LE GRAND ORLY

ACCORD CADRE DU CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

6 novembre 2013

LE TERRITOIRE ET SON PROJET STRATÉGIQUE 5

1. Le Grand Orly, un territoire majeur de la métropole qui refonde son identité 8
2. Le grand Orly, entre pôle d'échanges et pôle de vie 13
3. Le Grand Orly, un territoire de projet s'inscrivant pleinement dans la construction métropolitaine 17

LES AXES DU PROJET STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE - OBJECTIFS ET PRIORITÉS 20

1. De l'international au local : vers une refonte globale du système de mobilités 22

1.1 Moderniser l'aéroport d'Orly 22
1.2 Améliorer les accès au territoire au moyen des Transports en Commun en Site Propre 24
1.3 Compléter et restructurer le réseau viaire 29
1.4 Améliorer la qualité de vie en généralisant l'intermodalité et les échanges. 30

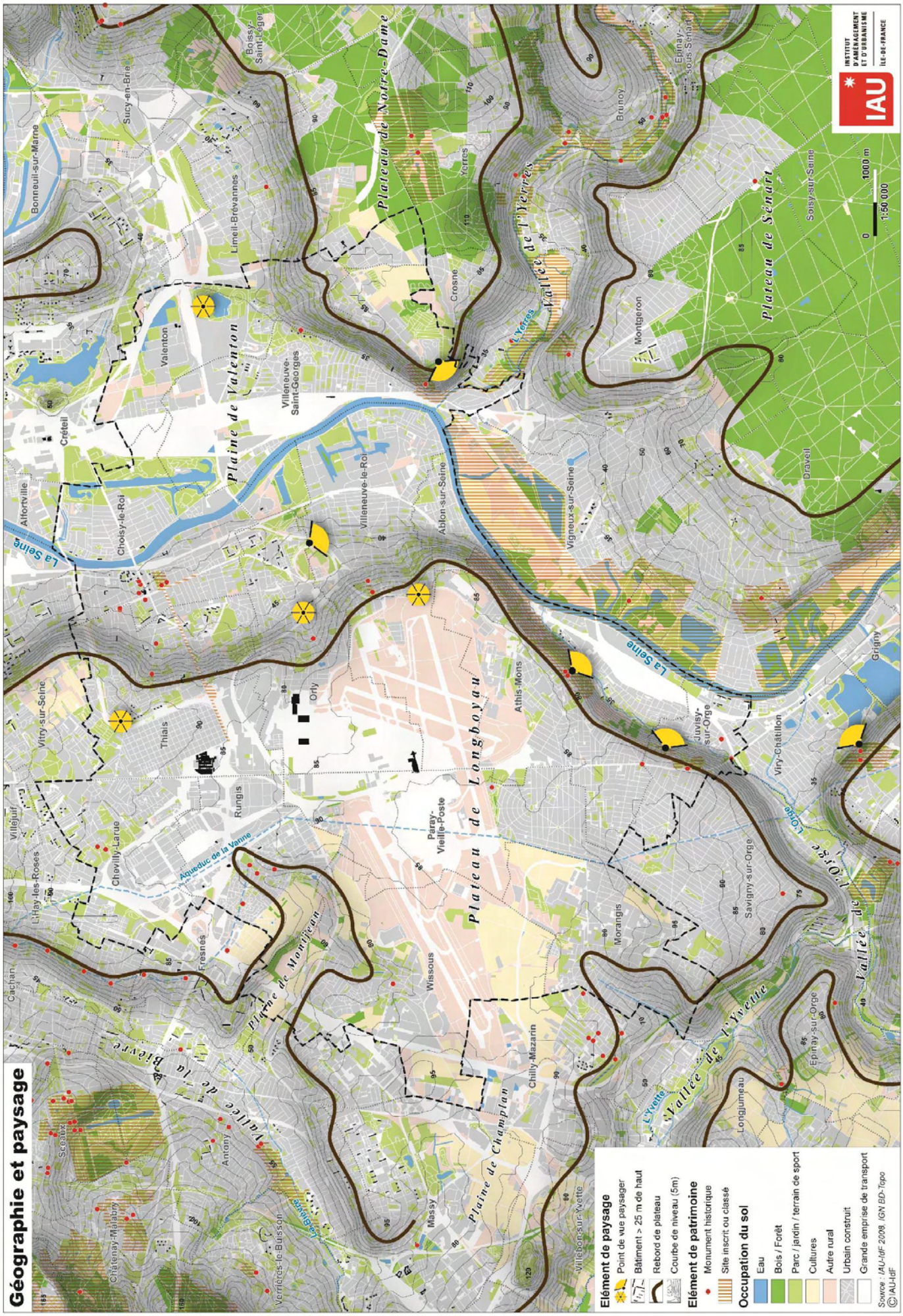
2. Au cœur des grands services métropolitains : vers un confortement du premier pôle économique sud francilien 34

2.1 Consolider le pôle économique du Grand Orly en s'appuyant sur sa diversité 35
2.1.1 Les filières identitaires du Grand Orly ont montré de bonnes capacités de développement qui peuvent être approfondies. 36
2-1-2 Accroître la diversification de l'économie du Grand Orly 38
2-1-3 S'appuyer sur le numérique pour approfondir le développement 42
2.2 Rapprocher les emplois et les qualifications de la population active résidente 44
2.3 Renforcer l'attractivité et la notoriété internationale du Pôle d'Orly 48
2-3-1 Réaliser le grand projet de la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis 48
2-3-2 Réserver la possibilité d'accueillir un autre équipement d'échelle métropolitaine 51

3. Vers une nouvelle urbanité pour les habitants et les actifs 52

3.1 Mieux habiter et travailler dans le territoire du Grand Orly 53
3-1-1 Une nouvelle armature urbaine en retrouvant le lien entre un territoire actif et dense et ses réalités géographiques et naturelles 53
3-1-2 S'appuyer sur les évolutions en cours et les perspectives offertes par le territoire 56
3-1-3 Un développement urbain fondé sur la recherche de qualité 62
3.2 Répondre à l'importance de la demande de logements 63
3-2-1 Une offre de plus en plus inadaptée 63
3-2-2 L'habitat social : un rôle majeur à préserver et conforter 64
3-2-3 Favoriser la contribution du parc privé aux évolutions du territoire 65
3-2-4 Renforcer la dynamique de construction de logements 65
3.3 Placer la préoccupation environnementale au cœur de la stratégie du territoire 68
3-3-1 Une trame verte et bleue pour une Ville en relation avec son territoire 69
3-3-2 Assurer les approvisionnements essentiels, en préserver la qualité et mettre en œuvre une gestion économe des ressources. 71
3-3-3 Intégrer dès la conception des projets, la gestion des contraintes et les risques présents sur le territoire 73
3-3-4 Le Grand Orly, engagé dans l'action face au réchauffement climatique 79

LE TERRITOIRE ET SON PROJET STRATÉGIQUE


Géographie et paysage
Elément de paysage
Point de vue paysager
Bâtiment > 25 m de haut
Rebord de plateau
Courbe de niveau (5m)
Elément de patrimoine
Monument historique
Site inscrit ou classé
Occupation du sol
Eau
Bois / Forêt
Parc / jardin / terrain de sport
Cultures
Autre rural
Urbain construit
Grande emprise de transport
Source : IAU-IdF 2008, IGN BD-Topo
© IAU-IdF
IAU
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME ILE-DE-FRANCE
0
1000 m
1:50 000
La Seine
Plaine de Valenton
Plateau de Notre-Dame
Vallée de l'Yerres
Plateau de Sénart
Plateau de Longboyau
Plaine de Montjean
Vallée de la Bièvre
Plaine de Champlan
Vallée de l'Yvette
Vallée de l'Orge
Aqueduc de la Vanne
Cachan
Sceaux
Antony
Chatenay-Malabry
Verrières-le-Buisson
Massy
Villebon-sur-Yvette
Chilly-Mazarin
Longjumeau
Wissous
Fresnes
Rungis
Thiais
Chevilly-Larue
L'Hay-les-Roses
Villejuif
Vitry-sur-Seine
Orly
Parray-Vieille-Poste
Athis-Mons
Morangis
Savigny-sur-Orge
Epinay-sur-Orge
Juvisy-sur-Orge
Viry-Châtillon
Grigny
Ablon-sur-Seine
Vigneux-sur-Seine
Villeneuve-le-Roi
Choisy-le-Roi
Alfortville
Créteil
Valenton
Villeneuve-Saint-Georges
Limeil-Brévannes
Boissy-Saint-Léger
Sucy-en-Brie
Bonneuil-sur-Marne
Crosne
Yerres
Montgeron
Brunoy
Epinay-sous-Sénart
Draveil
Soisy-sur-Seine

1. Le Grand Orly, un territoire majeur de la métropole qui refonde son identité

La construction du Grand Paris fait apparaître les contours d'un des grands territoires de la métropole : situé aux limites des départements de l'Essonne et du Val de Marne, support de l'implantation d'un grand aéroport, il n'avait pas, précédemment, été considéré comme un territoire à part entière. Pourtant les activités qui s'y sont développées ont progressivement tissé les liens entre les communes situées autour de la plateforme ; les habitants, les actifs, voire les visiteurs ont pu vivre et mesurer les interdépendances qui s'y sont ramifiées. Penser le territoire dans son cadre métropolitain a permis d'accélérer ce changement de regard, qui met en exergue l'intérêt, qu'en raison de son importance économique, des flux, des échanges et des emplois qui le concernent, il représente à l'échelle régionale, voire nationale.
Cette mise en perspective révèle comment l'identité du territoire du Grand Orly s'est façonnée par la conjugaison de sa géographie et de son histoire.

En amont de Paris, l'écoulement de la Seine, entre le Plateau de Longboyau et le Plateau de Brie a construit, en ce point de resserrement puis d'élargissement vers le nord, un territoire de contrastes. Sur les parcours des chasses royales, de grandes voies de circulation se sont établies. Axes fondateurs à de grandes échelles, ils ont, avec le temps, conjugué tous les modes : terrestre, ferroviaire, fluvial puis aérien.

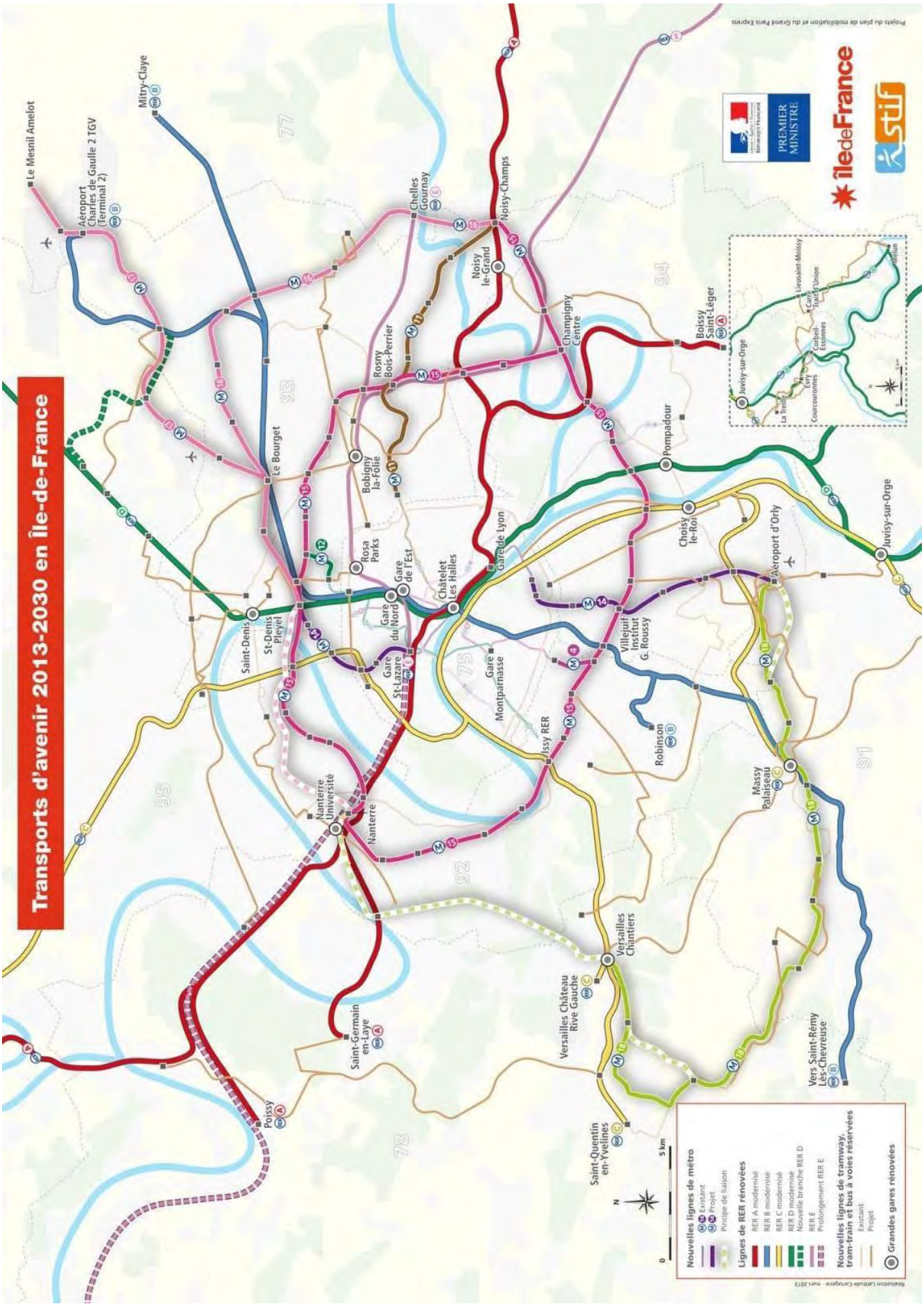
Le développement des transports, favorisé par la situation géographique, au sud de Paris et la topographie associant la plaine alluviale et les plateaux constitue la marque même du territoire : à la traversée nord-sud par les routes nationales 6 et 7, aux réseaux ferroviaires Paris-Lyon et Paris-Orléans, sont venus s'ajouter, dans la deuxième moitié du XXème siècle l'implantation de l'aéroport international, la construction des autoroutes A6 et A 106, mais également l'A86 dans la direction est-ouest.

Les transports ont placé le territoire au centre des enjeux d'un monde en évolution rapide, l'associant à la modernité, aux rêves qu'elle a suscité, au travers de représentations populaires comme « les dimanches à Orly », « Nationale 7, ouvrant vers le midi » ou le mythique Train Bleu, mais aussi aux nuisances, encombrements, bruits et pollution.
L'ambivalence a ainsi constitué une donnée récurrente pendant une longue période : les réseaux et équipements de transport, facteurs de développement et générateur d'emplois, sont aussi la marque de la fonction servante du territoire, au bénéfice de Paris ; indispensables éléments de liaison et de connexion, ils fragmentent l'espace et l'empêchent de se former en Ville unifiée et aboutie.

La voie du dépassement de cette contradiction a été recherchée au moment même où la plateforme aéroportuaire est parue menacée dans sa puissance, voire dans son existence. Le développement de Roissy et la mise en place d'un « hub » de niveau mondial, assorti du transfert du siège d'Air France ont pu faire craindre un « déclassement » d'Orly et ont entraîné, en contrecoup, une réflexion renouvelée sur les valeurs portées par ce grand équipement. Replacé dans son cadre territorial, prenant place dans une transformation qui intègre l'économique et l'urbain, relié aux différentes échelles aux différents espaces et aux activités avec lesquelles il est complémentaire, il devient un élément-clé du projet métropolitain.

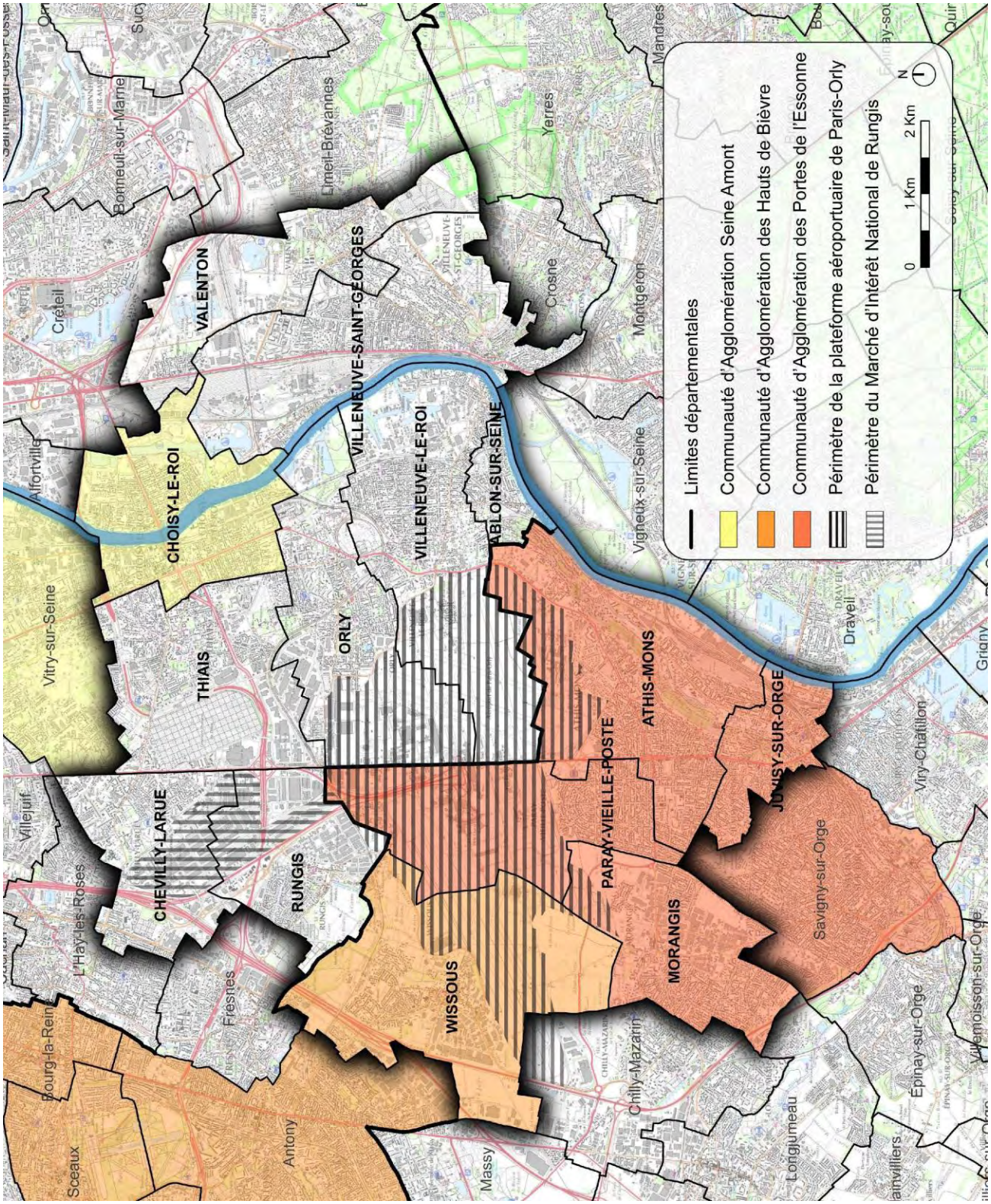
Le tournant du siècle a ainsi vu se rassembler les acteurs, élus, associations de riverains, entreprises, institutions publiques et privées, dans la volonté de définir le nouvel avenir commun au sein de ce qu'on appelle désormais le Pôle d'Orly. Un travail continu et ouvert de réflexions, de débats, de propositions mais également d'actions a été entrepris et déployé, cadencé par les réunions des Assises du Pôle d'Orly, démultiplié par une implication croissante de ses initiateurs, parmi lesquels les Conseils Généraux de l'Essonne et du Val de Marne, le Syndicat Intercommunal d'Études du Pole d'Orly-Rungis, la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne, mais aussi nombre des personnes, organisations et groupements concernés. La création de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine-Amont en 2007, assorti de la constitution de l'Établissement Public d'Aménagement en a souligné la portée, en même temps qu'elle fournissait un cadre élargi de réflexion et d'action. Plus récemment, les conclusions de la Commission Stratégique sur l'avenir de l'Aéroport d'Orly, présidée par le Préfet André Viau, confirment la vocation de ce territoire comme représentant un intérêt majeur et durable pour la métropole francilienne. Ainsi, étape par étape, la vision d'un « Grand Orly » a-t-elle pris corps.

La démarche du Grand Paris engagée à l'initiative de l'Etat, ne pouvait pas manquer de s'appuyer sur cette réalité : dans la perspective d'une métropole de niveau mondial, dont le développement passe progressivement du mode radioconcentrique à la multipolarité, le Pôle d'Orly-Rungis apparait comme un territoire stratégique. A ce titre, ses liaisons avec les autres espaces majeurs, à l'échelle métropolitaine comme à l'échelle nationale, doivent être sensiblement renforcées. Le schéma d'ensemble du Grand Paris Express arrêté en 2011 après accord entre l'Etat et la Région Ile de France, de même que le projet d'interconnexion sud des lignes TGV consacrent ce positionnement. En outre, améliorant notablement les liaisons à grande échelle, ils créent aussi les bases d'une nouvelle mobilité dans des dimensions plus rapprochées ; c'est un des fondements du renouveau urbain. La déclaration du premier Ministre, le 6 mars 2013, en précisant les conditions de mise en œuvre du « Nouveau Grand Paris » a confirmé la portée, à terme, de ces évolutions.


Transports d'avenir 2013-2030 en Île-de-France
Le Mesnil Amelot
Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV (Terminal 2)
Mitry-Claye
Chelles Gournay
Noisy-Champs
Noisy le-Grand
Champigny Centre
Boissy Saint-Léger
Rosny Bois-Perrier
Le Bourget
Bobigny la-Folie
Pompadour
Rosa Parks
Gare de l'Est
Gare du Nord
Châtelet Les Halles
Gare de Lyon
Choisy le-Roi
Aéroport d'Orly
Juvisy-sur-Orge
Saint-Denis
St-Denis Pleyel
Gare St-Lazare
Gare Montparnasse
Villejuif Institut G. Roussy
Issy RER
Robinson
Massy Palaiseau
Nanterre Université
Nanterre
Versailles Chantiers
Versailles Château Rive Gauche
Saint-Germain en-Laye
Poissy
Saint-Quentin en-Yvelines
Vers Saint-Rémy Les-Chevreuse
Lieusaint-Moissy
Carré Tram'Union
Corbeil-Essonnes
Evry Courcouronnes
La Tremblay
Nouvelles lignes de métro
Existant
Projet
Principe de liaison
Lignes de RER rénovées
RER A modernisé
RER B modernisé
RER C modernisé
RER D modernisé
Nouvelle branche RER D
RER E
Prolongement RER E
Nouvelles lignes de tramway, tram-train et bus à voies réservées
Existant
Projet
Grandes gares rénovées
0
5 km
N
Projets du plan de mobilisation et du Grand Paris Express
PREMIER MINISTRE
île de France
stif

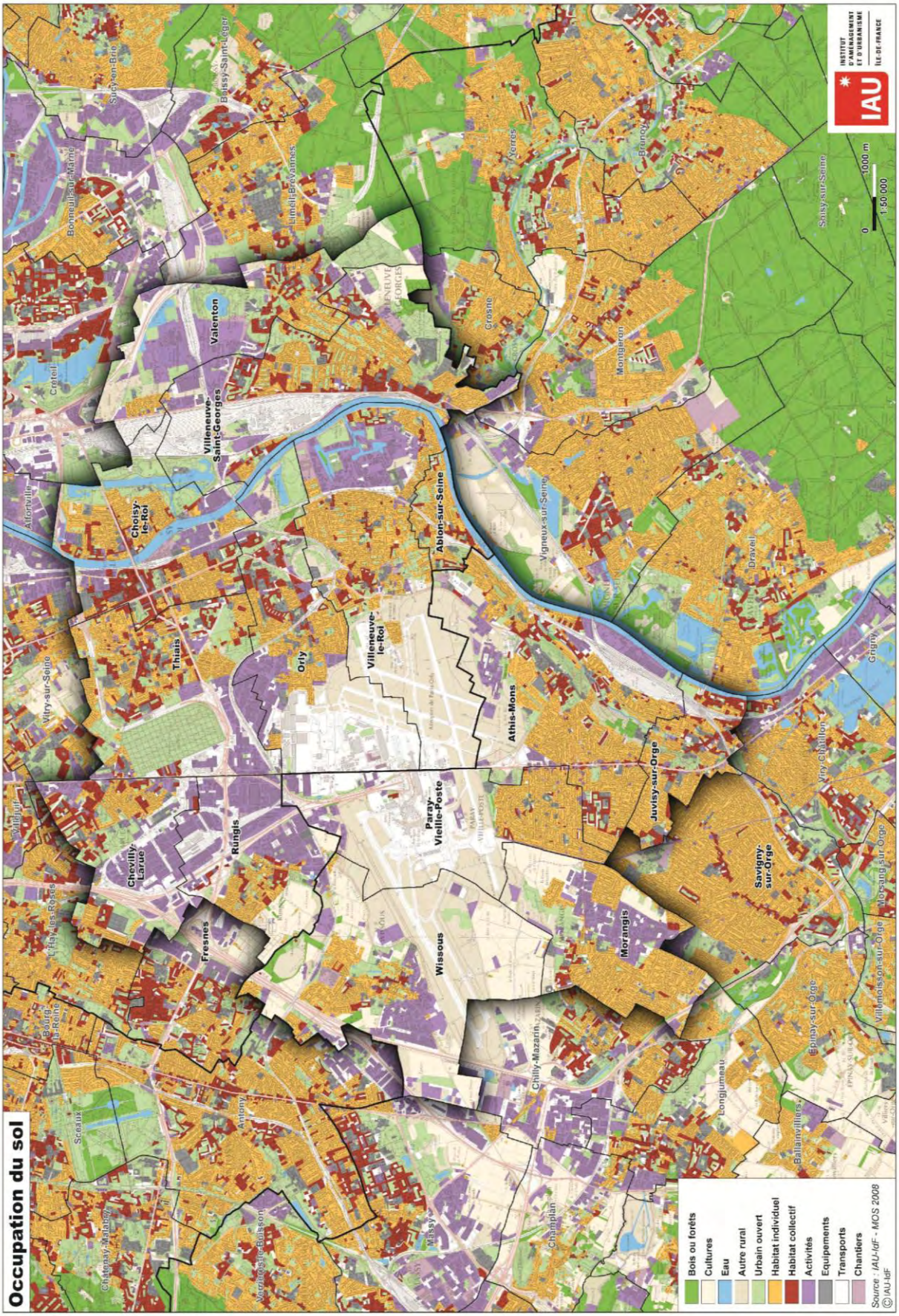
La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (modifiée par la loi du 18 janvier 2013) , complétée par le décret du 24 juin 2011, a défini le cadre des Contrats de Développement Territorial : bénéficiant de l'apport du réseau de transports, les territoires desservis, tout particulièrement ceux qui portent les enjeux stratégiques, sont appelés à définir leurs projets avec l'appui de l'Etat et le concours de la Région et des Départements concernés et arrêter les moyens de leur réalisation, impliquant des engagements respectifs.

Cinq communes situées dans l'Essonne, Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste, Morangis formant ensemble la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (avec Savigny-sur-Orge mais qui ne fait pas partie du périmètre du CDT du Grand Orly) et Wissous, neuf communes situées dans le Val de Marne, Ablon-sur-Seine, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges ainsi que l'Etat, ont souhaité, en partenariat avec le Conseil Général de l'Essonne et le Conseil général du Val de Marne, élaborer le Contrat de Développement Territorial du Grand Orly. Les élus de 12 des 14 communes du CDT ont constitué, dès novembre 2011, l'Association des Communes et Communautés du Grand Orly dont le but est de construire un projet de territoire et faire reconnaitre le Grand Orly comme un territoire stratégique de la métropole.



Périmètre du CDT du Grand Orly (Association du Grand Orly)

2. Le grand Orly, entre pôle d'échanges et pôle de vie



Le périmètre du Contrat de Développement Territorial comprend 14 communes, pour une superficie de 8 000 hectares, une population de 250 000 habitants (100 000 ménages) et 135 000 emplois.

L'occupation du sol est répartie en trois parts d'égale importance

- 1/3 d'espaces ouverts, naturels et agricoles (en comptant ici les terrains non bâtis de la plate-forme aéroportuaire)
- 1/3 de zones d'habitat
- 1/3 d'espaces économiques et d'infrastructures

La plate-forme aéroportuaire y occupe la position centrale et représente 1 500 hectares soit près de 20% de la superficie du territoire. Les infrastructures et bâtiments y occupant 480 hectares, les espaces ouverts représentent plus de mille hectares, auxquels s'ajoutent au sud-ouest les espaces agricoles mitoyens de Wissous, Morangis et Chilly-Mazarin et au nord-ouest, les cultures très proches de la plaine de Montjean. Cette forte présence des espaces ouverts, qui confère au territoire lisibilité et qualité paysagère est encore soulignée par les coteaux et espaces boisés d'envergure de la Vallée de la Seine à l'est et au sud. Le grand dégagement de la plateforme aéroportuaire est ainsi un des seuls endroits au cœur de l'agglomération sud où le plateau se lit dans toute son ampleur et où l'ouverture sur le ciel est la plus manifeste.

