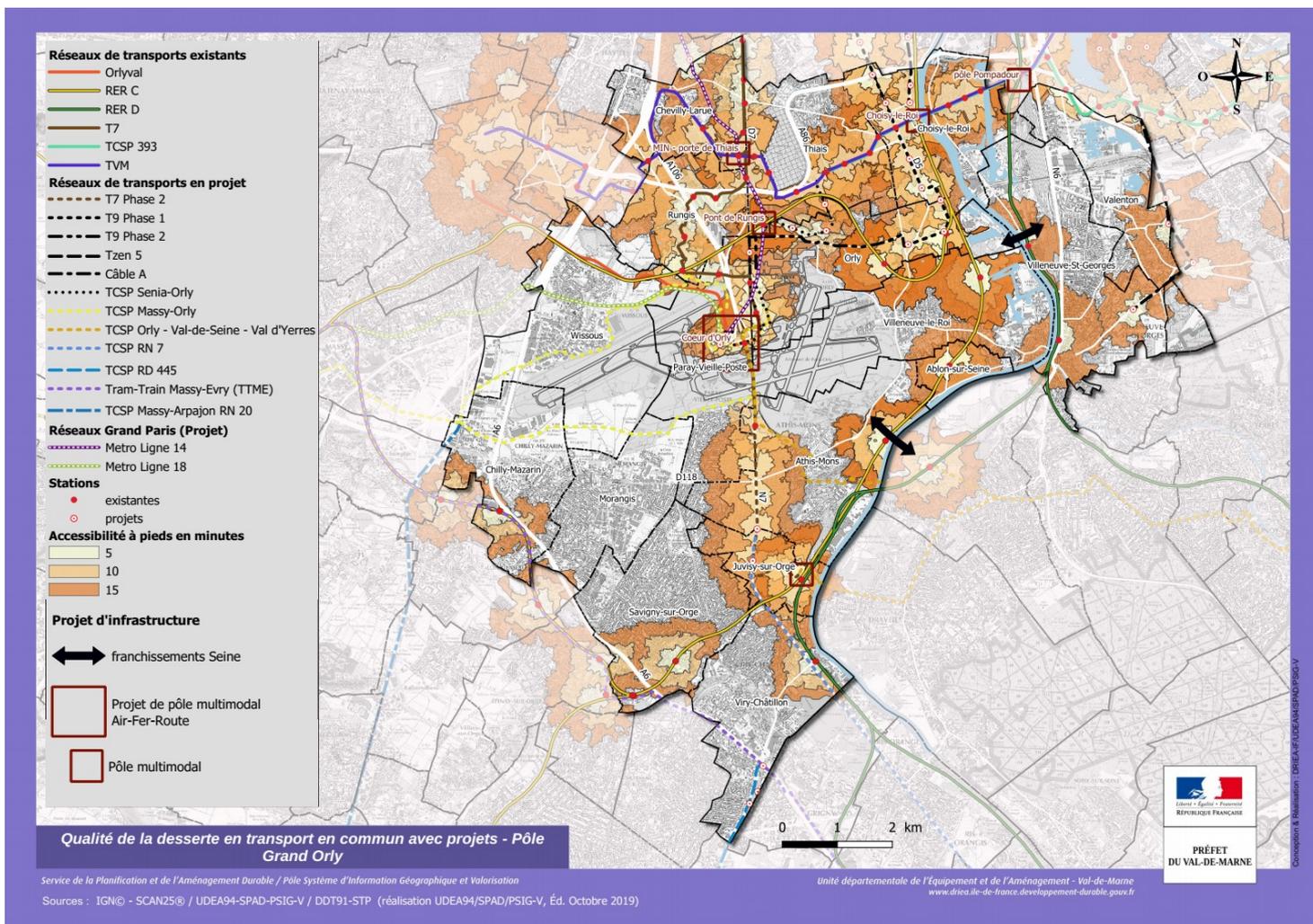
20 Les projets de transport en commun présentés dans la partie suivante sont tous pris en compte à part les projets de TCSP Essonniers. Concernant les projets routiers, le bouclage du contournement de la plateforme aéroportuaire et la requalification de la RD7 ne sont pas pris en compte.

21 Le modèle ne prend pas en compte les remontées de files de véhicules, la carte suivante n'illustre pas la propagation de la congestion en cas d'axe saturé. Au vu de la saturation supérieure à 100 % sur certains axes, il est envisageable que des phénomènes de saturation impacte des voiries supplémentaires

2.5 Un développement des transports en commun qui constitue un levier pour encourager au report modal

Le pôle est desservi par cinq lignes de transports lourds. Même si la majorité de ces lignes convergent vers Paris, le Nord du pôle dispose d'une bonne desserte en rocade avec la ligne TVM et la branche Pont-de-Rungis / Massy-Palaiseau du RER C. Une forte disparité en termes de desserte entre le nord et le sud du territoire est à noter.





L'offre en transport en commun va considérablement évoluer avec l'arrivée des deux lignes du Grand Paris Express. Le prolongement de la 14 desservira le MIN de Rungis, l'aéroport d'Orly et de nombreux secteurs en mutation. La ligne 14 sera en correspondance avec le RER C, le TVM et le tramway T7 sur le pôle. Son arrivée est prévue pour 2024. Son prolongement vers le sud via la création d'une station à Morangis est souhaité par un grand nombre de partenaires. La ligne 18 complétera ce réseau permettant une liaison en rocade avec les territoires à l'ouest dont les pôles d'Antony et de Massy-Palaiseau.

L'arrivée du GPE va être accompagnée d'un renforcement global de l'offre de transport en commun. Une modernisation du réseau RER est en cours et de nombreux projets sont à l'étude ou en cours de réalisation sur le territoire :

- Le tramway T9 reliera à l'horizon 2020, Paris (Porte de Choisy) au centre-ville d'Orly (station du Fer à Cheval) et traversera les communes de Choisy-le-Roi, Thiais et Orly sur le pôle.
- Le prolongement du T7 des Portes de l'Essonne à Athis Mons jusqu'à Juvisy permettra de renforcer l'offre de transports en commun dans la partie essonnoise du pôle et de renforcer le pôle d'échange multimodal de Juvisy (plus grande gare de banlieue d'Île-de-France) en le reliant à l'aéroport d'Orly. Ce projet présente un intérêt majeur pour permettre aux Essonniens d'accéder aux emplois et aux transports du pôle.
- La réalisation d'un téléphérique urbain (Câble A) entre la ville de Villeneuve-Saint-Georges et la station de métro de la ligne 8 « Créteil Pointe du Lac » à Créteil apportera un renfort d'offre à l'est du territoire.

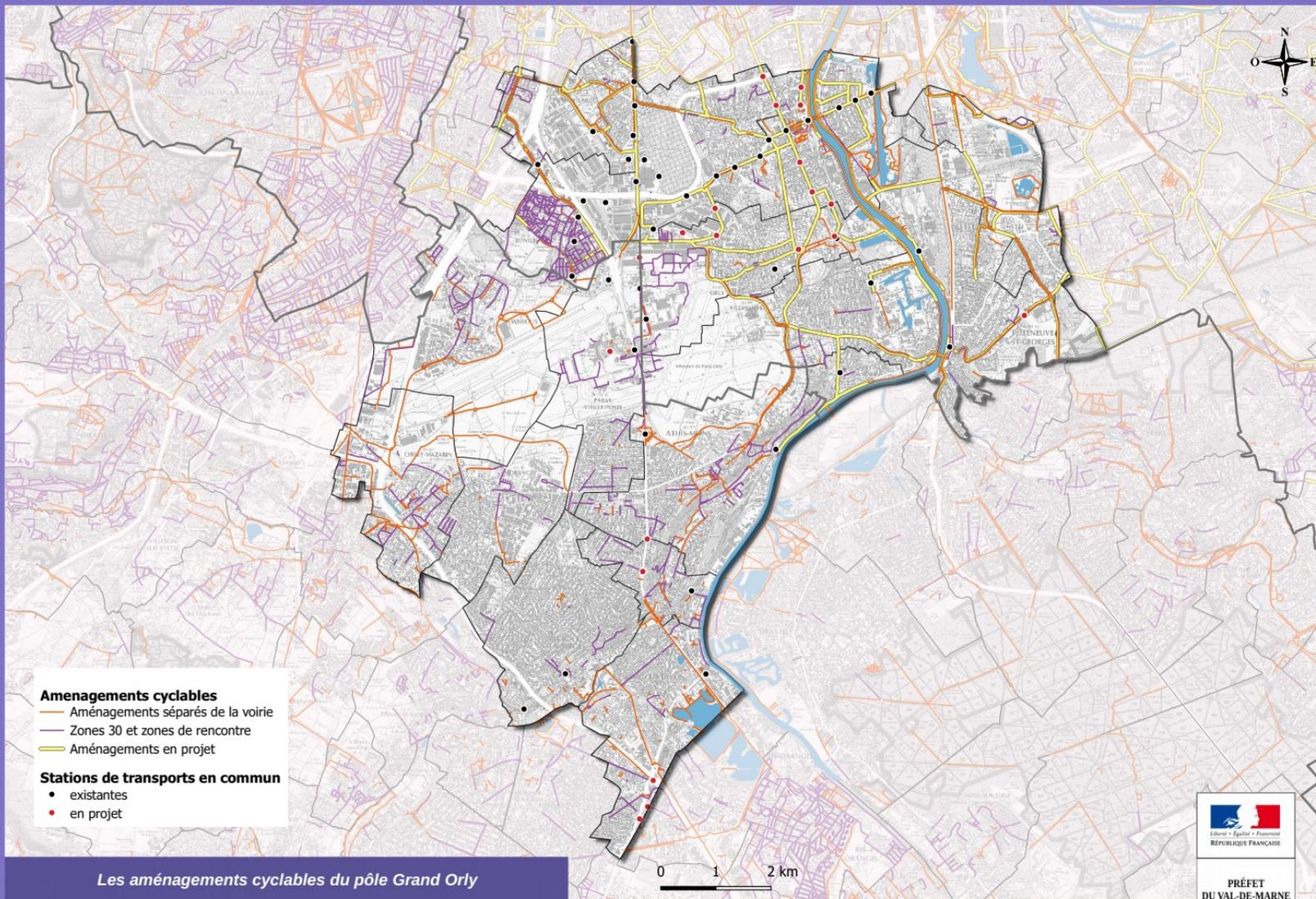
- La mise en place du Tzen 5 entre la station de RER C Bibliothèque François Mitterrand et le pôle de Choisy-le-Roi permettra de desservir via une vingtaine de stations, les nouveaux quartiers urbains mixtes localisés sur les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.
- La réalisation du TCSP Sénia-Orly entre le carrefour de la Résistance à Thiais et l'aéroport d'Orly apportera une autre liaison à l'aéroport et desservant les communes de Thiais, Orly et Rungis et longera également Paray-Vieille-Poste.
- Quatre autres TCSP sont également en projet sur le département de l'Essonne dont :
 - Le TCSP Massy-Orly : ce projet a pour objectif de relier les deux pôles d'échange que constituent Orly et Massy. Deux variantes sont envisagées et proposent un contournement de la plateforme aéroportuaire soit par le nord, soit par le sud. On notera pour autant que ce projet est questionné avec l'arrivée de la ligne 18 du Grand-Paris qui pourrait de fait se substituer au projet de TCSP.
 - Le TCSP Orly-Evry RN7 : dans le cadre de la requalification de la RN7, le Conseil Départemental de l'Essonne et les collectivités locales envisagent la création d'un TCSP. Dans la continuité du T7, ce projet pourrait permettre de relier les deux pôles majeurs d'activité que sont Evry/Corbeil-Essonnes et Orly et d'améliorer la mobilité des actifs et habitants de l'Essonne.

