

Atelier 3

La métropole du Grand Paris et les aéroports - Orly

Partenariat
Ville de Paris

MAIRIE DE PARIS



Rapport



I | H | E | D | A | T | E

Institut des hautes études de développement
et d'aménagement des territoires en Europe

« Aéroport d'Orly : Comment accrocher le Grand Paris ? »

Présentation du rapport de l'atelier IHEDATE
sur la plateforme aéroportuaire d'Orly

Vendredi 8 décembre 2017



Groupe composé de 9 auditeurs IHEDATE 2017:
*Sarah ABRIC, Christine BAZE, Benoît BOISSIERE, Élisabeth GAILLARDE, Michel GARCIA,
Nicolas ORSET, Valérie PAULET, Gabriel SIMEANT et Philippe VALLA*

SOMMAIRE

| | |
|---|----------|
| 1 – Préambule : | |
| Une approche tridimensionnelle de la plate-forme aéroportuaire ----- | 3 |
| 2 – Introduction de la restitution : | |
| Des regards multiples sur un sujet complexe ----- | 6 |
| 3 – Le contexte : | |
| Orly, une plate-forme aéroportuaire internationale et son territoire ----- | 7 |
| | |
| Orly, du point de vue des acteurs : | |
| 4 – L'État ----- | 14 |
| 5 – Le Groupe ADP ----- | 16 |
| 6 – Les acteurs économiques ----- | 19 |
| 7 – Les acteurs du transport ----- | 21 |
| 8 – La Métropole du Grand Paris ----- | 25 |
| 9 – L'EPT Grand Orly-Seine-Bièvre ----- | 27 |

1 – Préambule :

Une approche tridimensionnelle de la plate-forme aéroportuaire

Une commande de la Ville de Paris

La Ville de Paris a demandé à l'IHEDATE de réfléchir sur la plateforme aéroportuaire d'Orly et sa gouvernance dans le cadre de la réorganisation territoriale de l'Île-de-France. Cette mission a été confiée à un atelier composé d'auditeurs de la promotion 2017.

Après une première séance de travail avec la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris le 29 juin, nous avons traduit cette commande sous la forme d'une question : « Comment mieux articuler la dynamique d'une plateforme aéroportuaire internationale et les politiques d'aménagement-développement pilotées par les différents niveaux de pouvoirs publics ? »

Une approche tridimensionnelle

Nous avons adopté une approche en trois dimensions pour cerner et mettre en perspective le développement de la plateforme aéroportuaire d'Orly : territoriale, gouvernance et fonctionnelle.

> La première dimension est territoriale, au sens des interactions socio-économiques entre la plateforme et son environnement de proximité.

La plateforme aéroportuaire d'Orly est un site économique majeur avec un nombre d'emplois important et très diversifié : 70 000 emplois dont 28 000 directs, 19 000 indirects et 23 000 induits. La population du territoire est globalement plus jeune et moins qualifiée par rapport à la métropole parisienne. Les questions d'insertion, de développement et de compétences (formation, qualification) sont fortement posées au regard des emplois existants et à venir au sein de la plateforme.

Ce pôle structure le Sud francilien par sa capacité à attirer et à développer des activités de transports ou de services, mais reste néanmoins difficile d'accès pour les potentiels employés locaux. Il impacte en outre fortement son environnement par son emprise au sol et ses infrastructures, ainsi qu'en termes de bruit et de pollution sur le quotidien des riverains et dans la durée (artificialisation des sols, hydrocarbures...).

> La deuxième dimension concerne la gouvernance et la façon dont les acteurs publics et privés se coordonnent pour anticiper et organiser l'aménagement du territoire.

Groupe ADP, gestionnaire délégué du site, promeut une approche pragmatique et partenariale en termes d'emploi, de formation, de mobilité, d'environnement ou de médiation.

Ses interlocuteurs, à cette échelle de proximité, sont les acteurs économiques, la société civile, l'association Grand-Orly (communes riveraines) et particulièrement l'EPT Grand Orly-Seine-Bièvre estimé essentiel pour co-construire l'avenir au niveau local.

Groupe ADP rappelle cependant que la vocation première de l'aéroport d'Orly est d'être un outil de connectivité d'ordre national et international. Il insiste sur cette dimension nationale (avant d'être territoriale), du fait de la reconnaissance de l'aéroport d'Orly en tant qu'Opération d'intérêt national (OIN) impulsée et contrôlée par l'État.

L'État est l'actionnaire majoritaire (50,6%) de Groupe ADP et en perçoit à ce titre des bénéfices. Il est aujourd'hui le prescripteur dans la gouvernance des aéroports, à l'image de sa décision de ne pas inclure les aéroports de Roissy et d'Orly dans le périmètre de la Métropole du Grand Paris (MGP).

La Ville de Paris et la MGP, ainsi que la Région Ile-de-France, ont elles d'autres perspectives liées à l'affirmation de leurs compétences conférées par la loi. Elles attendent une prise en compte de l'enjeu métropolitain – ou régional, selon – de la plateforme en cohérence avec leurs politiques (économie, transport, formation, tourisme...).

Les débats autour de la réforme territoriale, faits de mouvements de balancier entre l'idée d'une Métropole de plein exercice fortement intégrée et celle d'une Métropole de coordination fédérant des Intercommunalités, ont abouti à un compromis difficilement lisible et unanimement critiqué. Le souhait du Président de la République de relancer la réflexion sur la gouvernance francilienne confirme, si besoin était, le besoin d'une clarification.

> La troisième dimension, qui fait le lien entre les deux premières, est celle de la fonction, du sens et de la finalité d'une plateforme aéroportuaire du 21e siècle.

L'aéroport d'Orly est avant tout un outil de création de valeur pour ses actionnaires. Cette réalité laisse pendante la question de la répartition territoriale de cette valeur, à l'échelle de l'ensemble des communes impactées par les activités de la plateforme.

L'aéroport a vécu plusieurs vies depuis l'inauguration de son aérogare Sud en 1961. D'abord ouvert sur le monde et vecteur de démocratisation de l'avion, il a été un enjeu touristique entre 1961 et 1966 avec plus de 3 millions de visiteurs par an du site d'Orly en lui-même. Puis les usages ont été recentrés sur les voyageurs et le fret pour cause d'attentats, d'environnement (couvre-feu nocturne en 1968) et de montée en charge (6 millions de passagers en 1965, 9 millions en 1969 et 31 millions en 2016). L'offre de marchandisation (galeries commerciales) a pris une part déterminante au point de représenter un tiers du chiffre d'affaire du gestionnaire du site.

En 2010, Groupe ADP a lancé « Cœur d'Orly » avec l'objectif de créer un quartier d'affaires et congrès international sur plusieurs dizaines d'hectares. En parallèle, il a engagé une vaste requalification du site (liaison des aérogares, rénovation, amélioration de la desserte en transport en commun...) qui devrait être achevée en 2025.

L'enjeu est d'affirmer la plateforme au sens large comme une cité attractive, ancrée dans son territoire et connectée avec Paris et le monde. En ce sens, la mobilité et de la connectivité sont des enjeux majeurs : réseaux ferré et routier, transports en commun, transports alternatifs....

Ce processus d'« aéroportuarisation de la ville » vise à installer l'aéroport voulu comme un espace de vie urbaine où chacun pourra voyager, travailler, acheter, habiter ou se distraire sur place. Cette perspective s'inscrit dans celle plus large de la complémentarité entre les sites d'Orly, de Roissy-Charles-de-Gaulle, d'Issy-les-Moulineaux et du Bourget dans le cadre d'un schéma stratégique des sites aéro et héliportuaires franciliens.

En substance...

Nous constatons que, du local au national, les interlocuteurs institutionnels de l'aéroport se croisent dans un écosystème complexe construit sur des rapports de force et des compétences non articulées.

Les parties prenantes consultées s'accordent à considérer que ce contexte pourrait favoriser un dialogue de fond. Certains parlent d'une « conjonction des planètes » ou d'une occasion à saisir pour mettre l'ensemble des acteurs autour de la table.