Cette situation particulière vient tempérer la caractérisation habituelle du territoire. En effet, si l'on prend en compte les représentations cartographiques traditionnelles, qui intègrent la plate-forme aéroportuaire dans les espaces artificialisés, ceux-ci totaliseraient 95% de l'espace. La présence massive des infrastructures routières, ferroviaires, électriques, aéroportuaires et des grandes emprises d'activités économiques, notamment l'ensemble imposant formé par le Marché d'Intérêt National, le pôle logistique de la SOGARIS, le parc tertiaire de la SILIC et le Centre commercial Belle-Epine ainsi que les triages de Villeneuve-Saint-Georges et de Valenton vient encore renforcer cette impression.

La réalisation des voies de transports, l'implantation de l'aéroport et la fermeture de la plate-forme (à part les accès et la traversée nord-sud) et le mode de fonctionnement du MIN, en accès réglementé, venant s'ajouter au cimetière parisien de Thiais ont défini **un territoire fragmenté** voire cisaillé, composé en grande partie de secteurs monofonctionnels de grande taille, peu reliés les uns aux autres, tout particulièrement selon la direction est-ouest.

Toutefois, cette caractéristique, très forte au nord de la plateforme aéroportuaire, s'estompe à l'est et au sud, en raison notamment de la présence d'une nappe d'habitat pavillonnaire et elle ne saurait faire totalement oublier les qualités naturelles et paysagères du site.

L'implantation des très grands équipements dans la deuxième moitié du XXème siècle a généré des impacts majeurs sur le territoire, lui faisant brusquement changer d'échelle, occasionnant des bouleversements dans sa composition comme dans son usage. Le renforcement de sa vocation de territoire servant et productif, la priorité donnée à la vitesse ont percuté le fonctionnement urbain historique, celui des centres-bourgs puis des lotissements.

En même temps, s'est ici constitué **un puissant pôle économique**. Avec 135 000 emplois dans le périmètre, dont 60 000 liés aux activités des grands opérateurs présents dans le cœur de pôle, il est devenu le premier pôle économique du sud francilien. L'aéroport a accueilli 27 millions de passagers en 2011 et 100 000 tonnes de fret, pour environ 228 000 mouvements d'avions ; il génère de nombreuses activités, 28 000 emplois directs et près de 50 000 emplois indirects et induits. Le Marché d'Intérêt National de Rungis, premier marché de gros en produits frais mondial, a représenté en 2010 près de 7 millions d'entrées et représente 12 000 emplois. La concentration de ces activités de grande envergure a donné naissance à un phénomène de développement induit qui a vu s'implanter des activités complémentaires, comme la logistique et au-delà, d'autres activités attirés par l'existence de moyens d'accès, d'équipements, de services et de compétences, constituant ainsi une dynamique de pôle aujourd'hui bien présente. Le secteur tertiaire est ainsi en fort développement. Le parc d'affaires SILIC opérateur majeur de l'immobilier d'entreprise, représente à lui seul 18 000 emplois. Outre son extension, en cours, il joue, à son tour, un rôle d'inducteur au profit des secteurs voisins. La distribution bénéficie également de ce mode de développement, avec la présence de trois grands centres commerciaux, Belle-Épine et Thiais Village au nord et Carrefour Athis-Mons au sud.
La dynamique de pôle est soutenue. En atteste l'importance des investissements réalisés par les entreprises implantées : Aéroports de Paris mobilise son potentiel foncier dans la création du nouveau quartier d'affaires Cœur d'Orly, la SEMMARIS, gestionnaire du MIN rénove en profondeur ses installation et réalise de nouveaux immeubles logistiques et tertiaires, SILIC conduit un programme destiné à doubler la surface de son parc d'affaires. Ces entreprises majeures, réunies avec d'autres dans l'Association pour le Développement Économique du Pôle Orly-Rungis (ADOR) ont ainsi déjà réalisé plus d'un milliard d'euros d'investissements entre 2000 et 2010. Les projets identifiés permettent de prévoir la poursuite de cette tendance, au-delà des aléas économiques de la période actuelle.

En effet, le développement du pôle s'est traduit par une remarquable diversification économique qui le distingue dans l'ensemble de l'économie francilienne. Cette diversification renforce la capacité de résistance du pôle aux aléas conjoncturels mais aussi sa faculté d'adaptation aux évolutions : la diminution tendancielle relative de certaines activités, dont la logistique, est compensée par la montée du tertiaire. La complémentarité peut permettre d'éviter que les nouvelles activités interviennent en simple substitution des activités historiques, en assurant un processus de recomposition progressive du pôle au sein duquel les emplois à haute valeur ajoutée augmenteraient parallèlement à ceux liés au renforcement de l'économie résidentielle, services de proximité et commerce de détail.

Le territoire compte, en effet **135 000 emplois** et 110 000 actifs, ce qui traduit sa forte attractivité sur le plan économique. 40 000 actifs travaillent et résident sur le périmètre, ce qui est, comparativement à d'autres territoires assez élevé. Pour autant, la part des personnes habitant à l'extérieur, parfois éloignés, (les actifs essonniens étant ici majoritaires), demeure importante, alors qu'une partie des actifs résidant sur le périmètre occupe ailleurs un emploi, notamment sur Paris et sa proche périphérie. Le phénomène métropolitain des migrations quotidiennes alternantes y est donc bien marqué ; les conséquences, en termes de coûts, de nuisances, mais aussi de limitations au développement lié à l'économie résidentielle, sont élevées, d'autant que les écarts semblent encore s'accroître.

La proportion de cadres et professions intermédiaires est moindre dans la population active résidente que dans l'ensemble des emplois du territoire, ce qui n'est pas le cas pour les employés : le déficit d'attractivité résidentielle se traduit par un décalage marqué entre le

niveau des emplois offerts et les qualifications des résidents. L'évolution en cours de la structure des emplois fait courir le risque d'une aggravation de cet écart.

Ainsi, bien qu'encore insuffisante, la part des actifs résidents, qui est supérieure à ce qui est constaté dans la plupart des territoires franciliens, traduit d'ores et déjà le caractère mixte du territoire, à la fois lieu d'activité et lieu de vie : la stratégie du pôle doit s'appuyer sur cette réalité, considérée comme une base, pour la développer et la qualifier.

Le Grand Orly marqué à la fois par la puissance de son développement économique et l'insuffisance de son ancrage territorial, peut s'appuyer sur une dynamique capable de lui faire dépasser les difficultés conjoncturelles. Il apparaît toutefois que la croissance annuelle moyenne de l'emploi n'y est que de 0.4% contre 1,2% à l'échelle régionale. La saturation du réseau routier et autoroutier résulte de la combinaison entre la part modale élevée de l'automobile (plus des 2/3), l'éloignement résidentiel de la plus grande partie des actifs, mais aussi de la difficulté du franchissement nord-sud de la plateforme aéroportuaire et du franchissement est-ouest de la Seine ; elle est rendue plus aiguë du fait de l'importance des activités logistiques. Cette difficulté croissante d'accès pose, à terme, des limites aux capacités de nouveaux développements. Les impacts sur le territoire en termes de nuisances, de dépense énergétique, de coûts individuels et collectifs, en s'accumulant, suscitent ou relancent des réactions négatives dans la population et portent atteinte à son attractivité, alors même qu'un accroissement de la part des actifs résidents contribuerait, à la fois à alléger le trafic et à développer l'économie résidentielle.

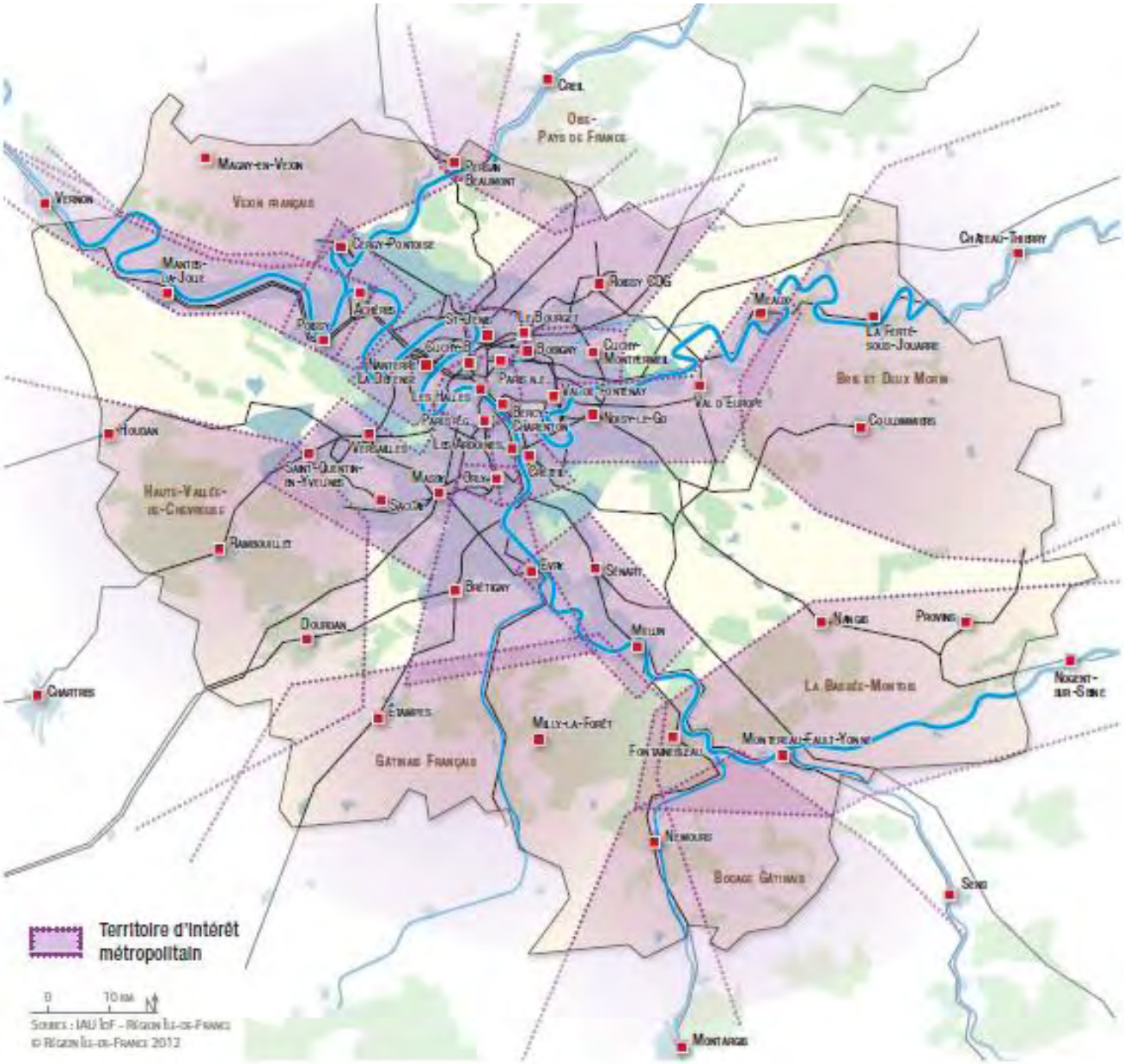
3. Le Grand Orly, un territoire de projet s'inscrivant pleinement dans la construction métropolitaine

Paris compte parmi les plus grandes métropoles à l'échelle mondiale. Le maintien de sa place et de son rayonnement, loin d'être des acquis appelle, en raison des évolutions en cours, une action soutenue, fondée sur une vision partagée de son avenir. Le mode de développement historique de la métropole, basé sur la puissance et l'extension de son centre, ne suffit plus à garantir ses objectifs. Limité dans l'espace, générateur de déséquilibres territoriaux et sociaux, il doit faire place à une vision plus large, celle du **Grand Paris** dans laquelle la dynamique de la métropole s'appuie sur un ensemble de pôles à la fois lieux de vie et d'activité. La mise en relation de ces grands pôles entre eux et avec le centre est un facteur décisif de la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie métropolitaine.

Associant la dimension physique, au travers du nouveau réseau de transports du Grand Paris Express et le développement de l'ensembles des échanges, économiques, scientifiques, sociaux et culturels, mettant en jeu les solidarités entre les territoires, ce nouveau fonctionnement polycentrique représente un changement majeur qui substitue à une démarche descendante de la planification et de l'aménagement, un appel à la contribution active de chacun des territoires concernés. L'élaboration des Contrats de Développement territorial participe pleinement de ce mouvement.

Le Grand Orly est, de toute évidence, un des principaux pôles d'envergure métropolitaine. Premier pôle économique du sud francilien, il a vocation à voir ce rôle se renforcer encore mais, dans le nouveau contexte, cette consolidation suppose une évolution marquée dans la qualité de vie de ses habitants et ses actifs, lui conférant un niveau d'attractivité correspondant à ses ambitions. En définissant les nouvelles voies de son avenir propre, le Grand Orly agit aussi pour faire avancer la construction métropolitaine.

Cette capacité contributive est mise en avant par le projet de **Schéma Directeur de l'Ile de France** adopté par le Conseil Régional le 25 octobre 2012. Si la démarche retenue par les partenaires du Contrat de Développement Territorial du Grand Orly correspond pleinement aux objectifs d'ensemble du SDRIF, la stratégie qu'ils définissent est directement concordante avec la vision spécifique du projet de SDRIF sur le territoire.



Périmètre des Territoires d'intérêt Métropolitain (IAU Ile-de-France)

Le Grand Orly figure, en effet, dans les Territoires d'Intérêt Métropolitain principaux points d'appui de la stratégie spatiale du SDRIF. Le projet de SDRIF définit ainsi l'objectif majeur de l'ensemble Grand Orly, Seine-Amont et Plaine Centrale du Val de Marne ***: « faire des grands équipements métropolitains le support d'un urbanisme durable ».*** Le texte en développe les implications : « D'un point de vue régional, ce territoire est l'un des laboratoires de l'urbanisme durable conciliant industries tertiaires, grands services urbains, construction de logements, amélioration du cadre de vie et réduction des nuisances, création d'espaces verts et préservation de la mixité sociale et fonctionnelle actuelle. Il s'agira de faire de cet espace longtemps considéré comme territoire servant, un espace fortement contributif au développement régional ». Si cette appréciation concerne un ensemble de territoires assez différents, nombre de ses développements peuvent se traduire directement dans celui du Grand Orly lui-même.

Ainsi, la description des actions, en matière de mobilité, de diversification économique et de formation, de logement et d'attractivité résidentielle, de réduction des nuisances et de

protection de l'environnement, à mettre en œuvre en vue de ces objectifs correspond-t-elle à la stratégie adoptée dans le cadre du Contrat de Développement Territorial du Grand Orly

En lien avec le cœur de la métropole, le pôle d'Orly s'inscrit dans la démarche du **Cône Sud de l'Innovation**, qui le définit comme « porte d'entrée à 360° » en soulignant que les projets d'amélioration des dessertes et d'interconnexion constituent « de potentiels catalyseurs [de sa] vocation métropolitaine » comme « moteur de développement et d'entraînement sur le tissu économique local … pôle d'affaires et de tertiaire métropolitain qui complète l'offre métropolitaine actuelle et qui renforce la dynamique du cône sud de l'innovation … porte d'entrée majeure qui irrigue le territoire du quadrant sud francilien à la hauteur des ambitions de réalisation d'un cluster Paris-Saclay et d'accélération de Paris Biotech Vallée ».

La mise en relation directe du Grand Orly avec Paris et les autres territoires stratégiques, que doit permettre notamment le réseau Grand Paris Express, donne de la consistance aux synergies liées à la complémentarité des activités et des objectifs, comme le montrent, par exemple, les perspectives autour d'une approche croisée de l'alimentation et de la santé dans Nutripôle vers la constitution du projet d'envergure internationale de la Cité de la Gastronomie. De larges possibilités sont offertes à cet égard par la proximité des pôles de recherche et d'innovation de Créteil, de Saclay-Massy, de la Vallée Scientifique de la Bièvre et d'Evry.

En définissant un projet bien assis sur son territoire, ses caractéristiques et sa spécificité, les partenaires du Contrat de Développement Territorial du Grand Orly, loin de concevoir le territoire du Grand Orly comme isolé, le placent d'emblée comme une des pièces majeures de la construction, aux différentes échelles, d'une métropole répondant aux enjeux actuels. Cette ouverture de principe conduira, tant au moment de sa conception que lors des différentes phases de sa mise en œuvre à respecter les exigences de la démarche interterritoriale : le souci de transversalité, le croisement et l'adaptation réciproques des projets et un effort constant de mise en cohérence.

LES AXES DU PROJET STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE - OBJECTIFS ET PRIORITÉS

Le Grand Orly est un des tous premiers pôles économiques du Grand Paris : son évolution est naturellement liée à celle de la métropole. Son développement contribue à l'attractivité et au rayonnement de celle-ci, tout comme l'action pour améliorer le fonctionnement métropolitain et conforter la place et le rôle du Grand Paris dans le monde est décisive à son égard. Dans cet ordre, le projet du réseau de métro automatique **Grand Paris Express** en assurant, au travers des lignes bleue et verte, sa mise en relation directe avec Paris et les autres pôles majeurs, en renforçant considérablement son accessibilité, en créant les conditions d'un important report modal vers les transports collectifs, constitue à la fois la marque de son positionnement à large échelle et crée les conditions d'un redéploiement des mobilités propices au renouvellement de la vie urbaine à une échelle très locale. Il apparaît, de cette façon, comme un véritable « fait générateur » qui valide et structure la stratégie de redéploiement du Grand Orly. La mise en œuvre de cette dernière passe également par la création d'une gare TGV à Orly, **la réalisation de liaisons est-ouest efficaces** et **un chaînage réussi avec le sud de la plateforme**, sans quoi le territoire ne pourra s'équilibrer dans son intégralité. Le caractère mixte du Grand Orly, à la fois lieu de vie et lieu d'activités, devra également être conforté et développé. La consolidation des filières existantes, la poursuite de la diversification économique, le rapprochement des emplois et des qualifications de la population résidente ainsi que la nouvelle armature urbaine, composée de sites de développement et de renouvellement urbain, articulés aux trames vertes et bleues, constituent autant d'enjeux pour ancrer durablement le Grand Orly dans la métropole et sur son territoire.

Le projet stratégique peut ainsi se déployer dans trois directions :

- **de l'international au local : vers une refonte globale du système de mobilités**
- **au cœur des grands services métropolitains : vers un confortement du premier pôle économique sud francilien**
- **vers une nouvelle urbanité pour les habitants et les actifs**

1. De l'international au local : vers une refonte globale du système de mobilités

1.1 Moderniser l'aéroport d'Orly

Alors que les années 90 avaient pu laisser penser à une diminution de l'importance de l'aéroport d'Orly, en raison de la montée en puissance de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, vers lequel fut transféré le siège d'Air France et constitué son hub principal, l'évolution récente a montré la persistance du caractère attractif d'Orly en matière de transport aérien. Sa spécialisation dans les liaisons « point à point » vers les destinations métropolitaines, l'Europe, le Maghreb et les DOM-TOM s'est progressivement élargie. Son activité, essentiellement tournée vers le trafic passager, n'a cessé de croître, passant de 23 millions de passagers en 2001 à 27 millions en 2011, retrouvant ainsi le niveau qui avait été atteint il y a quinze ans. Sa proximité du centre de la métropole représente à la fois un facteur d'attractivité en réduisant les temps et les coûts d'accès. Son activité est encadrée par une limitation du nombre de mouvements d'avions à 250 000 créneaux horaires attribués par an, assortie d'un couvre-feu entre 23h30 et 6h.
L'augmentation du nombre de passagers sur l'aéroport de Paris-Orly se fait dans le cadre règlementaire qui régit l'aéroport en agissant aujourd'hui en premier lieu sur les taux de remplissage des avions qui augmentent régulièrement. Cette évolution est en particulier favorisée par un réseau de destinations plus diversifiées, en particulier vers l'Europe et grâce à l'optimisation des flottes. Ainsi sur les périodes récentes, on peut constater que le nombre des passagers par avion a augmenté de plus de 10% et la somme des masses maximales au décollage des avions utilisant la plate-forme a diminué. Au-delà, la modernisation et le remplacement progressif des appareils opérant sur la plateforme d'Orly, intégrant les dernières améliorations technologiques, permettent également d'agir pour une maitrise des nuisances. A ce titre, les mesures de bruit continues des dernières années ont permis de constater une baisse régulière du bruit aérien autour de l'aéroport.

Les conclusions de la « Commission Viau », remises en 2012, confirment le rôle majeur de l'aéroport et mettent en avant son potentiel, tout en soulignant la nécessité d'un développement maîtrisé et optimisé.

L'activité soutenue et les perspectives dans la prochaine période, qui se traduiront par la consolidation du statut de ce pôle d'échanges multifonctionnel assurant la pérennisation de cette activité, conduisent ainsi Aéroports de Paris à réaliser un grand programme d'investissements pour, à horizon 2018, rénover les infrastructures aéronautiques, requalifier les abords des aérogares, améliorer la zone internationale d'Orly Sud et relier les Terminaux Sud et Ouest grâce à un nouveau bâtiment de liaison, requalifiant en même temps les installations offertes aux passagers sur le hall 4, créant ainsi 100.000 m² de nouvelles surfaces d'accueil.

Cette opération correspond au repositionnement d'Orly grâce au report d'une partie du trafic aérien domestique vers le fer, plus compétitif et écologique sur les courtes distances, au profit de nouvelles destinations aériennes internationales.

La délibération prise le 22 septembre 2011, par le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France de poursuivre le **projet d'Interconnexion Sud**, par le lancement des études

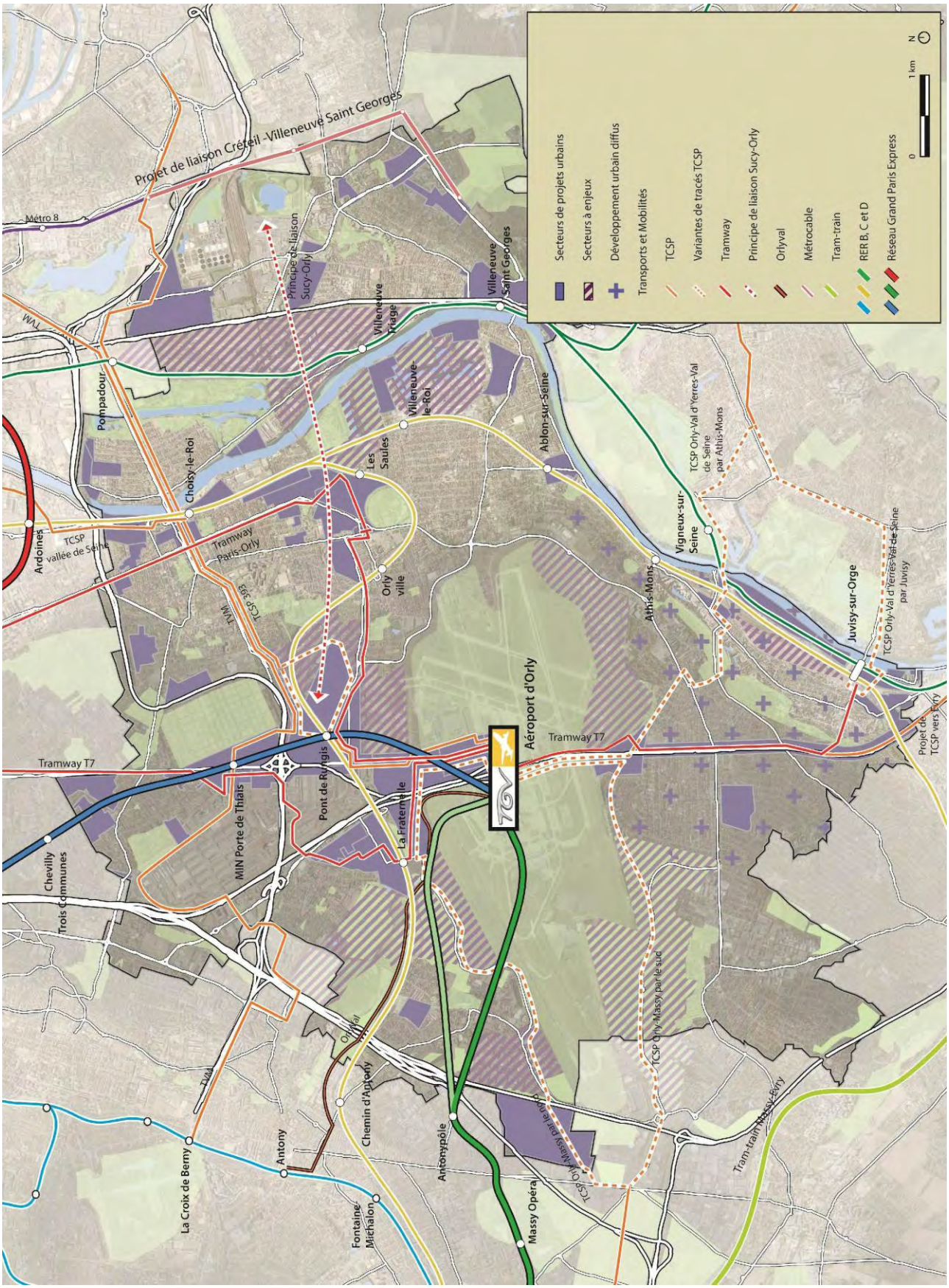
préalables à l'enquête d'utilité publique, en retenant le principe d'une nouvelle gare TGV à Orly, dans la mesure du possible proche des aérogares, offre en effet une large perspective, à double titre. Elle doit permettre une interconnexion fer-air, développant substantiellement la **fonction de pôle d'échanges** tout en assurant la desserte directe du territoire sans passer par les gares parisiennes. Elle permettra également d'améliorer significativement les conditions de transport des franciliens, en allégeant la fréquentation de la grande ceinture, et d'envisager une liaison dédiée à grande vitesse entre les aéroports de Roissy et d'Orly pour les voyageurs en correspondance.

La poursuite des études du projet de **ligne TGV Paris Orléans Clermont Lyon (POCL)**, décidée par RFF en juin 2012, peut encore renforcer ces évolutions. La connexion au niveau d'Orly entre la LGV POCL et le barreau d'interconnexion Sud est une option du projet qui doit faire l'objet d'études d'approfondissement tant sur le plan économique que technique.

Ces deux projets ont été analysés dans le cadre de la Commission Mobilités 21 dont les conclusions ont été présentées en juin 2013. La commission recommande de classer ces projets en « secondes priorités » pour une réalisation après 2030. La commission fait cependant part, dans ses conclusions, de ses incertitudes quant à la temporalité de réalisation de ces deux projets. Le scénario 2 préconise notamment qu'une réserve de précaution de 2 Md€ soit mise en œuvre afin de permettre la réalisation anticipée de premiers travaux notamment pour les projets d'interconnexion Sud et de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Si le premier ministre a fait le choix, lors de son allocution du 9 juillet 2013, de ce scénario 2 comme cadre de référence, il a aussi rappelé que les recommandations de ce rapport devaient désormais être déclinées sur l'ensemble du territoire en concertation étroite avec les élus locaux.

L'interconnexion air-fer au travers de la réalisation de la gare TGV aura ainsi comme effet, au travers de la complémentarité, de « nourrir » le trafic aérien tout en l'orientant vers l'international. Ce trafic correspondant à une charge moyenne par avion plus élevée devrait générer, **dans le respect des limitations réglementaires de l'activité aérienne**, des impacts économiques supérieurs.
Si la pertinence du maintien en cœur d'agglomération d'un aéroport de cette importance a donné lieu à des réflexions récurrentes, récemment dans le cadre de la « Commission de réflexion stratégique sur l'Avenir d'Orly » en 2011-2012, il apparaît désormais que l'enjeu majeur se situe d'abord dans la recherche de la plus grande compatibilité entre le trafic aérien, la facilité des accès à l'aéroport et la qualité de vie des habitants et actifs du territoire environnant.

1.2 Améliorer les accès au territoire au moyen des Transports en Commun en Site Propre



Projets de transports en commun et secteurs de projets urbains sur le territoire du Grand Orly (EPA ORSA)

La saturation du réseau routier et l'insuffisance des liaisons par les transports en commun font de la question des accès du territoire par les transports en commun en site propre l'élément principal de la stratégie de développement.
Il s'agit de prendre en compte les aspects les plus marquants des problèmes identifiés dans le diagnostic : la part des transports en commun est particulièrement faible dans les relations avec le sud alors que plus du quart des salariés des grandes entreprises adhérentes à l'ADOR (Association des Décideurs du Pôle d'Orly-Rungis) réside dans l'Essonne ; les horaires décalés, liés au travail de nuit, concernent une majorité de salariés ; les flux de poids lourds liés à la logistique contribuent à la saturation du réseau routier. De même, les mobilités est-ouest ne sont pas facilitées du fait du difficile franchissement des voies ferrées ou de la Seine.