Des projets de reconfiguration de gares routières tel que la gare de Massy-Atlantis, desservant l'aéroport d'Orly et mettant en relation le Cluster du Plateau de Saclay sont également en cours. Tous ces projets vont permettre d'améliorer la desserte Nord/Sud et Est/Ouest. L'offre devra être adaptée aux besoins spécifiques du pôle et notamment au fonctionnement en horaires décalés pour de nombreux emplois. Une réflexion conjointe des entreprises du secteur avec l'autorité organisatrice des transports devra être menée en ce sens. Malgré les nombreux projets, les disparités de qualité de la desserte entre le Nord et Sud du territoire perdureront. Ces améliorations du réseau structurant devront donc être accompagnées d'une restructuration du réseau bus pour permettre une desserte fine du territoire et un rabattement vers les stations de transports lourds. Cet enjeu sera très important pour les communes du Sud du territoire. Les parkings de rabattement devraient aussi permettre aux résidents du Sud du territoire d'emprunter les lignes structurantes. Un parking relais (P+R) est prévu en gare de Pont de Rungis.

2.6 Un usage de la route qui doit être repensé pour valoriser le potentiel de développement des modes actifs

Les déplacements actifs ou modes doux recèlent un large potentiel sur le territoire du Grand Orly. La géographie de plateau facilite ce type de déplacements. Les Départements de l'Essonne et du Val de Marne ont mis en place des schémas directeurs d'itinéraires cyclables, mais les discontinuités demeurent. En effet, le pôle est marqué par de nombreuses coupures comme certains franchissements de Seine ou les emprises mono-fonctionnelles. Il est nécessaire de compléter le réseau cyclable sur l'ensemble du territoire tant en termes d'aménagements que de stationnements. L'implantation des gares et stations des nouvelles lignes de transport en commun doit être prise en compte.

Le développement des modes actifs souffre de l'aspect très routier de nombreux espaces publics. Il s'agit de retrouver une lisibilité et une qualité d'espaces publics autour des avenues et boulevards structurants du territoire (RD7, RN6, RD5). La requalification de la RD7 pourra à terme de constituer un axe Nord - Sud pacifié traversant le pôle. Le projet du département du Val-de-Marne permettra de créer une première section au Nord du pôle. Aménager de grandes promenades et des circulations douces adossées sur les entités paysagères est aussi un levier pour le développement des modes actifs. Trois secteurs ont un potentiel important sur le pôle, la promenade autour de l'aéroport d'Orly, l'évolution du centre commercial Belle-Epine et les berges de Seine. Ces espaces peuvent être valorisés en ménageant des continuités piétonnes et cyclables et en améliorant leur accessibilité. Les aménagements cyclables doivent être qualitatifs pour permettre un cheminement confortable pour les vélos et les piétons pour tous types d'usages, du loisir au déplacement domicile travail.



Service de la Planification et de l'Aménagement Durable / Pôle Grand Paris Déplacements
Sources : IGN© - SCAN25© / UDEA94-SPAD / CD94 / IAU (Réalisation UDEA94/SPAD/PGPD, Éd. Novembre 2019)

Unité départementale de l'Équipement et de l'Aménagement - Val-de-Marne
www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

2.7 Des atouts à valoriser pour permettre une évolution du secteur de la logistique

Enfin un dernier levier pour fluidifier le trafic routier est l'optimisation des flux et la diminution corrélative du nombre de kilomètres parcourus par les camions sur les voiries. Le territoire est marqué par la présence d'installations de logistique urbaine et de fret d'envergure métropolitaine et nationale génératrices de trafic routier. Les sites logistiques s'inscrivent sur un axe Est – Ouest allant du MIN de Rungis au port de Bonneuil-sur-Marne. Le pôle comprend trois zones ayant des vocations modales différentes : le secteur Ouest Rungis-Orly, le triage à Villeneuve-St-Georges avec le secteur fluvial et le secteur de Valenton.

Les sites du MIN, du SENIA et de la SOGARIS sont directement embranchés à partir de la Grande Ceinture ferroviaire, qu'utilise notamment le RER C. Ils ont été historiquement développés dans l'objectif d'améliorer le transport de marchandise, notamment alimentaire, vers Paris.

La présence en zone dense de ce type d'activité est essentiel pour le fonctionnement métropolitain et est notamment rappelé dans le SDRIF, le pôle représente ainsi un secteur clé de l'armature logistique francilienne. On constate cependant une sous utilisation du fret ferroviaire ainsi qu'un phénomène de desserrement avec un éloignement progressif des lieux de stockage vers les franges de l'Île-de-France. Cet éloignement dégrade la qualité de l'organisation logistique et pénalise les territoires (congestion, pollution, consommation foncière).

Si la présence d'une activité logistique dans un tissu urbain est essentielle au fonctionnement métropolitain, l'activité n'en demeure pas moins source de nuisances et de conflits d'usages au niveau local. Une transition vers un secteur plus vertueux passe par le développement d'une nouvelle offre logistique en réseau, par la généralisation de motorisations de véhicules plus propres et par le développement de l'intermodalité permettant d'accroître le recours à la voie fluviale et au réseau ferroviaire. Les équipements portuaires et les installations embranchées, notamment le site du triage de Villeneuve-Saint-Georges, les installations ferroviaires du MIN et le chantier combiné de Valenton, apparaissent essentiels pour l'évolution du territoire, à la fois pour le maintien et le développement de l'activité économique et pour une réduction des nuisances induites.

L'intégration de l'activité logistique en ville questionne conjointement la capacité de cette activité à limiter ses nuisances et celle des acteurs de la ville à intégrer la logistique dans son fonctionnement. L'activité logistique doit évoluer pour mieux s'inscrire dans son territoire dense en travaillant sur les modes d'approvisionnement, la motorisation des véhicules et l'insertion urbaine des sites. Les plateformes logistiques sont ainsi appelées à se réinventer pour répondre aux enjeux de développement du e-commerce et de la proximité de quartier mixte, dans un contexte de mutation urbaine. De même, les acteurs de la ville doivent développer des projets et des principes d'aménagement permettant une prise en compte des contraintes propres à la logistique.

Le secteur logistique doit également évoluer dans ses autres composantes que la stricte mobilité et l'intermodalité : des logiques conjointes de mutualisation de services, d'ouvrages, et de façon induite de coûts, peuvent être opportunément combinées à celle de soutenabilité et de respect de l'environnement. Ainsi, le regroupement de plateformes logistiques (changement d'échelle), de regroupement d'activités d'entreprises différentes en privilégiant la proximité à bénéfice mutuel (écologie industrielle et territoriale), la mise en œuvre de technique de compacité des emballages (afin de minimiser l'emprise au sol lors de l'entreposage ou dans les véhicules de transport en cas d'acheminement des produits, avec pour effet induit la réduction du nombre de parcours et l'augmentation du taux de remplissage) doivent être pris en compte.

3 . Attractivité territoriale

3.1 Un pôle économique majeur

Avec près de 170 000 emplois, le pôle d'Orly émerge comme le premier pôle d'emplois du sud francilien. Le territoire s'inscrit dans le secteur logistique Seine Amont Nord Essonne qui renvoie à des activités de logistique, de commerce de gros, de services aériens et aéroportuaires, de fournitures industrielles, de génie urbain – services urbains, de construction, de maintenance, de propreté, de sécurité. Ces activités sont caractérisées par l'échelle métropolitaine de l'approvisionnement et de l'organisation matérielle, y compris par l'organisation de ses flux et par une certaine similitude des profils d'emplois avec une majorité d'emplois d'exécution et intermédiaires.

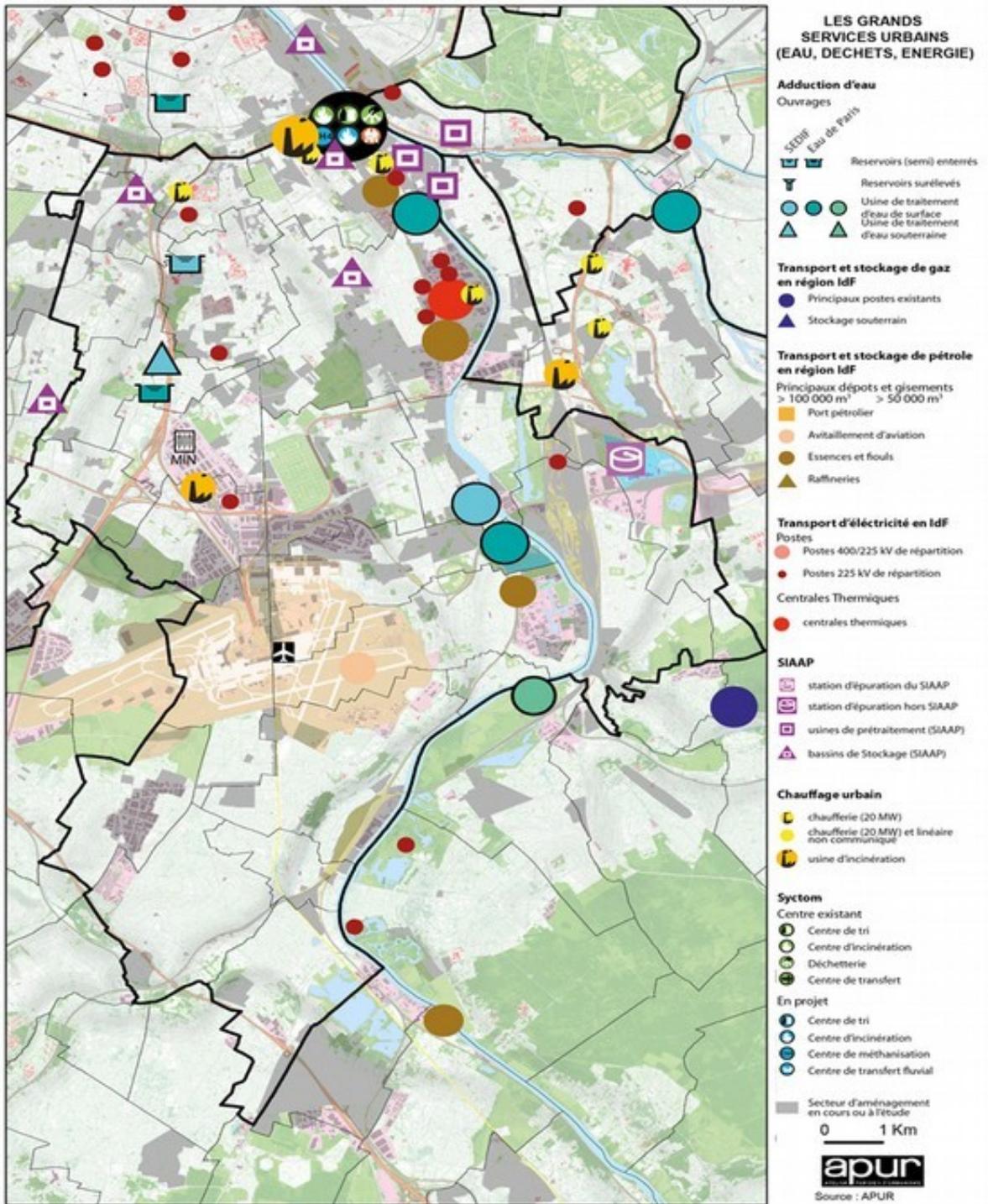
Ce profil économique atypique, à l'échelle francilienne, est principalement hérité des années 1960, avec l'aménagement de grandes plaques économiques monofonctionnelles destinées au fonctionnement de Paris dont l'aéroport d'Orly et le MIN de Rungis sont les éléments emblématiques. Il résulte également des mutations industrielles de la vallée de la Seine, dont ont subsisté les grands équipements de génie urbain, alors que les activités de fournitures industrielles et de BTP ont remplacé les activités productives manufacturières, massivement affectées par la désindustrialisation francilienne de la seconde moitié du 20^e siècle.