Présentation de la méthode d'étude

Notre groupe s'est attaché à décrypter la réalité, les enjeux et les perspectives pour la plateforme aéroportuaire de trois façons :

- ✓ 14 entretiens avec 10 partenaires institutionnels, opérateurs ou chercheurs :
 - Pierre MANSAT, Damien BOTTEGHI et Carole THIBAUT, secrétariat général de la Ville de Paris (avec l'atelier Roissy) ;
 - Franck MEREYDE, directeur (a pris d'autres fonctions depuis) et Benjamin PERRET, directeur de la communication, aéroport d'Orly, Groupe ADP ;
 - Thomas DEGOS, directeur général des services, Métropole du Grand Paris (avec l'atelier Roissy) ;
 - Olivier RENARD, directeur de cabinet de Jean-Louis MISSIKA, adjoint au maire de Paris chargé de l'urbanisme (avec l'atelier Roissy) ;
 - Christophe SAINTILLAN, DGA Logement-Transport, Région Ile-de-France ;
 - Bernard CAYOL, directeur général délégué, CCI Val d'Oise (avec l'atelier Roissy) ;
 - Isabelle LEPERCQ cheffe de projet Grand Orly, et Pascal GIROD, directeur du développement économique, Établissement public territorial Grand Orly-Seine-Bièvre ;
 - Patrick RENAUD, président, et Emmanuel de la MASSELIERE, urbaniste conseil, communauté d'agglomération Roissy-Pays de France (avec l'atelier Roissy) ;
 - Nathalie ROSEAU, chercheuse au laboratoire CNRS Techniques, Histoires et Sociétés (avec l'atelier Roissy) ;
 - Anne PETILLOT, directrice du syndicat d'étude Cité de la gastronomie Paris-Rungis.
- ✓ Participation aux Assises du développement économique organisées par l'EPT Grand Orly-Bièvre 19/10 (plénière et ateliers) ;
- ✓ Recherche documentaire avec consultation des principaux rapports, ouvrages et articles rédigés sur la plateforme aéroportuaire depuis 2004 (cf. annexe 1).

2 – Introduction de la restitution :

Des regards multiples sur un sujet complexe

« Notre groupe a travaillé sur la plateforme aéroportuaire d'Orly et sur sa gouvernance dans le cadre de la réorganisation territoriale de l'Ile-de-France.

Or un aéroport comme celui d'Orly est une machine complexe. Par son fonctionnement mais aussi par son inscription dans un territoire, de l'échelle locale à l'échelle nationale, voire européenne, en passant par les enjeux d'aménagement régionaux. La commande venait d'ailleurs de la ville de Paris, ce qui montre bien à quel point les enjeux s'imbriquent dans un jeu subtil de répartition des compétences.

Le travail de notre groupe s'est attaché à décrypter les interactions de l'aéroport avec son environnement. Pour cela, nous nous sommes appuyés sur une série de rencontres avec différents intervenants liés à l'aéroport lui-même et à son environnement proche en matière de transports ou d'économie. Mais nous nous sommes penchés également sur les enjeux de gouvernance et sur l'implication des institutions aux différentes échelles : Etat, région, Grand Paris, Intercommunalité...

Nous constatons en effet que, du local au national, les interlocuteurs institutionnels de l'aéroport se croisent dans un écosystème complexe construit sur des rapports de force et des compétences non articulées ou non stabilisées. Les parties prenantes consultées s'accordent bien sûr à considérer que ce contexte pourrait favoriser un dialogue de fond. Certains parlent d'une « conjonction des planètes » ou d'une occasion à saisir pour mettre l'ensemble des acteurs autour de la table. Mais s'il est plutôt simple de présenter Orly et son inscription dans son environnement immédiat aujourd'hui, il paraît beaucoup plus difficile d'identifier des leaderships ou une stratégie globale et partagée sur son avenir.

Notre restitution à plusieurs voix vise aujourd'hui à donner aux participants une image - ou plutôt des images - des différentes perspectives qu'ont les uns et les autres de l'aéroport. Car un aéroport est une « chose publique ». Pas au sens où l'on oppose le public et le privé mais au sens où il concerne un public large. C'est un bien collectif. Puisque c'est d'abord un pôle d'activité et d'emploi important. Mais aussi un pôle de service utilisé par des milliers de passagers chaque jour. Sans oublier que l'aéroport a un impact fort sur les habitants du territoire par son emprise et ses nuisances.

Or la complexité d'un tel sujet semble créer une distance entre d'un côté le collectif (les habitants, les citoyens, les salariés... concernés directement par l'aéroport) et les « parties prenantes » en charge de sa gestion et de son avenir. Nous vous proposons donc aujourd'hui de voir comme ces « parties prenantes » peuvent répondre aujourd'hui aux questions simples – mais pertinentes – que peut se poser tout un chacun : Comment est géré l'aéroport ? Comment il travaille avec les acteurs économiques et du transport ? Quel est le rôle des pouvoirs publics aux différentes échelles qui existent à l'échelle régionale et locale ? Et comment s'organisent-ils pour penser l'avenir ? »

3 – Le contexte :

Orly, une plate-forme aéroportuaire internationale et son territoire

Orly est le 2ème aéroport international français et le seul aéroport de la métropole du Grand Paris

La plate-forme aéroportuaire d'Orly est gérée par Groupe ADP, qui regroupe aujourd'hui 22 aéroports dans le monde. Il dessert la France, l'Europe, le Maghreb, le Moyen-Orient et l'Outre-mer. Les destinations internationales sont devenues majoritaires

L'aéroport s'est développé régulièrement, avec un bâtiment de jonction de 80 000 m² entre Orly Sud et Ouest en 2019

Orly, c'est aujourd'hui :

- 2 terminaux – 3 pistes – 3 postes de stationnement pour hélicoptères
- 31,3 millions de passagers en 2016 (hausse constante) transportés par 37 compagnies
- 234 000 mouvements commerciaux en 2016. Près de 100 000 tonnes de fret
- 270 entreprises (28 000 salariés directs)
- 70 000 emplois directs, indirects, induits
- 70 000 m² d'entrepôts – 100 000 m² de bureaux
- Un couvre feu des vols de 23h30 à 6h instauré depuis 1968: seul aéroport dans cette situation
- Un plafonnement à 250.000 décollages et atterrissages par an instauré en 1994 avec une capacité de 400 00 vols

Repères chronologiques

- 1843 : ligne de chemin de fer Paris-Orléans
 - 1914 : Un site utilisé par l'aviation militaire pendant la première guerre mondiale
 - 1960 : création de l'A106
 - 1961 : inauguration de l'aérogare Orly Sud par le Général de Gaulle qui déclare « l'une des plus frappantes réalisations française »
 - 1964 : Marché d'Intérêt National
 - 1971-72: Inauguration de l'aérogare Orly Ouest et création d'Orly val
 - 1974 : Ouverture de Roissy
 - 1980 : Mise en chantier de l'A86
 - 2014 : Réalisation du CDIT
- => Un aéroport qui a changé d'identité : lieu de tourisme et de villégiature dans les années 60, il est devenu presque uniquement un lieu de transit**

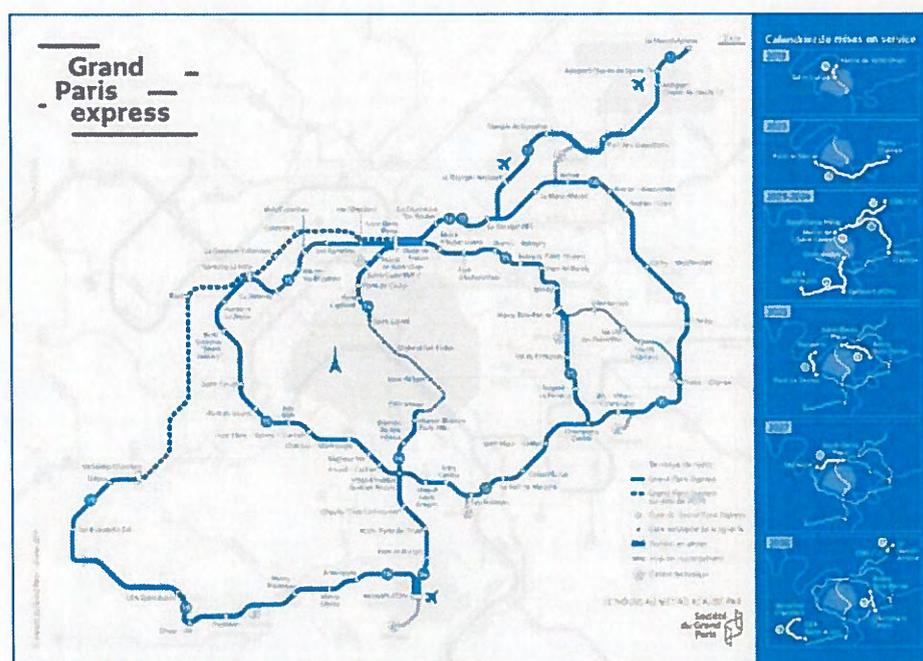
Un temps délaissé au profit de Roissy, ADP et les compagnies aériennes y ont réalisé ces dernières années la majeure partie de leurs investissements et l'aéroport a « le vent dans le dos ». Les atouts d'Orly sont actuellement redécouverts : il est situé à 12km de Paris (contre 25 pour Roissy) et présente une grande fluidité : des temps de roulage très courts des avions (avantage pour les transporteurs et le tourisme d'affaires).