La réalisation des grands projets de transports entraînera une modification majeure des conditions d'accès au territoire du Grand Orly

Le Schéma d'Ensemble du Grand Paris Express, adopté par décret du 26 août 2011, prévoit le prolongement de la ligne 14 du métro (ligne bleue) jusqu'à l'aéroport d'Orly et la réalisation de la ligne 18 (ligne verte) entre l'aéroport et Versailles via Massy, le Plateau de Saclay et Saint Quentin en Yvelines, puis, à terme Nanterre. Ce réseau de métro automatique va améliorer considérablement les conditions d'accès à la plateforme elle-même, mais également la desserte de l'ensemble du territoire du Grand Orly grâce aux gares de la ligne bleue [ligne 14] (Chevilly Trois Communes, MIN Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly) et, plus largement, grâce aux gares proches de la ligne 15 [ligne rouge], Villejuif IGR, Villejuif L'Aragon et Les Ardoines. Il est essentiel que le choix de localisation de la gare et de l'atelier de maintenance des lignes 14 [bleue] et 18 [verte] à Morangis préserve toutes les possibilités de gare supplémentaire au sud de la plateforme, l'enjeu étant l'accès aux activités et emplois par les transports en commun des salariés essonniens du pôle d'Orly).

Après une période de réflexion et de débat, à la suite du rapport Auzannet, rendu à la fin de 2012, les arbitrages gouvernementaux annoncés par le Premier Ministre le 6 mars 2013, confirment la décision de réaliser l'ensemble du réseau, dans une configuration adaptée. Toutefois, le calendrier de cette réalisation renvoie la mise en service de la partie concernée de la ligne 14 et de la ligne 18 à la période comprise entre 2025 et 2030.
La réalisation du **Tramway T7**, Villejuif-Athis-Mons est en cours, la mise en service étant prévue fin 2013 pour la section allant jusqu'au carrefour d'Athis-Mons. Reliant le terminus de ligne 7 du métro au territoire du Grand Orly, cette ligne remplit plusieurs fonctions. Améliorant l'accès à la plate-forme, elle favorise le report modal dans un secteur de circulation intense, elle relie au nord comme au sud, les quartiers d'habitat et les grands secteurs d'activité (Belle Epine, MIN, SILIC, SOGARIS, Orly Tech, Orly Fret et Aérogare Orly Sud) elle permet la traversée nord-sud en site propre de la plateforme ; son extension vers Juvisy-sur-Orge, prévue pour 2017-2018, va encore renforcer cette fonction de liaison. Parallèlement, son implantation, en générant une importante requalification des voiries et espaces publics, notamment sur le RD7-RN7 contribue à un changement majeur de la qualité urbaine, facteur de valorisation et de développement. Elle offre en outre de nombreuses possibilités d'interconnexion avec les réseaux de transport existants et à venir et permet, sur l'essentiel de son parcours, une généralisation de l'intermodalité. Sa mise en service, dans des délais rapprochés en fait un élément essentiel pour l'avancement du processus de transformation impulsé par le projet stratégique du Grand Orly.

L'arrivée du tramway traduit bien la **nouvelle ère** dans laquelle entre le territoire **dans le domaine des transports en commun en site propre**. Plusieurs projets sont en effet à

l'étude. Deux d'entre eux s'appuient sur des lignes préexistantes qui doivent être transformées ou prolongées :

- Les études sur le projet de tramway Paris-Orly (passage en mode tramway de la ligne 183) ont donné lieu, en 2012, à l'approbation par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) du Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) pour le tronçon de 10 kilomètres entre Paris-Porte de Choisy et le centre-ville d'Orly. Le début des travaux est escompté pour 2016. Les acteurs participant au projet demandent que l'étude du prolongement vers Orly-Aéroport (phase 2) soit lancée prochainement.
- Le prolongement, à l'étude, de la ligne en site propre 393 (TCSP Sénia-Orly), doit permettre de rejoindre l'aéroport tout en assurant une correspondance avec le RER C et la ligne bleue du Grand Paris Express à Pont de Rungis et avec le T7 sur Cœur d'Orly. Aujourd'hui, cette ligne, classée en mode T, susceptible d'accueillir un Bus à Haut Niveau de Service, reliant Thiais à Sucy-Bonneuil RER A, assure notamment des correspondances avec la ligne 8 du métro (Pointe du Lac) et, en 2013, avec le RER D (nouvelle gare de Pompadour) ; son prolongement, à l'étude, vers l'aéroport doit permettre une interconnexion avec le RER C et la ligne bleue du Grand Paris Express à Pont de Rungis et de rejoindre le T7.

Plusieurs autres projets à des états d'avancement différents, sont de nature à renforcer l'armature de transports en commun du territoire du Grand Orly :

- Le Site propre de transports en commun Massy-Orly doit, en assurant une liaison directe entre la gare TGV de Massy et l'aéroport d'Orly favoriser la dynamique est-ouest entre les pôles économiques de Massy et Orly en desservant les zones d'activité en développement. Le tronçon ouest, Massy-Les Champarts (Chilly-Mazarin) via la ZAC de la Bonde est en phase DOCP. La section Les Champarts-Orly se compose de deux tronçons distincts via le Nord et le Sud de la plateforme aéroportuaire.
- Le projet d'un Site propre de transports en commun Orly-Evry s'inscrit dans le schéma de référence pour la requalification urbaine et économique de la RN7 que réalise le Conseil général de l'Essonne. Il donne lieu en première étape (2012-2017) à l'aménagement des tronçons sur lesquels circulent des bus structurants et doit tenir compte de l'arrivée, en phase 2, du T7 à Juvisy (station Observatoire) impliquant une interconnexion. De même une interconnexion sera réalisée avec le T-Zen en 4, ligne en site propre devant relier Viry-Châtillon à Corbeil-Essonnes. L'ensemble du linéaire sera aménagé à terme en cohérence avec les projets urbains développés sur cet axe.
- La perspective d'un Tram Sucy-Orly, issue des réflexions menées par la SNCF autour d'une rocade ferrée de moyenne couronne, reprise par les équipes de l'Atelier International du Grand Paris et identifiée dans le réseau complémentaire à celui du Grand Paris Express, est appuyée par le Conseil Général du Val de Marne et les communes concernées: elle permettrait, en franchissant la Seine, de renforcer les liens est-ouest en reliant Sucy en Brie à Pont de Rungis. Elle offre le triple intérêt d'une desserte de Valenton et Villeneuve-Saint Georges, d'un accès amélioré à la plateforme pour une partie des habitants de l'Essonne et d'un maillage du territoire grâce aux interconnexions avec les RER C et D. Sa faisabilité et son opportunité feront l'objet d'une étude menée par le STIF en 2013.
- La réalisation d'une liaison entre Créteil et Villeneuve Saint Georges s'inscrit dans la perspective de compléter le maillage du territoire par des correspondances avec la ligne 8 du métro et le Tramway Sucy-Orly, tout en désenclavant des quartiers importants, dont le Bois Matar situés au-delà de la ligne de Grande Ceinture et de la RN 406. Le mode

envisagé, dans le cadre du dossier remis au STIF par le Département du Val de Marne, en alternative avec l'amélioration de l'offre en bus, est un téléphérique urbain, permettant de franchir des obstacles importants sans ouvrages d'art. L'étude conduite par le STIF doit permettre de définir le mode le plus adapté.

La réalisation de ces nouvelles liaisons ne saurait faire oublier la nécessité –et l'urgence – de l'amélioration des réseaux existants, tout particulièrement les **RER C et D**. Des schémas directeurs concernant chacune de ces deux lignes ont été définis et leur réalisation doit s'engager dans les années à venir. Les annonces faites par le Premier Ministre le 6 mars 2013 confirment ainsi une modernisation du RER D réalisée dès 2014 et le lancement en 2015 des travaux importants de modernisation du RER C (robustesse de la ligne, doublement des fréquences, traitement des pôles gares) pour un achèvement en 2020.
A cet égard, la liaison ferroviaire Massy-Valenton qui correspond au barreau d'interconnexion entre Massy et Valenton où cohabitent les circulations TGV province/province, les RER C (branche Paris-Massy-Versailles) et des trains de fret fait aujourd'hui l'objet d'une attention particulière (passage d'une fréquence au ¼ d'heure pour la gare de la Fraternelle plutôt qu'1/2 heure aujourd'hui).
Au-delà de l'amélioration de ces infrastructures, celle du fonctionnement implique une nouvelle grille de desserte, laquelle devra faire l'objet d'une validation consensuelle entre les Départements de l'Essonne et du Val de Marne.

L'ensemble de ces projets constitue un tout cohérent : il permet à la fois d'amorcer le report modal et d'alléger la charge du réseau routier, de faciliter l'accès au secteur d'Orly-Rungis et aux activités qui y sont implantées, en provenance de toutes les directions et aux différentes échelles, de relier entre eux les pôles de vie et d'activités dans les deux départements, d'assurer le franchissement de la Seine et des faisceaux ferroviaires, de constituer les liaisons est-ouest indispensables au développement équilibré du territoire, de désenclaver de nombreux secteurs et notamment la rive droite de la Seine et, d'une manière générale, d'assurer la diversité et la fluidité des déplacements des actifs, des résidents, des visiteurs, mais également des marchandises.

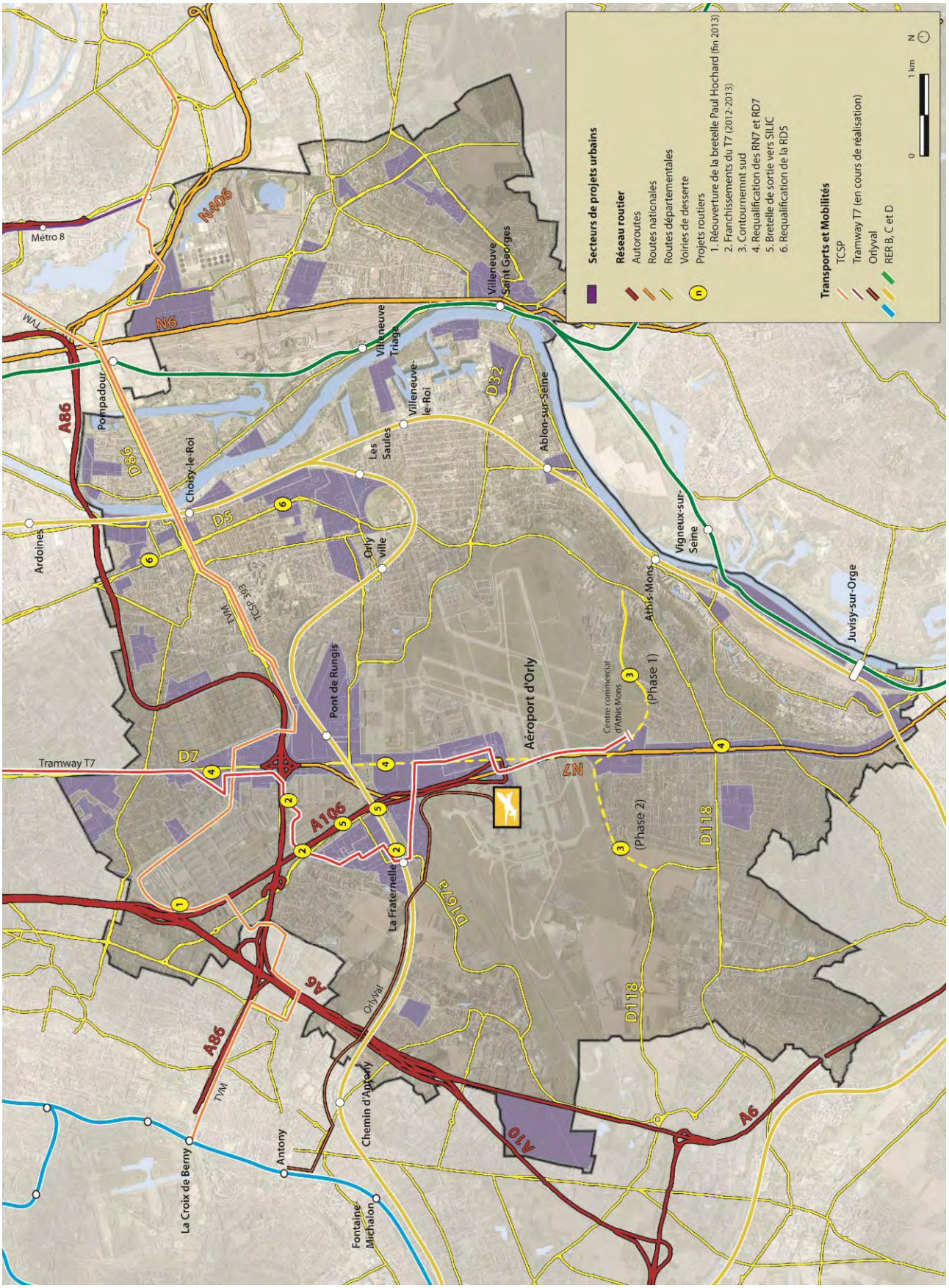
Facilitant les échanges internes du pôle entre les zones économiques, entre celles-ci et les zones résidentielles, créant les conditions d'une valorisation autour des gares et des stations, ils seront facteurs de développement économique comme d'élévation de la qualité urbaine. Le réseau des tramways, articulé avec celui des RER et du Grand Paris Express, permettra de réaliser un maillage efficace, complété par les réseaux de bus et élargira encore les fonctionnalités des dispositifs innovants de déplacements, comme le Plan de Déplacement Interentreprises du Pôle Orly-Rungis. Mis en place et géré par l'ADOR (Association des Entreprises du Pôle d'Orly-Rungis), structure fédératrice, ce PDIE, tout en visant à faciliter les déplacements et la qualité de vie des salariés, permet d'améliorer le fonctionnement du pôle et accompagner les projets de développement, tout en augmentant le taux d'utilisation des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture. Il intègre ainsi des dimensions sociale, économique et environnementale.

Ainsi, les décisions prises, les opérations en cours et les projets développés placent-ils le territoire du grand Orly au cœur même du courant d'échanges de la métropole. Il devient, dans son ensemble, **un pôle intermodal de première importance**, point d'articulation des transports internationaux, nationaux, régionaux, métropolitains et locaux

La mise en œuvre de ces projets dans les prochaines années va modifier en profondeur les conditions d'accès et de déplacement dans le territoire du Grand Orly. Elle constitue **un véritable élément déclencheur d'une réorganisation de son fonctionnement à partir d'une refonte d'ensemble du système de mobilités.**

L'amélioration de la desserte par les transports en commun est une nécessité. Elle conditionne l'avenir même de l'économie du territoire, mais elle doit s'inscrire dans une évolution significative de l'ensemble des modes de déplacement et de leurs relations, mises en œuvre dans les politiques locales en matière de mobilité et donnant au territoire du Grand Orly tout entier le rôle d'un pôle d'échange à toutes les échelles.

1.3 Compléter et restructurer le réseau viaire



Axes routiers majeurs desservant le territoire du Grand Orly et projets en cours (EPA ORSA)

Le caractère autoroutier du réseau viaire qui traverse le territoire, résulte à la fois du passage des grandes voies d'intérêt national et régional et de l'objectif d'assurer un accès rapide à l'aéroport et au MIN. Affecté par des phénomènes récurrents de saturation en plusieurs points, il manque également de lisibilité. Le manque de hiérarchisation des voies aggrave la situation en pénalisant tout particulièrement la desserte locale. **La question des franchissements et des contournements, tant de la Seine que de la plateforme aéroportuaire, apparaît cruciale.**

La réalisation des tramways sur les axes historiques nord-sud que sont la RD7-RN7 et le RD5 et, globalement, la transformation de ces axes en avenues urbaines doit donner lieu à une profonde réorganisation ; la restauration des fonctions de desserte locales ne peut se traduire par une dégradation des accès aux pôles économiques. Cela implique, par la recherche d'une différenciation entre le transit et la desserte locale, une redéfinition des échanges avec le réseau autoroutier. Une problématique de même nature concerne la RN6, très fréquentée et saturée dans la traversée de Villeneuve Saint Georges et les quais de Seine. Ces projets viseront également à réduire les coupures que constituent aujourd'hui ces axes. Ces actions donnent lieu à des démarches d'envergure articulant les stratégies de déplacement et de développement économique et urbain : **Schéma de Référence de la RN7 porté par le Conseil Général de l'Essonne ; Démarche partenariale RD7, Etudes sur les liaisons sud du Val de Marne, axe est-ouest et franchissements de la Seine engagées par le Conseil Général du Val de Marne.** En effet, principalement assurées par l'A86 et la RN186-RD86, les liaisons est-ouest, saturées, ne peuvent plus assurer la desserte locale pour laquelle elles n'ont d'ailleurs jamais été conçues. Outre les projets de transports en commun, la mise en place d'un **maillage est-ouest** est un facteur déterminant pour l'avenir du territoire ce qui implique, notamment de réaliser de **nouveaux franchissements de la Seine**.
Si le contournement sud de la plateforme, dans le Département de l'Essonne, est en voie de réalisation, la mise en place du contournement nord doit être étudiée. De plus, l'optimisation du fonctionnement et des circulations sur la RN7 dans sa traversée de la plateforme aéroportuaire constitue un enjeu d'importance pour améliorer l'accessibilité depuis le sud de la plateforme.

Sur la base de ce dispositif renforcé et requalifié, une action sur le maillage viaire local, doit le rendre plus lisible, en résorbant les difficultés et les points durs et en lui permettant de retrouver son rôle dans la qualité urbaine, le partage et l'agrément des usages et la valeur paysagère. Support des déplacements actifs, piétons et cyclistes, ce **réseau d'irrigation fine**, articulé autour des gares et des points d'interconnexion avec les transports collectifs, élément de liaison entre les quartiers d'habitat, les pôles d'activité et les pôles de vie (centralités, équipements) constitue un enjeu essentiel de la refonte du système de mobilités.

1.4 Améliorer la qualité de vie en généralisant l'intermodalité et les échanges.

Dans une logique de maillage fin et de développement durable, les **déplacements actifs** ou modes doux recèlent un large potentiel sur le territoire du Grand Orly, en lien avec la géographie de plateau qui facilite ce type de déplacements. La marche à pied et le vélo se développeront à partir d'une offre adaptée, facilitée par la restructuration et le maillage fin du réseau viaire, constituant, dans un cas comme dans l'autre, de véritables trames assurant la sécurité, l'agrément, la lisibilité, la continuité des cheminements. L'articulation avec les autres modes au travers des gares et des points de stationnement sera également au cœur des réflexions.

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 et par l'amélioration de la qualité de l'espace public. L'utilisation du vélo est liée à 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. Les Départements de l'Essonne et du Val de Marne ont mis en place des schémas directeurs d'itinéraires cyclables, mais les discontinuités demeurent. Il est nécessaire de compléter le réseau cyclable sur l'ensemble du territoire, en prenant en compte et mettant à profit les aménagements de voirie et l'implantation des gares et stations sur les nouveaux réseaux de transport en commun.

La forte présence d'activités de **logistique** et de puissants inducteurs de **transports de marchandises** impacte l'ensemble des infrastructures. Elément participatif des problèmes que connaît le réseau autoroutier et routier, cette circulation lourde entraîne des difficultés, en terme d'encombrement et de nuisance jusqu'à l'intérieur des quartiers. La restructuration du réseau sur la base d'un maillage renforcé et d'une clarification des fonctions doivent contribuer à alléger cette charge, mais les solutions passent aussi par **l'intermodalité** permettant d'accroitre en particulier le recours à la voie **fluviale** et au réseau **ferroviaire** en prenant en compte l'équipement portuaire du territoire et les nombreuses installations terminales embranchées, notamment le triage de Villeneuve Saint Georges et le chantier combiné de Valenton.

Les pôles d'échanges assurent l'unité et la complémentarité du système global de mobilités en opérant la relation entre les différents modes de déplacement. Constituant les éléments forts de la structuration du territoire, ils sont des générateurs de synergies entre les différentes échelles. Le premier d'entre eux sera l'aéroport d'Orly, futur cœur du système d'échanges entre air, TGV, métros et TCSP. Les autres pôles seront constitués par un réseau convergent de gares, MIN Porte de Thiais, Pont de Rungis, La Fraternelle, Villeneuve Saint Georges et Choisy le Roi dans le Val de Marne, complété par Pompadour à l'extérieur du périmètre. Dans l'Essonne, la gare de Juvisy joue un rôle particulièrement important, en raison de sa localisation, au carrefour des lignes C et D du RER et de sa fréquentation particulièrement élevée (60 000 voyageurs et 1200 trains quotidiens) et de ses liaisons avec le réseau de bus (28 lignes et trois gares routières). Le projet de rénovation de grande ampleur dont elle est l'objet, aura, à terme avec la réalisation des TCSP projeté et notamment le prolongement du T7, une portée majeure à l'échelle du territoire. L'importance des modifications envisagées, l'amélioration des dessertes, la multiplication des interconnexions et leurs conséquences sur les flux de voyageurs mettent en évidence la nécessité de prévoir à terme un réaménagement de l'ensemble des gares qui prenne en compte les aspects fonctionnels (accessibilité, confort, fluidité, services) mais aussi l'insertion des gares dans leur environnement urbain, en prenant appui sur les effets de levier que constitue le potentiel de valorisation qu'elles généreront.

Malgré les avancées, il sera nécessaire de compenser en partie les insuffisances d'accès depuis le sud au moyen de parc relais permettant le transfert des déplacements de la voiture vers les transports en commun. Les projets de transports en commun aujourd'hui étudiés et développés, en traitant de l'accès aux pôles d'activité du Grand Orly et singulièrement de la plateforme aéroportuaire, induisent une convergence dont les implications doivent être mesurées attentivement. Faire converger tous les réseaux en un point unique situé à proximité immédiate des aérogares paraît présenter des avantages en matière de commodité et de fluidité des échanges. Cette perspective recèle pourtant deux risques : celui de la saturation d'un espace mesuré entraînant des impossibilités techniques et fonctionnelles ; celui d'une

hyper concentration au détriment des espaces voisins dont l'importance quantitative et qualitatives est pourtant essentielle. « L'effet d'ombre » qui pourrait en résulter, limiterait l'évolution d'éléments décisifs à la dynamique du pôle et, à terme, compromettrait son développement. Cela pourrait conduire à concevoir l'articulation principale du système d'échanges, non pas comme une concentration en un point unique, mais comme un réseau de pôles d'échanges.

La mise en relation de points d'échanges situés aux entrées de la plateforme, entre eux et avec le point central, près des aérogares permettrait, en facilitant la recherche de solutions fonctionnelles et techniques aux problèmes complexes de la mise en place d'un système « à 360° », de constituer un des éléments principaux de l'armature urbaine du pôle d'Orly. Les portes de la plateforme, bénéficiant ainsi de l'accessibilité des TCSP et de la valorisation qu'elle induit, deviendraient des secteurs majeurs et prioritaires de transformation et d'aménagement. Plusieurs polarités peuvent être identifiées, au travers des dynamiques en cours et des projets, correspondent à ces caractéristiques :

- Le secteur Pont de Rungis, en lien avec les projets de requalification du SENIA, la réouverture de la RN7 et le pôle d'échange RER C, tram Paris Orly prolongé, TCSP et ligne 14 du Grand Paris Express
- Le secteur Rungis-Wissous-La Fraternelle, en lien avec la densification en cours de la SILIC et le projet de développement d'Orlytech (ADP) autour de la correspondance RER C et T7, et en lien avec le projet de la Plaine de Montjean
- Les interfaces essonniennes de la plateforme aéroportuaire : le secteur nord de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne à Athis-Mons et le secteur du site de maintenance et remisage du Grand Paris Express à Morangis (en lien avec le contournement sud de la plateforme, la possibilité d'une gare supplémentaire du Grand Paris Express mais aussi le potentiel d'aménagement de 250 ha de ce secteur, dont une partie ADP)
- Le secteur du pôle gare de Juvisy-sur-Orge
- Le secteur du pôle gare de Villeneuve-Saint-Georges
- Le secteur du pôle gare de Choisy le Roi

Les pôles d'échange constituent également un vecteur de développement des modes actifs : l'organisation et la qualité de l'espace public dans leur environnement est, comme cela a été démontré dans nombre de territoires, une des clés de l'efficacité de leur contribution au transfert modal, au développement de la « ville des courtes distances » et constituent une base de valorisation immobilière pouvant elle-même contribuer au financement de l'aménagement.

Le nouveau système de mobilités est ainsi partie prenante de la stratégie de développement du territoire du Grand Orly et contribue à sa cohérence aux différentes échelles.

- ***La <u>première,</u> internationale, européenne et nationale, est celle du couple air et fer constitué par l'aéroport et la gare TGV, assurant des échanges fluides et sécurisés, des intermodalités simples et proches.***

- ***La <u>deuxième échelle</u> est celle de la métropole : les réseaux ferrés lourds (Grand Paris Express, RER) mais aussi la voirie magistrale, sont connectés efficacement et permettent un accès rapide aux centres villes et aux nouveaux pôles métropolitains.***

- ***La <u>troisième échelle</u> est celle de la ville intermédiaire, constituée d'échanges locaux entre différentes communes ; elle prend en compte les solidarités instaurées par les relations domicile-travail et assure une continuité territoriale. Maillant le territoire, elle inclut les transports en commun en site propre (dont les tramways) et la desserte routière locale.***

- ***La <u>quatrième échelle</u> est celle de la continuité territoriale et de la proximité : maillant finement l'ensemble du territoire par les transports en commun (notamment les bus) et un réseau viaire lisible et apaisé, dans lequel le partage des usages permet le développement de modes actifs, particulièrement la marche à pied et le vélo. Elle est significative, pour les habitants et les salariés, de l'élévation de la qualité urbaine.***

2. Au cœur des grands services métropolitains : vers un confortement du premier pôle économique sud francilien

Le Grand Orly présente des atouts incontestables dans le domaine économique. Selon les données de l'INSEE (RGP 2007), la proportion d'actifs résidents, travaillant et habitant sur le territoire, supérieure à 30 %, y est plus élevée que dans la plupart des autres territoires franciliens. Le taux d'emplois y est de 1,1 (avec, toutefois, de fortes disparités entre les communes) contre 0,94 pour l'ensemble de l'Ile de France. Sa diversification économique lui confère une bonne capacité de résistance aux crises et d'adaptation aux évolutions. Toutefois des éléments moins positifs apparaissent : la croissance de l'emploi (0,4% par an) est sensiblement inférieure à la moyenne régionale (1,2%), l'écart entre la qualification des résidents et le niveau des nouveaux emplois tend à s'aggraver. La perspective de nouveaux déploiements, facilitée par l'amélioration des conditions d'accès et de déplacement dans le cadre du nouveau système de mobilités suppose de mettre en œuvre des actions fortes associant la consolidation de l'existant et de nouveaux axes de développement.

Les partenaires du Contrat de Développement Territorial du Grand Orly définissent, à cet effet, trois orientations principales :

- **Consolider le pôle économique du Grand Orly en s'appuyant sur sa diversité**
- **Rapprocher les emplois et les qualifications de la population active résidente**
- **Renforcer l'attractivité et la notoriété internationale du Pôle d'Orly**

2.1 Consolider le pôle économique du Grand Orly en s'appuyant sur sa diversité

La diversité économique est une caractéristique essentielle du Grand Orly. L'ensemble des activités industrielles, de la construction et du commerce y représente 45 % des emplois contre 40 % en Ile de France (Etude CCIP, Pôle Emploi 2010) ; les activités de service concernent ici 30 % des emplois alors qu'elles en représentent 60 % au niveau régional ; les transports et la logistique marquent encore plus la différence (21 % des emplois du pôle et 5 % en Ile de France). Pour autant, une évolution s'est dessinée : les activités historiques, notamment la logistique bien que toujours largement représentées, tendent à diminuer en terme d'emplois alors que d'autres secteurs, comme les prestations intellectuelles et l'économie résidentielle, services de proximité et commerce de détail, sont en croissance.

Ces évolutions ne constituent pas, en elles-mêmes, des difficultés majeures, à condition que les nouvelles activités ne se substituent pas à ce qui fait la spécificité du territoire et une puissante base de valorisation. Il s'agit donc de rechercher dans une évolution diversifiée des activités, une meilleure synergie par le développement des complémentarités, la mise en œuvre d'innovations de nature à accroître la valeur ajoutée ainsi que les conditions d'un ancrage territorial durable.

2.1.1 Les filières identitaires du Grand Orly ont montré de bonnes capacités de développement qui peuvent être approfondies.