Parmi les activités phares du territoire, on distingue en premier lieu les activités logistiques. Le pôle d'Orly constitue le 2^{ème} pôle logistique francilien après le Grand Roissy en termes d'emplois et de surface d'entrepôts. Les entrepôts, espaces de distribution et de stockage sont présents partout, que ce soit à travers des plateformes (plateforme aéroportuaire d'Orly, MIN de Rungis, Sogaris) ou des espaces plus diffus.

La fonction logistique est prépondérante, mais elle s'accompagne d'activités diversifiées telles que le commerce de gros, les fournitures industrielles, etc. Par rapport aux autres pôles franciliens, le pôle d'Orly se distingue par des atouts, uniques en Île-de-France :

- sa proximité avec le cœur d'agglomération ;
- son potentiel puissant d'intermodalité, mêlant autoroutes (plusieurs carrefours), chemin de fer (dont la principale gare fret française), voie fluviale (ports sur la Seine, proximité du port de Bonneuil-sur-Marne, 2^e port fluvial francilien), aéroport international, etc., sans que ces infrastructures ne forment un système intégré ;
- la force de sa filière agro-alimentaire et distribution alimentaire, notamment grâce au MIN de Rungis (1^{er} marché mondial de produits frais) et à son écosystème.

Les activités de « génie urbain », liées à l'approvisionnement en termes de réseaux et de fluides constituent un autre pan de spécialisation « productive résidentielle » du pôle. La partie du pôle d'Orly située dans la vallée de la Seine comprend de grands équipements de services urbains d'échelle régionale voire nationale (alimentation en eau potable à Choisy-le-Roi et Orly, traitement des eaux usées à Valenton, recyclage et dépôt pétrolier à Villeneuve-le-Roi – la Carelle), puits de géothermie et réseau de chaleur et constitue avec les autres communes de la Seine Amont un des principaux espaces de concentration régionale.



Le pôle d'Orly apparaît comme un quartier d'affaires. Il a connu un important mouvement de développement des activités de bureaux entre les années 1990 et le milieu des années 2000, à l'instar d'autres pôles de Grande Couronne, porté par un mouvement de diffusion des activités tertiaires au sein de l'Île-de-France.

Cette tertiarisation a néanmoins été singulière. Elle mêle des activités décisionnelles caractéristiques de la première couronne ouest et des activités opérationnelles et de support, caractéristiques de la seconde couronne. Les implantations les plus emblématiques sont liées à l'aéroport, directement (compagnies aériennes, ADP...) ou indirectement (implantations en France de grandes entreprises internationales comme Ricoh, Kyocera, bases tertiaro-logistiques de grands comptes...), au MIN via les dimensions agro-alimentaire et distribution (Système U, Bio C'est Bon, Danone Eaux France...), sur la plateforme SOGARIS pour les acteurs de la distribution et de la mobilité urbaine (La Poste, Heppner, Lime's, etc.) ou à la vocation de territoire ressources avec une forte présence du BTP (sièges régionaux de Vinci Construction France et de Demathieu-Bard).

En revanche, les activités les plus emblématiques des quartiers d'affaires ou de technopole sont peu représentées (services bancaires et assurances, grands comptes industriels français, administration, enseignement supérieur, R&D excepté le centre R&D de Chevilly-Larue mais qui est en extrémité nord du pôle, le long de la RD7 et qui est à voir comme une frange du pôle de biotechnologies du Val de Bièvre s'étendant vers Vitry...).

Près de 40 % des emplois se concentrent au nord du pôle et sur l'aéroport (69 000 emplois sur 170 000), et parmi eux, les activités les plus visibles et emblématiques : MIN, plateforme Sogaris, centres commerciaux Belle Epine et Thiais Village, aéroport, ainsi que les principaux espaces tertiaires. Toutefois, les espaces économiques se sont diffusés sur quasiment toutes les franges de la plateforme aéroportuaire.

3.2 Le confortement des activités historiques dans un contexte économique en mutation...

Les bases économiques du territoire sont impactées par des évolutions structurelles, qui sans les remettre en cause, les amènent à muter et à se restructurer.

- Économie du numérique et impact

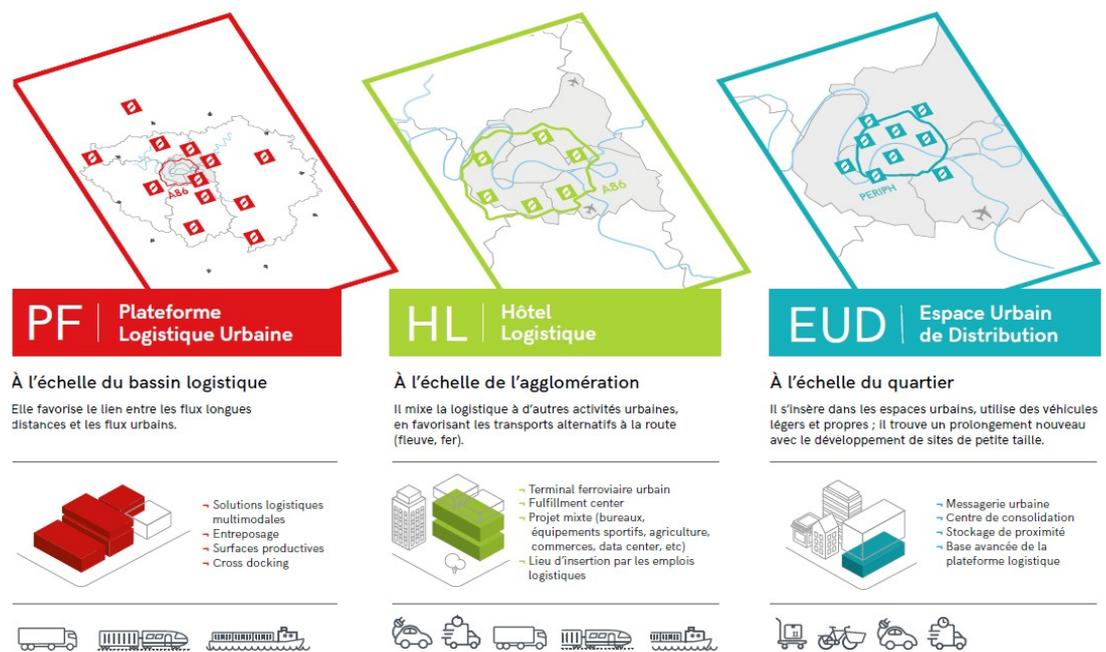
Les activités du pôle d'Orly sont exposées aux profondes mutations de la nouvelle révolution productive : numérique, automatisation (robotique, intelligence artificielle, impression 3D, internet des objets). Elles vont innover les différentes sphères d'activités et donc faire leur entrée ou intensifier leur présence dans les entrepôts, les usines, les commerces ou les bureaux. La logistique est triplement concernée, par sa propre numérisation, mais aussi par celle de l'industrie et par le développement de l'e-commerce.

Le développement de l'e-commerce crée une demande pour une logistique en ville. La livraison chez le particulier plutôt qu'en magasin entraîne une relocalisation des activités logistiques au sein de la métropole, avec une montée en puissance des transporteurs du dernier kilomètre. Situé à l'articulation entre Grande et Petite Couronne, entre logistique de longue portée et logistique urbaine, le pôle d'Orly est pleinement concerné par ces mutations, que ce soit du point de vue organisationnel ou immobilier. La logistique du dernier kilomètre est également une réalité prégnante pour le territoire, plusieurs sites logistiques du pôle jouant le rôle de base du dernier kilomètre pour la distribution de colis aux habitants du territoire Orly-Rungis voire l'ensemble du Val de Marne (entrepôt La Poste à Sogaris) ; le MIN de Rungis appliquera par ailleurs à compter de 2020 les nouvelles restrictions de circulation poids lourds de la Ville de Paris.

Ces évolutions structurantes soulignent avec une acuité nouvelle l'enjeu de l'intermodalité. L'ensemble de ces évolutions accroît les enjeux fonciers et immobiliers, car la logistique et l'industrie ont désormais besoin d'être au plus près des bassins de consommation. Elles génèrent un renforcement des besoins en immobilier logistique et d'activités et exigent des actifs aux normes flexibles, hybrides, modulables. Le renforcement de la compétitivité numérique (puissance électrique, connectivité très haut débit) passe par de nouveaux aménagements.

- Evolution des modes de consommation et impact sur les activités

Le pôle d'Orly est aujourd'hui inégalement préparé à absorber ces mutations. Elles sont prises



source : IAU

à bras le corps par les grands opérateurs économiques des grandes plateformes, qui mènent des programmes de transformation ambitieux et volontaristes, avec des investissements sans précédents.

La Semmaris a engagé le plan stratégique Rungis 2025 qui est assorti d'un milliard d'euros d'investissements sur la période 2015-2025. Il prévoit notamment la création (effective depuis 2018) d'une plateforme permettant aux grossistes de faire leurs achats en ligne, le développement des services aux clients, la création et rénovation de pavillons et entrepôts, la création de nouveaux espaces pour accueillir les activités en expansion (ateliers de découpes, mûrisseries, show room et bureaux...) et un incubateur et pépinière, Rungis&Co, pour accueillir les start-up de l'agro-alimentaire, soit un total de 230 000m² de bâtiments nouveaux ou entièrement restructurés, des projets énergétiques, de traitement des déchets.

Malgré ce plan, les enjeux immobiliers et fonciers restent prégnants car le MIN fait face à de nouveaux besoins immobiliers liés à la croissance des activités de transformation, alors que ses bâtiments sont pleins (taux d'occupation de 97 %). Le MIN, constitue un vecteur important du développement du territoire et va notamment créer un pôle d'excellence, cluster de la filière de l'alimentation. En lien avec le développement du MIN, certaines activités agro-alimentaires pourraient également être développées sur le secteur du SENIA.