Il a par ailleurs une capacité nouvelle a attirer la clientèle haut de gamme alors que l'aéroport avait un temps une image associée aux compagnies low cost (Easy jet est le deuxième opérateur d'Orly). Les connexions avec New York ou Pekin, la création du bâtiment de jonction qui sera inauguré fin 2018 et le hub pour l'outre-mer en sont de bonnes illustrations.

L'aéroport d'Orly dans son territoire : la mobilité

La situation de l'aéroport est marquée par les problèmes de mobilité et la motorisation de 80% des trajets domicile-travail effectués par les salariés de l'aéroport. Cette situation exceptionnelle est liée notamment au statut d'Orly Val, hors STIF, et à l'impossibilité pour les salariés d'y accéder à un coût raisonnable. Orly val a été une construction très couteuse (viaduc, 1km sous les pistes, etc.) confiée au secteur privée en 1991 puis reprise par la RATP en 1992 après liquidation judiciaire. L'infrastructure est vieillissante et sera détruite dans le cadre du grand Paris. Mais cette histoire explique l'implication totale de la direction d'ADP sur le sujet de la mobilité et la Société Grand Paris (« événement du siècle » pour le Directeur d'Orly) et que l'aéroport assure directement la maîtrise d'œuvre de la gare d'Orly qui devrait être achevée un an avant sa connexion au réseau.

L'inauguration du tramway T7 qui relie Orly au métro Villejuif (novembre 2013) a apporté une amélioration. Mais la connexion reste difficile vers le plateau de Saclay (économie de la connaissance). A l'avenir, la fonction de « pôle multimodal » sera confortée avec l'extension ligne 14 (2024) ; la création de la ligne 18 Saclay-Orly (2030) ; le tramway 7 ouvert depuis 2013 ; le projet de gare TGV (2025-2030) ; les transports en commun en site propre ; l'aménagement des voies routières...



L'aéroport d'Orly dans son territoire : l'environnement

La relation entre l'aéroport et les habitants du territoire proche est marquée par la conflictualité. L'aéroport a été construit en zone urbaine dense où l'urbanisme a précédé son implantation. Il y a donc une vigilance particulière par rapport aux nuisances, avec des associations de riverains très mobilisées. La conflictualité est liée principalement aux nuisances sonores. Elle a d'ailleurs conduit en 1968 au couvre feu de 23h à 6h et au plafonnement à 250.000 atterrissages/décollages alors que l'aéroport pourrait en supporter 400.000 et continue à s'étendre (nouveaux terminaux en construction). Cette conflictualité est même marquée par des combats judiciaires, récemment perdus par l'aéroport. Mais une Maison de l'environnement, lieu de médiation tourné vers la population et les usagers, a été créée.

Si l'on considère la population du territoire environnant, elle est globalement plus jeune, moins qualifiée et connaît plus le chômage que la moyenne de la métropole. Et l'aéroport est pris dans un espace de vie atypique et hétérogène : Nord-Est marqué par l'habitat collectif et le logement social ; Sud-Ouest davantage caractéristique de l'habitat individuel et privé.



Orly dans le paysage aéroportuaire français : la part de l'Etat et le développement territorial

En France, 57 aéroports ont accueilli au moins 3 000 passagers en 2014. La libéralisation du ciel européen (réforme de 1997) a entraîné une reconfiguration économique importante du secteur aérien (augmentation du nombre de passagers, nouvelles liaisons, émergence de nouvelles compagnies). Cette réforme a profité aux aéroports des grandes aires urbaines notamment franciliens et a accru l'incertitude sur le devenir des petits aéroports, par ailleurs très subventionnés et se faisant parfois concurrence entre eux

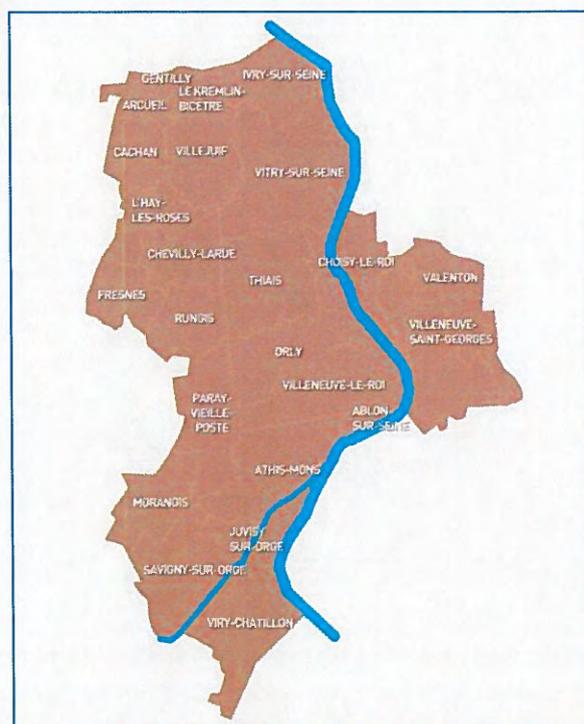
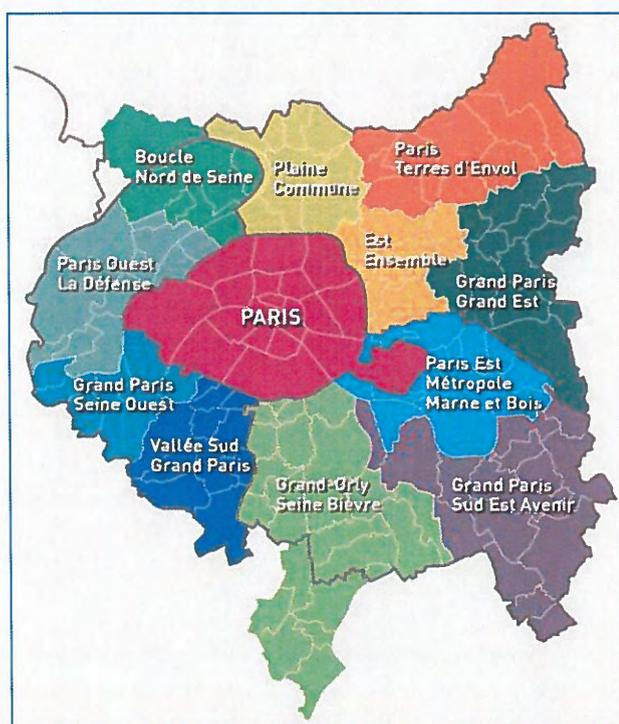
On constate donc aujourd'hui un double mouvement avec la croissance continue des grands aéroports franciliens alors que l'Etat a annoncé son désengagement partiel pour valoriser ses participations au sein du groupe ADP. Dans le même esprit, l'Etat s'est déjà désengagé des aéroports les plus rentables : Toulouse, Nice et Lyon, dans des conditions qui ont été particulièrement critiquées à Toulouse par les élus locaux à cause de l'opacité de la procédure. Dès lors on peut s'interroger sur la capacité d'un actionnaire majoritaire privé, avec une unique logique économique et non pas territoriale, à garantir la rationalité des liaisons. Et en parallèle on observe les difficultés des aéroports de petite taille et de taille intermédiaire où la présence des régions a été renforcée par la loi NOTRE, et où l'aéroport est perçu comme indispensable au développement territorial.

D'un point de vue institutionnel, l'aéroport d'Orly est compris dans un territoire à l'image de l'organisation territoriale « à la française ». L'association « Le Grand Orly » des 7 communes riveraines est désormais en sommeil. Un projet de Contrat de Développement d'Intérêt Territorial du Grand Orly (CDIT) a été finalisé en 2013 mais non signé.

La création de la Métropole du Grand Paris au 1^{er} janvier 2016 s'est accompagnée de la constitution de 12 établissements publics territoriaux. Toutes les intercommunalités qui existaient alors sur le territoire du Grand Paris ont disparu et leurs villes ont intégré l'un de ces territoires.

Le rôle grandissant de l'EPT Grand Orly-Seine- Bièvre

Le relais a donc été pris au 1^{er} janvier 2016 avec la création de l'Etablissement public territorial – ETP – Grand Orly Seine Bièvre qui regroupe 24 communes. Ce nouveau territoire présente des atouts majeurs: axes structurants, connexion à l'international avec l'aéroport d'Orly, présence de grands groupes économiques...