L'aéroport et la filière aéronautique, élément décisif pour l'emploi et la dynamique économique, doit concilier la croissance de ses activités (dans le respect des limitations réglementaires), en termes quantitatifs et qualitatifs et son insertion dans l'environnement, que ce soit en termes d'acceptation par les riverains ou d'amélioration de l'accès à l'emploi et des conditions de travail pour la population du territoire. L'aéroport lui-même évolue en s'adaptant à la concurrence du TGV et passe progressivement d'une vocation domestique à une desserte plus large, en particulier vers le bassin méditerranéen. Son amélioration fonctionnelle donne lieu à des investissements importants, en particulier la mise en liaison directe des deux aérogares, qui permet aussi de préparer l'implantation des transports en commun, dont une future gare TGV. Parallèlement, les activités industrielles de maintenance évoluent : la diminution relative des emplois est compensée par la modernisation et l'apport d'innovations, dont la plus récente est la réalisation, par Air France Industrie, de l'atelier moteurs Constellation, qui offre ses services à l'ensemble des compagnies.
Le fret aérien représente un potentiel d'évolution. Au niveau actuel de 100 000 tonnes, il est marginal comparé à Roissy CDG, mais de nouvelles perspectives se présentent, par l'accroissement de l'emport dans les soutes des avions de ligne, la proximité avec le MIN de Rungis (acheminement de produits frais) et l'ensemble des activités proches à haute valeur ajoutée, dont les biotechnologies. Toutefois, en raison de son impact sur le trafic routier, cette évolution doit s'effectuer essentiellement au moyen d'une optimisation (notamment par un accroissement en valeur) plutôt que par un développement des quantités transportées.
La plate-forme aéroportuaire constitue, au travers de ses dessertes, de l'importance des flux et de la présence de nombreux services, un espace attractif, ce que confirme l'implantation d'entreprises, y compris dans des domaines non directement liés à sa vocation première. Son potentiel foncier de 265 hectares permet de renforcer considérablement les capacités d'accueil du territoire, d'autant plus que les nouvelles liaisons issues des projets de transport viendront encore en renforcer l'attraction. L'opération Cœur d'Orly, d'un potentiel de 1 000 000 m², en cours de développement sur la partie nord de la plateforme, représente, pour sa première phase, une opération immobilière de 230 000m2 qui, réalisée selon des exigences élevées en

matière de performance énergétique et de haute qualité environnementale, support d'importantes activités tertiaires (bureaux, commerces, hôtels et services), s'inscrit dans le nouveau système de mobilités et d'évolution des usages pour devenir une véritable opération d'urbanisme prenant la dimension d'un Centre d'Affaires International et d'une véritable « Airport City ». S'inscrivant dans cette stratégie, Aéroport de Paris prévoit également de s'engager dans une opération de densification d'Orlytech, au nord-ouest de la plateforme et mène un ensemble de réflexions sur le développement des autres franges de la plateforme.

Le Marché d'Intérêt National de Rungis doit sa position de plus important marché de gros de produits frais au monde à l'importance de son aire de chalandise (18 millions de consommateurs) et aux caractéristiques d'une demande très qualitative, mais aussi à la largeur et la profondeur de sa gamme sur des niveaux de prix contenus par la concurrence. Il dispose également d'équipements particulièrement performants en matière de transport et conservation des denrées, répondant aux normes exigeantes de sécurité alimentaire et de traçabilité.

Si le nombre des grossistes et producteurs diminue, le chiffre d'affaires a continué d'augmenter car les services de livraison incorporant une plus forte valeur ajoutée sont en développement. La consolidation du MIN passe par un effort d'adaptation, déjà engagé par la SEMMARIS gestionnaire du site et les professionnels qui y sont implantés. Plusieurs pistes sont ainsi poursuivies : le développement des activités de transformation, l'articulation avec la filière santé, bien représentée à proximité (Cône Sud de l'Innovation, Grandes Ardoines et Vallée des biotechnologies) à partir d'initiatives comme Nutripôle, un renforcement de sa visibilité et de sa notoriété et la participation directe au grand projet de Cité de la Gastronomie. L'implantation de nouvelles entreprises de logistique sur le site peut également y contribuer, si elle s'effectue selon le principe de complémentarité. Le MIN, compte tenu de la qualité de son embranchement, peut également s'inscrire dans les perspectives d'accroissement du fret ferroviaire (à consolider) mais également, grâce aux nouvelles, connexions, dans celles du fret aérien. La rénovation complète du terminal ferroviaire du MIN devrait par ailleurs permettre de doubler la capacité d'arrivage par le fer (soit 400 000 tonnes de fruits et légumes contre 200 000 jusqu'à présent).

La présence historique des activités logistiques, s'est considérablement accrue à partir des années 60 à la faveur de l'implantation de l'aéroport et du Marché d'Intérêt National. Bénéficiant des grandes infrastructures créées à cette occasion, et dépendante des grands inducteurs, elles se sont progressivement constituées en filière spécifique, avec leurs logiques propres. Le secteur, marqué par l'hétérogénéité, représente un nombre d'emplois élevé, évalué entre 25 000 et 30 000 selon les analyses. Le territoire regroupant ainsi près de 10 % de l'ensemble du parc d'entrepôts francilien, les 3/4 étant situés dans la partie val-de-marnaise du Grand Orly, principalement sur la plateforme aéroportuaire, le MIN, la SOGARIS et le secteur du SENIA. Toutefois cette activité est actuellement en repli : les avantages de positionnement sont mis en cause par les difficultés de circulation, ce qui pèse sur l'activité en raison de la part, de l'ordre de 90%, du transport de marchandises par la route. L'enjeu de la multimodalité par le fer (actuellement moins de 5% du trafic de marchandises) et la voie d'eau (moins de 7%) apparait donc essentiel 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. Or le territoire dispose, en ce domaine, d'importantes potentialités qu'il est nécessaire de développer. Plusieurs des sites présentent de bonnes capacités :

- le terminal de transport combiné de Valenton, le plus important en France en dehors des terminaux maritimes, avec un accès direct à la grande ceinture ferroviaire offre de larges possibilités
- le Triage de Villeneuve-Saint-Georges comporte des faisceaux non utilisés qui peuvent servir de base à un repositionnement de l'offre prenant en compte l'évolution des modes de transport de marchandises à l'échelle régionale
- le MIN de Rungis offre une capacité de fret utilisée aujourd'hui à moitié

D'autres sites économiques, notamment à Valenton, bénéficient également d'embranchements ferrés sous utilisés. A proximité du territoire, le Port de Bonneuil-sur-Marne est appelé à jouer un rôle plus important, notamment par le développement du fret intermodal.
La mise en valeur de ces capacités nécessite que soient mis en place des moyens d'investissements adaptés, notamment au titre de l'accessibilité routière.

L'intérêt du réseau des ports, particulièrement nombreux sur le territoire et, pour plusieurs, reliés à la voie ferrée, est renouvelé par l'accroissement du transport en conteneurs. La réalisation du canal Seine Nord Europe reliant l'Ile de France au nord de la France et de l'Europe, si elle était confirmée lui permettrait, à terme, de jouer un rôle sur une plus grande échelle.

En raison des nuisances, l'objectif fixé est de ne pas accroitre la présence de la logistique, mais d'améliorer son fonctionnement dans une logique durable et plus génératrice d'emplois.

Les leviers d'action sont multiples :

- rénover les sites existants en améliorant leur insertion urbaine,
- accueillir des filières spécifiques (distribution pour la restauration et le commerce de proximité, e- commerce, messagerie, déchets de chantiers)
- intégrer de nouvelles fonctions (notamment la transformation et l'assemblage) et de nouveaux services générateurs de valeur ajoutée et créateurs d'emplois
- rechercher des solutions innovantes en matière de développement durable, notamment les économies d'énergie, le recyclage des produits et matériaux, la rationalisation des flux de transport et le transfert modal, y compris sur de courtes distances.

2-1-2 Accroître la diversification de l'économie du Grand Orly

Le signe le plus manifeste de la diversification économique du Grand Orly est l'accroissement de l'emploi dans les services au cours des dix dernières années. Si cette évolution est conforme à la tertiarisation de l'ensemble de l'Ile de France, elle se manifeste d'une façon différenciée : plus marquante dans la partie val-de-marnaise, elle est ici le résultat d'une montée des services aux entreprises, au départ à faible valeur ajoutée (nettoyage, gardiennage, sécurité), renforcée par l'arrivée, dans les parcs d'activités, d'entreprises de prestations intellectuelles et de conseil. La hausse des services aux personnes, ainsi que celle du commerce de détail y apparaissent également importantes. Le rythme de progression, bien que soutenu, est moins élevé dans la partie essonnienne.

La conjugaison des facteurs de progression des activités de service sur le territoire constitue une base de développement élargi : la qualification progressive des activités historiques génère une demande en services externes ; les entreprises ainsi créées peuvent, à leur tour, déployer leur offre à une plus large échelle. La constitution d'un réseau de services aux entreprises est, à son tour, un facteur d'attraction pour de nouvelles entreprises cherchant à s'implanter. Cette dynamique « vertueuse » permet d'éviter que les activités de services ne viennent se substituer aux activités existantes. La poursuite du mouvement dans la prochaine période devrait se traduire par un accroissement progressif de la part des activités à haute valeur ajoutée, dont le poids demeure encore faible, comparé à l'ensemble de l'Ile de France

L'évolution des usages induit, dans les flux associés aux pôles d'emplois, le développement d'une économie de type résidentiel, associant le commerce de détail et les services aux personnes. Si l'offre commerciale en grande distribution est, avec notamment Belle Epine, Thiais Village, Carrefour à Athis Mons, fortement implantée et si elle continue à croître avec les grands projets comme Cœur d'Orly, il n'en demeure pas moins que **les services à la population, demeurent largement sous-représentés et constituent un des principaux potentiels de développement économique du territoire.**

La mise en œuvre des objectifs de développement urbain définis dans le présent Contrat de Développement Territorial, au travers de la construction de logements, de la création d'équipements de proximité, permettra de renforcer notablement la demande. Ainsi pourra se consolider et déployer, au travers des services marchands et non marchands aux personnes, de la santé, du commerce de proximité, de la restauration, une économie résidentielle d'un niveau proche des moyennes régionales, pourvoyeuse d'emploi et diffusée sur l'ensemble du territoire.

Cette perspective est d'autant plus réaliste que, face à un potentiel de consommation déjà élevé, une part importante des achats et du recours aux services s'effectue à l'extérieur du territoire. Le gisement d'emplois correspondant à la compensation du déficit ainsi généré est estimé à près de 70 000. La recentration des pratiques de consommation, l'orientation des nouveaux actifs et résidents vers les commerces et services de proximité, notamment vers les centres villes et la vitrine que vont constituer les avenues urbaines, en particulier la RD7-RN7, sont au cœur de cet enjeu majeur.

La mutation en cours du parc immobilier tertiaire du Grand Orly lui permettra de jouer un rôle moteur dans la structuration du territoire. D'ores et déjà, les acteurs immobiliers développent des projets de grande envergure. SILIC a ainsi engagé une opération conduisant au doublement de la capacité de son parc, laquelle s'établira à 800 000 m2 ; à cet aspect quantitatif, s'ajoute une évolution qualitative, la part des bureaux et commerces progressant, ainsi que les services aux entreprises et aux salariés, ce qui renforce les conditions d'accueil pour les emplois qualifiés. L'opération Cœur d'Orly, d'un potentiel de 1 000 000 m^2 développée par ADP, génèrera, dans un premier temps, la construction de 230 000 m2 de bureaux, commerces et hôtel, dont la première tranche est en cours. L'opération de promotions des Hauts de Wissous, en cours, prévoit 7700 m2 de bureaux dans une démarche de qualité paysagère et environnementale. Les deux ZAC Anatole France et Triangle des Meuniers à Chevilly-Larue permettront, sur 11 hectares, la création de 100 000 m2 de bureaux et 1000 logements.

Ce renforcement de l'offre, déjà considérable, traduit **la force de l'attractivité du Grand Orly**. La réalisation des projets de transports (et singulièrement le Tramway 7 dès 2013) et la

constitution du nouveau système de mobilités constituent à la fois une réponse à cette demande en pleine évolution et une nouvelle base de développement.

Ce processus met en évidence le caractère stratégique de la **requalification de la RD7-RN7 en avenue urbaine** : au nord, comme au sud, à proximité immédiate de la plateforme aéroportuaire, les projets actuels se verront amplifiés pour constituer les éléments **d'un pôle urbain multifonctionnel d'envergure métropolitaine** associant habitat, commerce, services de proximité et activités économiques.

- Au nord, le projet se déploie sur 300 hectares en s'articulant avec les grands attracteurs économiques, plateforme aéroportuaire, MIN, SENIA, SILIC, SOGARIS : son potentiel lui permet d'accueillir de grands équipements d'échelle métropolitaine.
- Au centre, le projet Cœur d'Orly, porté par ADP permettra d'ouvrir la plateforme aéroportuaire sur le territoire.
- Au sud, en lien avec l'arrivée du T7, la communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne peut initialiser en limite de la plateforme aéroportuaire, la constitution d'une offre tertiaire.
- D'autres sites, dans l'axe de la Seine, notamment au nord du Triage entre Villeneuve Saint Georges et Valenton, à Athis Mons Bords de Seine, comme à Juvisy, mais également à Wissous à l'ouest de la plateforme, en articulation avec les développements de Massy et Antony, offrent également un potentiel, qui pourra se réaliser dans le temps, à mesure que les conditions de faisabilité apparaîtront.

L'importance prise par le tourisme d'affaires à Paris et en Ile de France souligne le retard du territoire du Grand Orly, alors même qu'il recèle, en ce domaine, de fortes potentialités. L'offre hôtelière est aujourd'hui de 3 336 chambres, avec une dominante des catégories 2 et 3 étoiles. Le territoire compte 5 établissements classés 4 étoiles. Les projets en cours, en premier lieu le Cœur d'Orly mais aussi le triangle des Meuniers à Chevilly-Larue et la Cité de la gastronomie de Paris-Rungis vont améliorer cette offre, mais les enjeux vont au-delà.

En effet, la mise en œuvre des objectifs du projet stratégique va considérablement renforcer l'attractivité du territoire et créer les conditions pour un essor du tourisme d'affaires : la facilité des déplacements, le renforcement des attracteurs économiques, la part plus élevée des activités à forte valeur ajoutée, la démultiplication des échanges née de la diversification, le projet de la Cité de la Gastronomie, d'autres équipements majeurs comme un centre de congrès en sont les moteurs. Si cela peut entraîner un nouveau renforcement de l'offre hôtelière, un développement soutenu et qualitatif du tourisme s'appuyant sur le tourisme d'affaires passe par la mise en place d'une stratégie spécifique, liée à l'image du territoire et aux événements qui y sont organisés, articulée avec les actions menées à l'échelle départementale par les Comités Départementaux de Tourisme, et les orientations définies par les Schémas Départementaux du Tourisme, celui de de l'Essonne, ayant été adopté en 2012, et celui du Val-de-Marne en 2013. Une étude prospective sur le potentiel hôtelier du territoire économique, en lien avec les nouveaux projets à venir, est en cours de lancement par les Comités Départementaux du Tourisme de l'Essonne et du Val-de-Marne, le Conseil général du Val-de-Marne et l'EPA ORSA.

Très visibles sur le territoire, au travers des grandes unités de traitement des eaux d'échelle métropolitaine, les éco-activités présentent un potentiel élevé de développement et de diversification.

- La filière « eau-milieu-sols » compte trois équipements majeurs, qui assurent l'approvisionnement en eau potable par prélèvement dans la Seine et le traitement des eaux usées à une très grande échelle : les usines d'eau de Choisy le Roi et d'Orly et la station d'épuration de Valenton. Cette vocation, liée au départ à la situation géographique (Seine amont) est génératrice de qualifications qu'il s'agit d'organiser et de démultiplier : le regroupement des acteurs privés et publics de la filière en partenariat avec ADVANCITY vise à en faire un pôle de référence dans le domaine de l'eau, par le développement des approches croisées, l'intensification de la recherche-développement et l'ouverture vers de nouveaux débouchés comme la valorisation agricole des boues d'épuration et la constitution d'un cluster eaux-milieux-sols en Vallée de Seine.
- De même, le réseau de chaleur utilisant les forages géothermique 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.
- La présence historique, sur l'ensemble du territoire des activités de traitement des déchets et recyclage est également porteuse de développements qualitatifs, favorisés par la présence des grandes entités économiques génératrices de déchets pouvant contribuer à la mise en place de solutions innovantes. L'importance de la construction et les perspectives d'avenir en ce domaine mettent en avant les enjeux du recyclage des déchets de chantier.
- Plus largement, la question de l'adaptation du secteur du bâtiment apparaît décisive dans un proche avenir. Représentant 10 % des emplois sur le territoire contre moins de 7% sur l'ensemble de la région, il peut bénéficier de la demande en croissance, mais une grande partie des entreprises, TPE à faible valeur ajoutée, paraît peu préparée aux défis de l'éco-construction, alors que les normes réglementaires et les exigences du marché modifient sensiblement l'exercice de ces activités. La valorisation du savoir-faire des entreprises, la mobilisation des laboratoires de recherche, l'organisation et la qualification des filières sont les clés de la transformation nécessaire. Dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement, la participation du territoire du Grand Orly aux démarches engagées par les Départements de l'Essonne et du Val de Marne pour constituer des filières d'excellence dans le domaine des éco-activités lesquelles s'insèrent dans les objectifs du SDRIF visant à constituer une éco-région, est un axe majeur de la stratégie de développement durable mise en œuvre dans le présent Contrat de développement Territorial.

L'enjeu d'adaptation concerne, au-delà de l'éco-construction, l'ensemble de l'économie du territoire. Les TPE et PME-PMI y jouent un rôle important en y assurant 65 % des emplois et, de surcroît, sont les contributeurs essentiels à la progression du nombre d'emplois.

Les études récentes ont montré qu'une large part de cette création d'emplois est due aux activités de services aux entreprises, par externalisation de fonctions des grandes entreprises. La poursuite, à plus long terme, de cette dynamique suppose de développer des actions spécifiques d'appui en matière d'immobilier adapté, encore peu présent sur le territoire, de soutien à la création-reprise, notamment au moyen d'hôtels d'entreprises ou hôtels artisanaux, d'incitation à l'innovation et la qualification, d'aide au conseil, notamment en matière de marketing et de gestion prévisionnelle des emplois et compétences.

Les entreprises labellisées « Entreprises du Patrimoine Vivant » s'appuient sur un savoir-faire spécifique et agissent dans les secteurs à forte valeur ajoutée. En raison de la présence du MIN et de ses activités induites, elles ont un rôle à jouer dans le développement qualitatif des secteurs des arts de la table et des métiers de bouche, à la charnière de l'industrie et de l'artisanat, associant les dimensions de la formation et du tourisme.

2-1-3 S'appuyer sur le numérique pour approfondir le développement

Le numérique représente une remarquable potentialité pour le développement du territoire du Grand Orly. Les enjeux et perspectives ont fait l'objet, depuis 2012, d'une analyse réalisée par un groupe de travail constitué par la Caisse des Dépôts et Consignations et les représentants des partenaires engagés dans l'élaboration du Contrat de Développement Territorial. Plusieurs leviers ont ainsi été identifiés :

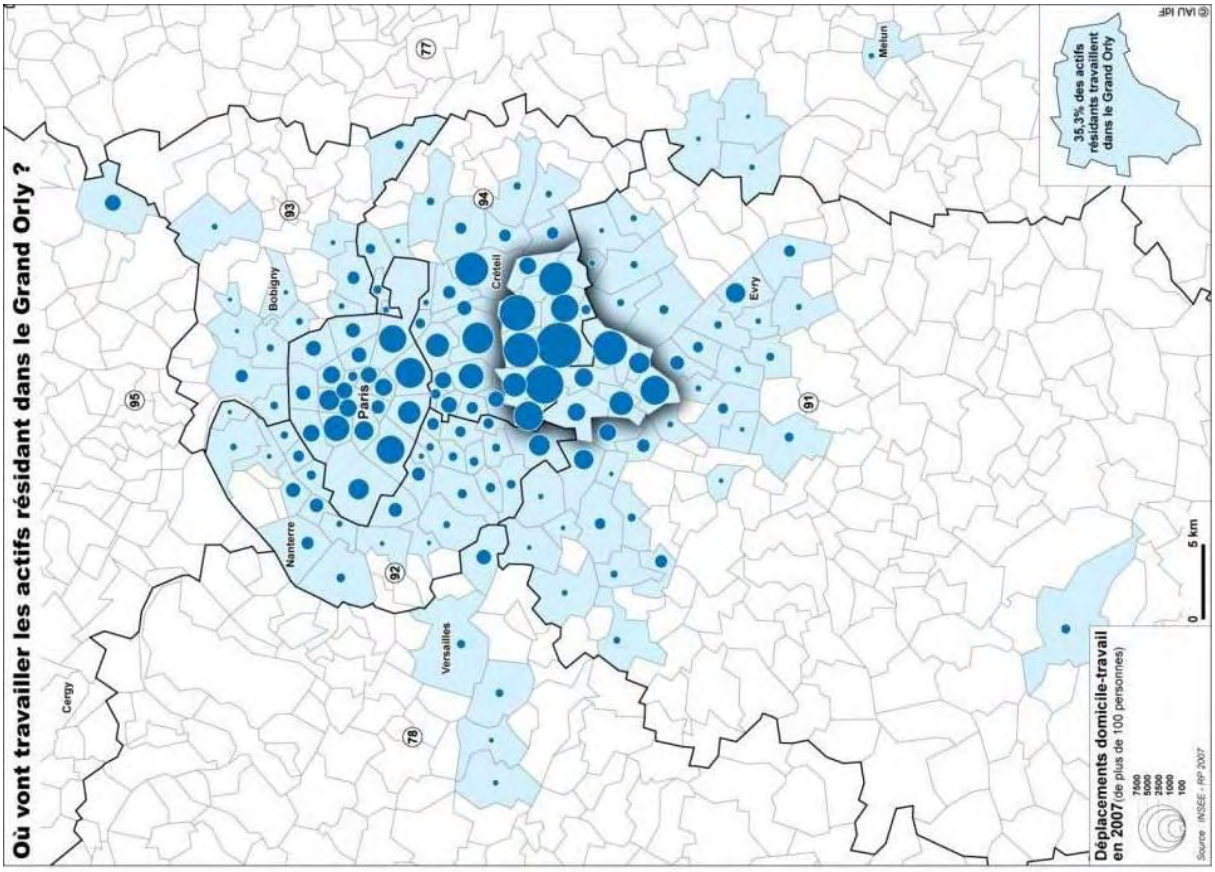
- favoriser l'économie résidentielle et « présentielle » (les visiteurs) en développant les accès numériques aux services (applications de Smartphones, cartes de fidélité numériques, systèmes de paiement sans contact) et généraliser l'ouverture des données publiques (« open data »)
- favoriser les évolutions innovantes de la logistique (identification par radiofréquence, mutualisation par portail internet) de nature à diminuer les nuisances en facilitant la circulation.
- ouvrir et fédérer les données de transport et d'activité pour encourager le recours aux modes alternatifs et répondre aux enjeux de mobilité (recherche et optimisation de trajets, information aux voyageurs, covoiturage) -mise en valeur touristique : coordination de l'offre d'accueil, précision et pertinence de l'information présentée aux visiteurs
- développer les services dans les gares au profit des voyageurs, mais également des commerces, services et entreprises à proximité
- assurer la couverture du territoire
  - d'une part par l'accès généralisé au Très Haut Débit en s'appuyant sur les Schémas Directeurs Territoriaux d'Aménagement Numérique adoptés par le Conseil Général du Val de Marne (27 juin 2011) et le Conseil général de l'Essonne (12 mars 2012) et la déclaration commune du 8 avril 2013 de l'Etat, la Région Ile de France, France télécom-Orange et SFR pour assurer la couverture en fibre optique de l'lle de France à 100% à horizon 2012
  - d'autre part en déployant les technologies mobiles Wifi/3G/4G/et ultérieures.
- faciliter le pilotage des consommations énergétiques au travers des « smart grids », outils d'optimisation des réseaux de distribution, des télés relevés et autres outils numériques innovants
- offrir aux habitants la possibilité de télétravailler, dans le cadre de télécentres et d'espaces de « co-working »

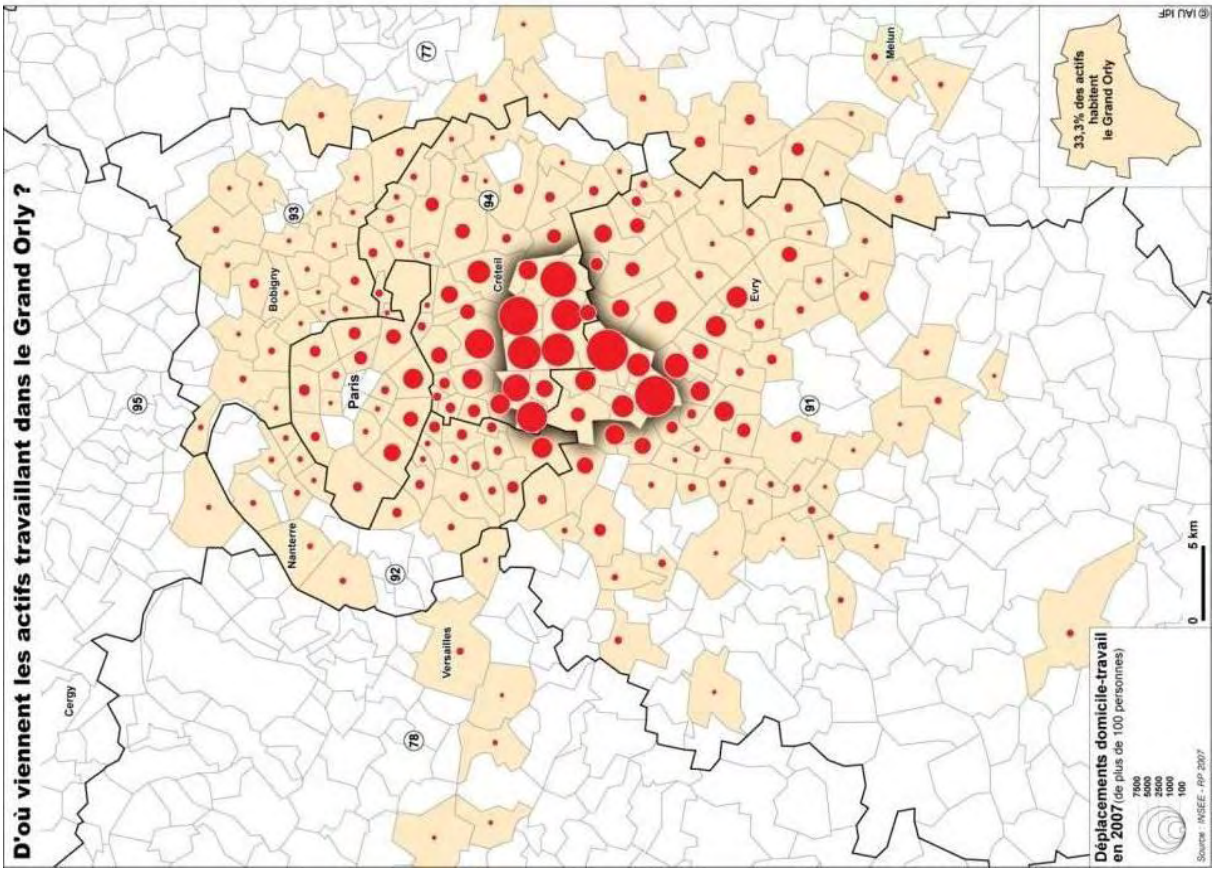
Plusieurs projets et opérations en cours représentent des bases d'expérimentation et de développement, dont la consolidation et l'extension pourront permettre de construire, à terme, un plan d'action numérique à l'échelle du Grand Orly :

- dans le domaine de l'image, le Pôle Numérique d'Orly autour de l'Ecole d'animation Georges Méliès consiste à créer une synergie autour du secteur de l'animation numérique en associant une action de formation et recherche, un incubateur, l'incitation au développement économique par la création d'entreprises et l'appui aux entreprises existantes (mutualisation de savoir-faire et des outils techniques), les actions de sensibilisation et d'initiation vers le public local
- dans le domaine de la mobilité, le portail de mobilité lancée par l'ADOR en 2012 recense l'ensemble des solutions de mobilité existantes sur le territoire et fournit des services (covoiturage, auto partage, réservation de taxi, état du trafic). Il pourra être enrichi pour intégrer des informations dynamiques et personnalisées obtenu grâce au développement de l'Open Data.
- la modernisation de la gare de Juvisy peut être mise à profit pour y constituer un site pilote pour l'introduction d'innovations numériques, susceptibles d'être transposées vers les autres gares du territoire.
- la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis, projet majeur du territoire, en lien avec les autres sites du réseau en cours de constitution, va impliquer largement des solutions numériques. Dès sa phase de lancement, elle pourra donner lieu à une préfiguration digitale et créer une communauté d'internautes représentant les premiers visiteurs de la future Cité. La constitution d'une plateforme centrée autour du repas gastronomique des français permettra de fédérer les initiatives présentes sur le web et les intégrer dans un portail numérique permettant aux internautes de s'intéresser au projet et à son avancement tout en bénéficiant des services immédiatement offerts.