Le Groupe Sogaris a également engagé d'importants investissements (500 millions d'euros) dans le cadre de son plan stratégique à 10 ans, faisant l'objet d'une accélération sur la période 2019-2021 avec 300 M€ d'investissement prévus sur 3 ans. Sogaris entend ainsi déployer un réseau de sites dédiés à la logistique urbaine sur le Grand Paris, permettant ainsi de mieux organiser les flux pour en réduire le poids économique et le coût environnemental. (2016-2026). Concernant la plateforme de Rungis, après en être devenu propriétaire en 2015, Sogaris prévoit de la moderniser la plateforme de Rungis, certifiée ISO 14 001, en la densifiant, en la diversifiant et en renforçant le caractère urbain : un premier bâtiment mixte à l'entrée de la plateforme sera mis en chantier en 2021 pour proposer de nouveaux services aux clients du site, suivi de plusieurs opérations de développement ou de renouvellement sur la plateforme elle-même. En outre, une campagne de réappropriation du site par l'art a été lancée en 2016 par la réalisation de deux premières fresques de street art visibles depuis le tramway T7 et destiné à rouvrir la plateforme sur son environnement. La plateforme de Rungis a vocation à fonctionner en réseau avec les autres sites du Groupe, existant ou en développement.

Paris Aéroport (ex ADP) a engagé en 2013 un projet de rénovation et de valorisation de l'aéroport d'Orly, « Paris-Orly, un nouvel envol », qui, étalé, sur les Contrats de régulation économique 2011-2015 et 2016-2020 mobilise près de 2 milliards d'euros. Déjà largement avancé, il a permis le rajeunissement et l'amélioration des infrastructures aéroportuaires et la création de capacités annuelles additionnelles d'accueil de passagers : réaménagement des abords des terminaux et des accès parkings, construction d'une nouvelle salle d'embarquement dédiée aux vols internationaux, construction d'un bâtiment de jonction entre les terminaux Ouest et Sud. Ce plan s'accompagne de plusieurs dizaines de milliers de m² de développements immobiliers connexes, tournés à la fois vers le tertiaire de bureaux, le tourisme d'affaires et vers le tissu économique local, notamment sur des produits PME-PMI et logistiques.

Le groupe Klepierre a engagé depuis 2015 une rénovation du centre commercial Belle Epine à Thiais afin de répondre au mieux aux besoins des 18 millions de visiteurs annuels fréquentant le site. Sa poursuite est liée à l'arrivée de la ligne 14 sud à MIN Porte de Thiais d'une part et à la requalification du SENIA d'autre part.

En revanche, les mutations sont beaucoup moins engagées ailleurs, où le contexte d'intervention est nettement moins favorable. Les grandes propriétés foncières sont moins présentes et le tissu d'entreprises est dominé par des PME-PMI parfois fragiles, qui n'ont pas des moyens lourds d'investissement. Les façades nord-est et ouest de l'aéroport et la vallée de la Seine sont particulièrement concernées.

3.3 Tout en créant les conditions de la diversification des activités économiques dans un souci de développement équilibré et cohérent du Grand Orly

Le pôle d'Orly va connaître une amélioration substantielle de son accessibilité, qui va permettre un accès plus aisé avec les autres pôles économiques et bassins d'habitat franciliens. Il va également transformer son important potentiel de renouvellement urbain et économique, du fait notamment de la contraction industrielle en requalification urbaine. Ce renouveau urbain va permettre l'arrivée de la ville au cœur du pôle, sur sa façade nord, jusqu'alors composé de grandes entités économiques monofonctionnelles, avec des logements, des équipements publics de proximité (Senia ILMGP) et des équipements métropolitains (Cité de la Gastronomie, pôle e-Sport).

Ces évolutions sont à même de gommer quelques-uns des handicaps les plus structurels du pôle d'Orly pour développer des activités comprenant une dimension tertiaire.

Pour autant, ce développement n'est que potentiel : il n'a rien d'automatique et nécessite que les acteurs territoriaux s'en emparent, pour l'inscrire en cohérence et complémentarité des développements existants.

Le pôle d'Orly pourrait offrir de nouveaux arguments aux activités suivantes :

- L'économie présentielle grâce, d'une part, à l'arrivée de la ville au cœur des plaques économiques et, d'autre part, à l'accroissement de l'offre de logements, permet d'atteindre les masses critiques en termes d'aire de chalandise. L'économie présentielle est pourvoyeuse d'emplois aisément accessibles par les populations locales et donc apparaît, au-delà des aménités fournies aux populations résidentes et salariées, comme un facteur d'ancrage local du développement : elle permettrait à la fois d'atténuer la forte évasion salariale que connaît le pôle d'Orly et de créer des emplois non délocalisables ouverts aux salariés locaux de toutes qualifications.
- Les activités tertiaires de bureaux : grâce à sa nouvelle accessibilité et à l'arrivée de la ville en son cœur, le pôle d'Orly va pouvoir se voir repositionné par rapport à ses concurrents de 1^{ère} et de 2^{de} Couronnes, pour attirer des activités exogènes issues de la déconcentration d'activités parisiennes, notamment sur des fonctions opérationnelles, mais aussi d'administrations, d'équipements, de lieux d'enseignement et de formation en recherche d'extension ou de regroupement sur un même site ou pour localiser les développements des entreprises déjà présentes. Toutefois, les mutations en cours du tertiaire de bureaux et la forte concurrence des pôles environnants sont à bien appréhender.
- Des activités tertiaires plus spécifiques, faisant appel à des locaux plus mixtes. Plusieurs créneaux semblent à approfondir : l'écosystème des réalités virtuelles, pour lesquelles le projet de pôle e-sport sur le Senia peut être un catalyseur, l'économie collaborative et l'évolution des modes de travail, à travers des tiers-lieux généralistes ou spécialisés, indispensables pour capter et ancrer l'entrepreneuriat de la population résidente ou fonctionnant en lien avec les activités déjà présentes ; des activités relevant de « l'innovation de proximité » exploitant la situation entre Paris (centre des innovations d'usage) et Saclay (centre des innovations de rupture) pour des activités en quelque sorte de « R&D appliquée ». Le Pôle d'Orly est un territoire d'innovation, comme en atteste sa participation au programme Territoires d'Industrie. Les principaux acteurs sont mobilisés et portent des projets en matière de formation, d'appui aux entreprises, de transports et de développement économique et urbain.
- Dans le prolongement des activités historiques du MIN, les activités orientées vers le grand public dans le domaine de la gastronomie et l'alimentation avec la Cité de la Gastronomie et le pôle d'excellence alimentaire du MIN
- Le tourisme d'affaires et les échanges internationaux, renforcés par la nouvelle dimension internationale de l'aéroport, les grands équipements, les aménités de la ville.
- Les activités de l'industrie du futur, dont les nouveaux paradigmes sont beaucoup plus favorables au développement en milieu urbain : proximité avec le marché, accès à un écosystème d'acteurs diversifiés, à la main-d'œuvre, aux infrastructures numériques, aux aménités, à la logistique pour permettre une production personnalisée de masse, s'adaptant quasiment en temps réel à la demande.

La capacité à proposer des immobiliers appropriés constitue un autre enjeu majeur. Les nouveaux développements potentiels exigent pour certains des produits immobiliers inédits ou mixtes qui ne comptent pas parmi les plus rémunérateurs. Par exemple l'implantation d'activités artisanales et commerciales qui interroge la capacité des acteurs à proposer des locaux à des prix adaptés, alors que le contexte de renouvellement urbain du pôle d'Orly induit des opérations complexes avec de nombreux surcoûts.

Il importera de trouver la bonne jauge et d'éviter une trop grande dispersion, soit parce que le contexte concurrentiel est fort du fait d'un tertiaire de bureaux purs, soit parce les activités sont émergentes et le marché plus restreint (innovation de proximité, réalités virtuelles, agro-alimentaire, industrie du futur), alors même que le pôle d'Orly conservera un écosystème économique moins diversifié et une intensité urbaine moindre que certains de ses plus vifs concurrents.

La reconnaissance du Grand Orly comme un élément moteur de l'économie francilienne devra passer par une coordination des actions menées par les différents acteurs du territoire pour contribuer à les orienter vers des buts définis en communs. Le marketing territorial du pôle passe par un renforcement de la performance économique en valorisant les filières, en exploitant l'économie résidentielle et en créant des synergies entre les entreprises. Elle devra s'appuyer sur une action forte de promotion du territoire par une politique de marques et un plan d'actions marketing autour des produits franciliens en lien avec le Grand Orly.

3.4 Un objectif de mettre en cohérence les emplois et les populations actives du territoire

Les analyses de cette partie ont été établies à partir de premières études, appelées à être consolidées par la suite. Ces études ont consisté en :

- un premier recellement des programmations connues des différents projets d'aménagement actuellement formulés au sein du périmètre d'étude. Si les projets diffus n'ont pas été pris en compte, tous les projets de plus de 50 logements et de plus de 1 000 m² d'immobilier d'entreprise ont ainsi été recensés ;
- une première analyse du marché d'immobilier d'entreprise par le Service de la connaissance des études et de la prospective de la DRIEA. Les analyses prospectives de marché ont été établies jusqu'en 2021.

- o **Des programmations qui ne répondent que partiellement aux enjeux de mutations**

Les programmations économiques en projet sont largement tournées vers les activités tertiaires de bureaux. Ainsi, sur les 1, 315 millions de m² d'immobilier d'entreprises recensés, 0,98 million de m² soit près de 75 %, sont programmés en bureaux. L'immobilier de commerces, d'hôtellerie et de services représente quant à lui 0,19 million de m².

Les principales opérations supportant cette programmation sont : Cœur d'Orly sur l'aéroport, l'écoquartier des Portes d'Orly à Chevilly-Larue, les projets IMGP du Senia à Thiais et Orly, la densification du parc Icade à Rungis, les ZAC du Port et du Lugo à Choisy-le-Roi. Ces programmes se développent en exploitant par anticipation l'arrivée du Grand Paris Express, car ils sont pour la plupart localisés à proximité de gares de la ligne 14. Ces programmations sont essentiellement prévues à travers la réalisation d'immeubles monofonctionnels composés de vastes plateaux aux configurations modulables. Les programmations logistiques sont essentiellement le fait des grands opérateurs, Semmaris, Sogaris, et ADP.