Le Grand-Orly Seine Bièvre est, à l'échelle de la Métropole :

- le 1^{er} territoire après Paris en nombre d'habitants (700 000)
- le territoire le plus grand par sa superficie (123,6 km², 19 km du nord au sud, 12 km d'ouest en est) et son nombre de communes (24)
- un territoire sur 2 départements (Val-de-Marne et Essonne) et sur les 2 rives de la Seine
- le 3^e territoire en nombre d'emplois (près de 300 000) et d'entreprises (35 000)
- un lieu de vie privilégié pour ses 700 000 habitants qui bénéficient de 770 hectares d'espaces verts publics

Et il bénéficie d'une position stratégique :

- Connecté à l'international avec l'aéroport d'Orly
- Irrigué par des axes routiers majeurs, notamment les autoroutes A6 et A86, les RD 920, 5 et 7
- A la charnière entre la grande et la petite couronne
- Un maillage en transports en commun (RER B, C et D, lignes 7 du métro et du tramway, Orlyval, TVM) qui permet une accessibilité remarquable grâce à des pôles multimodaux (Choisy-le-Roi, Juvisy-sur-Orge, Villeneuve-Saint-Georges) qui le placent à quelques minutes du cœur de Paris
- 10 gares de métro du Grand Paris Express verront le jour dès 2022

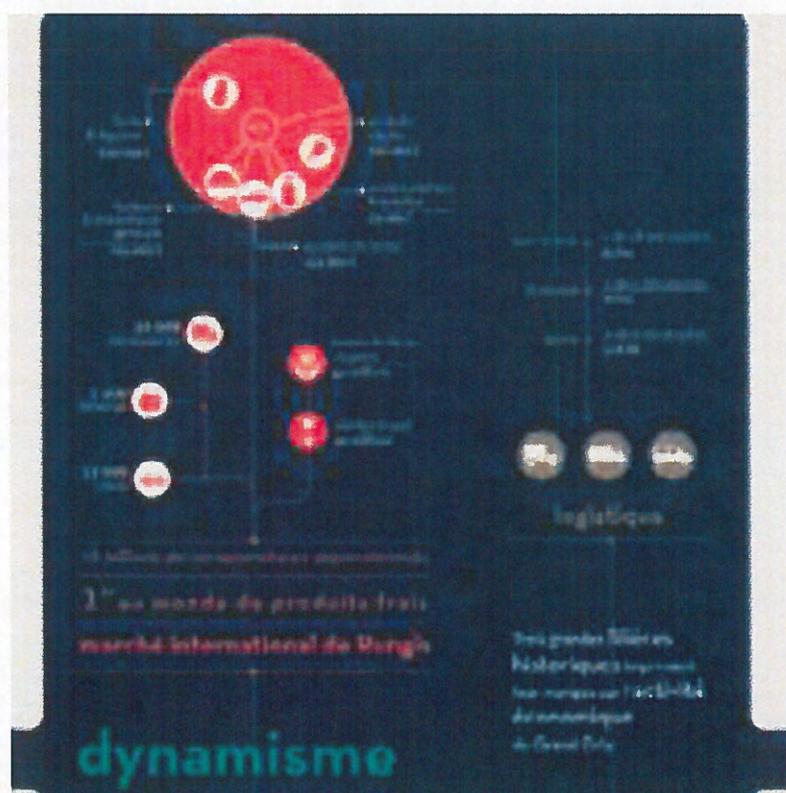


Le grand Orly: l'activité économique

1er pôle économique de la métropole après Paris, le Grand-Orly Seine Bièvre accueille l'aéroport Paris-Orly et le Marché d'Intérêt National de Rungis, plus grand marché de produits frais du monde. Les filières « historiques » tournent autour de l'aéronautique, de l'alimentaire, de l'industrie, du transport et de la logistique. La diversification s'est ensuite faite autour du tertiaire et de l'hôtellerie. Enfin, un grand projet touristique a été lancée : la Cité de la gastronomie de Paris-Rungis.

Le territoire compte de grandes entreprises et centres de Recherche & développement, des établissements d'enseignement supérieur prestigieux, plusieurs grandes écoles, notamment dans le numérique, des Centre hospitaliers universitaires et établissements de santé, de nombreuses structures d'accompagnement d'entreprises (incubateurs, pépinières, plateformes...), plusieurs pôles de compétitivité, clusters, associations dédiées à l'innovation qui accompagnent et font vivre au quotidien cette dynamique, près de 3 millions de m² d'immobilier d'entreprise programmés... C'est donc un territoire économique et d'innovation incontournable : Cœur de la Silver Économie Française (produits et services dédiés au bien vieillir) ; Acteur majeur de la Vallée scientifique de la Bièvre (pôle santé sud francilien) ; Des établissements universitaires de pointe dans la recherche : Université Pierre et Marie Curie (Ivry-sur-Seine), Université Paris-Est Créteil (Vitry-sur-Seine), Institut Universitaire de Technologie (Paris-Sud) à Cachan (robotique), Institut Universitaire de Technologie (Université d'Evry Val d'Essonne) à Juvisy-sur-Orge... ; De grandes écoles, notamment dans le numérique : ESITC et ESTP (Cachan), EPITECH et EPITA (Kremlin-Bicêtre), EFREI, ESIGETEL, Efreitech, Sup'Biotech (Villejuif), ASTON, CHEC et ISIT (Arcueil), ESIEA, IPSA, ESME Sudria, ETNA et In'Tech INFO (Ivry-sur-Seine), IFOCA (Vitry-sur-Seine)... ; Clusters et réseaux d'acteurs économiques pour le développement d'innovations (Silver Valley à Ivry-sur-Seine, Cluster Eaux-milieus-sols à Choisy-le-Roi, Créative cluster au Kremlin-Bicêtre, DEFI Mecatronic et MatériauPôle à Vitry-sur-Seine, Cancer Campus à Villejuif, etc).

Mais finalement aucun de ces grands projets n'a réellement de lien direct avec la plate-forme aéroportuaire.



4 – Orly, du point de vue des acteurs : L'État

Un rôle complexe pour l'État

Dans le cadre de son pouvoir normatif, l'Union Européenne a adopté en décembre 2015 une stratégie de l'aviation pour l'Europe. En outre la Commission Européenne a adopté de nouvelles dispositions relatives aux aides d'États en faveur des infrastructures.

En France, la coopération entre l'État – qui dispose à cet égard de plusieurs casquettes - et ADP concerne des champs très variés. En effet, l'activité de l'exploitant aéroportuaire est soumise à des réglementations relevant tant du Ministère des Transports Chargé de la Sûreté Aérienne, de l'Aviation Marchande, du Ministère des Finances et des Comptes Publics, et du Ministère du Travail et de l'Emploi, etc. En outre l'État a mis en place le Conseil supérieur de l'Aviation Civile (CSAC), sorte de Conseil Économique et social du secteur aérien. De même, en 2016 a été créé l'Autorité de Supervision Indépendante (ASI), placée auprès du Conseil Général de l'Environnement et de Développement Durable (CGEDD). En effet le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires a produit plusieurs rapports sur le champ aéroportuaire comme notamment en 2017 « le maillage aéroportuaire français ».

Cependant l'étendue de ses multiples casquettes peut exposer l'État - selon le dernier rapport de la Cour des comptes de septembre 2016, et intitulé « L'État et la compétitivité du transport aérien » -, à un rôle complexe et nécessite une stratégie nationale à élaborer en réponse à la dynamique des mutations qui sous-tendent (contexte budgétaire actuel, plutôt contraint et renforcement des compétences des régions en matière de transport).

Un État actionnaire et planificateur

L'État détient 50,6% du capital d'ADP et dispose de 6 sièges au Conseil d'Administration. En outre, les voix consultatives des représentants, tant de la DGAC que de la Direction du Transport Aérien - tous deux membres du Conseil d'Administration - sont importantes. Schiphol en détient 8%, Vinci 8%, Prédica 4% et 7% sont attribués à des Institutionnels. Enfin, le Président Directeur Général d'Aéroport de Paris (ADP) est nommé par l'État.