En raison de ses spécificités (présence d'importants détenteurs d'information ainsi que de nombreux acteurs susceptibles de les interpréter, analyser et diffuser) le territoire du Grand Orly est directement concerné par les enjeux de l'ouverture des données, notamment publiques. Dans le cadre de la démarche francilienne pour le développement de l'Open Data, il se positionnera comme territoire pilote pour mettre en œuvre des solutions basées sur l'ouverture des données dans les domaines qui y sont particulièrement bien représentées.

2.2 Rapprocher les emplois et les qualifications de la population active résidente





Carte des origines/destinations des actifs du Grand Orly (périmètre de 16 communes) (IAU Ile-de-France)

L'attractivité économique du Grand Orly est particulièrement marquée, puisque, avec 135 000 emplois, il constitue le premier pôle du sud francilien mais son **ancrage territorial peut encore être renforcé.** 110 000 actifs résident sur son territoire, mais nombreux sont encore ceux qui exercent leur activité en dehors du pôle. Bien que 40 000 actifs y résident et travaillent à la fois, ce qui, comparativement à d'autres pôles économiques en Ile de France, est positif, l'économie résidentielle y apparaît encore trop peu développée. La conjugaison de ces situations génère d'importantes migrations alternantes. Cette approche d'ensemble recouvre des réalités différenciées selon les communes et secteurs géographiques, certains à dominante résidentielle, d'autres, support des grands attracteurs, avec un taux d'emploi particulièrement élevé.

La composition de la population active fait apparaître un écart significatif : Les cadres et professions intermédiaires sont fortement représentés dans les actifs travaillant sur le territoire, alors que les employés sont nombreux dans les actifs y résidant. Cela indique que **les emplois offerts tendent à correspondre à des qualifications supérieures à celles détenues par la population résidente.** Le risque est de voir cette évolution s'accentuer en raison de l'accroissement des qualifications lié à l'implantation de nouvelles entreprises à plus forte valeur ajoutée, en particulier dans les parcs tertiaires en développement, et, dans une moindre mesure, à raison de la modernisation des filières existantes, comme c'est le cas pour le MIN, la logistique et les éco-activités.

La réalité de ce décalage est confirmée par la faiblesse relative du niveau de formation. Une comparaison à l'échelle régionale (confirmant pour l'essentiel les comparaisons menées aux échelles départementales) montre ainsi que la population sans diplôme représente 22,5% pour le Grand Orly contre 18% à l'échelle régionale, alors que les détenteurs d'un niveau Bac+3 et plus sont seulement de 12 % contre 22% à l'échelle régionale. La poursuite du développement met directement en question la possibilité pour la population résidente, d'accéder aux emplois et tout particulièrement ceux crées par les développements en cours et à venir.

Le renforcement et la requalification de l'offre de formation est un aspect majeur de la stratégie de développement durable du territoire du Grand Orly. Il s'agit, non seulement de créer les conditions pour une élévation générale du niveau des qualifications, mais aussi de prendre en compte la spécificité des secteurs d'activité qui génèrent des emplois recourant à des compétences précises.

Il apparaît d'emblée que, si l'enseignement secondaire est bien assuré jusqu'au niveau du lycée avec sept établissements et bientôt huit, l'enseignement supérieur y est peu présent, avec essentiellement des formations du niveau BTS, concernant principalement les transports et la logistique. Il existe deux formations supérieures dans les domaines de diversification, l'Ecole Européenne Supérieure d'Animation (Image Numérique) à Orly et le Département «Techniques de Commercialisation » de l'IUT d'Evry à Juvisy. Sans ignorer que les habitants peuvent bénéficier, au sein de la métropole, de larges possibilités, l'importance du pôle et ses perspectives, les problèmes de déplacement, encore plus aiguës pour les moins favorisés, peuvent justifier une implantation universitaire. Le dossier de la Cité de la Gastronomie permet de réfléchir à l'offre de formation en lien avec le MIN de Rungis et la filière agro-alimentaire mais aussi l'hôtellerie et la restauration. Les projets d'aménagement développés par la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne, immédiatement au sud de la plateforme aéroportuaire, s'appuyant sur le passage du T7, constituent un lieu d'accueil potentiel à prendre en considération pour une offre universitaire en lien avec l'université d'Evry et dans un partenariat étroit avec les entreprises de la plateforme aéroportuaire.

Les moyens de la formation professionnelle sont inégaux. Il n'existe aucun centre AFPA sur le territoire, qui, par contre, compte plusieurs CFA liés à certaines des activités du pôle. Les grandes entreprises, notamment ADP avec le dispositif Insertion sociale personnalisée et formation professionnelle et le MIN avec le projet Campus des Métiers, de même que l'Institut Français de Formation en Energétique (IFFEN) à Villeneuve-Saint-Georges jouent directement un rôle dans la formation professionnelle, mais cela n'apparaît pas couvrir l'ensemble des besoins.
Le Conseil Général du Val-de-Marne pilote aujourd'hui le projet de création d'une Cité des Métiers à Choisy-le-Roi. Véritable plateforme d'information dans les domaines de l'Orientation, de la Formation, de l'Emploi et de la Création d'activité, cette Cité des Métiers mettra à disposition de tous les moyens nécessaires à la réalisation d'un projet professionnel et sera organisée sous forme de pôles : « Choisir son orientation » ; « Trouver une formation », « Organiser sa recherche d'emploi » ; « Changer sa vie professionnelle, valider ses acquis » ; « Créer son activité ». Un label projet a été octroyé par le réseau Cité des métiers.
De l'autre côté de la Seine, la ville de Valenton porte le projet de l'implantation d'une antenne de centre de formation d'apprentis (C.F.A.) dédiée à l'éco-construction, et spécialisée dans la maçonnerie, car il répond à différentes problématiques à l'échelle communale et à celle du contrat de développement territorial. En effet, la population de Valenton est jeune, puisque les moins de 20 ans y représentent plus de 30 % ; par ailleurs la ville souffre d'un taux de chômage important et un fort taux de la population n'a pas de diplôme, alors que l'on constate des difficultés à recruter des maçons, le secteur du bâtiment étant pourtant un secteur de forte spécialisation, et avec des effectifs croissants, à l'échelle du CDT. Le projet de CFA éco-construction est donc une réponse en termes de rapprochement de la qualification des habitants avec les offres d'emploi du territoire, mais aussi un point d'appui pour le développement de l'économie résidentielle en ouvrant une possibilité de formation continue aux TPE et PME.

En raison de l'importance de l'enjeu et du niveau de l'effort à déployer dans le domaine de l'emploi et des qualifications, il est nécessaire d'engager une démarche d'ensemble.
C'est l'objet du **PACTE du Pôle d'Orly**. La démarche des Assises du Pôle d'Orly à partir de 2005 a mis d'emblée en évidence la nécessité d'avancer rapidement vers la définition d'une stratégie partenariale en faveur de l'emploi, de la formation et de l'insertion. A ce titre, les Départements de l'Essonne et du Val de Marne ont lancé en 2007 une étude qui a associé l'Etat, la Région Ile de France, les communes, EPIC, entreprises, partenaires sociaux et porteurs de projets. La démarche s'est appuyée sur un diagnostic commun et la volonté d'agir en commun. Articulée avec les projets de territoire en cours, ceux du SIEPOR, de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne, de l'OIN Orly-Rungis-Seine-Amont elle a donné lieu en 2009 à l'adoption d'un programme d'actions à trois ans, *le Pacte pour l'Emploi, la Formation et le développement Economique,* dont le portage est assuré par Orly International. Au vu du bilan, les partenaires ont décidé de le prolonger au travers d'un Pacte 2 appelé *« Pacte pour le développement des Territoires »*

Le dispositif consiste à faire reconnaître le Pôle d'Orly comme un élément moteur de l'économie francilienne et à coordonner les actions menées par les différents acteurs du territoire pour contribuer à les orienter vers les buts définis en commun. La mutualisation des ressources publiques et privées est mobilisée au regard des leviers du développement afin de favoriser l'accès à l'emploi de la population résidente, à l'échelle du pôle et à celle des deux Départements. Les résultats des trois premières années conduisent à **préciser aujourd'hui**

la stratégie de développement durable en articulant notamment les aspects économiques et sociaux.
Elle passe par un renforcement de la performance économique du pôle en valorisant les filières existantes, en exploitant le potentiel de l'économie résidentielle et en créant des synergies entre les entreprises, un accompagnement marqué étant mis en œuvre en direction des entreprises à fort potentiel d'emploi. Elle s'appuie sur une action forte de promotion et de soutien à l'attractivité du pôle (« Orly Paris ») par une politique de marque et un plan d'action marketing autour du concept de produits d'excellence franciliens.

Ainsi l'amélioration de l'accès de la population locale aux emplois du Pôle s'effectue-t-elle au moyen **d'une palette d'actions croisées**, aujourd'hui bien identifiée mais **qui doit se déployer et bénéficier de moyens renforcés, à la hauteur des ambitions du projet de territoire** :

- l'organisation de la montée en qualification et en compétences des ressources humaines locales pour accroître leur employabilité et accompagner à la fois la transformation des métiers existants et la création des métiers tertiaires qualifiés
- l'anticipation des mutations économiques et de l'emploi
- l'amélioration significative de l'accessibilité physique des emplois, tout particulièrement en provenance du sud et de l'est de la plateforme
- la fluidification de la mise en rapport de l'offre et de la demande locale d'emplois
- la mise en place et le développement des clauses sociales dans les marchés publics et privés
- l'exploitation du potentiel d'emploi que représentent les grands chantiers notamment par le recours aux clauses d'insertion.
- le renforcement de la cohérence des actions menées sur l'emploi, la formation et l'insertion et le développement des synergies entre les acteurs et dispositifs.

Une attention particulière sera portée à l'évolution des formations, initiales, continues et par alternance et à leur adaptation aux besoins du territoire, notamment dans les grandes filières, aéronautique, métiers de bouche et éco-activités.

La montée du chômage et de la précarité pose d'une manière encore plus aiguë la question du retour à l'emploi. Si le taux de chômage de l'ensemble du pôle est proche de la moyenne régionale, il est particulièrement élevé dans plusieurs des communes val-de-marnaises du territoire. Des politiques d'insertion mobilisant plusieurs dispositifs, dont les Plans Locaux d'Insertion par l'Emploi (PLIE), présents dans l'Essonne comme dans le Val de marne, sont mises en œuvre et constituent une base d'intervention. Elles ne touchent, cependant qu'un public encore restreint. Compte tenu des évolutions en cours, il est nécessaire de les déployer et les mettre en synergie.

2.3 Renforcer l'attractivité et la notoriété internationale du Pôle d'Orly

La dynamique du Grand Orly s'appuie d'abord sur le potentiel de développement de ses activités existantes et leur diversification. Il est toutefois possible d'aller plus loin en raison des perspectives offertes par la réalisation attendue des projets de transports. Doté d'un système de mobilités intenses à toutes les échelles, **le territoire acquiert ainsi un statut d'hyper connectivité qui en fait un lieu privilégié d'accueil de grands équipements attractifs,** identifié comme tel dans le cadre de la révision, en cours, du Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), qui prend en compte la nécessité d'un rééquilibrage de l'implantation d' équipements majeurs vers les territoires moteurs du sud francilien

Un grand équipement métropolitain peut, en effet, à la fois profiter des atouts du territoire, en termes d'accessibilité et de flux, à proximité des activités économiques et des habitants. Il est, de son côté, générateur de développement économique et de valeur. Il contribue à la notoriété du territoire, à son image, il accroît les flux de déplacements, il démultiplie les échanges. Articulé avec les services et équipements, il favorise la création de nouveaux quartiers, stimule l'évolution des quartiers existants en permettant le mélange des fonctions. Son installation, dans le cadre du processus de restructuration urbaine, ne remet pas en cause l'activité des grands inducteurs industriels : elle peut s'effectuer selon le principe d'additionnalité.

La faisabilité d'une implantation répondant à ces conditions essentielles a été démontrée dans le cadre de la candidature du territoire à l'implantation du Grand Stade de Rugby. Répondant à la demande de la Fédération Française de Rugby, le territoire s'est mobilisé autour d'un projet associant le stade lui-même et un quartier de vie et d'activités, sur une superficie de 15 hectares, pouvant s'étendre ensuite.
Si un autre site a été finalement choisi, cette démarche, en montrant l'ampleur des capacités du secteur élargi du SENIA, a permis d'identifier clairement la pertinence de l'implantation d'un équipement d'échelle métropolitaine dans le territoire du Grand Orly. Elle a, en outre, au travers d'une identification poussée des potentiels du territoire, révélé **une capacité encore plus grande,** ainsi que la force de mobilisation des acteurs publics et privés pour faire projet en s'appuyant sur leurs convergences et en développant la coordination de leurs interventions.

2-3-1 Réaliser le grand projet de la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis

La Mission Française du Patrimoine et des cultures alimentaires (MFPCA), dans le cadre de la valorisation de l'inscription du Repas gastronomique des Français sur la liste du Patrimoine immatériel de l'Humanité, met en œuvre des « mesures de sauvegarde » et a lancé un appel à projet. Les communes de Chevilly-Larue et de Rungis, le Département du Val de Marne et l'EPA ORSA portent le projet de la Cité de la Gastronomie de Paris-Rungis.

Perspective d'ambiance du quartier de la gastronomie, juin 2013 (Agence Denis Huerre)

Situé le long de l'avenue de Fontainebleau (RD7) en cours d'évolution vers une avenue urbaine, immédiatement au nord de l'A86, adossé aux installations du MIN, le site bénéficie également d'une bonne desserte, largement renforcée par le T7, qui le met en connexion avec les quartiers d'habitat et d'activités du territoire et la ligne bleue du Grand Paris Express, qui le reliera directement à Paris d'un côté et l'aéroport de l'autre. Il s'agit, ici, de constituer un lieu national et international de référence gastronomique en affichant une ambition fédératrice des français autour d'un élément marquant de leur identité culturelle, en mettant à profit les ressources exceptionnelles du MIN, plus grand marché de gros de produits frais au monde, où se trouvent les produits de l'ensemble des régions françaises, (mais aussi nombre des produits du monde) avec la meilleure qualité possible. Le Marché d'Intérêt National de Rungis permet de développer un ensemble de métiers spécialisés et divers, liés à la gastronomie : métiers de bouche, arts de la table, sécurité alimentaire, normes de qualité. Il bénéficie de la démarche d'excellence Nutripôle créée par la SEMMARIS et la CCIP Paris- Val de Marne, développant le lien entre la nutrition et la santé.

Initialement présenté comme un projet spécifique auprès de la Mission Française du Patrimoine et des Cultures Alimentaires, Paris-Rungis a été retenu dans le cadre de la constitution d'un « dispositif de mise en réseau original et fédérateur ». Selon la Mission, la constitution du Réseau des Cités doit permettre la mise en valeur des qualités spécifiques de chacun des projets. Pour ce qui concerne Paris-Rungis, sa vocation est, étroitement associée au Marché d'Intérêt National, de « constituer la tête de pont du réseau pour ce qui concerne l'approvisionnement des lieux emblématiques des Cités de la gastronomie que seront les « Halles de Trésors Gastronomiques ». Paris-Rungis sera la « plate-forme de convergence et de réflexions des enjeux liés à l'approvisionnement des grands centres urbains et métropoles du monde. Le pôle consacré à la formation professionnelle (enseignement, métiers de bouche, restauration collective) pourrait devenir une référence de premier ordre au sein du réseau ». Le projet de Paris-Rungis est celui qui « manifeste le plus clairement une ambition nationale et internationale. Il s'appuie sur une forte mobilisation des acteurs locaux, sur un étroit maillage territorial à l'échelle du département et s'inscrit dans le cadre des programmes de développement du Grand Paris ».

Désormais associé à Tours, Lyon et Dijon, le site de Paris-Rungis fait l'objet d'un dossier opérationnel. Il a l'ambition de mêler, sur un espace de 7,5 hectares, disposant d'une localisation unique, culture, convivialité, sciences, éducation, formation et activités économiques. Il s'appuie en outre sur le Marché d'intérêt national de Rungis, lieu emblématique où se croisent chaque jour des personnes et des produits des terroirs de France et du monde entier, qui constituent la richesse de l'offre gastronomique en Ile-de-France.

La future Cité sera composée d'un équipement culturel central de 20 000 m² comprenant :

- un centre d'interprétation avec médiathèque et espaces d'exposition et un centre de ressources et d'innovation, le « Labo gastronomique » (6 500 m² au total)
- 510 places dans les « ateliers Paris – Rungis »,
- un auditorium de 1 200 places (parmi les 10 plus grands de la région) et une halle d'exposition de 7 000 m².

Les 7,5 hectares du quartier de la Gastronomie accueilleront également une halle des trésors gastronomiques de 5 000 m², des restaurants (brasseries, bars du marché et 3 restaurants gastronomiques), des centres de formation et des espaces mutualisés, plus de 300 chambres

en hôtel ou en résidences. Enfin plus de 35 000 m² seront consacrés à l'accueil d'activités économiques (entreprises, commerces). Les jardins et les espaces publics occuperont au moins 2 hectares de terrain.

La Cité de la gastronomie dont le coût est estimé à 65 M€ et dont le financement sera assuré par les collectivités partenaires et les revenus des activités économiques du quartier, permettra la mise en valeur de la production de plus de 600 produits agricoles et artisanaux d'Ile-de-France dans le domaine alimentaire. Plus de 600 000 visiteurs sont attendus sur le site chaque année.

Le projet de la Cité de la gastronomie Paris – Rungis est porté par les villes de Chevilly-Larue, de Rungis, le Conseil général du Val-de-Marne et l'Établissement public d'aménagement-Orly Rungis-Seine Amont. Il est activement soutenu par la Région Île-de-France et la ville de Paris. Outre l'importance de son impact économique, le projet de la Cité de la gastronomie revêt **un caractère emblématique** : associant étroitement le grand public et les activités très spécialisées des professionnels, il constitue spatialement une interface particulièrement qualitative entre des lieux jusqu'ici fermés et dédiés à des activités sans rapport direct avec la vie locale. Il peut également servir de levier au déclenchement du processus de transformation urbaine défini par le projet stratégique du Grand Orly dans ce secteur particulièrement décisif du cœur de pôle. Tout en participant de l'accroissement des flux et de son impact sur le plan économique, il apporte à au territoire une dimension culturelle précieuse pour son évolution.

2-3-2 Réserver la possibilité d'accueillir un autre équipement d'échelle métropolitaine

La réalisation de la Cité de la gastronomie, n'obèrera pas pour autant, bien au contraire, les capacités d'accueil identifiées plus au sud. Les développements du pôle tertiaire en cours et les perspectives identifiées permettent d'y constituer un pôle tertiaire d'envergure métropolitaine et internationale. Les preuves de capacité constituées à l'occasion de la candidature pour le Grand Stade de Rugby placent le territoire en très bonne position pour accueillir, lorsqu'il s'en présentera, un projet d'équipement de grande envergure. Il est donc nécessaire que la poursuite du travail sur la restructuration urbaine du territoire prenne en compte cette potentialité et en réserve la faisabilité.

Le développement de la fonction d'accueil du Grand Orly à l'échelle de la métropole implique, dans tous les cas, la mise en place de dispositifs de conduite de projets adaptés à l'ampleur des enjeux conjuguant des gouvernances publiques et privées

3. Vers une nouvelle urbanité pour les habitants et les actifs

La puissance du développement du pôle d'Orly est manifestement due, outre sa position géographique, à la réalisation des grands équipements, notamment dans la deuxième moitié du XXème siècle. La priorité donnée aux facilités d'accès et à la vitesse et la superposition massive d'infrastructures et de constructions, en aboutissant à une artificialisation presque totale, a pu faire oublier les réalités originelles d'un territoire qui comprend des sites remarquables et recèle nombre de qualités naturelles et paysagères. Les contraintes auxquelles sont soumis les habitants et les actifs du territoire apparaissent lourdes et peuvent être parfois considérées comme un prix trop élevé en contrepartie des atouts économiques obtenus et notamment du nombre et de la qualité des emplois générés. A terme, la poursuite des tendances constatées, tout particulièrement la conjugaison des difficultés de circulation et des nuisances pourrait mettre en cause l'attractivité du territoire elle-même. Pour que son développement puisse désormais être assuré durablement, il est nécessaire que soit modifié, à terme, l'ordre des choix et que soit pris en compte à la fois les aspirations et besoins, en termes de qualité de vie, de ceux qui y habitent et travaillent et la réalité d'une géographie, avec ses atouts et ses nécessités.

C'est pourquoi les partenaires engagés par le Contrat de Développement Territorial du Grand Orly, décident d'orienter leur action dans trois directions :

- **Mieux habiter et travailler dans le territoire du Grand Orly**
- **Répondre à l'importance de la demande de logements**
- **Placer la préoccupation environnementale au cœur de la stratégie du territoire**

3.1 Mieux habiter et travailler dans le territoire du Grand Orly

Le territoire du Grand Orly apparaît comme essentiellement hétérogène : l'installation, au XIXème siècle, du chemin de fer dans la vallée puis l'implantation des usines le long de la Seine ainsi que le renforcement de l'axe routier devenu la Route Nationale 7 ont suscité une urbanisation sous forme de lotissements à partir des centre-bourgs existants. Pour faire face à la montée rapide des besoins de logements, cette urbanisation s'est poursuivie dans les années 1960 au travers des grands ensembles.

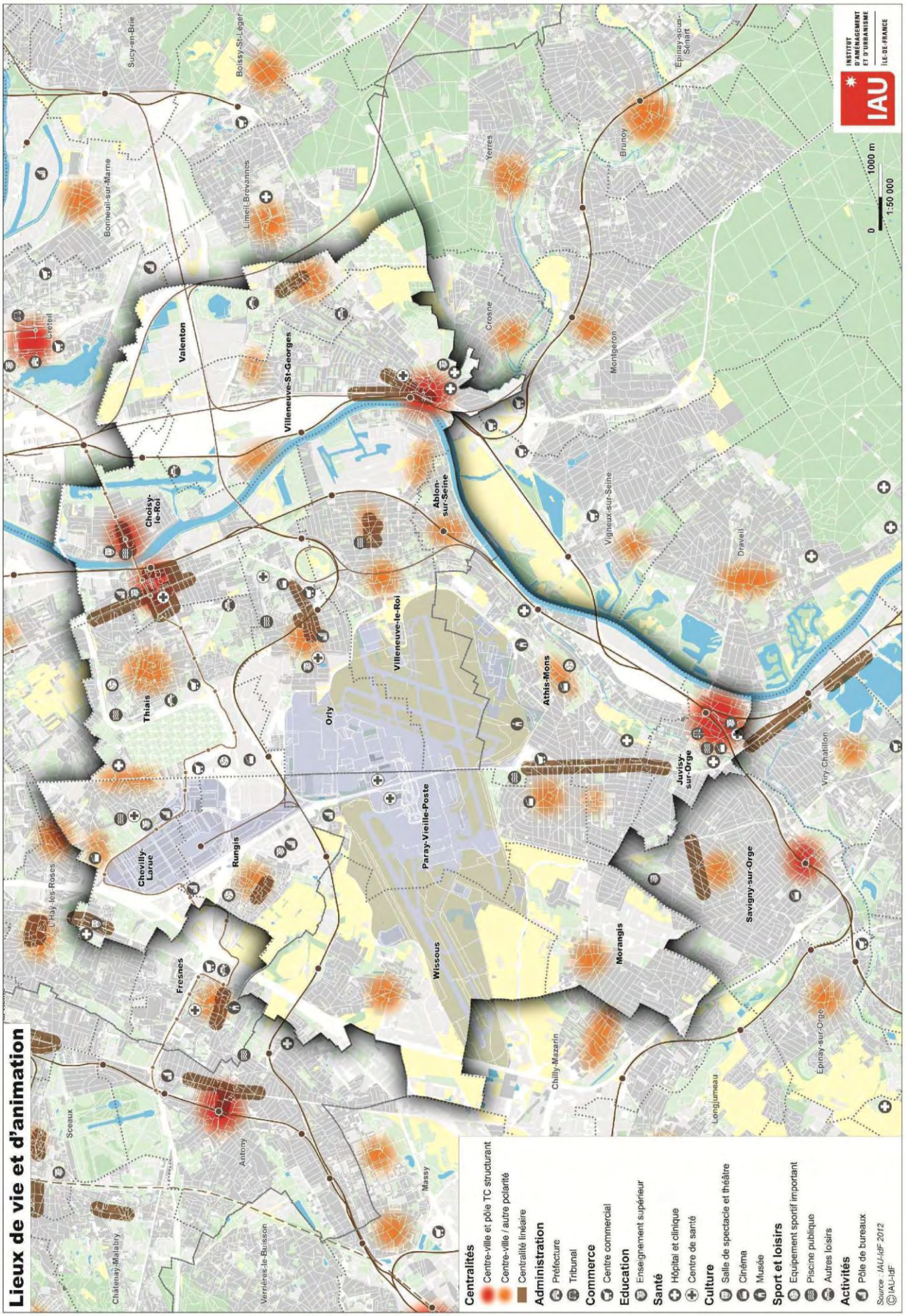
L'arrivée successive des grands équipements métropolitains et de leurs infrastructures a occasionné un véritable bouleversement. Occupant 30 % de la surface du territoire, les grandes emprises entrainent un morcellement encore accentué par les coupures des grandes voies routières et faisceaux ferroviaires. La faiblesse des liaisons est-ouest confère à la Seine, qui pourrait être un élément unificateur, le rôle d'un obstacle majeur dont les franchissements sont rares. En même temps, le territoire compte 250 000 habitants et constitue un espace de vie qui cohabite avec ces réalités. Mais la poursuite de son développement nécessite aujourd'hui qu'il trouve (ou retrouve) un sens.

Dans l'axe principal nord-sud, une double armature urbaine s'est dessinée : la première est issue de la route historique traversant le plateau, appelée route de Fontainebleau et RN7 (aujourd'hui RD7 dans le Val de Marne) ; la seconde est inscrite dans la Vallée de la Seine et la plaine alluviale adjacente. Ces deux lignes se rejoignent à Juvisy. La réalisation de la plateforme aéroportuaire malgré le passage en souterrain de la RN7, s'est traduite par une coupure, à la fois physique mais aussi économique en raison du mode de développement métropolitain concentrique à partir de Paris

Le redéploiement du territoire peut être engagé à partir d'une autre lecture.
Plusieurs études ont été réalisées dans la période récente, certaines d'entre elles par des équipes d'urbanistes ayant participé à la consultation internationale du Grand Pari(s). Leurs conclusions, croisées et partagées avec les acteurs du territoire, font apparaître des lignes de force dans l'organisation du territoire, pouvant constituer **des principes de recomposition** dans le cadre de la stratégie de développement durable.

3-1-1 Une nouvelle armature urbaine en retrouvant le lien entre un territoire actif et dense et ses réalités géographiques et naturelles

Les évolutions majeures en matière de mobilité, se traduisent par une articulation à plusieurs échelles, la diversification du développement économique, permettent de dessiner les perspectives d'une nouvelle armature urbaine.


Lieux de vie et d'animation
Centralités
Centre-ville et pôle TC structurant
Centre-ville / autre polarité
Centralité linéaire
Administration
Préfecture
Tribunal
Commerce
Centre commercial
Education
Enseignement supérieur
Santé
Hôpital et clinique
Centre de santé
Culture
Salle de spectacle et théâtre
Cinéma
Musée
Sport et loisirs
Equipement sportif important
Piscine publique
Autres loisirs
Activités
Pôle de bureaux
Source : IAU-IdF 2012
© IAU-IdF
0
1000 m
1:50 000
IAU
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
ÎLE-DE-FRANCE
Châtenay-Malabry
Sceaux
Bourg-la-Reine
Antony
Verrières-le-Buisson
Massy
Fresnes
Chevilly-Larue
Rungis
Thiais
Choisy-le-Roi
Orly
Wissous
Paray-Vieille-Poste
Villeneuve-le-Roi
Athis-Mons
Chilly-Mazarin
Morangis
Juvisy-sur-Orge
Savigny-sur-Orge
Longjumeau
Epinay-sur-Orge
Viry-Châtillon
Ablon-sur-Seine
Vigneux-sur-Seine
Draveil
Villeneuve-St-Georges
Valenton
Crosne
Montgeron
Yerres
Brunoy
Epinay-sous-Sénart
Boissy-St-Léger
Limeil-Brévannes
Bonneuil-sur-Marne
Sucy-en-Brie
Créteil

Au nord de la plateforme, elle s'appuie sur la croisée dessinée par la RD7 et l'axe est-ouest formé par l'alignement, de la gare de La Fraternelle à l'entrée de Thiais et Orly (secteur de l'avenue de Versailles) en passant par la gare de Pont de Rungis, intersection de la ligne C du RER et de la nouvelle ligne bleue. Elle constitue comme il a été exposé par les concepteurs, « une figure fondatrice et structurante pour l'évolution du territoire dans la perspective de la vision métropolitaine, qui peut trouver sa forme définitive graduellement ». La force de ce site est démontrée dans les projets d'implantation de nouveaux attracteurs métropolitains.