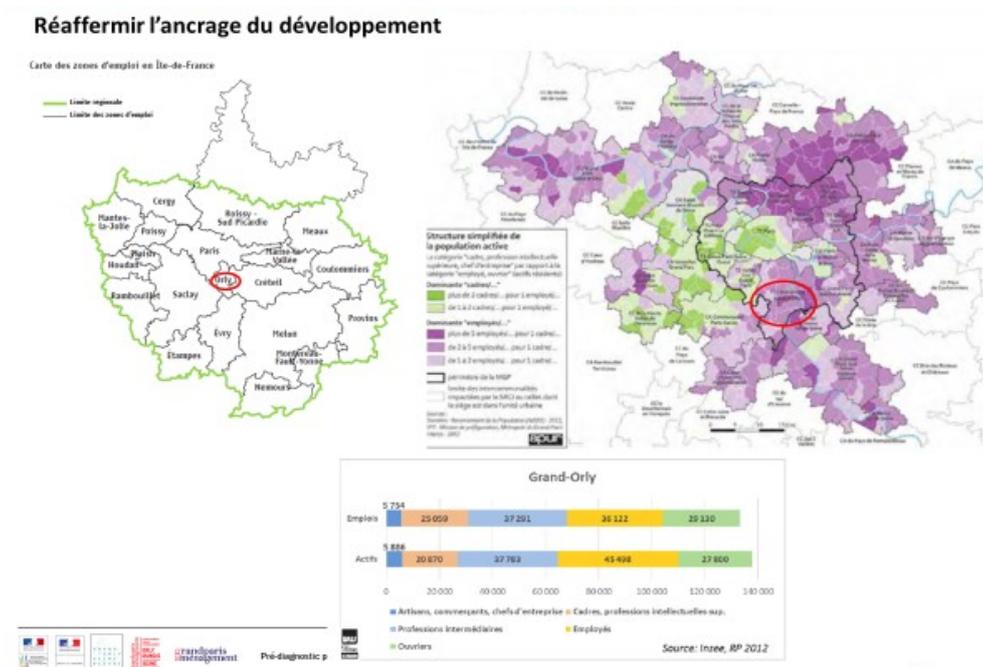
Toutefois ces projets ne sont pas de nature à répondre à des besoins identifiés ou correspondant à une demande potentielle en matière d'immobilier d'entreprise. Il faudrait pouvoir :

- répondre à la pénurie de locaux d'activités aux normes, en général ;
- répondre à des besoins plus spécifiques, comme les locaux d'activités de petites surfaces mixtes aussi bien pour des activités artisanales que pour des activités au contenu plus « technologique », à destination de l'entrepreneuriat local et en locaux d'activités pour la transformation agro-alimentaire, en lien avec le MIN ;
- appréhender la logistique à l'échelle du pôle entier des synergies entre opérateurs et développer l'intermodalité et l'émergence de nouveaux services ;
- appréhender les enjeux de l'industrie 4.0 dont la dimension productive a vocation à se rapprocher de la logistique et des grands pôles urbains de consommation pour former en

quelque sorte des « pôles productifs aval » conjuguant production en grandes séries à partir de produits semi-finis et logistique dans des locaux flexibles et évolutifs en fonction de la demande ;

- développer des tiers lieux favorisant les espaces de co-working et de télétravail.

o **Un besoin de renforcer l’ancrage territorial des activités**



Source : APUR

Le pôle d’Orly présente la spécificité à l’échelle métropolitaine de posséder un certain ancrage de son développement. Il possède une adéquation réelle entre les emplois proposés et le profil socio-professionnel de sa population résidente. Il apparaît comme un territoire « fonctionnel », proposant des emplois aisément accessibles à une population majoritairement populaire, même si l’ensemble du territoire n’est pas uniforme.

Il en résulte un fonctionnement pour partie autonome au sein de la métropole, comme en témoigne l’existence d’une zone d’emplois, telle que définie par l’Insee, qui inclut l’ensemble du pôle d’Orly, en l’élargissant quelque peu au nord et au sud (la zone d’emplois d’Orly comprend toutes les communes d’ORSA ainsi que celles de Wissous, Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste, Wissous, Draveil, Juvisy-sur-Orge et Vigneux-sur-Seine). Toutefois, l’équilibre actuel est fragile, car exposé à un risque de spécialisation sociale. Les récentes dynamiques en rendent compte :

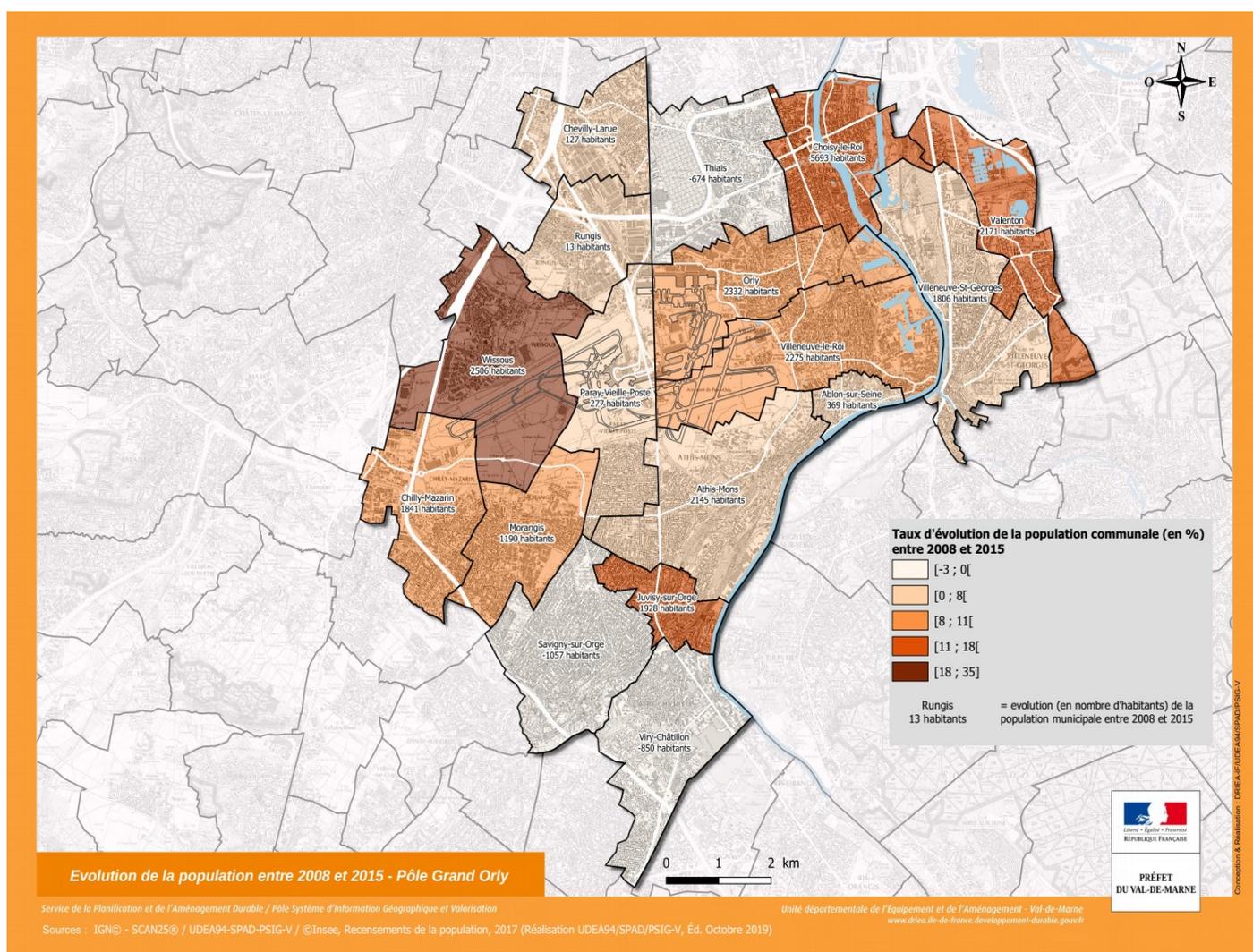
- l’emploi croît, tandis que le chômage se maintient à un niveau élevé voire augmente ;
- les nouveaux emplois ont davantage concerné des emplois de cadres et ont donc peu bénéficié aux habitants. La mise en relation des actifs présents sur le pôle et des emplois doit être améliorés. L’accompagnement de partenaires publics et le développement de formation professionnelles adaptées sont nécessaires pour faire correspondre bassin d’emploi et bassin de vie. Un premier recensement des acteurs du Sud Francilien à même de pouvoir répondre aux besoins de formation et de compléter l’offre existante permettrait d’augmenter la capacité de répondre aux besoins du Pôle le cas échéant ;
- un effet de ciseau entre le développement économique et le développement social émerge : les conditions de vie des habitants (revenu médian, niveau de qualification, proportion de cadres...) progressent mais à un rythme substantiellement moindre que le rythme régional et fragilise ainsi les équilibres du territoire.

4 . Développement urbain et construction de logements

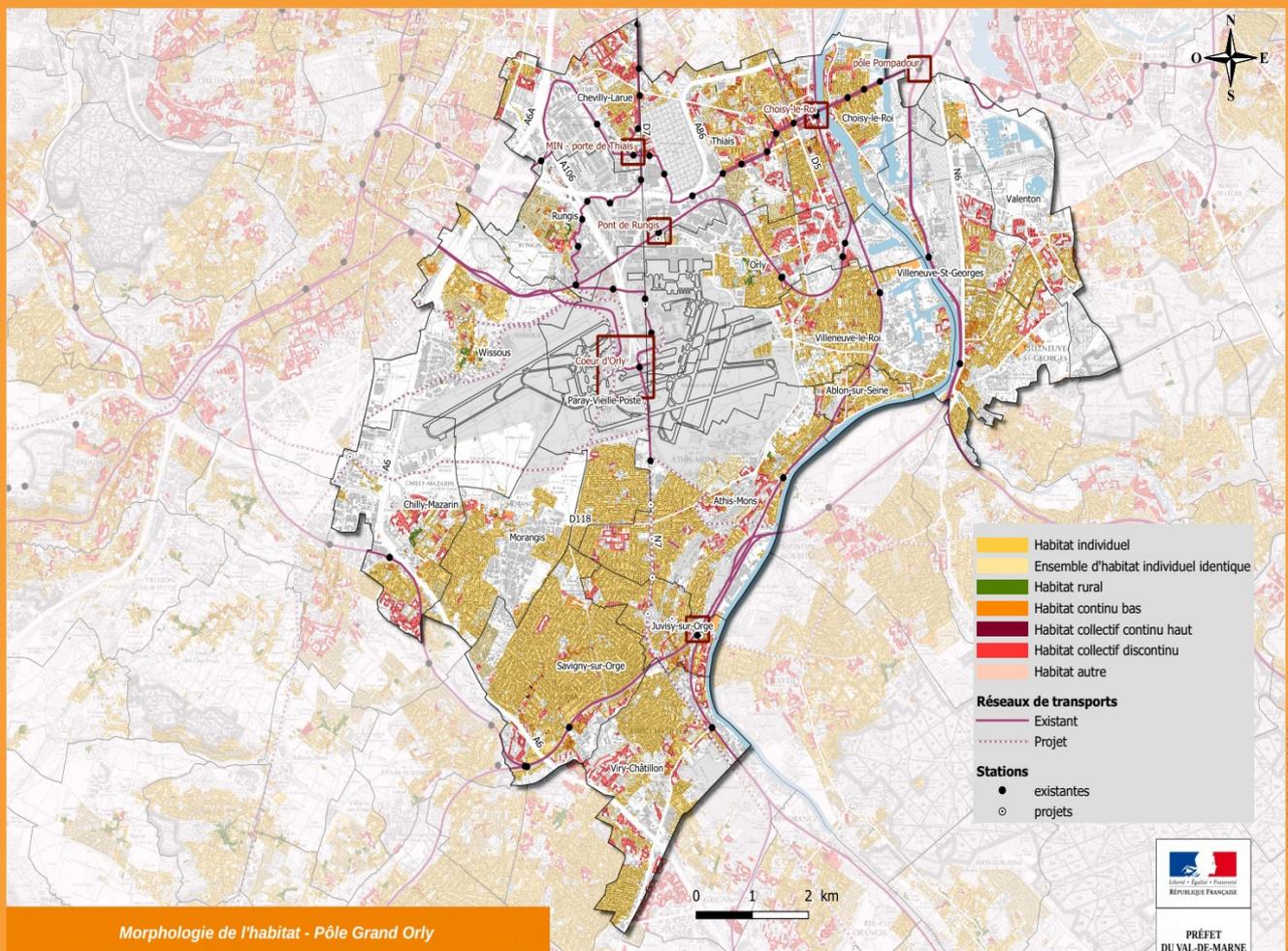
4.1 Un territoire servant au sein duquel la ville s'est progressivement développée pour constituer un pôle métropolitain important

La géographie du pôle Orly (vallée de la Seine, coteaux et plateau de Longboyau), et sa position, en frange de l'ancien département de la Seine, ont facilité un développement autour de la vocation aéroportuaire du site. À l'aérodrome du début du 20^{ème} siècle s'est substitué le 2^{ème} aéroport national. L'implantation de cet équipement supra-communal dans les années 60 s'est accompagnée d'un renforcement des modes de desserte destinés à rendre facilement accessible le pôle depuis Paris. Les activités économiques d'envergure métropolitaine se sont développées autour de l'équipement sur un foncier alors largement disponible.