L'État planche sur la privatisation totale ou partielle des Aéroports Roissy Charles de Gaulle et Orly. Dans ce cadre, Le Ministère de l'Économie étudie plusieurs scénarii (vente par lots de 4 à 5 %, ou encore création de deux sociétés distinctes, l'une d'actifs immobiliers, l'autre exploitant lesdits actifs, voire la conservation par l'État de la propriété foncière comme pour les concessionnaires autoroutes, sachant que l'enjeu du foncier qui équivaut au 2/3 de la surface de la capitale est crucial). En effet, l'État souhaiterait avec cette opération récupérer 7 milliards d'euros et conjuguer de fait avec la

maîtrise du déficit extérieur à 3%. Une telle démarche a déjà été entamée avec les aéroports de Toulouse, Nice et Lyon. C'est pourquoi, l'État veille également aux risques OPA d'acteurs étrangers, notamment Chinois, sur des entreprises stratégiques, au point de pousser Bruxelles (avec l'Allemagne et l'Italie) à élaborer des règles pour protéger les entreprises européennes.

En outre, l'augmentation de la valeur boursière d'ADP depuis la mise sur le marché en 2006 indiquerait que ce serait le bon moment de vendre. Pour ce faire, l'Agence de Participation de l'État (APE) aurait choisi comme conseil « Le Crédit Suisse ».

Un État régulateur et arbitre

En effet, le système aéroportuaire français est en adéquation avec les nouveaux contextes, économiques, législatifs et réglementaires, nationaux, européens, voire mondiaux. Depuis 2006 un contrat dit Contrat de Régulation Économique (CRE) est conclu entre le groupe ADP et l'État. Ses missions de régulations sectorielles, parfois accompagnées par un encadrement Communautaire, concernent par exemple les niveaux des redevances aéroportuaires et celle de la navigation ainsi que le droit de trafic accordé au niveau national.

L'État définit une stratégie sectorielle (exemple le Grand Paris Express) en coordonnant toutes les politiques de transports, notamment avec la SNCF, voire les réseaux routiers. L'État doit notamment accompagner la complémentarité - tant au niveau mondial qu'au niveau national - des modes de transports, garantir la loyauté de la concurrence et son intermodalité et préserver la connectivité des territoires. Enfin, l'État doit accompagner la mise en place au niveau international d'un cadre juridique adéquat garantissant là encore une concurrence loyale.

L'État, un interlocuteur de proximité

Le représentant de l'État au niveau départemental est le Préfet du Val-de-Marne. Celui-ci veille notamment à l'application des règles relatives aux installations classées, aux établissements recevant du public, au surgissement dans le débat public de la problématique du changement climatique, aux relations avec les riverains et les élus, notamment dans le cadre des investissements en cours portés par ADP. Il existe ainsi, dans ce cadre, des dispositifs tels que le plan d'exposition au bruit, le plan de gêne sonore lequel couvre d'ailleurs trois autres départements limitrophes.

La sécurité donne lieu à une comitologie importante et à des commissions de sûreté qui se tiennent mensuellement. Une multiplicité d'acteurs de la sécurité sont mobilisés en l'espèce, comme la Police Aux Frontières, la Sécurité Civile, la gendarmerie des Transports, la police de l'Agglomération, la Douane, etc. Cependant, la police générale de l'aéroport d'Orly relèvera au 1er janvier 2018 du Préfet de Police de Paris, à l'instar de ce qui se fait déjà à Roissy-Charles de Gaulle et au Bourget.

Enfin un grand nombre d'outils de contractualisations territoriales ont été mis en place dans différents domaines de développement socio-économiques, comme le Contrat de Développement d'Intérêt Territorial du Grand Orly (CDIT), la création de l'EPT Grand Orly-Seine-Bièvre, ou encore le Contrat d'Intérêt National, voire l'Appel à Projets « Inventons la Métropole » dont bénéficie le Val de Marne.

5- Orly, du point de vue des acteurs : Le Groupe ADP

ADP : de quoi s'agit il ?

Le Groupe ADP (anciennement « Aéroports de Paris ») est une Société Anonyme introduite en bourse qui exploite l'aéroport par délégation sans limitation de durée. Elle est propriétaire de ses terrains et installations aéroportuaires.

Le Conseil d'Administration est composé de 6 représentants de l'État (en proportion de l'actionnariat), 6 membres nommés par le CA, 6 représentants des salariés, 4 membres consultatifs (dont les représentants de la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Direction du Transport Aérien) et de 3 censeurs (ayant voix consultative), dont Anne Hidalgo (maire de Paris) et Christine Janodet (maire Orly).

| Actionnaire | % |
|---------------------------|------|
| État* | 50,6 |
| Institutionnels étrangers | 16,1 |
| Vinci | 8 |
| Schipol Group | 8 |
| Institutionnels français | 7,4 |
| autres | 9,9 |

| Nature activité | % CA |
|--------------------------------------|---------|
| Prestation services aéroportuaires | 59 |
| Exploitation espaces commerciaux | 27 |
| Gestion immobilière | 7 |
| Autre (ingénierie aéroportuaire,...) | 7 |

Les enjeux croisés entre ADP et l'État

La relation entre ADP et l'État fait l'objet d'un Contrat de Régulation Economique (2016-2020) qui définit les redevances aéroportuaires, le programme d'investissement, les objectifs de qualité de service ; d'un Cahier des charges sur la situation économique et financière de l'entreprise. L'État contrôle également l'usage des terrains et immeubles et leur conformité au maintien des missions de service publique par la délivrance des permis de construire.

En tant qu'Opérateur d'Importance Vitale, ADP met donc en œuvre pour le compte de l'État des missions de sûreté et de sécurité. De plus l'État en tire des dividendes et, en cas de cession de capital, 2,8 Md€ pour 20% parts (sous réserve modification loi et accord syndicats).

L'État est donc un interlocuteur-clé d'ADP, dans un cadre clair, assez équilibré et peu susceptible de variation (hors évolution législative).

Les enjeux croisés entre ADP et le Grand Paris

ADP bénéficie d'une position géographique privilégiée qui en fait le 2^e groupe aéroportuaire européen. Les enjeux de leadership s'entendent d'ailleurs dans une approche globale incluant Roissy-Charles de Gaulle et Orly, dans un métropole de rang mondial (7 millions habitants), avec l'attrait de Paris, vitrine touristique mondiale, une zone de chalandise de 25 millions d'habitants dans un rayon de 200 km et une bonne intermodalité TGV (CDG, et en 2024 Orly via ligne 14).

En parallèle, ADP contribue à faire du Grand Paris une métropole mondiale. ADP veut devenir « un acteur de référence du Grand Paris » et contribue « au développement et à la compétitivité de la place de Paris », en « renforçant le leadership de Paris sur le cargo européen ». ADP représente aujourd'hui 57.000 m2 de surfaces commerciales et 8% de l'emploi francilien (340.000 emplois directs & indirects).

Le Grand Paris correspond donc à l'échelle de territoire pertinente pour ADP. Les intérêts convergent sur l'enjeu d'attractivité mondiale, sans cadre de régulation spécifique, et les projets de transports dans le cadre du Grand Paris Express sont indispensables au développement d'ADP.

Les enjeux croisés entre ADP et les territoires environnants

ADP (et particulièrement le pôle d'Orly) a besoin des territoires pour garantir les emplois directs et indirects (70.000) : compétences, logement, accessibilité au site aéroportuaire. De même le transport des voyageurs de et vers aéroport (ADP = 76% trafic point à point) est déterminant. Et enfin les flux permettent l'approvisionnement, le transport des visiteurs et des salariés des activités de commerce et d'affaires (34% CA).

Les territoires bénéficient en retour des externalités positives, principalement en termes d'emploi. Mais il ne faut pas oublier les externalités négatives : nuisances sonores, pollution hydrocarbures, artificialisation sols. La charte RSE est le principal outil d'action vis-à-vis du territoire local, à travers la stratégie d'aide et de coopération : attractivité et promotion des territoires ; partenariats pour l'accès des riverains aux métiers aéroportuaires ; qualité de vie des salariés ; mécénat et soutien aux projets associatifs...

Mais l'enjeu majeur d'accessibilité du site se règle à l'échelle de Grand Paris Express et la situation semble asymétrique entre ADP et les territoires locaux. Le besoin de dialogue à l'échelle du Grand Paris concerne principalement les problématiques de transport et de mobilité.

On peut dès lors se poser la question des enjeux de proximité pour ADP et les territoires :

- L'ultra-local n'est pas un impératif pour ADP Orly ; le dialogue avec le territoire se passe au niveau du Directeur Général, en interactions permanentes avec les élus (environ 200 rendez-vous par an) et de façon opérationnelle dans le cadre de la politique RSE, notamment à travers un site très nourri, entrevoisins.org.