Ce carrefour majeur articule deux puissantes actions de transformation urbaine :

- la transformation de la RD7-RN7 en avenue urbaine, définissant, de Chevilly-Larue à Juvisy sur Orge, une puissante structure monumentale équipée et cadencée par de grands espaces publics incluant la plateforme aéroportuaire formant un axe se développant selon les principes de la mixité urbaine, conjuguant habitat, commerces et services, déplacements et activités et représentant, pour les villes un espace articulant la dimension métropolitaine ayant capacité d'accueillir des équipements majeurs un facteur de notoriété et d'identité susceptible d'entraîner de nouvelles configurations dans leur organisation et leur développement propre.
- la constitution d'un « Cours des deux gares », qui restaure la liaison est-ouest de Choisy-le-Roi à Massy et qui forme un axe de développement qui rassemble, avec les gares et la porte de Choisy Thiais, trois sites de valorisation exceptionnelle

Le contrepoint de cette première figure est la réalisation d'une boucle aéroportuaire au moyen du contournement complet de la plateforme, au nord comme au sud, en complétant les infrastructures existantes par les sections manquantes. En assurant une liaison entre les centralités historiques, qui compense la coupure de l'aéroport, cette « promenade du Pôle d'Orly» contribue à la réunification du territoire. La constitution d'une promenade continue de Chilly-Mazarin à Orly peut constituer l'élément déclencheur de cette nouvelle urbanité en matérialisant la continuité entre tous les lieux de vie entourant l'aéroport d'Orly ainsi qu'en y développant des activités de loisirs, des jardins familiaux, vergers collectifs et jardins partagés, en utilisant ces espaces pour la récupération des eaux pluviales, etc. Tout en facilitant les déplacements, elle met en valeur la qualité particulière de ce grand espace ouvert, dont l'importance paysagère et naturelle est sous-estimée. Il constitue un support de développement économique, voire urbain là où les servitudes, telles le Plan d'Exposition au Bruit le permettent. Cette notion de « boucle », se développe en une conception plus polarisée de l'organisation du développement urbain autour de la plateforme, au travers du « réseau des portes », articulant les principaux pôles d'échange générés par le développement des TCSP et les opérations stratégiques d'aménagement.

Le réseau des bourgs, formé des petites voies requalifiées reliant les centres historiques, forme une armature de seconde échelle indispensable pour un développement urbain de consolidation, contribuant à l'attractivité résidentielle. La revitalisation des centres villes issus de ces bourgs historiques constitue un enjeu important, à la fois en matière d'armature urbaine (constitution et renforcement des polarités) et de qualité de vie (proximité de l'habitat, des équipements, des services et des activités sociales et culturelles).

La vallée de la Seine constitue un atout majeur du Grand Orly : berceau historique de l'activité humaine, facteur d'attractivité aussi bien en termes de mobilité, de développement économique que résidentiel, elle figure la mise en relation du territoire avec l'ensemble de la métropole. Si un processus de reconquête est amorcé, l'importance des emprises mutables , en

particulier autour des darses et bassins des anciennes activités portuaires, souligne à la fois l'ampleur des potentialités à terme et l'exigence d'une prise en compte de la qualité de l'environnement dans ses dimensions paysagères, hydrauliques et en matière de biodiversité. Le devenir des darses d'Orly dans le secteur des Vœux et de celles de Villeneuve-le-Roi, dans le secteur de La Carelle est en effet à considérer avec attention en raison de l'intérêt des milieux naturels présents et des milieux associés à l'eau.

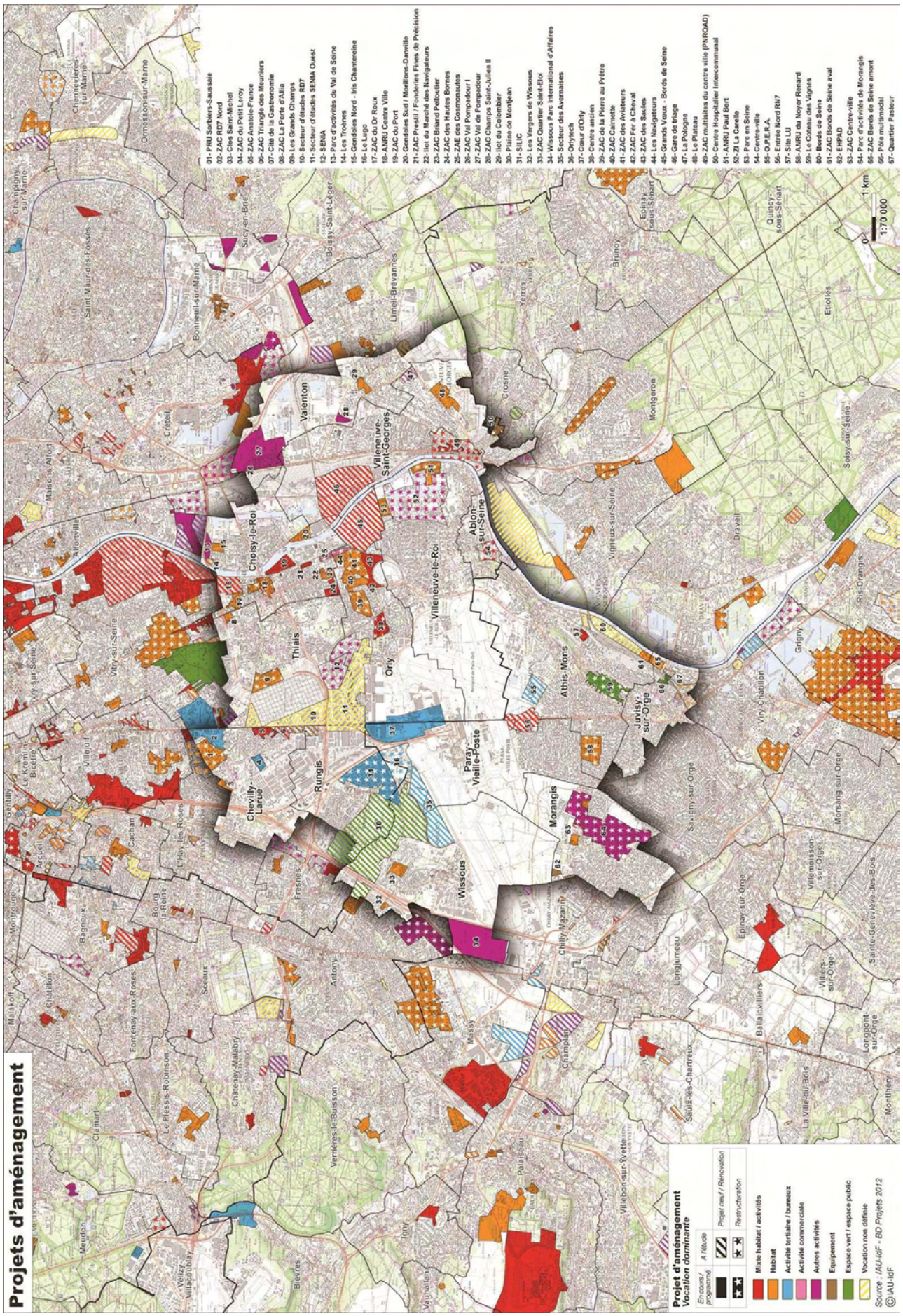
La nouvelle armature urbaine suppose de retrouver le plus possible la relation d'un territoire actif et occupé densément avec ses réalités géographiques et naturelles. Parmi ses caractéristiques principales se trouvent la juxtaposition d'un plateau agricole et de la vallée de la Seine, ainsi que, dans les parties sud et sud-est, les confluences de l'Orge et de l'Yerres. Il apparaît que, malgré la forte artificialisation, des éléments paysagers importants subsistent, formés par les coteaux, comme le Coteau des Vignes à Athis-Mons, qui présentent des effets de balcon sur la plaine, mais aussi les espaces verts de grande dimension parmi lesquels la plateforme aéroportuaire qui, avec près de 1000 hectares d'espaces ouverts, représente, si on veut bien la considérer autrement que comme un espace « économique » ou « industriel » -désigné ainsi par la cartographie courante- une contribution essentielle. Les espaces agricoles comme la Plaine de Montjean ou les champs à proximité à Wissous et Morangis renforcent encore cette caractéristique. C'est également le cas du cimetière parisien de Thiais A ceci s'ajoute un réseau d'espaces verts de plus petite taille mais décisif dans la recherche d'une politique de la nature en ville. De même le réseau hydrographique de proximité, bien que bousculé en plusieurs endroits par la réalisation des grandes infrastructures est-il un point d'appui pour une recomposition du territoire.

Les bases pour constituer, sur l'ensemble du Grand Orly, une **trame verte et bleue,** imbriquée avec la trame urbaine, existent donc. En révélant la qualité paysagère et les facteurs identitaires du territoire et sa dimension métropolitaine, en particulier par la mise en place d'un réseau continu d'espaces paysagers de Sceaux à la Seine et le long de la Seine elle-même, elle permettra d'améliorer substantiellement la qualité urbaine et les conditions de vie et d'usage et en rendant le territoire plus attractif en termes résidentiels, de contribuer à la recherche d'un nouvel équilibre entre l'habitat et l'activité économique. Les liaisons qu'elle détermine participeront de l'action de désenclavement de nombreuses parties du territoire. Elle sera également un élément-clé dans l'action pour la protection de l'environnement, en ménageant des continuités écologiques, en favorisant la biodiversité et en participant à la gestion de l'écoulement des eaux. Les projets urbains qu'implique la stratégie territoriale conduisent à compléter l'existant, notamment sur le site de la Plaine de Montjean par la restauration de l'écoulement du Ru de Rungis et la mise en valeur du paysage boisé, de l'agriculture et de la biodiversité dans le cadre d'un aménagement résidentiel mesuré.

3-1-2 S'appuyer sur les évolutions en cours et les perspectives offertes par le territoire

Le Grand Orly est, d'ores et déjà, concerné par un nombre élevé d'opérations d'aménagement et de construction qui contribuent à son développement.
La plupart des communes participent à ce processus de transformation, mais celui-ci prend des formes différentes : la partie val-de-marnaise compte essentiellement de grandes opérations d'aménagement, couvrant de vastes emprises et produisant des logements comme des surfaces économiques, alors que, dans l'Essonne, où le foncier mutable est plus rare, les

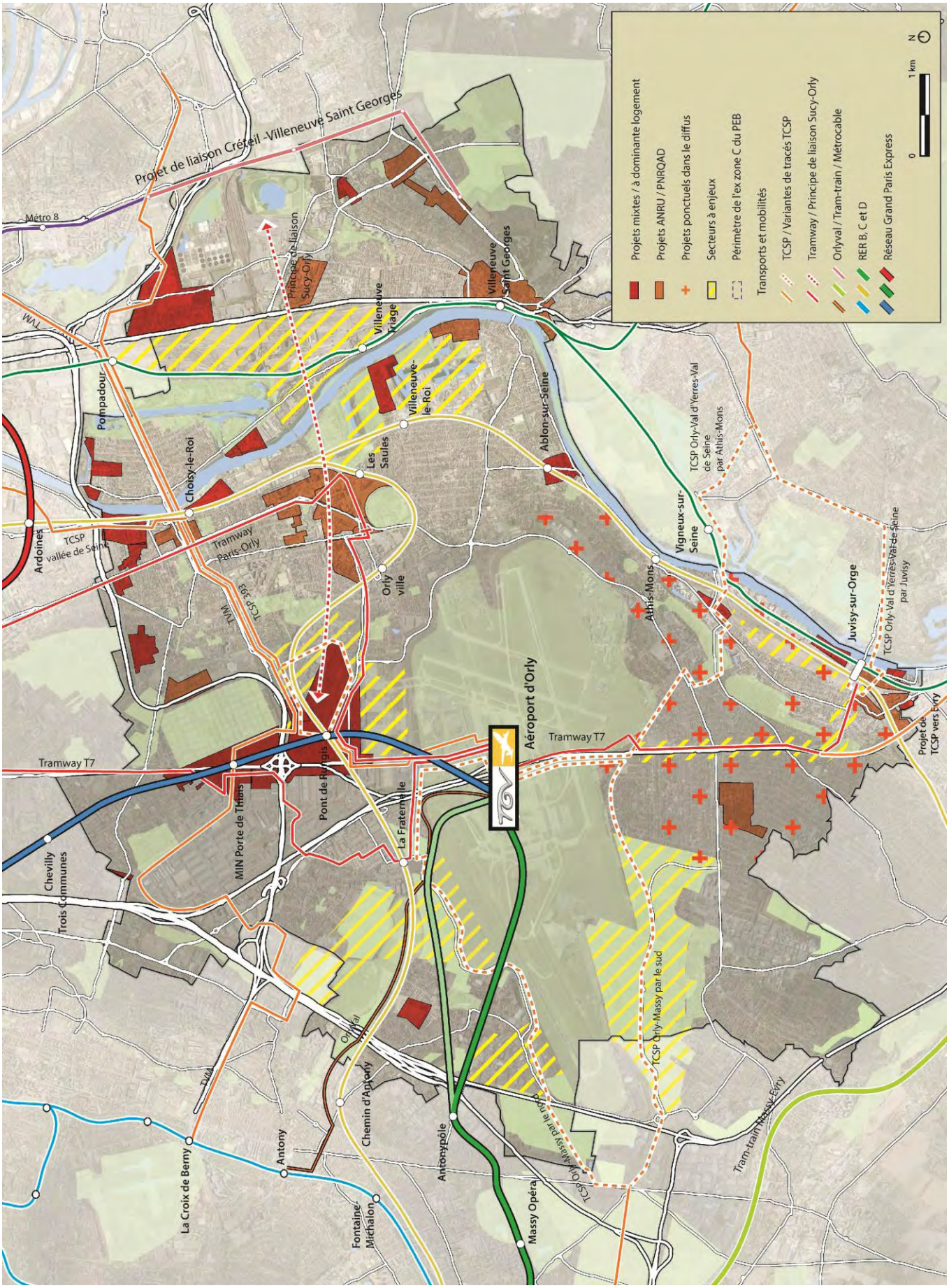
opérations sont de plus petite taille, le diffus y prenant une plus grande part et sont principalement dédiées à la production de logement.



Les projets d'aménagement identifiés sur le territoire du Grand Orly (IAU Ile-de-France)

Le processus de rénovation urbaine est également actif. Six conventions avec l'Agence Nationale de rénovation Urbaine (ANRU) sont en cours de réalisation dans les quartiers d'habitat social dans les communes d'Orly, Choisy le Roi, Thiais, Villeneuve le Roi, Villeneuve Saint George et Athis-Mons. Deux opérations du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) sont mise en œuvre dans les centres villes de Juvisy sur Orge et Villeneuve Saint Georges. Toutefois, l'action de renouvellement urbain doit être, plus largement, reliée à la vision d'ensemble : détermination des sites à enjeux dans le cadre de la nouvelle armature urbaine, stratégie opérationnelle articulant renouvellement urbaine et nouvelles opérations, prise en compte des contraintes et nuisances, en particulier celles de l'aéroport et choix à effectuer dans le cadre du « pastillage » (ancienne zone C du PEB).

La poursuite du développement urbain passe désormais par la mobilisation de **sites à enjeux**, la faisabilité de leur aménagement étant liée à la réalisation des projets de transport, la poursuite de la dynamique économique, le maintien et l'élévation de l'attractivité du pôle.



Les secteurs de renouvellement et de développement sur le territoire du Grand Orly (EPA ORSA)

Les sites à enjeux, qui correspondent à la démarche engagée pour définir l'armature urbaine donnent lieu à des projets d'envergure, à divers stades d'avancement :

- Sur l'axe de la RD7-RN7 et à proximité, les mutations sont en cours. L'arrivée du tramway T7 accélère la transformation de l'avenue de Fontainebleau en avenue urbaine. Des quartiers mixtes se développent de part et d'autre, à Chevilly-Larue et Thiais, donnant lieu à des ZAC, RN7 Nord, Anatole France, Triangle des Meuniers) ; les processus sont en cours au sud, de l'entrée de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne, en limite de la plateforme aéroportuaire jusqu'à Juvisy sur Orge en allant vers Evry. Les grandes opérations à caractère économique et commerciale conduites par ADP (Cœur d'Orly), le projet de restructuration du SENIA, les développements autour de Belle Epine et Thiais Luxembourg, la Cité de la gastronomie, les fortes potentialités permettant d'envisager l'accueil de grands équipements impliquent une conduite stratégique et une coordination opérationnelle à la hauteur des ambitions.
- Sur l'axe est-ouest, la perspective d'une trame verte habitée rend nécessaire de combiner les opérations de renouvellement, notamment le Grand Ensemble Choisy-Orly, le projet de bio quartier du secteur de Vœux à Orly, le quartier du Triage à Villeneuve Saint Georges, les projets d'aménagement des Carrières et des 15 Arpents à Orly et un aménagement des secteurs à enjeu environnemental majeur, comme c'est le cas dans la Plaine de Montjean, à cheval sur Fresnes, Rungis et Wissous, qui donne lieu à l'élaboration d'un projet devant concilier la protection et la valorisation des espaces ouverts remarquables, boisés et agricoles, l'amélioration de l'offre de transports et un développement urbain et résidentiel mesuré. Ce site constitue en effet une opportunité foncière pour le développement urbain, les projets devront veiller à conserver un équilibre entre espaces bâtis à venir et espaces ouverts à conserver, en portant une attention particulière au traitement des lisières urbaines.
- Dans la vallée de la Seine, le mouvement de reconquête des rives du fleuve, amorcé depuis quelques années, commence à donner lieu à des transformations marquantes. De nouvelles centralités se constituent, au travers du renouvellement urbain ou d'opérations liées à la mobilisation de grandes unités foncières. Le potentiel de développement du secteur des Vœux à Orly, la requalification des berges de Seine, , le renouvellement des centres villes de Villeneuve Saint Georges et d'Ablon sur Seine, la requalification des bords de Seine à Athis-Mons et Juvisy, les projets de renaturation des berges à Villeneuve saint Georges et Choisy le Roi sont des éléments de cette évolution. La poursuite de celle-ci est conditionnée, outre la réalisation des projets de transport, à la conciliation des vocations écologique et paysagère avec un développement économique diversifié et un habitat de qualité accessible et sûr.

Une mise en cohérence et en perspective des éléments de cette nouvelle armature urbaine est nécessaire pour fonder durablement les actions engagées sur le terrain et accroitre leur portée. Elle peut s'engager au travers de la démarche de synthèse définie dans le cadre de l'articulation entre réseau de transports et armature urbaine, qui, prenant en compte les opérations et évolutions en cours, indiquera, sur les secteurs à enjeux les caractéristiques devant être prises en compte par les projets à venir, pour qu'ils contribuent pleinement à la mise en œuvre de la stratégie spatiale retenue.

3-1-3 Un développement urbain fondé sur la recherche de qualité

La gestion positive des risques et des contraintes met en évidence la portée de l'approche qualitative du développement urbain. L'intégration dans la conception même des opérations, de l'ensemble des facteurs qui la conditionnent, y compris les facteurs limitatifs entraîne, par un effet en apparence paradoxal, une culture et une pratique de la qualité qui contribueront à la production d'une ville attractive, agréable pour y vivre et travailler. En raison de ses fortes potentialités mais aussi de son déficit d'attractivité, la recherche d'une qualité élevée dans les actions à venir apparaît comme une priorité.

- Elle passe par le traitement simultané de tous les aspects fonctionnels des opérations, l'accessibilité, le respect et la mise en valeur du paysage et de la nature, le logement, les espaces publics, les services et équipements de proximité qui créent les conditions d'une vie personnelle sûre et confortable, mais aussi celle d'une vie sociale enrichissante au travers de la formation, de la culture, des sports et des loisirs.
- Elle permet de s'attaquer aux coupures du territoire en traitant avec précision les liaisons aux différentes échelles, les interfaces et transitions, elle favorise le développement des différents usages, le partage de l'espace collectif et du temps, en apportant une lisibilité soulignée par le souci de l'esthétique.
- Elle met en jeu, sous l'impulsion et le contrôle des élus, une ingénierie qualifiée et le dialogue avec les résidents, usagers et actifs. Soucieuse de l'économie de l'aménagement, de la construction et des services, elle vise à l'optimisation des moyens mobilisés et s'inscrit dans le temps, en pensant dès le départ aux adaptations qui deviendront nécessaires, à la modification des usages, à la réversibilité, à l'évolution des coûts de gestion et de fonctionnement. Les principaux aspects de cette démarche figurent déjà dans les opérations d'écoquartiers en cours sur le territoire.

Une des actions concrètes permettant de traduire cette exigence se trouve dans la prise en compte et la préservation du patrimoine historique et culturel du territoire, dans le sens où elles contribuent à ne pas faire du territoire qu'un espace « utile » ou servant, mais un territoire doté d'une identité et en ceci, appropriable par les habitants et les actifs. Ceci est particulièrement prégnant dans la vallée de Seine ou sur l'axe RD7/RN7, en développant les continuités entre les rives et de part et d'autre de la plateforme aéroportuaire.

La dimension culturelle du projet de territoire revêt une particulière importance : favorisant le développement des liens sociaux, la culture est facteur de lisibilité, d'identité et d'attachement au territoire. Bien présente dans les différentes communes, l'action culturelle doit encore se développer pour concerner l'ensemble des habitants et de nombreux actifs. Elle peut s'appuyer sur les grands projets, notamment la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis, ou les grands inducteurs comme la plateforme d'Orly. C'est pourquoi un travail spécifique sera engagé pour en définir les axes et les priorités.
L'exigence de qualité se traduit, le plus souvent, par une élévation des coûts. Dans ce contexte, la **maîtrise du foncier est déterminante**. Or, dans un secteur dynamique, appelé à bénéficier de nouveaux équipements et de nouvelles facilité, le phénomène du renchérissement des valeurs foncières dû à la montée de la demande et à son anticipation par des acteurs de l'immobilier apparaît rapidement. La nécessité d'une action publique à la hauteur des enjeux se fait de plus en plus pressante.

Il conviendra de rechercher toutes les solutions qui permettent de relativiser le poids du foncier et la cession des droits à construire à des investisseurs et promoteurs privés permet de l'amortir en partie, mais le déclenchement des opérations d'aménagement à grande échelle suppose une implication, le plus souvent dès les premières phases, des collectivités publiques, souvent maîtres d'ouvrages ou garantes. Il s'agit également de maîtriser l'évolution des coûts et créer des références acceptables en empêchant ou limitant les mouvements spéculatifs. Cela suppose d'accroitre le volume des acquisitions et de mettre en œuvre avec ampleur les dispositifs de portage. L'intervention de l'Etablissement Public Foncier Ile de France, confortée dans le Val de Marne par le Syndicat d'Action Foncière 94 est déjà bien assurée sur le territoire en particulier pour la production de logements accessibles ; toutefois l'ampleur des projets appellerait un élargissement de son action.

3.2 Répondre à l'importance de la demande de logements

Le Grand Orly est un espace de vie : 250 000 habitants y résident dans près de 110 000 logements. (Données INSEE en 2008) En dépit des contraintes et nuisances qui affectent les conditions de vie de nombre d'entre eux, mais avec lesquelles ils ont dû composer, le rythme de construction des logements est en relative croissance (reprise du rythme de construction observé depuis 2006, avec des pics de production concentrés sur les communes de Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Villeneuve-le-Roi). La topographie, l'histoire et les caractéristiques des implantations des infrastructures et grandes activités se sont traduites par un morcellement des bassins de vie et d'emploi et des différenciations marquantes dans la structure de l'habitat, avec une dominante de l'habitat collectif et du logement social au nord-est et une plus forte présence de l'habitat individuel et privé au sud et sud-ouest.
L'augmentation de la demande en logements résulte de phénomènes qui, pour une large part, sont limités à l'évolution générale des modes de vie, mais qui sont également spécifiques au territoire.

3-2-1 Une offre de plus en plus inadaptée

La diminution du nombre des personnes constituant un ménage est une donnée majeure, résultante de l'allongement de la durée de vie et de l'élévation du nombre des familles monoparentales et personnes vivant seules : la taille moyenne des ménages est passée, de 1968 à 2008, de 3,1 à 2.5 sur le territoire du Grand Orly. Si elle demeure légèrement supérieure à la moyenne francilienne (2,3), le mouvement continue et il rend nécessaire la construction de nouveaux logements pour maintenir constante la population résidente. Il révèle, en outre, un décalage marquant entre l'offre et la demande : les ménages d'une ou deux personnes représentent plus de 60% du total alors que l'offre de logements T1 et T2 n'est que de 25%.

Si cet écart doit être relativisé en raison de la diversité des situations familiales et des solutions adoptées, comme les cohabitations et les gardes alternées, il traduit l'existence de tensions nées d'une inadaptation du parc aux évolutions à l'œuvre dans la société, qui se manifestent avec force sur le territoire du Grand Orly. Le fractionnement et les déséquilibres du territoire génèrent des situations locales différenciées : dans la partie essonnienne du territoire, le manque de grands logements est manifeste, notamment dans le parc social. L'inadaptation concerne également des besoins spécifiques : pour les personnes âgées, l'offre en maisons de

retraite est très faible et les jeunes adultes bénéficient de trop faibles possibilités de logement adaptés à leurs besoins et leurs ressources, tout particulièrement en résidences étudiantes.

L'inadaptation, conjuguée aux difficultés économiques et sociales se traduit par une rigidité du marché du logement. La montée du chômage et de la précarisation, l'augmentation de la part du logement dans les budgets, la perte de solvabilité augmentent sans cesse la difficulté de trouver des logements adaptés aux besoins et compatibles avec les ressources. Les parcours résidentiels, qui permettent aux ménages d'adapter leurs conditions de logement à celles de leurs vies, sont freinés et, dans certains cas, bloqués. Ce ralentissement de la fluidité pèse sur la vie sociale en limitant les évolutions et les échanges et porte atteint à la mixité. Ainsi le passage d'un logement social au locatif et à l'accession privés est-il de plus en plus difficile pour les catégories socioprofessionnelles des ouvriers, employés et professions intermédiaires qui peuvent se voir contraintes de quitter le territoire.

3-2-2 L'habitat social : un rôle majeur à préserver et conforter

Le Grand Orly apparaît globalement comme un territoire d'habitat social : celui-ci y représente en effet, avec plus de 30% du total des logements, une part plus élevée que celle des territoires avoisinants. Cette moyenne recouvre des réalités territoriales bien différentes, puisque la part du logement social s'élève à 37% dans la partie val-de-marnaise, alors qu'elle n'atteint pas 20% dans la partie essonnienne. Les disparités communales sont encore bien plus fortes. Si le parc social accueille encore un assez large éventail de populations, le phénomène de précarisation des locataires se manifeste aujourd'hui de façon particulièrement préoccupante : la part des ménages dont les revenus sont inférieurs à 60% des plafonds HLM est passée en 4 ans, de 2003 à 2007, de 51% à 56% avec un taux de précarité légèrement plus marqué dans la partie essonnienne. La part des ménages à faibles ressources est également plus élevée dans les communes d'Orly, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, qui concentrent également les plus forts taux de logement locatif social par commune.
Ainsi les évolutions en cours soulignent-elles le rôle-clé du logement social et la nécessité d'une adaptation aux réalités sociales qui se manifestent dans la faiblesse du profil socio-économique. La diminution tendancielle des ressources appelle un examen attentif des besoins en Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI). Mais pour éviter un confinement de la population en difficulté, cette évolution doit prendre place dans **une politique de mixité à l'intérieur même du parc social locatif** par la réalisation d'opérations combinant, outre les PLAI, des Prêts Locatifs à Usage Social (PLUS) et des Prêts Locatifs Sociaux (PLS), assurant des solutions pour les différentes catégories de revenus, jusqu'aux professions intermédiaires. L'amorçage de parcours résidentiel que permet ainsi le parc social peut se poursuivre vers les autres composantes de l'offre de logements, l'accession sociale et le parc privé collectif et individuel. Cette politique de mixité doit également être menée à l'échelle du territoire pour s'orienter vers une répartition plus équilibrée de l'offre de logement social.
La spectaculaire montée des prix de l'immobilier en Ile de France touche directement le territoire du Grand Orly. Malgré les tensions qu'elle génère, encore plus fortes dans les secteurs val-de-marnais où la population connaît les plus grandes difficultés, il existe un marché important pour l'accession qui correspond aux aspirations de la majorité des demandeurs de logement. Les évolutions en cours, qui s'approfondissent, rendent ainsi particulièrement décisive une augmentation de l'offre en accession sociale.

3-2-3 Favoriser la contribution du parc privé aux évolutions du territoire

Le **parc privé** est une part essentielle de l'habitat dans le Grand Orly. Il se compose essentiellement de propriétaires occupants : si cette catégorie représente 44% des résidences principales dans la partie val-de-marnaise, cette part s'élève à 55% dans la partie essonnienne. Le marché s'est montré actif au cours de la dernière période, le différentiel des prix, en fonction de la distance au centre de la métropole maintenant l'attractivité. Cette situation devrait toutefois se modifier sous l'effet conjugué de la diminution de la solvabilité des ménages, de la raréfaction des prêts immobiliers et de l'accroissement des difficultés d'accès aux sites d'emplois et d'activités. Cette tendance susceptible d'affecter les reventes d'appartements et de maisons anciens et diminuer le renouvellement, pourrait également toucher la part contributive du logement neuf dans le diffus, qui demeure importante dans la partie essonnienne. Un affaiblissement du moteur que constitue cette part du marché immobilier privé rendrait encore plus cruciale le soutien de l'offre au travers d'opérations d'ensemble d'aménagement et de construction.