Les fonctions résidentielles se sont implantées dans la vallée et au sud de la plateforme, en renforcement progressif des centres-bourgs et des lotissements du début du 20^{ème} siècle. La place centrale de l'aéroport, élément incontournable du paysage, a contraint le développement urbain à ses franges dans une logique de contournement de la plateforme. Le développement atypique et rapide du pôle, territoire projeté dans la modernité, a également généré des délaissés et des enclaves, hier aux franges d'un département, aujourd'hui au centre de la métropole.

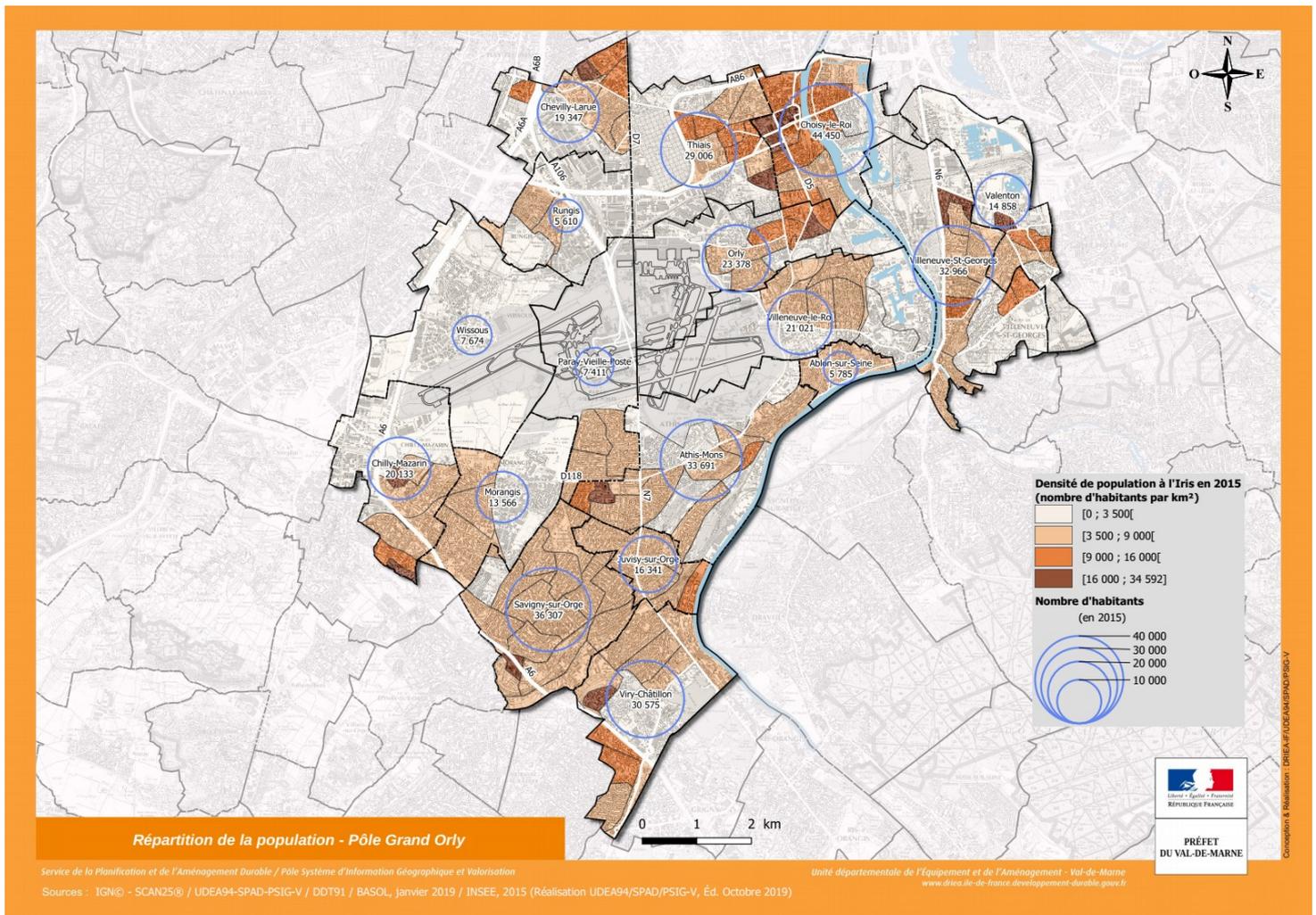


La population au sein du pôle est principalement localisée le long de l'axe Seine, aux franges des plateformes MIN de Rungis / Aéroport d'Orly. Les densités sont assez variables en fonction des formes urbaines, le secteur Nord-Est est ainsi plus dense. Les espaces à vocation d'habitat se situent autour de la plateforme. Dans la moitié nord (Fresnes, Chevilly-Larue, Thiais, Orly, Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton) un tissu mixte d'habitat collectif, avec notamment quelques grands ensembles, domine. Au Sud, à Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Savigny-sur-Orge et Morangis, le tissu est majoritairement pavillonnaire, avec quelques ensembles collectifs notamment le long des axes historiques.



Aujourd'hui le pôle compte approximativement 360 000 habitants, les quatorze communes de l'Établissement Public Territorial composant le Pôle Orly représentent près de 50 % de la population du territoire. Les communes sont de strates démographiques très différentes entre Ablon-sur-Seine, Rungis et Paray-Vieille-Poste qui comptent moins de 10 000 habitants et les communes, le long du RER, comme Choisy-le-Roi, Savigny-sur-Orge, Athis-Mons, Villeneuve-Saint-Georges et Viry-Châtillon qui rassemblent chacune plus de 30 000 habitants. Les communes du cœur du Pôle ont des effectifs démographiques réduits ce qui s'explique par la présence de l'aéroport et des grandes emprises monofonctionnelles qui ont limité leur possibilité d'extension.

4.2 Une dynamique de construction de logements qui ne répond que partiellement aux besoins liés à l'accroissement de la population



Si les communes du Pôle ont vu leurs populations augmenter depuis 1999, cette reprise démographique s'explique surtout par un solde naturel positif. La croissance démographique est ainsi estimée autour de 0,8 / 1 % par an, suivant en cela les grandes tendances observées à l'échelle métropolitaine.

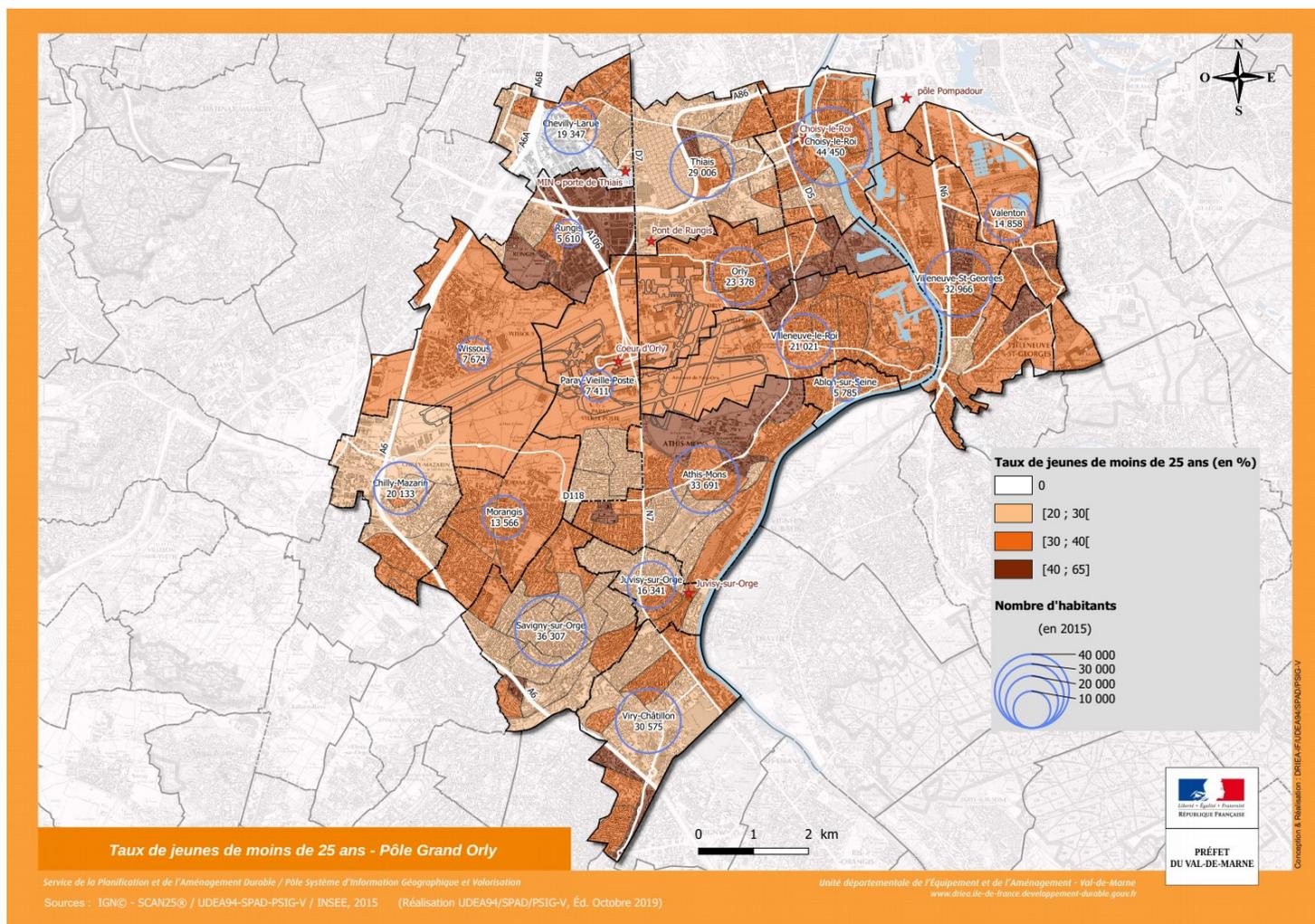
Certaines communes du pôle se détachent avec une forte augmentation comme Choisy-le-Roi et Juvisy-sur-Orge, portée par un effort constructif important et un dynamisme de leurs pôles de transports multimodaux, la première en interface avec la petite-couronne et la seconde en interface avec la grande-couronne. A contrario, certaines communes plus pavillonnaires et moins bien desservies ont vu une augmentation plus modérée, voire négatives entre 2019 et 2014, comme Thiais.