- Le CA est un lieu peu adapté au dialogue stratégique avec les acteurs de proximité. Seul un changement de loi (sortie partielle Etat du capital) pourrait renforcer la place des collectivités, ce qui serait paradoxal !
- Il paraît intéressant d'intégrer des clauses d'emploi local dans prochain CRE en 2021, pour aller au-delà des démarches engagées localement, notamment à travers le recensement emploi réalisé par ADP en 2013, et sa participation à la démarche des RV Emplois du collectif Orly Paris.
- Enfin, une place plus importante pourrait être accordée à ADP dans le cadre de l'élaboration du SCOT. C'est certainement un axe réaliste qui pourrait mieux croiser les enjeux.

6- Orly, du point de vue des acteurs : Les acteurs économiques

Du point de vue de la CCI

Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie Paris et Essonne, l'aéroport d'Orly est avant tout une porte d'entrée internationale du Grand Paris, intégré au système aéroportuaire métropolitain. Elle est indispensable à l'attractivité économique d'une métropole de rang mondial et représente un équipement moteur et décisif pour l'économie régionale et les territoires sud francilien.

L'enjeu est alors d'ancrer l'aéroport Paris-Orly dans la nouvelle dynamique économique et urbaine francilienne. Pour cela il est nécessaire de renforcer le rôle de Paris-Orly comme pivot des projets territoriaux et comme composante majeure du Grand Paris (effets positifs durables notamment sur la compétitivité des entreprises). Il faudra également encourager les synergies entre l'aéroport et les entreprises du Cône Sud de l'innovation (Saclay, Vallée des biotechnologies) et favoriser l'ouverture vers l'international pour ces entreprises et la communauté scientifique.

Cette dynamique doit dès lors permettre de reconnaître à l'aéroport Paris-Orly un avantage comparatif déterminant et de le développer au service d'une métropole de rang mondial.

Mais cela nécessite de créer au sein de la plateforme aéroportuaire, un pôle d'échanges multimodal (infrastructures de transport pour la compétitivité et l'attractivité de la Région Capitale mais aussi de fret et en particulier pour la froid et la messagerie) et de conforter durablement l'offre aérienne avec, en complément des vols nationaux, le déploiement d'une offre intégrant des destinations d'affaires internationales

Et du côté des entreprises, on retrouve parfaitement ces enjeux :

- « Cette connexion à l'international est un facteur d'attractivité essentiel [...] pour l'implantation d'entreprises sur le BioParc » - Genopole (biotech)
- « Orly est un équipement [vitrine] évident d'expérimentation des TIC, car les usagers/consommateurs y sont concentrés » - Optics Valley
- « Pour une entreprise basée à Evry, [...] aller à Roissy est une perte de temps » - Novagali Pharma

Du point de vue du Conseil économique, social et environnemental régional

D'une manière générale, les aéroports franciliens sont des portes d'entrée pour les acteurs économiques de la Région capitale, à la fois :

- Points de passage obligés
- Pôles économiques importants aujourd'hui fenêtres ouvertes sur le tourisme et le commerce international
- Lieux de travail pour des milliers de Franciliens
- La « performance » de l'aéroport est intimement liée à la manière dont il est facilement accessible ou non car dans une compétition internationale, la question du temps est primordiale

Nous voyons donc que pour être un pôle de développement attractif, l'aéroport doit être bien inséré dans son environnement et ce sont les transports qui permettent un tel ancrage. Or, les infrastructures de transports s'inscrivent dans une logique de transformation sociale, économique, environnementale et urbaine de l'espace. Leur organisation doit donc se faire dans le cadre d'une stratégie globale d'aménagement prenant en compte ces différents enjeux.

De la notion de Hub aérien, on évolue donc vers celle de hub terrestre. Mais aujourd'hui Orly ne constitue pas un hub. Le véritable pôle économique dans ce secteur est à Massy. Et la courte distance en Orly et Paris est trompeuse, la plateforme d'Orly restant « isolée », hors de la zone urbaine.

Dès lors, tous modes de transport confondus, 80% des accès de passagers et de salariés se font par la route. La question de l'accessibilité ne concerne donc pas seulement les passagers aériens mais doit tenir également compte des :

- Infrastructures routières
- Incidences économiques d'une meilleure accessibilité terrestre
- Transports de marchandises
- Modes de transports dédiées
- Plans de déplacements interentreprises
- Impact environnemental
- Domaines dans lesquels les décisions et positions de l'exécutif régional peuvent jouer un rôle, directement ou au travers du STIF

7 - Orly, du point de vue des acteurs :

Les acteurs du transport

Les acteurs impliqués dans le transport en Ile-de-France sont nombreux :

- La Métropole du Grand Paris, avec notamment les compétences de développement et d'aménagement ;
- La Société du Grand Paris, l'établissement public chargé de la mise en œuvre du réseau de transport Grand Paris Express ;
- La Forum métropolitain du Grand Paris (Paris métropole), un syndicat mixte d'études ;
- L'Atelier International du Grand Paris (AIGP), le groupement d'intérêt public chargé de mener une réflexion sur le Grand Paris ;
- Ile-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice de la mobilité...

Le rôle d'Ile-de-France Mobilités

La première structure en charge de la mise en œuvre des politiques de transport à l'échelle de l'Ile-de-France est Ile-de-France Mobilités (ex STIF).

Cette Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), est dirigée par un conseil de 29 administrateurs (Région et 8 départements franciliens) et anime 4 commissions techniques (investissements, économie et tarifs / offre de transport / qualité de service / accessibilité et relations avec les usagers).

Ile-de-France Mobilités a pour mission « d'imaginer, organiser et financer les transports pour tous les franciliens » :

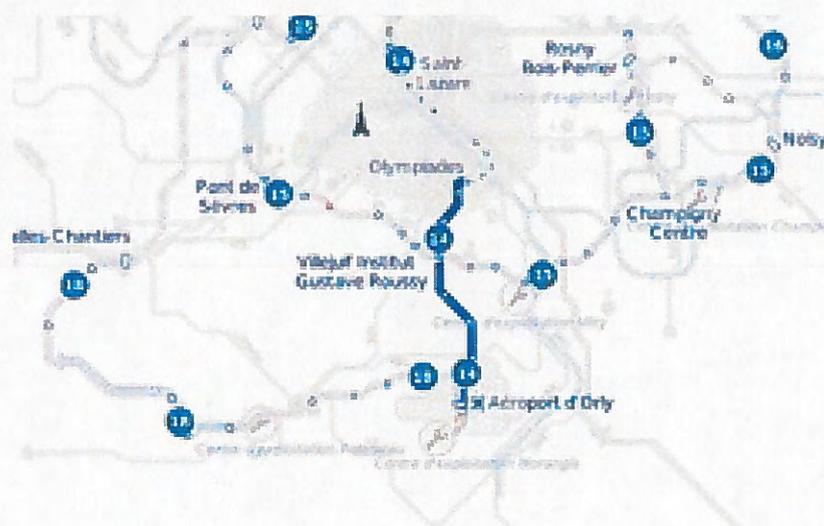
- Expertise les projets de développement et de modernisation de tous les transports
- Décide et finance les actions à mener pour améliorer les transports
- Pilote la modernisation du réseau
- Confie l'exploitation à des transporteurs (SNCF, RATP et 70 transporteurs privés)
- A l'écoute des voyageurs et des franciliens (concertations, débats publics, rencontre élus, associations usagers...)

Son budget de fonctionnement est de 10 Mds € par an. Les investissements (infrastructures, qualité de service, matériel roulant) sont financés par l'autofinancement, le produit des amendes, l'emprunt et la subvention de l'AFITF (Agence de Financement des infrastructures de transport de France).