La part du locatif dans le logement privé est globalement faible, mais une partie, notamment dans les communes de Choisy-le-Roi, Villeneuve le Roi et Villeneuve Saint Georges, joue le rôle de parc social de fait, la moitié des locataires en relevant ayant des revenus inférieurs à 60% des plafonds HLM. Cette situation se manifeste très différemment selon les communes et se traduit par des secteurs d'habitat ancien dégradés, en particulier dans plusieurs centres villes et des quartiers proches de gares. En raison de la profondeur des problèmes qu'ils conjuguent et de la complexité des solutions, ils appellent des actions vigoureuses, qualifiées et coordonnées. Le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges et le quartier gare de Juvisy-sur-Orge ont ainsi été retenus dans le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD). Les objectifs de ces opérations associent la remédiation aux situations d'insalubrité, la production de nouveaux logements, la requalification des espaces publics et l'amélioration des accès et stationnements, ainsi que le soutien aux commerces et services. Le regain d'attractivité attendu doit faire jouer aux centre villes anciens un rôle significatif, à la fois comme étape des parcours résidentiels et comme éléments de la restructuration urbaine du territoire.

3-2-4 Renforcer la dynamique de construction de logements

La population du territoire du Grand Orly, estimée à 250 000 habitants, s'est accrue de 9 % en vingt ans. Cet **accroissement démographique** est lié, pour une part, au desserrement francilien et se manifeste plus fortement dans la partie essonnienne du Grand Orly. Doublé des évolutions liées aux modes de vie, il entraîne la construction de logements selon un rythme élevé, puisque la part des logements construits entre 1990 et 2006 représente, avec 15 000 nouveaux 15% du total des résidences principale construites avant 1990. Cette donnée d'ensemble recouvre des réalités très différentes, certaines communes augmentant fortement leur population alors que d'autres en perdent : le territoire est en effet concerné, d'un côté par d'importantes opérations de construction sur plusieurs communes et, de l'autre par les effets limitatifs du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly, en particulier à l'est et l'ouest de la plateforme aéroportuaire (dans le PEB approuvé en 2012, la suppression de l'ancienne zone C laisse subsister des limitations, ne permettant que des opérations de renouvellement urbains dans des secteurs délimités appelés « pastilles »).La production neuve de logements, sur

l'ensemble du Grand Orly, a atteint une moyenne annuelle de 1179 entre les années 1999 et 2008.

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris fixe les **objectifs de construction en Ile de France à 70 000 par an au cours des vingt prochaines années**. Cet objectif est confirmé par le Conseil Régional d'Ile de France lors de la révision du SDRIF. Il correspond à la stratégie de développement de la métropole, renforcée par la réalisation du réseau Grand Paris Express et l'importance des mutations urbaines qu'il doit générer, notamment autour des gares. Les territoires donnant lieu à la signature d'un Contrat de Développement Territorial sont directement concernés par l'ambition de cet objectif. C'est le cas du Grand Orly : la **territorialisation des objectifs en matière de logement (TOL**) énoncée par l'Etat, se traduit, pour l'ensemble des 14 communes concernées, par **un niveau de production moyen de 2 400 logements par an, dont 500 dans l'Essonne et 1 900 dans le Val de Marne.**

Les partenaires engagés dans le présent Contrat de Développement Territorial confirment leur accord avec cet objectif, qui correspond aux nécessités de la stratégie adoptée : faire du Grand Orly un grand pôle métropolitain d'échanges, d'activités et de vie implique un renforcement significatif de son attractivité résidentielle et de l'offre en logements. Au-delà d'une réponse aux besoins nés de l'évolution de la population actuelle, il s'agit d'accueillir une population nouvelle impliquée dans le développement et la diversification économique, motivée par la facilitation des déplacements et des accès, confortée par la création de nouveaux quartiers assurant la compatibilité d'une bonne qualité de vie et de la proximité des activités et des transports.

Conscients de la portée d'un tel engagement, **ils en soulignent l'ambition** : la construction de 2400 logements par an demandera une mobilisation constante de tous les acteurs publics et privés de l'aménagement et de la construction. Il est lié à la réalisation des infrastructures de transport en commun en site propre et notamment du réseau Grand Paris Express. Il implique, en raison de la nature et de l'importance des opérations permettant de construire des logements, la mise en œuvre d'une action foncière d'envergure, combinant la maîtrise des coûts, le portage et la mise en état des sols.

Cet objectif quantitatif ne peut être dissocié de la dimension qualitative du développement urbain. Inscrit dans la continuité de la ville existante, elle-même requalifiée, le pôle de vie du Grand Orly dans sa nouvelle dimension doit être une ville facile à vivre et pratiquer au quotidien, fondée sur l'ouverture et les échanges. Une ville plus économe en utilisation de l'espace, suppose une densification maîtrisée : le recours aux modes de déplacements actifs et collectifs appelle, outre une politique de rapprochement de l'habitat et de l'emploi, de renforcer et de créer les polarités par le regroupement des équipements, des services publics et privés et des commerces, qui, outre leur contribution à la satisfaction des besoins, constituent des vecteurs de la convivialité et du développement de la vie sociale et culturelle.

Cet impératif de qualité urbaine se retraduit, lui-même, en objectifs quantitatifs : la réalisation des équipements de proximité, dans les domaines de l'éducation, de la petite enfance, de la santé, de la culture et du sport et globalement la mise en œuvre de l'ensemble des services assurant dans la sécurité et la continuité, un fonctionnement urbain efficace, doit donner lieu à la mise en place d'une programmation à hauteur de l'objectif de construction de logements. **La question du financement public des équipements et services est ainsi un élément-clé de la faisabilité de cet objectif** et appelle, compte tenu des limites dans les capacités de

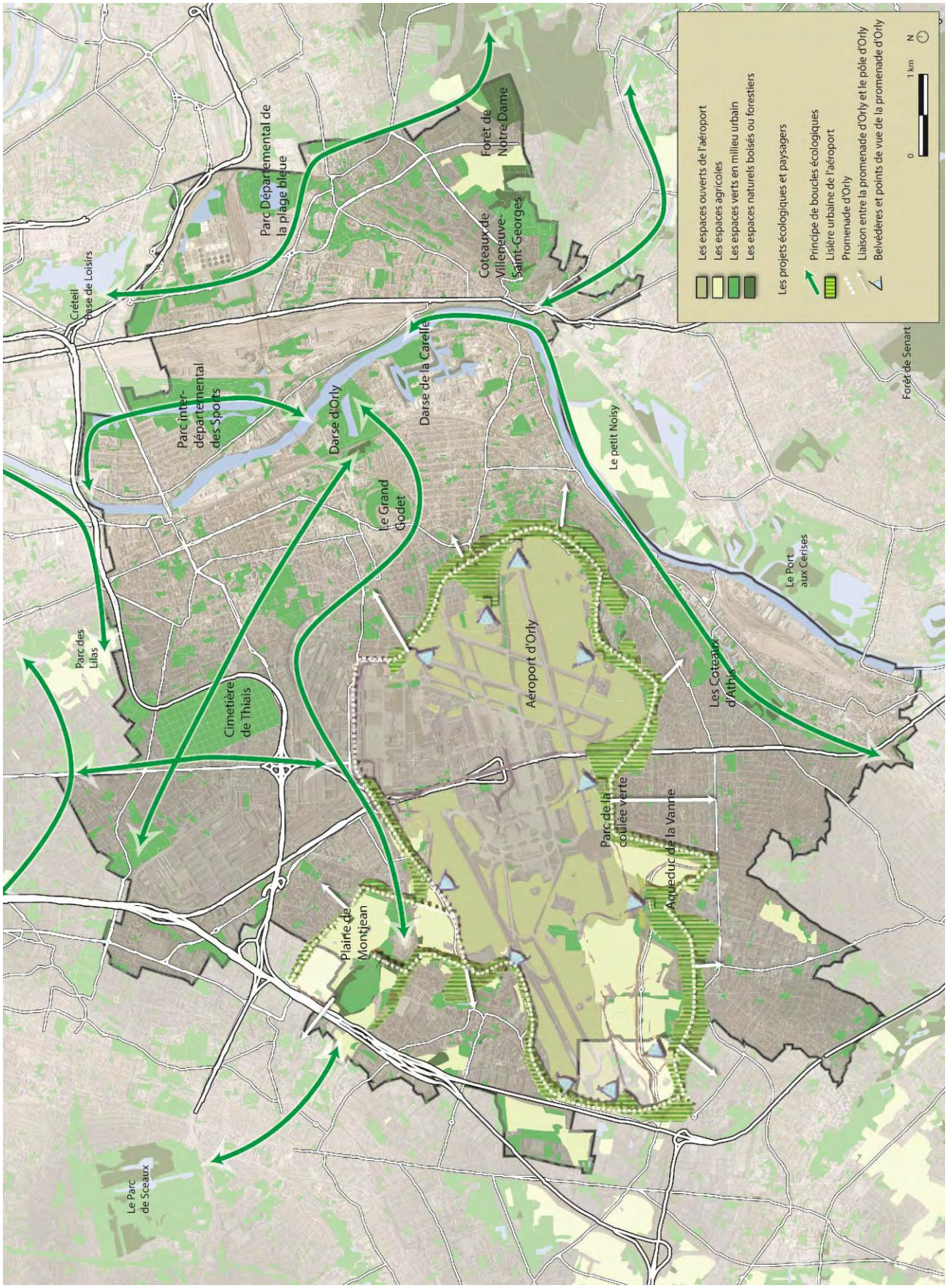
financement des communes, une vigilance toute particulière et la recherche de solutions anticipées et adaptées.

Le nécessaire renforcement de l'ancrage territorial du pôle d'Orly repose sur une meilleure adéquation entre la qualification des actifs du territoire et les emplois proposés, mais aussi sur le renforcement de la capacité des salariés du pôle à se loger. La structuration de la relation offre-demande de logement pour les grands employeurs et grands pôles d'emplois et le renforcement de l'accès des petites et moyennes entreprises aux services d'Action logement devront également être impulsés dans le cadre du CDT

La maîtrise de l'économie de l'aménagement et de la construction à toutes les étapes de leur avancement conditionne ainsi la réussite du projet : le contrôle des phénomènes spéculatifs, l'utilisation rationnelle et économe de l'espace et des équipements, les économies d'énergie, l'utilisation des effets de levier, notamment le rapport entre les fonds publics et les investissements privés, la prise en compte du marché de l'immobilier et de son évolution, l'anticipation sur les changements des modes de vie en constituent les principaux facteurs, dont l'intégration implique une ingénierie de projet particulièrement qualifiée et des processus de décision collectifs intervenant à différentes échelles.

L'impact de la mise en œuvre d'objectifs de ce niveau sur le territoire du Grand Orly est majeur : les profondes transformations qu'il implique concernent toutes les dimensions du développement urbain et notamment une interférence entre l'évolution du territoire physique et la vie sociale. Remédier à la fracturation et aux coupures qui résultent du passé au moyen de la mise en œuvre d'une politique associant la rénovation et les opérations à grande échelle nécessite une attention tout particulière au respect des équilibres territoriaux et sociaux, au maintien de la diversité en évitant l'exclusion et la relégation des catégories sociales en difficulté. C'est une des conditions d'un véritable développement durable du Grand Orly.

3.3 Placer la préoccupation environnementale au cœur de la stratégie du territoire



Carte des espaces verts, de la trame verte, des espaces agricoles et des projets paysagers (EPA ORSA)

Le développement économique du Grand Orly s'est effectué dans le passé selon un mode peu regardant sur les réalités et les qualités naturelles du territoire. Une artificialisation presque totale des sols, des implantations organisées pour satisfaire aux nécessités strictement fonctionnelles des activités, les impératifs de vitesse et de débit des infrastructures de transport ont fait presque oublier les caractéristiques pourtant remarquables de ce site associant des plateaux agricoles et boisés et la large vallée de la Seine et sa plaine alluviale ; la présence de coteaux et des points de vue qu'ils ménagent, la diversité des milieux naturels, les continuités écologiques constituent pourtant une trame du territoire dont plusieurs éléments demeurent malgré tout.

La stratégie retenue par les partenaires du Contrat de Développement Territorial consistant à faire ensemble du Grand Orly un pôle d'échanges et de développement et un pôle de vie implique **un véritable retournement de la question du rapport entre la ville et la nature**. L'évolution de la Ville ne peut nier le territoire sur lequel elle se déploie ; elle doit, au contraire, prendre en compte ses caractéristiques, s'appuyer sur ses atouts, reconnaître ses contraintes et intégrer d'emblée les impacts des choix effectués, ainsi que les mesures à prendre pour y faire face.

3-3-1 Une trame verte et bleue pour une Ville en relation avec son territoire

La constitution d'une **trame verte et bleue** comme fondement du projet de développement durable figure dans les priorités des acteurs du territoire.

A grande échelle, le territoire est à la croisée de deux grands systèmes naturels, la Seine en axe nord-sud et, sur l'axe est-ouest un arc allant des forêts de Sénart et Notre Dame aux bois de Verrières et Meudon. La présence de grands espaces ouverts et, en premier lieu la plateforme aéroportuaire complétée au sud-ouest d'espaces agricoles de grandes dimensions complètent ces caractéristiques et constituent une base déterminante pour reconnaître et retrouver les qualités réelles du territoire et concevoir son évolution aux différentes échelles, jusqu'au maillage local.
Bien que le territoire soit fortement urbanisé, il dispose toujours de nombreux espaces non bâtis, agricoles, naturels ou semi-naturels de qualités écologiques, paysagères et de tailles très différentes. Espaces de respiration particulièrement précieux, ils jouent, avec la Seine et l'ensemble des cours d'eau, un rôle essentiel dans la qualité de vie des habitants, mais peuvent également former les maillons d'une continuité écologique, (aujourd'hui interrompue), assurer les transitions entre différents secteurs et fonctions, constituer des lisières. Dans le lit majeur de la Seine, plusieurs grands parcs associent l'eau et le végétal : le Parc Interdépartemental des Sports à Choisy le Roi, les Parcs de la Plage Bleue à Valenton et de la Saussaie-Pidoux à Villeneuve Saint-Georges. En rive gauche, plus insérés dans le tissu urbain se trouvent les parcs du petit-Leroy à Chevilly-Larue, du Grand Godet à Orly, le site du Coteau des Vignes à Athis-Mons et, à plus petite échelle, de nombreux parcs et jardins publics communaux.

Ils forment, ainsi que les espaces agricoles, les jardins familiaux, les espaces ouverts des équipements comme l'aéroport et le cimetière de Thiais, les friches susceptibles d'être requalifiées, les éléments de la **composition d'un nouveau rapport entre l'espace construit et l'espace ouvert,** d'une véritable **redéfinition du mode de développement urbain** en travaillant sur les interfaces et les lisières, en retrouvant le rapport à l'eau, ce qui concerne aussi bien le lien avec la Seine que le respect des rivières et rus.

A ce titre, leur préservation, leur valorisation et leur extension apparaissent aujourd'hui comme prioritaires. Particulièrement important et emblématique, le site de la Plaine Montjean fait l'objet d'un projet qui associe des mesures de protection et la perspective d'aménagements destinés à assurer son intégration fine dans un environnement en pleine évolution.

Tels sont les éléments qui serviront de base à la définition et la mise en place de la trame verte et bleue
Identifiés, notamment, dans la charte de développement durable du Pôle d'Orly, qui associe les collectivités, associations, entreprises et syndicats, ainsi que dans la Charte de Développement Durable du Territoire Orly-Rungis-Seine-Amont élaborée en concertation entre l'Etablissement Public d'Aménagement ORSA et l'Etat, la Région Ile de France, le Conseil Général du Val de Marne, les Communes et EPCI concernés par le territoire de l'Opération d'Intérêt National, ils serviront de base à la définition et la mise en œuvre de la trame verte et bleue du Grand Orly dont les principaux objectifs seront de participer au paysage urbain et à sa lisibilité, d'être le support de mobilités douces, de préserver et réintroduire de la biodiversité dans l'espace urbain, de connecter les sites d'intérêt écologique , d'offrir aux habitants des espaces de respiration, de détente et de contribuer à la régulation des eaux pluviales.

La mise en place de la trame verte et bleue révèle plusieurs des enjeux de l'action à mener pour assurer les continuités.

Alors que la Seine représente une valeur paysagère et naturelle exceptionnelle, les fortes implantations industrielles sur ses rives et la plaine alluviale ont réduit voire supprimé la végétation, limité les accès au fleuve et ont généré un développement des villes lui tournant le dos. Retrouver le lien avec le fleuve, reconquérir les berges et les espaces adjacents passe par une vaste action d'aménagement réalisée à partir de la mutation des espaces industriels, qui représentent une large superficie. Sans attendre les résultats de cette action au long cours, il est nécessaire de conforter sa vocation d'espace linéaire de loisirs d'intérêt local et régional en ménageant des accès et complétant les itinéraires cyclables, tout en conciliant ses usages avec la fonction de réservoir et de corridor écologique majeur. Ceci est déjà engagé avec les projets de valorisation paysagère et écologique des berges notamment à Villeneuve Saint Georges, la protection et la mise en valeur comme espace naturel sensible du site de la Pierre Fritte, s'inscrivant dans la démarche Seine 94 et la mise en œuvre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Cette préoccupation concerne également la partie aval des vallées de l'Yerres et de l'Orge et leurs confluences avec la Seine. La mise en perspective de ces actions devra donner lieu à une synthèse pouvant se traduire en un Schéma de renaturation des berges à l'échelle du Grand Orly.

Les infrastructures de transports et les grandes emprises économiques constituent des coupures fortes, sans aucun lien avec la nature, dont les conséquences sont nombreuses : marquant le paysage, elles perturbent la circulation locale, génèrent bruits et nuisances et rendent ainsi parfois difficile la vie des habitants ; en constituant une barrière physique quasi infranchissable, elles rompent les continuités écologiques. Les problèmes et les coûts liés au franchissement de ces obstacles majeurs rend particulièrement difficile la réalisation d'itinéraires de déplacement d'intérêt local, alors qu'ils sont indispensables pour désenclaver et relier les quartiers. Cette situation se traduit, malgré les efforts importants réalisés, qui constituent déjà une offre dense, par des mailles manquantes dans les réseaux de modes doux (ou modes actifs) en cours de constitution dans les départements de l'Essonne et du Val de Marne, ainsi les programmes communautaires comme celui des Portes de l'Essonne où de

nombreux tronçons prioritaires restent à aménager. Une conjugaison d'efforts et de moyens, prenant place dans les actions d'aménagement en cours et à développer, sera nécessaire pour trouver des solutions concrètes à la résolution de ces difficultés.

Le rôle de l'agriculture dans le maintien des espaces ouverts et la mise en valeur du paysage apparaît clairement dans la partie sud-ouest du territoire, en interface avec la plateforme aéroportuaire. Bien que représentant seulement 5% du territoire, la partie cultivée représente beaucoup d'intérêt en termes de diversité des usages, source d'approvisionnement local (cultures maraîchères), lieux de respiration. Dans le cadre d'une politique mettant en valeur ces caractéristiques, elle peut être également un moyen de contenir l'expansion urbaine. Mais l'économie agricole est fragile et la valeur des sols, s'ils deviennent constructibles, est sans comparaison avec leur valeur d'origine. Cela implique, outre l'adoption de règles d'urbanisme particulièrement exigeantes, un effort d'organisation et de soutien économique et social aux différentes composantes de l'agriculture périurbaine. A ce titre, le projet de la Plaine Montjean fait figurer comme élément majeur d'équilibre, le maintien de l'activité agricole selon un modèle économique pérenne.

La préservation des espaces boisés, comme, notamment à Villeneuve Saint Georges et des espaces naturels sensibles, comme le Coteau des Vignes à Athis-Mons, sont des éléments contributifs essentiels à la mise en valeur du paysage dans sa qualité et son unité. La ville de Valenton constitue un espace remarquable par la forte présence et la qualité de ses espaces verts. Deux parcs départementaux (La Plage Bleue et le Champ Saint Julien), deux zones naturelles d'intérêt écologique et faunistique et floristique, une entrée (le Bois Cerdon) sur l'Arc Boisé, réserve de biodiversité hors Seine identifiée par le SRCE, représentent des points d'appui décisifs pour le développement d'une politique d'espaces verts accessibles aux habitants, à l'échelle de la commune, mais aussi bien au-delà, dans le cadre d'une meilleure accessibilité liée à la réalisation du réseau de transports.

La présence de la nature en ville peut également jouer un rôle, en zone dense, dans la lutte contre les phénomènes d'ilots de chaleur urbains et contribuer à adapter le territoire au dérèglement climatique, en particulier lors des épisodes de canicule.

3-3-2 Assurer les approvisionnements essentiels, en préserver la qualité et mettre en œuvre une gestion économe des ressources.

Le fonctionnement du territoire et son développement dépendent directement des conditions de son approvisionnement. S'agissant des éléments naturels, deux sujets apparaissent aujourd'hui avec force, en raison de l'ambition des objectifs énoncés :

- La ressource en eau peut paraître ne pas poser de problème de principe en raison de la présence de la Seine et de ses affluents ; le territoire du Grand Orly constitue d'ailleurs un des sites majeurs de la production d'eau potable à l'échelle métropolitaine avec les usines performantes de Choisy le Roi et d'Orly, utilisant la ressource stratégique que constitue la Seine.. La qualité brute de l'eau de Seine comme des autres cours d'eau apparaît comme moyenne ou médiocre et l'atteinte des objectifs de qualité à horizon 2015 définis dans la Directive Cadre Européenne sur l'Eau, est loin d'être assurée. Les eaux souterraines et notamment celles de la nappe de Champigny affichent également une qualité dégradée.

Cette nappe, par ailleurs surexploitée, contribue à l'alimentation en eau potable du territoire après traitement. Le développement urbain et singulièrement la réalisation des objectifs de construction de logements tendront à accroître la consommation globale du territoire, alors même que la consommation des acteurs économiques pourrait aussi augmenter. Or les modifications du régime hydrologique de la Seine, liées au changement climatique pourraient se traduire (malgré l'existence des barrages des grands lacs de Seine à l'amont), par des baisses fortes des débits d'étiage actuellement connus. Cette conjugaison nécessite d'anticiper pour assurer la pérennité du niveau de sécurité de l'alimentation en eau potable. Outre les actions locales relatives à la qualité et l'entretien des réseaux et aux mesures d'économie d'eau, l'action doit se situer à l'échelle régionale, en raison du mode d'organisation de l'alimentation et s'inscrire dans la démarche Soutenabilité du Grand Paris.

En matière d'assainissement et d'épuration des eaux, le Grand Orly, actuellement desservi par une installation d'épuration majeure à Valenton, mais qui concerne un territoire bien plus important, appelle le même effort d'anticipation (poursuite des actions sur les réseaux, l'amélioration de la gestion des eaux pluviales) compte tenu des risques de moindre dilution des rejets et d'augmentation des volumes et charges polluantes à collecter et à traiter. Les communes, leurs groupements, le Département 94 et le SIAAP sont concernés chacun à leur échelle et conjointement.

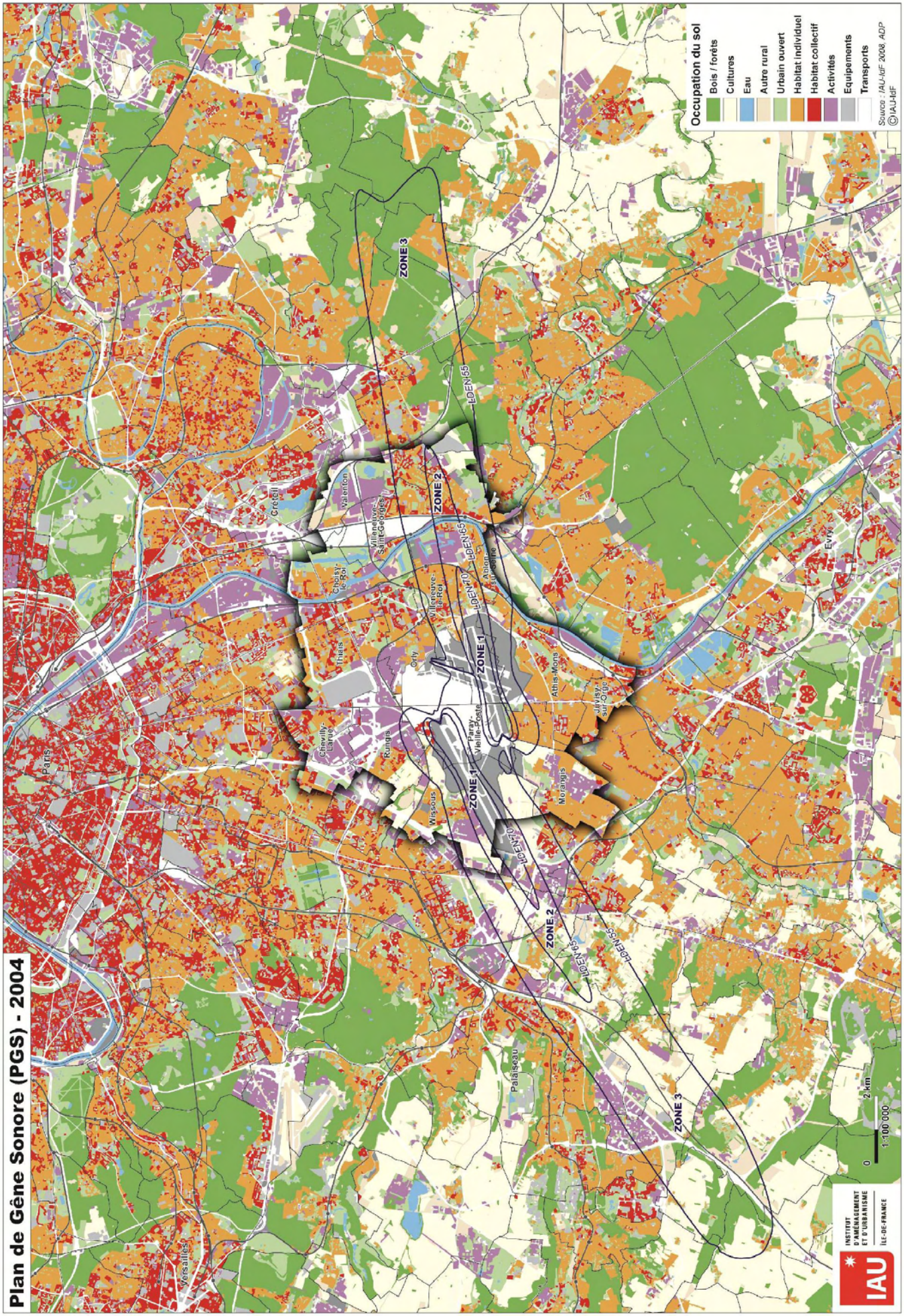
- Le territoire du Grand Orly est, historiquement un pourvoyeur de **matériaux de construction** pour la métropole. Cette exploitation à grande échelle s'est traduite par des formations bénéficiant au territoire, les sablières du lit majeur de la Seine étant devenues de grandes pièces d'eau mises à profits dans les principaux parcs de sports et loisirs ; elles ont cependant laissé aussi des cavités souterraines, dont certaines à risque. Les ressources étant épuisées, il n'existe aujourd'hui plus aucune carrière en exploitation sur le territoire alors même que les besoins, déjà importants, devraient largement croître en raison du volume de construction envisagé. Cette situation ne lui est pas spécifique puisque la Région entière est déficitaire à cet égard, mais, dans le cadre de la Charte Régionale pour une gestion durable et rationnelle signée par les collectivités territoriales et les professionnels, il apparaît essentiel que cette question soit traitée à la hauteur des enjeux. Le Grand Orly s'inscrit dans la démarche de Soutenabilité du Grand Paris en matériaux engagée par l'Etat ; il dispose, à cet égard, d'atouts spécifiques, notamment, en raison de la présence d'industries, pour le développement des matériaux alternatifs, la réutilisation des matériaux du BTP et parce que la présence des ports sur la Seine le place en position stratégique pour la circulation des matériaux. La mise en place d'une véritable économie des matériaux est à la fois nécessaire et possible à condition que cela n'entraîne pas un accroissement de la circulation routière et de ses conséquences en termes de nuisances : bruit, dégradation de la qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre.

3-3-3 Intégrer dès la conception des projets, la gestion des contraintes et les risques présents sur le territoire

En raison de ses caractéristiques, les **contraintes** qui pèsent sur le territoire du Grand Orly sont à la fois élevées et nombreuses. La présence simultanée du fleuve et des risques d'inondation, des grandes infrastructures dont l'aéroport international qui génèrent bruit et pollutions constituent des facteurs contraignants et limitatifs pour les projets sur l'ensemble du territoire, avec, pour plusieurs communes, une superposition. L'artificialisation des sols et les modifications majeures apportées au régime d'écoulement des eaux étendent au plateau les risques d'inondation.