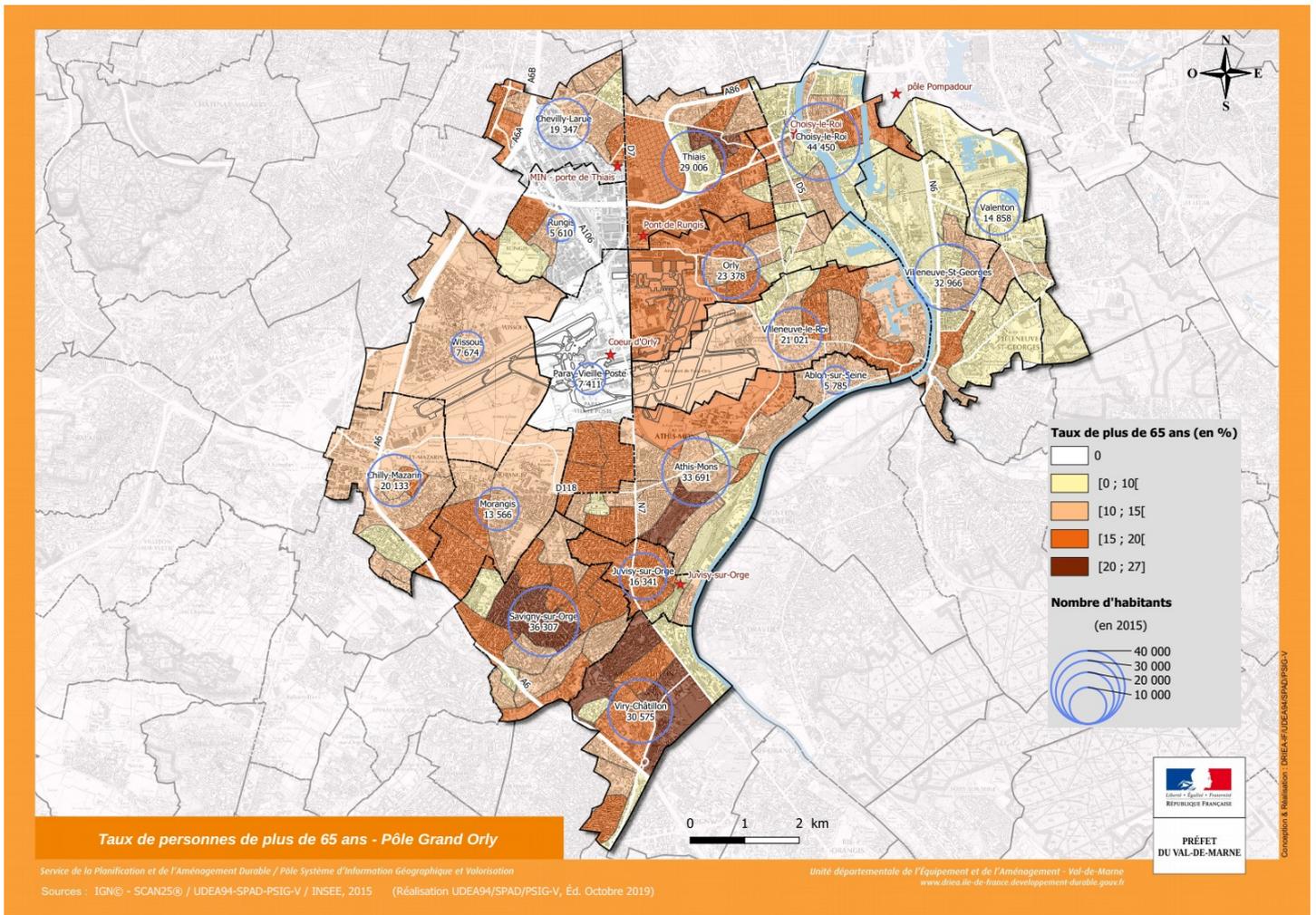
Le taux d'évolution annuelle moyen des communes de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, bien que positif a cependant tendance à se ralentir ces dernières années : il est passé de +7,3% par an entre 1990 et 1999, à +1,4% entre 1999 et 2010 pour se stabiliser à +1% entre 2010 et 2015.

Depuis 1999, la croissance démographique naturelle s'est accompagnée d'un ralentissement du solde migratoire, précédemment négatif, il tend désormais à se rapprocher de l'équilibre. Cet élément traduit à la fois une certaine attractivité retrouvée, résultat d'un effort sur l'augmentation et la diversification de l'offre de logements, le dynamisme économique du Pôle et une amélioration de la desserte en transports collectifs (pôle multimodal de Choisy avec le RER C et le TVM, aménagement du T7 sur l'ex-RN7).

La croissance démographique est aussi soutenue par un certain renouvellement des populations porté par de meilleurs parcours résidentiels et les importantes opérations de renouvellement urbain qui ont concerné certaines communes (Choisy, Orly, Athis-Mons, Villeneuve-le-Roi).

Cette croissance démographique se solde par une population assez jeune où la part des moins de 25 ans est assez importante. Il existe une différence de répartition entre les communes et entre les quartiers. Ainsi certains quartiers d'Orly, de Villeneuve-Saint-Georges, de Valenton et d'Athis-Mons comptent entre 40 et 53 % de moins de 25 ans. Inversement, les secteurs plus pavillonnaires ont une part inférieure comprise entre 20 % à 30 %. Ce phénomène ne peut cacher un certain vieillissement de la population avec une part des plus de 65 ans qui tend à augmenter.



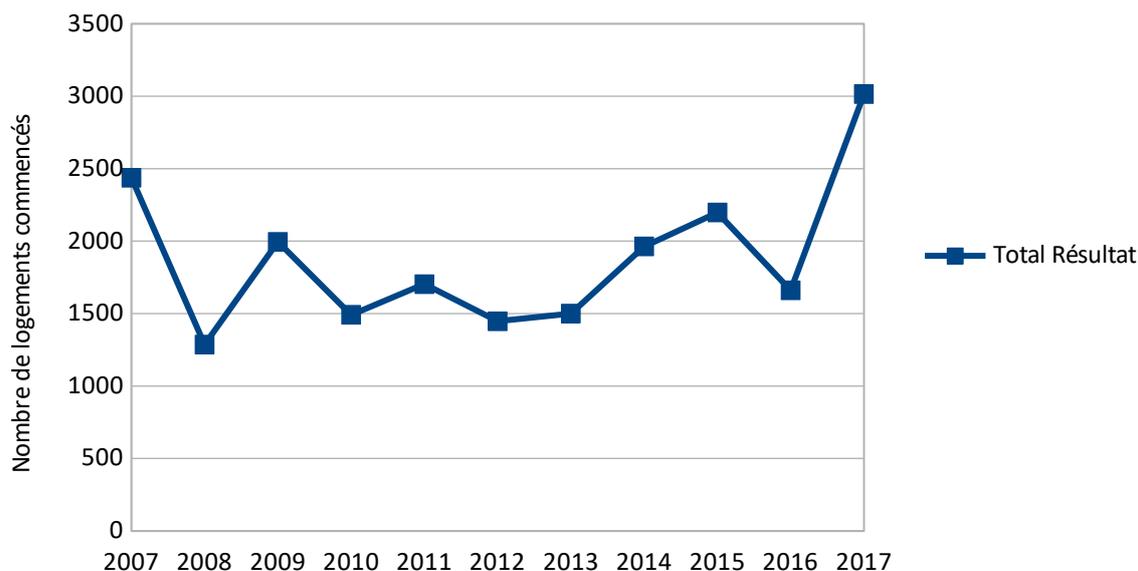


Afin d’ancre la population du pôle et de pouvoir proposer un parcours résidentiel complet, cette dynamique démographique doit s’accompagner d’un effort accru porté sur la production de logements.

Le pôle atteint depuis deux ans ses objectifs de production de logements. La déclinaison locale de l’objectif de production de logements de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est évaluée à environ 2700 logements par an²². Ces objectifs ont été atteints en 2017, confirmant l’augmentation globale constatée depuis les deux décennies précédentes : la production était de 1 270 logements/an entre 1990 et 2000 et de 1 440 logements/an entre 2000 et 2010.

²² projet de PMHH : 2500 logements par an pour les communes de l’EPT GOSB / projet PLH de la CPS 225 logements par an pour les communes de Chilly-Mazarin et Wissous.