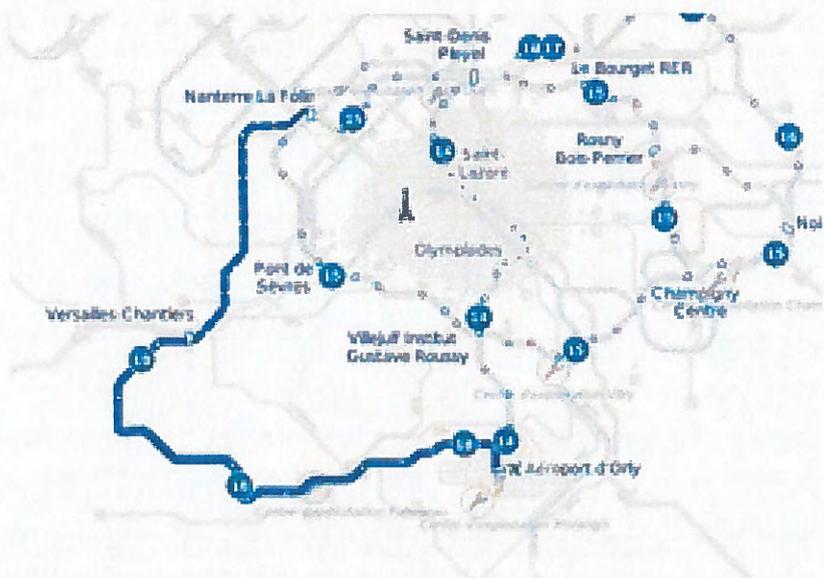
Ces nouvelles lignes mettent en œuvre un métro de nouvelle génération, entièrement automatique (garantie de la maîtrise des temps de transport et adaptation de la fréquence). Il permet une circulation des trains à haute fréquence (intervalle de 90 s à 2 min aux heures d'affluence), à une vitesse rapide (vitesse moyenne : 55-65 km/h, maximale 110 km/h), dans des rames confortables et connectées. De plus les nouvelles gares sont pensées pour renouveler l'expérience du transport francilien et devenir des lieux essentiels de l'intermodalité.

L'aéroport d'Orly est directement concerné par :

- Le prolongement de la ligne de métro 14 vers le sud, prévue pour 2024, avec 14 km de souterrain, de nouvelles correspondances (M7, RER C, T7, M15, M18), la liaison rapide Paris (Gare de Lyon)/Orly (23 min).



La création de la nouvelle ligne M18, mise en service en deux temps en 2024 et 2030, avec 35 km dont 14 km aérien, 10 gares, de nouvelles correspondances (M14, Lignes N et U Transilien, RER B et C, T7, Tram-Train Massy-Evry), la liaison Aéroport Orly /Versailles chantiers en 30 min, la liaison rapide Orly/Massy TGV, la desserte du pôle R&D de Paris – Saclay.



Les autres projets du Grand Paris

Un autre projet-phare impactera l'aéroport d'Orly dans les prochaines années : Le cluster Paris-Saclay. Ce projet est destiné à faire de Paris-Saclay, l'un des 8 pôles d'innovation les plus importants au monde, avec :

- Volet scientifique : constitution de l'université Paris-Saclay (18 universités, grandes écoles et organismes de recherche)
- Volet économique : Implantation des centres R&D de grandes entreprises et la création d'un écosystème favorable aux jeunes entreprises innovantes et aux start-up
- Volet aménagement du territoire : déménagement de 6 établissements d'enseignement supérieur et la construction d'un grand campus urbain, moderne et attractif

Le projet est porté par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay, sous financement Etat (PIA).

L'État, la Métropole du Grand Paris et la Société du Grand Paris ont également lancé l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris ». Il concernera 60 sites (proposés par les maires) pour 164 équipes retenues. Le financement en est assuré par la Caisse des dépôts, PIA, Actions Logement Services ou des fonds propres.

Les enjeux de mobilité

L'enjeu principal en matière de transport pour l'aéroport d'Orly est donc celui d'une mobilité plus partagée, plus propre, plus autonome.... et plus connectée.

Cela passera par l'amélioration de la mobilité au quotidien : Transports en commun ; Liaisons périphériques ; Innovation au cœur de la mobilité urbaine ; Modes actifs (électriques notamment) ; Véhicule connecté ; Covoiturage / Autopartage ; Voitures autonomes ; Voies réservées transports en commun ; Applications collaboratives...

8 - Orly, du point de vue des acteurs : **La Métropole du Grand Paris**

Un nouveau cadre de gouvernance

La Métropole du Grand Paris a été créée par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) et renforcée par la loi du 7 août 2015 de nouvelle organisation territoriale de la république (loi NOTRe). Son existence débute le 1er janvier 2016.

Son territoire, qui regroupe 7,5 millions d'habitants, regroupe Paris, les 123 communes des trois départements des Hauts-de-Seine, de la Seine Saint-Denis et du Val de Marne et 7 communes de l'Essonne et du Val d'Oise. Il englobe le périmètre de l'aéroport d'Orly mais pas celui de l'aéroport de Roissy

Les compétences obligatoires de la Métropole seront progressivement transférées entre 2016 et 2018 :

- développement et aménagement économique, social, culturel, protection et aménagement du cadre de vie
- aménagement de l'espace métropolitain et politique locale de l'habitat
- Plan climat air-énergie
- Possibilité d'un transfert de compétences en matière de logement et de grands équipements de l'Etat

La Métropole du Grand Paris est aujourd'hui composée de douze établissements publics territoriaux, qui constituent le véritable échelon stratégique de la métropole et concentrent l'essentiel du pouvoir, des capacités à agir et les moyens (en personnel et financiers) par rapport à la métropole elle-même. Les compétences des EPT ayant largement été héritées des compétences des anciennes agglomérations de la première couronne.

Un projet inabouti et peu impliqué sur les aéroports

L'existence de la métropole n'a pas encore abouti sur la définition de son intérêt communautaire pourtant sa poursuite est incertaine : elle est attaquée par la région qui conteste sa légitimité, potentiellement remise en cause ou renforcée par le PR qui en conteste le découpage et évoque une fusion avec les départements. Sans parler de la place des citoyens (double suffrage indirect pour l'élection des conseillers de la métropole).

Le dossier du Grand Paris est complexe mais il faut voir le chemin parcouru depuis quinze ans et le fait que personne aujourd'hui ne remet en cause la nécessité de penser la gouvernance du Grand Paris une échelle plus vaste que celle des communes et des départements.

L'absence d'une infrastructure stratégique comme Roissy, même si elle s'explique par ailleurs, constitue une des critiques récurrentes concernant la pertinence de son territoire.

9 - Orly, du point de vue des acteurs : L'EPT Grand Orly Seine-Bièvre

Un seul entretien a été mené avec l'EPT malgré de nombreuses sollicitations de l'IHEDATE et des auditeurs qui se sont avérées infructueuses.

Mais suite à notre participation aux Assises économiques organisées par l'EPT en octobre, deux rendez-vous ont été fixés : un avec Isabelle LEPERC et un avec le président Michel LEPRETRE 20/11. Celui-ci a été annulé quelques jours avant, sans autre proposition de date. Nous avons en parallèle compilé et croisé de façon exhaustive les travaux d'études réalisés à l'échelle de la plateforme.

Une réflexion encore en cours autour de l'aéroport

La priorité pour l'EPT est de définir ce qui fait sens commun à l'échelle du territoire, au-delà des grands chantiers structurants. Bien qu'urbanisé, celui-ci est loin de former une ville cohérente, lisible et accessible. Par exemple, les circulations sont toujours difficiles entre les différents espaces de la plateforme (aéroport, zone économique, marché...). Or il est essentiel de faire cohabiter et se croiser les pratiques et les usages des habitants, des entreprises, des salariés et des personnes cherchant du travail (mobilité, emploi, logement, formation, achat...).

Dans ce contexte, la question de l'aéroport apparaît prématurée pour les élus communautaires. Ce dossier est mal cerné dans un EPT neuf qui réunit 4 communautés d'agglomération sans culture commune et 24 communes dont 8 n'étaient dans aucune intercommunalité. Si les communes limitrophes ont déjà réfléchi sur Orly, les autres en ont une vision restreinte (voyage, nuisances). Isabelle LEPERCQ, qui connaît le sujet après avoir préparé les Assises d'Orly en 2005, a été recrutée pour aider à une prise de recul et faire de la pédagogie avant toute chose.

Pour l'instant, le président LEPRETRE doit composer avec des maires qui sont soit pro, soit anti-aéroport. Il attend une réflexion formalisée qui permette d'éclairer un débat de fond et de dégager des perspectives qui enrichiront le projet de territoire, en cours d'élaboration.

Les conditions pour que l'EPT entre dans le débat sur l'avenir de l'aéroport et sur sa gouvernance ne sont pas encore réunies.

Quel positionnement pour l'EPT ?

L'EPT souligne l'absence d'une institution qui porte une vision macro du territoire et de la plateforme aéroportuaire, ceci semblant dû à la conjugaison de plusieurs facteurs :

- l'association de communes riveraines Grand Orly est en panne suite au décès de son fondateur (ancien maire de Chevilly-Larue) et à la création de l'EPT ;
- les Départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, qui co-pilotaient le projet avec Grand Orly, ne sont plus compétents et ont dû se mettre en retrait ;
- la Métropole Grand Paris comme la Région sont silencieuses sur la question aéroportuaire ;
- l'Établissement public Seine-Amont (EPA ORSA) se préoccupe en premier lieu des opérations d'intérêt nationale (OIN) de l'aéroport et du marché (à vérifier) ;
- le Groupe ADP a une approche d'opérateur et non d'acteur territorial.