La présence forte des activités industrielles et des infrastructures lourdes de transport confère à la question de la diminution de leurs impacts environnementaux **une acuité toute particulière**. Il s'agit bien de renverser la logique qui veut que toute activité nouvelle comporte son lot de conséquences inévitables. Au contraire, la recherche d'un mode de développement intégrant, dans ses principes même, l'objectif de maîtrise et de réduction des pollutions et des risques, constituent **une pièce maîtresse de la stratégie du territoire**.

Les mutations urbaines liées au projet stratégique doivent donc prendre en compte ces réalités dès l'amont de la conception des projets. L'enjeu du développement durable, au sens originel de « soutenable » prend ici un sens particulièrement éclairant : sans cette intégrations des limites et contraintes, le territoire verrait son évolution compromise à terme et s'engagerait dans une spirale négative.


Plan de Gêne Sonore (PGS) - 2004
Occupation du sol
Bois / forêts
Cultures
Eau
Autre rural
Urbain ouvert
Habitat individuel
Habitat collectif
Activités
Equipements
Transports
Source : IAU-IdF 2008, ADP
©IAU-IdF
ZONE 1
ZONE 2
ZONE 3
LDEN 55
LDEN 60
LDEN 65
LDEN 70
Paris
Versailles
Créteil
Valenton
Villeneuve-Saint-Georges
Choisy-le-Roi
Thiais
Villeneuve-le-Roi
Orly
Rungis
Chevilly-Larue
Wissous
Paray-Vieille-Poste
Athis-Mons
Morangis
Juvisy-sur-Orge
Ablon-sur-Seine
Evry
Palaiseau
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME ÎLE-DE-FRANCE
IAU
0
2 km
1:100 000

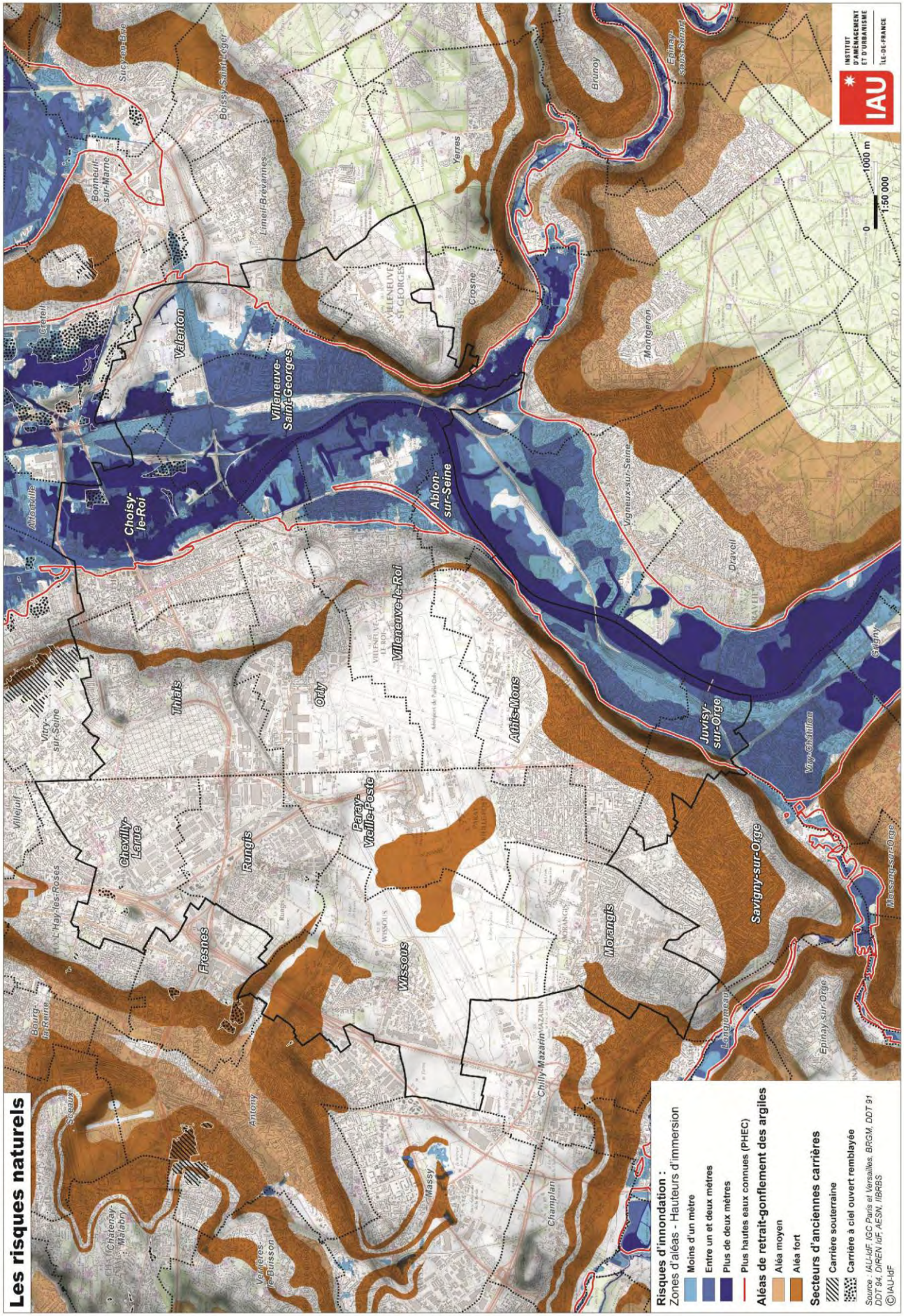
La question du bruit est une donnée majeure du territoire. La présence de l'aéroport et ses impacts sur la santé et la tranquillité des riverains ont donné lieu à de nombreux débats, des conflits et des controverses qui mettent en jeu sa compatibilité avec l'habitat et la ville. Générateur de valeur et d'emplois, l'aéroport entraine des conditions de vie difficiles sur une partie du territoire, exposée à la trajectoire des avions, notamment dans l'axe des pistes principales et une gêne ressentie au-delà des périmètres réglementaires. Le trafic de l'aéroport est réglementé, par l'interdiction des vols de nuit et le plafonnement des mouvements à 250 000 créneaux horaire attribués.

La question du bruit de l'aéroport a évolué en fonction de l'importance et la nature du trafic aérien, mais aussi de la technologie mise en œuvre. Cela a conduit à réviser le **Plan d'Exposition au Bruit**, qui datait de 1975. Le nouveau PEB a été approuvé par arrêté préfectoral le 21 décembre 2012. Les zones A et B, zones de bruit fort demeurent frappées d'une interdiction de construction de logements, mais le dispositif, essentiellement orienté selon un axe ouest-sud-ouest et est-nord-est, n'emporte pas de nouvelles restrictions pour les secteurs situés au nord et au sud de la plateforme. Principale innovation formelle, le PEB ne comprend plus de zone C, mais l'ancienne zone C ne peut faire l'objet de construction qu'à l'intérieur des « pastilles », nettement délimitées

La stratégie de développement urbain qualitatif du Grand Orly conduit, dans le cadre ainsi posé par le nouveau PEB, à engager des actions de renouvellement urbain dans l'ancienne zone C, dans le but, notamment, d'y réduire les nuisances et d'accompagner l'isolation des logements dans la périmètre du Plan de Gêne Sonore. Leur réalisation, dans le cadre de ZAC, ou au travers de projets de construction plus petits, contribuera à soutenir l'effort de construction dans le cadre de la territorialisation des objectifs de logement. Parallèlement, l'effort doit être poursuivi en vue de la réduction des nuisances à la source (trajectoire, motorisation, taille des appareils…)

Mais la question du bruit ne se limite pas au trafic aérien : l'ensemble des activités et, singulièrement, les grandes voiries et réseaux ferrés est générateur de niveaux élevés qui ont entraîné leurs classements en voies bruyantes. Cette catégorie sonore impose un isolement acoustique renforcé des bâtiments construits à proximité. L'application de la réglementation européenne de 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit interne, impose de réaliser des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'ensemble des communes du Grand Orly en tant que territoire de l'agglomération parisienne, est concerné par cette obligation ; les PPBE sont en cours d'élaboration ce qui concerne également l'Etat, la RATP et RFF, la DGAC, les deux Départements, en tant que gestionnaires d'infrastructures.

Le développement urbain du Grand Orly passe par une action particulièrement forte sur le bruit, conjuguant des mesures de réduction du bruit à la source, des mesures de protection (murs écrans) et d'isolation phoniques ainsi que des partis d'aménagement qui réservent à l'habitat et aux établissements sensibles (enseignement action sanitaire et sociale) les espaces les moins soumis au bruit ou intègrent les nuisances dans la conception des formes urbaines et des bâtiments. En raison de son ampleur, elle appelle des solutions de financement, dans le cadre du montage des opérations d'aménagement et de construction et par des mesures spécifiques, comme celles mises en œuvre dans le cadre du Plan de Gêne Sonore. Ces dispositifs de financement d'études et travaux acoustiques, souvent multi-partenariaux, sont à mettre en cohérence et en synergie avec les financements de diagnostics thermiques.


Les risques naturels
Risques d'innondation :
Zones d'aléas - Hauteurs d'immersion
Moins d'un mètre
Entre un et deux mètres
Plus de deux mètres
Plus hautes eaux connues (PHEC)
Aléas de retrait-gonflement des argiles
Aléa moyen
Aléa fort
Secteurs d'anciennes carrières
Carrière souterraine
Carrière à ciel ouvert remblayée
Source : IAU-IdF, IGC Paris et Versailles, BRGM, DDT 91
DDT 94, DIREN IdF, AESN, IIBRBS
©IAU-IdF
0
1000 m
1:50 000
IAU
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
ÎLE-DE-FRANCE
Choisy-le-Roi
Villeneuve-Saint-Georges
Valenton
Ablon-sur-Seine
Villeneuve-le-Roi
Orly
Thiais
Rungis
Chevilly-Larue
Fresnes
Wissous
Paray-Vieille-Poste
Athis-Mons
Morangis
Juvisy-sur-Orge
Savigny-sur-Orge
Viry-Châtillon
Vigneux-sur-Seine
Draveil
Montgeron
Brunoy
Yerres
Crosne
Limeil-Brévannes
Boissy-Saint-Léger
Bonneuil-sur-Marne
Sucy-en-Brie
Créteil
Alfortville
Vitry-sur-Seine
Villejuif
Bourg-la-Reine
L'Haÿ-les-Roses
Sceaux
Antony
Massy
Chilly-Mazarin
Champlan
Longjumeau
Epinay-sur-Orge
Morsang-sur-Orge
Ecquevilly
Epinay-sous-Senart

Le **risque d'inondation** est majeur dans le territoire du Grand Orly, en raison de la conjugaison d'évènements affectant le débit des cours d'eau et notamment la Seine et des apports du ruissellement pluvial. Ce dernier pourrait encore s'aggraver si l'artificialisation du territoire augmente.

Les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) adoptés dans les Départements de l'Essonne et du Val de Marne, concernent toutes les communes du territoire situées dans la vallée de la Seine. Destinés à protéger les populations et préserver les activités dans les zones inondables, ils assurent également le maintien des capacités d'écoulement des eaux, de rétention et d'expansion pour maîtriser les effets des crues. Si les implantations sont interdites dans les secteurs identifiés comme les plus dangereux, la notion de résilience a été progressivement prise en compte. Plutôt que la stricte interdiction, il est aujourd'hui préféré de recourir à des solutions d'aménagement qui, laissant une place à l'eau, permettent de maintenir les parcelles construites hors d'eau soit, même, de se préparer à la survenance du risque et de prévoir des mesures pour le gérer et en réparer les conséquences grâce, notamment aux plan communaux de sauvegarde.
La question du risque d'inondation abordée comme une condition de réalisation de plusieurs des grands projets urbains, ne se résume pas à la vallée de la Seine et de ses affluents. L'imperméabilisation des sols et le busage des écoulements naturels, comme le ru de Rungis, réalisés dans la période d'urbanisation historique peu soucieuse de l'environnement a donné lieu à une situation qui, en cas de fortes pluies, conduit à des ruissellements qui peuvent devenir critiques : des inondations peuvent se produire y compris sur des parties du territoire sui n'en avaient pas connu précédemment.

Dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine Normandie, quatre Schémas d'Aménagement et de gestion des eaux (SAGE) ont été approuvés ou sont en cours d'examen, pour la Bièvre, l'Yerres, la confluence de la Marne et l'Orge-Yvette. La plupart des communes du Grand Orly sont directement concernées, ainsi que, pour plusieurs d'entre elles par la prescription d'un PPRI pour les risques de ruissellement et de coulées de boue, ce qui implique que les projets d'aménagement doivent tenir compte de leurs stipulations en matière de calibrage des réseaux d'eaux pluviales et de dispositifs de rétention

Une action d'ensemble significative doit passer par la réalisation de plusieurs objectifs :

- - maîtriser l'imperméabilisation et gestion des eaux pluviales, afin de ne pas aggraver voire réduire les inondations issues du ruissellement.
- - engager une réflexion sur la gestion du pluvial, s'appuyant sur les différentes démarches (SAGE, PPR, contrat rivière) afin de définir des règles cohérentes en matière de limitation de l'imperméabilisation, génération et collecte des eaux de ruissellement et relier la question de la gestion des eaux pluviales avec la trame verte et bleue
- - approfondir et appliquer la notion de résilience aux opérations d'aménagement et de construction.
- - développer et diffuser la culture du risque pour une prise en compte réelle et maîtrisée, par les professionnels des secteurs concernés et l'ensemble de la population.

Cette action d'ensemble pourra s'inscrire dans la stratégie locale à définir pour 2015 à l'échelle du "territoire à risque important d'inondation" (TRI) Seine Amont. Le territoire du CDT est en effet en partiellement inscrit dans le TRI Seine Amont, défini en application de la directive

européenne sur les inondations. A ce titre, des stratégies locales devront être élaborées d'ici 2015 afin de définir un plan d'action pour réduire la vulnérabilité du territoire face aux crues de la Seine. Une telle stratégie, pilotée par l'établissement public territorial de bassin Grands Lacs de Seine à l'échelle du TRI, pourra intégrer des actions plus localisées portées par d'autres acteurs publics (Syndicats de rivières, Communes, Établissement Public d'Aménagement).

La présence industrielle génère également des risques technologiques concernant une partie importante du territoire : les canalisations de transport de matières dangereuses, gaz, hydrocarbures et produits chimiques et les installation classées, dont deux sites SEVESO « seuil haut » à Villeneuve le Roi et Athis-Mons et un troisième à proximité (Vitry sur Seine) entraînent des règlementations à juste titre particulièrement contraignantes, dont le respect doit s'assortir, dans les projets d'aménagement, par une prise en compte particulièrement attentive.

L'activité du territoire entraîne les mêmes conséquences sur la qualité de l'air. Toutefois le chauffage des bâtiments, y compris les bâtiments résidentiels y joue également un rôle important. Si l'indice global de pollution atmosphérique (ATMO) est satisfaisant 3 jours sur 4, le territoire le doit en grande partie au climat océanique et venteux favorisant la dispersion des polluants. Mais on note des dépassements récurrents des objectifs de qualité qui traduisent des concentrations élevées, plus particulièrement en dioxyde d'azote, à proximité des axes de circulation, ainsi que des épisodes de pollution par les particules, ce qui a conduit à classer le Grand Orly en zone sensible en matière de qualité de l'air. La réglementation, en ce domaine, est en évolution : l'adoption du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), le 14 décembre 2012 permettra de reprendre et d'amplifier les orientations du Plan régional pour la Qualité de l'Air, tout particulièrement dans les zones sensibles dont fait partie le Grand Orly. Le Plan de protection de l'atmosphère définit les mesures permettant de diminuer les émissions à l'origine des phénomènes de pollution. Le Plan de Déplacements Urbains régional comprend des mesures liées à l'utilisation des transports. Ainsi se mettent en place, à l'échelle régionale, des orientations pour améliorer la qualité de l'air. Le CDT y contribuera via les actions qu'il porte en matière de déplacements mais aussi de limitation des émissions de Gaz à Effet de Serre et polluants des bâtiments.

Les mesures prises au niveau des activités aéroportuaires, concernant outre les améliorations technologiques des avions en vol, les émissions liées aux escales, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises (qui concernent également le MIN et d'autres grandes entités) et le recours à la géothermie qui alimente à la fois l'aéroport et l'opération Cœur d'Orly qui, s'inscrivent dans cette démarche, devront être poursuivies et renforcées.

La collecte et le traitement des déchets, comme dans l'ensemble de la métropole, donne lieu à un dispositif particulièrement développé.
Tous les déchets des ménages du Grand Orly sont pris en charge par les syndicats intercommunaux auxquels les collectivités appartiennent. Les déchets des ménages des communes du Val-de-Marne sont très majoritairement traités à l'usine d'incinération du MIN de Rungis. Ceux des ménages des communes de l'Essonne le sont à l'usine d'incinération de Vert le Grand.
La capacité d'incinération installée en Ile-de-France n'appelle pas de nouvelle réalisation, toutefois des installations en matière de tri et recyclage, mais surtout en matière de méthanisation (bio-déchets) devront être construites, autant que possible sur le territoire du grand Orly, pour concilier développement local et environnement.

Mais les entreprises participent aussi aux objectifs de diminution de la production de déchets et d'amélioration de leur valorisation définis dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.
Ainsi il est essentiel que les capacités de collecte et de traitement des déchets des activités soient renforcées, dans le contexte d'une forte croissance de la population et de l'activité, en veillant à la bonne intégration des dispositifs de collecte dans les nouveaux aménagements, et recherchant des solutions permettant de mutualiser la gestion des déchets pour les entreprises.
La question des déchets du BTP est particulièrement importante compte tenu de l'ampleur des projets de renouvellement urbain et de construction attendus sur le territoire. Dans le cadre de la nécessaire gestion économe des matériaux de construction, le territoire doit participer (en lien avec le futur plan régional de gestion des déchets du BTP) à la mise en place des filières nécessaires pour en faciliter le recyclage et l'économie circulaire.

3-3-4 Le Grand Orly, engagé dans l'action face au réchauffement climatique

En créant les conditions de son évolution maîtrisée, le Grand Orly participera aux grands enjeux, qu'ils soient ceux de la métropole et au-delà. **Le territoire est particulièrement concerné par les conséquences du réchauffement climatique :** important producteur de gaz à effets de serre, il ne peut être indifférent aux conséquences que cela emportera sur le climat, l'économie et les conditions de vie des habitants. Les données d'ensemble montrent que le bilan des émissions de GES du territoire, supérieure à la moyenne régionale pour les bâtiments résidentiels et la mobilité quotidienne, est singulièrement aggravé par les activités des grandes entreprises fortement génératrices de transports de marchandises, et la mobilité exceptionnelle (déplacements de longue distance, y compris transports aériens).

L'élaboration par l'Etat et la Région Ile de France du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), les démarches départementales déjà engagées pour l'adoption de Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) ,la perspective de mise en place de PCET à l'échelon intercommunal, conduisent à définir une politique de réduction ciblant les principales sources d'émission.

Le chauffage représente la part la plus importante dans la consommation d'énergie d'un logement : la réduction de ce poste constitue un levier, à la fois pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi lutter contre la précarité énergétique qui touche de plus en plus de ménages. Cette réduction devra être recherchée en agissant sur :

La performance énergétique des bâtiments : les constructions, en particulier les logements, sur le territoire du Grand Orly datant de la période 1949 à 1967, sont à la fois les plus nombreuses et les plus consommatrices d'énergie. Réaliser les nouveaux bâtiments selon les normes thermiques en vigueur, voire en anticipant les futures normes, ne suffira pas pour atteindre les objectifs européens de division par 4 des émissions à horizon 2050 : un important programme de rénovation des bâtiments existants doit être engagé sur l'ensemble du parc de bâtiments résidentiels et tertiaires, et prioritairement sur les plus énergivores, visant atteindre les classes A ou B des Diagnostics de Performance Energétique. Si les bailleurs sociaux et les grandes entreprises ont commencé à s'engager dans cette voie, sa réalisation dans l'habitat individuel et pour les petites entreprises nécessite, outre la définition d'un cadre réglementaire, le lancement d'actions d'incitation financière, de sensibilisation large et de formation des professionnels du bâtiment. L'ampleur de la tâche est considérable et l'atteinte de ces objectifs

ne pourra être réalisé que grâce à la mobilisation de tous les acteurs, au premier rang desquels l'Etat et les collectivités locales.
Le programme à mettre en place devra répondre à plusieurs préoccupations essentielles :

- apporter prioritairement une assistance financière et technique aux ménages les plus fragiles qui en raison de la faiblesse de leurs ressources, de la vétusté de leur logement et de leur difficulté d'accès à l'information, se trouvent durablement dans des situations d'intense précarité énergétique.
- apporter une attention et une assistance particulières aux entreprises les plus sensibles à la hausse des prix de l'énergie du fait de leurs consommations importantes. anticiper, concernant les constructions neuves, les futures performances réglementaires (bâtiment BEPOS en particulier) afin de développer progressivement les compétences des filières locales.

Par ailleurs, leur performance thermique augmentant, l'énergie grise, celle nécessaire à la construction des bâtiments, prend une part de plus en plus importante dans le bilan énergétique global sur leur cycle de vie. L'introduction de matériaux renouvelables ou recyclés devra être favorisée pour limiter l'impact environnemental des nouvelles constructions. La réhabilitation, même importante, est souvent du point vue du bilan énergétique global, plus favorable que la démolition-reconstruction. Sans négliger les autres critères, tels que le renouvellement urbain d'ensemble, la qualité architecturale ou le confort d'usage, la réhabilitation thermique devra être envisagée en tenant compte des impacts GES globaux. Les outils de comptabilisation des émissions de GES des opérations d'aménagements seront à cette fin utilisés pour comparer les différents scénarios se présentant.

L'évolution des sources d'énergie pour le chauffage : le gaz et le fioul représentent ensemble les deux-tiers de la consommation. La présence de plusieurs réseaux de chaleur sur le territoire associant actuellement énergies fossiles, combustion des ordures ménagères et géothermie, offre des possibilités importantes pour varier et faire évoluer les sources d'énergie. L'équipement du territoire en puits géothermiques est déjà important mais le potentiel pour un nouveau développement est confirmé. Cette ressource, lorsqu'elle est disponible, devra donc être valorisée préférentiellement et les possibilités d'utilisation d'autres ressources renouvelables, telles que le bois énergie aujourd'hui quasi absent en usage collectif, devront être étudiées dans les zones non raccordables. Parmi les autres alternatives, le développement possible du photovoltaïque retient l'intérêt : au-delà de la production de chaleur ou de froid, l'électricité spécifique est aussi une forme d'énergie fortement utilisée sur le territoire. Il conviendra donc de valoriser au maximum les capacités endogènes de production. Ainsi les surfaces se prêtant à l'installation de panneaux photovoltaïques, grandes toitures de bâtiments existant ou à construire, parking et surfaces artificialisées pourraient être utilisées à cette fin. Une réflexion sera initiée pour définir le potentiel et modalités envisageables de sa mobilisation.

La question de la climatisation recèle d'importants enjeux. Le nombre important d'entreprises tertiaires, appelé à croître, ainsi que les nombreux entrepôts frigorifiques constituent une forte demande de froid pour laquelle il sera nécessaire, non seulement de rechercher les moyens de la limiter mais aussi de développer les modes de production les plus propres et les dispositifs de rafraîchissement naturels : l'utilisation, à cette fin, de de l'eau de la Seine pourra, en particulier, être étudiée lorsque les conditions s'y prêtent.

Les transports représentent également une source importante de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne la mobilité quotidienne, plus de la moitié des déplacements se fait en voiture mais cela représente plus des deux tiers des trajets domicile-travail. L'enjeu de la réalisation des projets de transport en commun en site propre, qui fait l'objet d'importants développements dans le présent CDT, est particulièrement élevé en ce domaine : une évolution significative vers l'utilisation des transports collectifs aura des effets important sur le bilan carbone du territoire. En raison des caractéristiques constatées des déplacements de la population résidente vers les lieux de travail, la réalisation des lignes est-ouest de TCSP et le franchissement de la plateforme aéroportuaire sont décisifs. La réalisation des opérations résidentielles à proximité des secteurs d'emplois et des principaux axes de transports collectifs, en diminuant la longueur et le temps des trajets et en rendant concurrentiel les usages alternatifs à la voiture particulière (modes actifs et transports collectifs), participera également à l'amélioration du bilan carbone. Ici aussi, les outils de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des opérations d'aménagement seront, à cette fin, utilisés pour comparer les différents scénarios se présentant.

La logistique du « dernier kilomètre » est également un levier à mobiliser : la planification urbaine devra viser à l'améliorer en prévoyant des zones de mutualisation permettant l'optimisation des livraisons (logistique collaborative) et la mise en œuvre de moyens de transports plus propres. Le développement attendu des véhicules électriques devra aussi être pris en compte en anticipant le déploiement des infrastructures de recharge nécessaires.

Le transport de marchandises, particulièrement présent sur le territoire, génère également des émissions importantes ; l'utilisation des camions y est supérieure à 90%. Or le territoire dispose de nombreuses zones d'activités desservies par la voie ferrée, ainsi que plusieurs ports : le développement de l'intermodalité et les transferts qu'elle permet doit assurer une contribution significative à la réduction des gaz à effet de serre. Ces infrastructures seront donc pérennisées et l'implantation de nouvelles activités, ou le transfert d'activités existantes, fortement génératrices de transports seront préférentiellement réalisés sur des zones qui y sont facilement connectables.
Dans le même sens, les évolutions technologiques et les actions conduites par les compagnies aériennes et Aéroports de Paris, doivent, dans le cadre du plafonnement réglementaire des mouvements, contribuer à améliorer le bilan carbone.

Ainsi, le Grand Orly, en raison de ses caractéristiques, de la présence d'acteurs engagés dans la maîtrise de l'énergie, dispose-t-il de capacités pour aborder les perspectives d'un développement dans un contexte de transition énergétique et de changement climatique. Cependant, les politiques à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du Schéma régional Climat Air Énergie appellent **des efforts encore plus importants** et mobilisant le territoire tout entier. Si la géothermie peut encore plus y contribuer grâce aux réseaux de chaleur à développer ou installer, le recours à d'autres énergies renouvelables, comme la biomasse ou le solaire est quasi inexistant.

La mise en cohérence des actions engagées ou à engager par des acteurs diversifiés intervenant aux différentes échelles suppose d'établir dispositif **d'observation et d'évaluation** adapté au territoire et intégrant un ensemble de données aujourd'hui dispersées, permettant la réalisation d'un bilan carbone du territoire. Cela contribuera à l'édification d'un programme d'actions d'ensemble permettant de réaliser, sur l'ensemble du territoire, les objectifs du Schéma Régional Climat-Air-Énergie. Il prévoira, à terme, le développement d'outils de coordination et d'intervention à déployer, dont la mise en œuvre par les acteurs locaux pourrait être facilitée, par une Agence locale de l'Énergie et du Climat.

L'État,
représenté par le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris

M. Jean DAUBIGNY

Le Conseil Général de l'Essonne
représenté par son Président
représenté par son Président délégué, M. Patrice SAC

M. Jérôme GUEDJ

Le Conseil Général du Val-de-Marne
représenté par son Président

M. Christian FAVIER

La Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre,
représentée par son Président

P/o

M. Georges SIFFREDI

La Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne,
représentée par son Président

M. François GARCIA

La Communauté d'agglomération Seine Amont,
représentée par son Président

M. Daniel DAVISSE

La Commune d'Ablon-sur-Seine,
représentée par son Maire

Mme Corinne GORLIER

La Commune d'Athis-Mons,
représentée par son Maire

M. François GARCIA

La Commune de Chevilly-Larue,
représentée par son Maire

M. Christian HERVY

La Commune de Choisy-le-Roi,
représentée par son Maire

M. Daniel DAVISSE

La Commune de Juvisy-sur-Orge,
représentée par son Maire

M. Etienne CHAUFOUR

La Commune de Morangis,
représentée par son Maire

M. Pascal NOURY

La Commune d'Orly,
représentée par son Maire

Mme Christine JANODET

La Commune de Paray-Vieille-Poste,
représentée par son Maire

M. Alain VÉDÈRE

La Commune de Rungis,
représentée par son Maire

M. Raymond CHARRESSON

La Commune de Thiais,
représentée par son Maire

M. Richard DELL'AGNOLA

La Commune de Valenton,
représentée par son Maire

Mme Françoise BAUD

La Commune de Villeneuve-le-Roi,
représentée par son Maire

M. Didier GONZALES

La Commune de Villeneuve-Saint-Georges
représentée par son Maire

Mme Sylvie ALTMAN

La Commune de Wissous,
représentée par son Maire

M. Régis ROY-CHEVALIER