Construction annuelle totale Grand Pôle Orly de 2007 à 2017

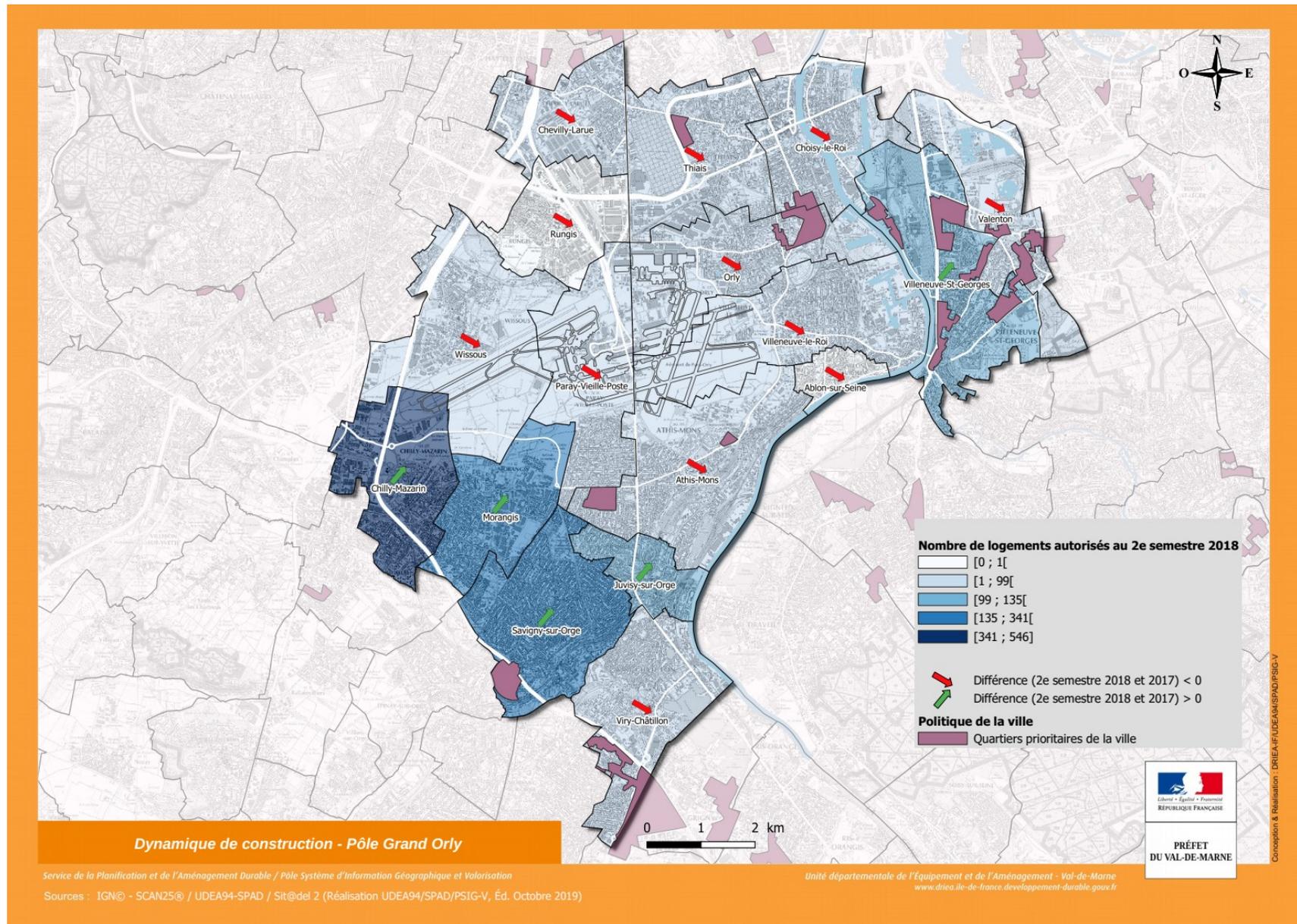


Source : SIT@DEL2 – Logements commencés en dates réelles (extraction de décembre 2018)

Cette tendance générale, lissée à l'échelle du pôle, montre cependant de grandes disparités à l'échelle communale, entre les communes et selon les années. La comparaison de la moyenne annuelle de construction de logements par commune, sur la période récente de 2010 à 2017, permet de faire ressortir ²³:

- les cas des communes dynamiques comme Morangis, Choisy-le-Roi, Savigny-sur-Orge et Athis-Mons qui surpassent l'objectif de 80 % ;
- les communes en deçà de l'objectif (réalisation entre la moitié de l'objectif et l'objectif) : Thiais, Paray-Vieille-Poste, Juvisy-sur-Orge, Chevilly-Larue, Rungis, Fresnes, Orly ;
- les communes bien en dessous (moins de la moitié de l'objectif logements atteints) : Ablon, Villeneuve-le-Roi, Valentignan, Villeneuve-Saint-Georges, qui représentent les communes les plus impactées par les nuisances et les risques.

²³ Il n'est pas tenu compte dans ce descriptif des communes de Wissous et Chilly-Mazarin qu'il n'est pas possible de comparer à la TOL



4.3 Une part de logements sociaux importants avec un enjeu fort de renouvellement urbain, notamment du fait de l'ancienneté du bâti

Les ménages du pôle ont des revenus relativement modestes, avec dans certaines communes une forte représentation des catégories socio-professionnelles ouvrières et employées notamment celles au nord-est du pôle, en corrélation avec l'importance du parc social de ces dernières. La part des cadres a cependant tendance à augmenter. Plusieurs tendances se profilent :

- les communes où la part des ouvriers et employés demeure stable comme Juvisy, Chevilly, Rungis ou Villeneuve-Saint-Georges ;
- les communes qui connaissent une perte importante de la part des ouvriers ou employés comme Athis et Choisy ;
- des communes qui perdent en attractivité pour les cadres comme Paray, Ablon, Orly ou Valenton.

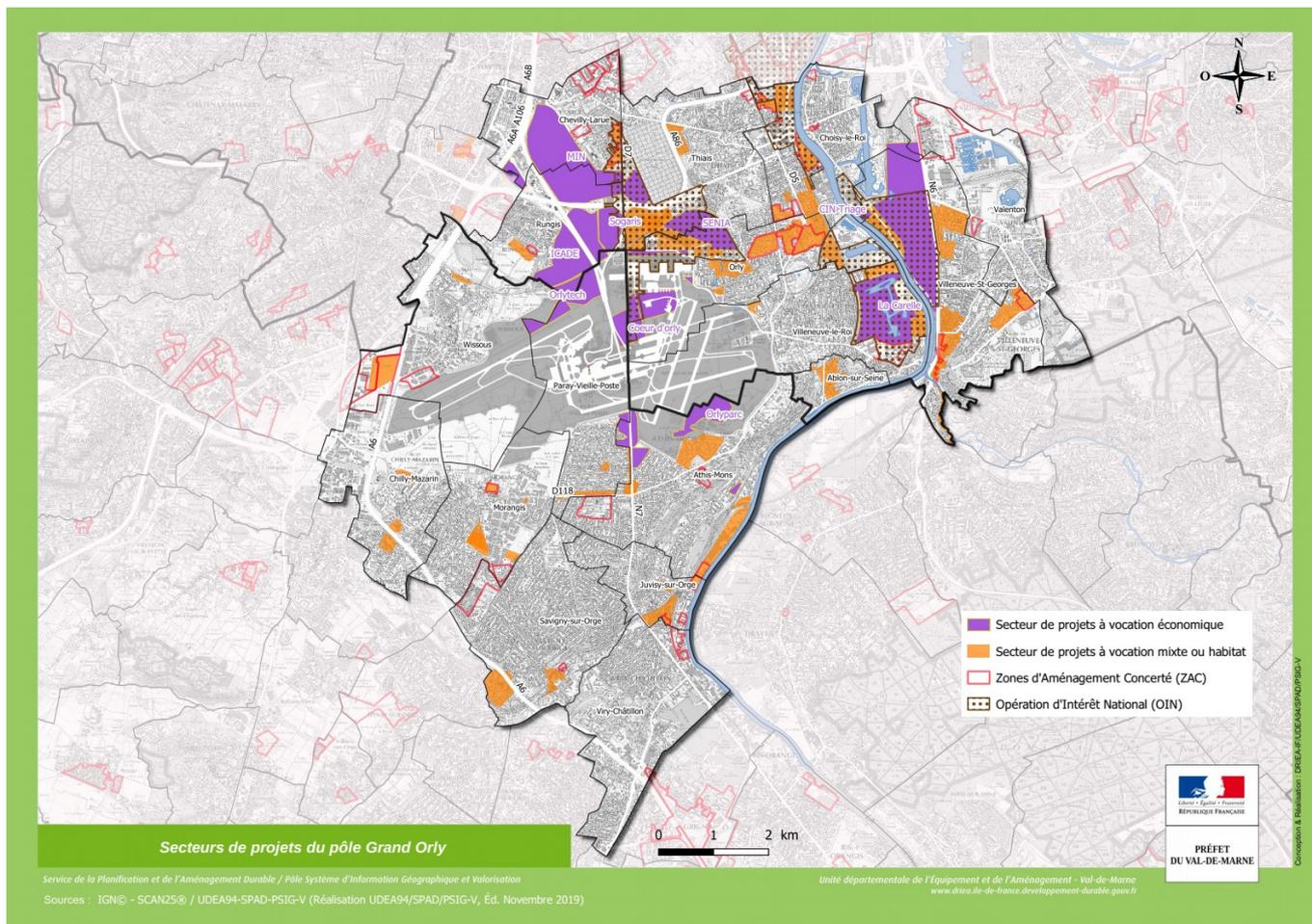
Le nombre de logements s'établit en 2015 à 140 000, dont près de 32 % en locatif social. Du fait des différentes phases d'urbanisation, la part du parc ancien construit avant 1949 est intermédiaire entre les communes du nord-est, val-de-marnaises (24 %) et les communes du sud, essonniennes (15 %). L'habitat ancien se concentre majoritairement dans les anciens bourgs et les lotissements pavillonnaires du début du 20^{ème} siècle et de l'entre-deux guerres. Il peut constituer des poches d'habitat dégradé dans certaines communes notamment à Villeneuve-Saint-Georges.

Côté Essonne, un enjeu d'amélioration de la mixité sociale concerne Chilly-Mazarin, Morangis, Savigny-sur-Orge. Ces trois communes présentent un déficit en logements sociaux au titre de l'article 55 de la loi SRU.

4.4 La nécessité de concilier les usages dans l'aménagement urbain pour sortir d'une logique mono-fonctionnelle

Les communes du pôle connaissent un important renouvellement urbain porté :

- par des projets de rénovation urbaine notamment avec les nouveaux programmes NPRU et le PNRQAD de Villeneuve-Saint-Georges ;
- par des projets structurants d'intérêt national ou métropolitain portés majoritairement par l'EPAORSA sur la partie valdemarnaise du pôle et notamment sur les communes de Chevilly-Larue, Orly et Thiais ;
- par des opérations « au fil de l'eau » sous la forme de ZAC, d'opérations dans le diffus ou via des procédures d'urbanisme négociées, notamment au Sud de la plateforme (ZAC de la Cité de l'air, ZAC des Bords de Seine, SRU à Paray et Athis-Mons le long de la RN7, projet du quartier Grand Vaux à Savigny-sur-Orge, reconversion du site Découflé à Chilly-Mazarin) et à l'est (ZAC de la Pologne, SRU Joliot-Curie, opération du Triage).



Ces projets portent une augmentation et une diversification de l'offre permettant à la fois de répondre aux besoins de la population locale tout en affirmant la volonté d'attirer de nouvelles populations. L'augmentation de l'offre de logements permettra de développer l'économie résidentielle à travers le développement d'aménités urbaines, indispensable pour ancrer localement le développement. Pourvoyeuse d'emploi, elle permettra d'atténuer l'évasion salariale que connaît le pôle et de créer des emplois accessibles en termes de qualification pour la population résidente et non délocalisables.

L'augmentation quantitative de l'offre devra être accompagnée d'une dimension qualitative. Les principaux services d'équipements et services se regroupent autour des lieux de vie et des centres-villes qui sont plus ou moins dynamiques. Ces centres-villes sont composés d'un appareil commercial de proximité qui souffre de la concurrence des grands centres commerciaux. La croissance démographique induit une augmentation de l'offre d'équipements de proximité, notamment pour les scolaires. L'adaptation de l'offre à l'augmentation de la population et aux nouvelles demandes est cependant complexe sur des territoires à la recherche de foncier mutable accessible et présente un coût que les opérations d'aménagement ont du mal à rentabiliser, notamment en ce qui concerne les infrastructures et l'offre scolaire. La capacité d'absorption de cette augmentation démographique par les services et équipements actuels du pôle devra être étudiée afin d'accompagner au mieux l'intégration des nouvelles populations dans le fonctionnement actuel du pôle.

Il existe aussi une certaine carence en termes d'équipements hospitaliers (le seul hôpital public à demeurer sera celui de Villeneuve-Saint-Georges en cas de regroupement de celui de Juvisy avec Orsay) et de structures d'enseignement supérieur (hormis l'IUT de Juvisy-sur-Orge et l'institut Georges Méliès à Orly).