Du fait de ses compétences en économie, insertion, habitat ou aménagement du territoire L'EPT a aujourd'hui vocation à impulser et coordonner une dynamique territoriale qui interagit avec le projet aéroportuaire.

Il se positionne comme le partenaire d'un projet d'envergure nationale et internationale dont il accompagne le développement en recherchant les convergences avec ses priorités propres. L'enjeu est de valoriser son territoire en prenant appui sur tous ses atouts, l'aéroport en étant, comme le Marché d'intérêt national, un composant majeur mais non exclusif. Ce raisonnement diffère de celui de Groupe ADP qui promeut le concept inclusif de « Airport city » avec une plateforme pensée et organisée autour de l'aéroport et de ses activités connexes, en tant que pivot central.

L'EPT, en parfait accord avec les acteurs économiques et sociaux, veut désormais s'affirmer comme un territoire attractif en reléguant aux oubliettes l'image d'un secteur trop longtemps considéré comme « servant » de Paris (nourriture, voyage...).

Cette dimension culturelle autant que politique exprime la volonté d'être reconnu comme un territoire pluri-actif, pluri-moteur et pluri-innovant d'une Métropole Grand Paris polycentrique. Le projet de la Cité de la gastronomie s'inscrit précisément dans ce cadre, facteur d'attractivité en résonance naturelle avec le Marché de Rungis et ambassadeur de la gastronomie française à proximité d'une plateforme de transport intermodale.

Quelles tendances et lignes de force pour le développement de la plateforme selon l'EPT ?

Il apparaît d'ores-et-déjà que le projet territorial Grand Orly-Seine-Bièvre, bien qu'encore en phase d'écriture, devrait être sous-tendu par 5 lignes de force concernant la plateforme aéroportuaire :

- Accessibilité et mobilité : aménagement du territoire et plan local d'urbanisme intercommunal, transport urbain (lignes 14 et 18), gare TGV, réseau routier, modes doux, extension de l'aérogare, interconnexions ;
- Acceptabilité : qualité de vie, insertion, formation, nuisance, concertation ;
- Économie : innovation, emplois, foncier et immobilier (régulation des m² de bureau), filières et écosystèmes, développement durable ;
- Dynamique métropolitaine : convergences et complémentarités avec la Métropole et la Région ;

- Gouvernance : cadre inter-institutionnel, reconnaissance de l'EPT et prise en compte du projet de territoire, partenariat avec Groupe ADP (dans l'optique de sa privatisation).

Quels attendus vis-à-vis des partenaires institutionnels et des territoires voisins ?

Il est là aussi un peu tôt pour connaître les attendus précis vis-à-vis des partenaires et territoires voisins, mais quelques lignes sont en partie tracées :

- Métropole Grand Paris et Région Ile-de-France : dialogue et pistes de réflexion à établir sous réserve de clarification des rôles et missions en cas de nouvelle loi ;
- Groupe ADP : la direction de l'aéroport considère l'EPT comme son interlocuteur privilégié en local, il reste à préciser le cadre de collaboration et les objectifs poursuivis ;
- Chambres consulaires et Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis – ADOR (a produit en 2008 une étude sur le plan de déplacement d'entreprises du pôle) : concertation en cours notamment par le biais des assises économiques ;
- Marché d'intérêt national de Rungis : le concessionnaire a renouvelé son bail jusqu'en 2049 en contrepartie d'importants investissements et travaux de mise aux normes. La présence du MIN est durablement confirmée et les complémentarités sont à étudier avec l'aéroport ;
- Habitants ? À voir avec Benoît.

L'EPT projette de rencontrer la communauté d'agglomération Roissy-Porte de France pour échanger sur leurs positionnements par rapport à l'aéroport, sur sa prise en compte dans leur projets territoriaux et sur la coopération institutionnelle.

Il souhaite, une fois son projet territorial stabilisé, se concerter avec la communauté d'agglomération voisine de Paris-Saclay sur deux sujets d'importance en termes de mobilité et d'aménagement du territoire en lien avec la plateforme aéroportuaire :

- interactions entre le pôle scientifique et de recherche et la plate-forme aéroportuaire qui seront connectés par la ligne de métro 18 ;
- articulations avec la gare Massy-TGV.

ANNEXE 1

Récapitulatif d'études, ouvrages et articles
sur le territoire de la plateforme aéroportuaire d'Orly depuis 2004

| Année | Support | Prestataire / auteur |
|-------|---|-----------------------------------|
| 2004 | Pour un avenir maîtrisé de la plate-forme aéroportuaire d'Orly | BIPE |
| 2004 | Recensement et analyse des capacités d'aménagement et de développement, en Essonne, aux abords de l'aéroport d'Orly | SCURE |
| 2004 | Dépréciation immobilière et ségrégation sociale pour cause de bruit des avions | Université Paris XII / G. FABUREL |
| 2004 | Desserte et accessibilité autour de pôle Orly-Rungis-Massy | Conseils généraux 91 et 94 |
| 2004 | Diagnostic socio-économique du pôle Orly-Rungis-Massy et impacts de la plate-forme aéroportuaire d'Orly sur le pôle Orly-Rungis-Massy | ALGOE |
| 2005 | Indicateurs pertinents pour évaluer l'évolution environnementale de la plate-forme aéroportuaire d'Orly | SCETAURROUTE |
| 2005 | Etat des lieux de l'impact sonore de l'activité aéroportuaire d'Orly | CIDB |
| 2005 | La plate-forme aéroportuaire d'Orly et la qualité de l'air | AirParif |
| 2005 | Diagnostic dynamique du contexte immobilier du pôle Orly-Rungis-Massy | ODI OGE |
| 2005 | Recensement et analyse des capacités d'aménagement et de développement, en Essonne, aux abords du pôle aéroportuaire d'Orly | Conseil général 91 |
| 2005 | Desserte et accessibilité du pôle Orly-Rungis-Massy | Conseils généraux 91 et 94 |
| 2005 | Dossier technique Pôle Orly-Rungis | Agence de développement 94 |
| 2006 | Le développement du Pôle Orly Rungis dans la dynamique régionale | Chambre commerce industrie Paris |
| 2006 | Projet d'Aménagement et de Développement Durable partagé du pôle d'Orly | Bécard / BIPE |
| 2007 | Coordination des politiques en faveur de l'entreprise, de l'emploi, de la formation et de l'insertion sur le pôle d'Orly | ACTER Conseil |
| 2007 | Elaboration de propositions d'aménagement opérationnelles pour le pôle d'Orly | BECARD |
| 2009 | L'offre aérienne à Orly Synthèse de l'étude | BIPE |
| 2010 | Diagnostic des valeurs paysagères du pôle d'Orly | CAUE 91 et 94 |
| 2011 | Guide pour la valorisation des paysages et du cadre de vie autour du pôle d'Orly | CAUE 91 et 94 |

| | | |
|------|--|------------------------------|
| 2011 | Impacts territoriaux des aéroports | IAU |
| 2011 | L'impact socio-économique des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget | ADP |
| 2011 | Charte de développement durable du pôle d'Orly | Conseils généraux 91 et 94 |
| 2011 | Contribution de l'APUR à l'étude du pôle d'Orly | APUR |
| 2012 | Atlas du territoire du Grand Orly | IAU |
| 2012 | L'avenir de l'aéroport Paris Orly | Ministères Ecologie et Ville |
| 2013 | Contrat de Développement d'Intérêt Territorial (CDIT) du Grand Orly | Conseils généraux 91 et 94 |
| 2013 | Contrat de Développement Territorial (CDT) Grandes Ardoines (2013) | Conseil général 94 |
| 2014 | Orly : histoire du deuxième aéroport français | Audrey Vautherot |
| 2014 | L'emploi à l'aéroport Paris-Orly. Recensement 2013 | ADP |
| 2015 | La qualité de l'air à proximité de la plateforme aéroportuaire de Paris Orly | AirParis |
| 2016 | La seconde jeunesse d'Orly | Les Echos / Claude Barjonet |
| 2016 | Document de Référence et rapport financier annuel | ADP |
| 2017 | Rapport sur le maillage aéroportuaire français | CGET / Philippe CARADEC |
| 2017 | Activités liées aux aéroports à l'horizon 2025 | DGAC / ECL(air)AGES |
| 2017 | Code des transports, partie législative, sixième partie : aviation civile, livre III : les aérodromes, titre II : exploitation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique | www.codes-et-lois.fr |