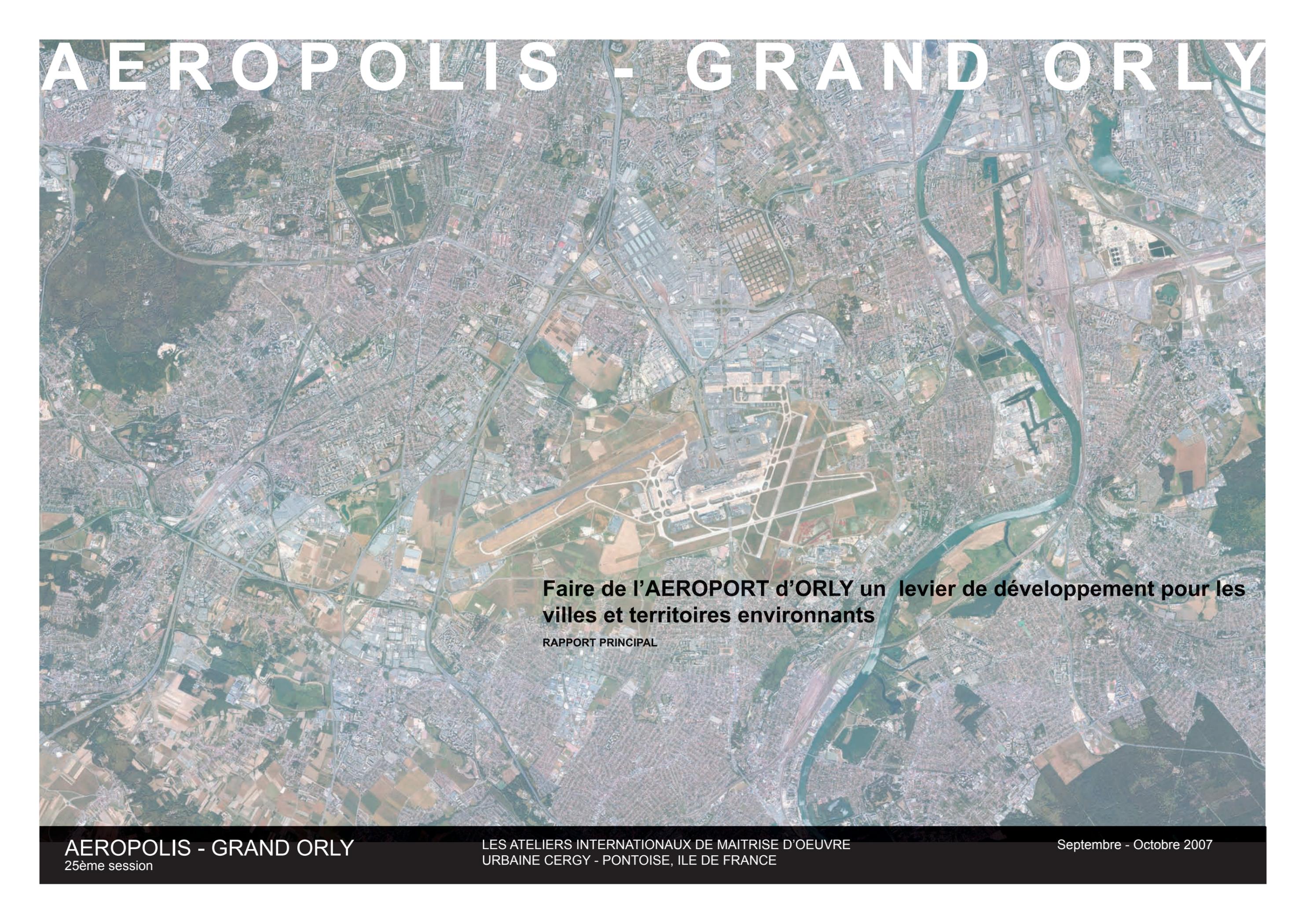


# AEROPOLIS - GRAND ORLY



**Faire de l'AEROPORT d'ORLY un levier de développement pour les villes et territoires environnants**

RAPPORT PRINCIPAL

## Préambule

### Un pôle structurant majeur dans l'espace régional, mais une situation paradoxale...

Pour une région, pour un territoire, un aéroport constitue un atout essentiel d'attractivité et de compétitivité au service du développement économique et social et cela à différentes échelles : nationale, régionale et locale. Pour autant, ses effets peuvent conduire à une image négative au plan local : celle d'un cadre de vie dégradé, d'un territoire fragmenté, d'une richesse trop soumise aux aléas d'un environnement économique international et dont les retombées positives ne sont pas pérennes et ne profitent pas forcément à l'économie et à l'emploi des collectivités riveraines ... bref, un possible facteur de fragilité capable de faire basculer l'économie et la vie d'un territoire la plupart du temps organisé autour de lui.

### Comment gérer ces paradoxes et tirer le meilleur parti, pour les villes et les territoires environnants, de l'existence de l'aéroport ?

Comment faire en sorte de concilier essor économique régional, emploi local, qualité de vie et qualité environnementale en favorisant les échanges entre les acteurs politiques, économiques et sociaux, le monde associatif, les populations qui y vivent, celles qui y travaillent... Comment concevoir le développement urbain, les équipements et infrastructures pour corriger l'aspect d'« extra territorialité » de l'aéroport et l'intégrer comme un des éléments fondateurs d'un projet global de développement territorial « décloisonné » ? Comment mettre en perspective de nouvelles formes de gouvernance territoriale, organisées autour de la pluralité des acteurs, dans la recherche d'un nouvel équilibre à trouver au bénéfice de tous ?

*Voilà, dans le cadre de ce dossier, les principales questions abordées qui impactent directement les deux départements du Val de Marne et de l'Essonne et mettent en jeu la cohésion et l'essor d'un vaste territoire autour de l'aéroport d'Orly.*

### Les experts mobilisés

Ces questions ont été abordées par un groupe d'experts réunis en séminaire à l'initiative des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise, la plupart d'entre eux ayant encadré les travaux de la session AEROPOLIS – Aéroports Nord de Paris, tenue au cours de l'été 2007.

Il s'agit de :

BAJARD Marcel  
BALDE Delphine  
BENRAMDANE Chakib

Architecte - urbaniste  
Architecte – urbaniste  
Architecte – urbaniste, copilote de la session  
AEROPOLIS – Aéroports Nord

CHAMMAS Camille Architecte, EPA La Défense  
DILET Marc Architecte, profession libérale  
GAILLARD Michel Architecte – urbaniste, copilote de la session  
AEROPOLIS – Aéroports Nord  
PAUMIER Jean-Michel Ingénieur, responsable pédagogique du séminaire  
TORRE Graciella Architecte - urbaniste  
VINCENT Jean-Michel Ingénieur, chargé de mission DREIF

Groupe auquel se sont joints :

BRINGAND Flore Architecte projet EPA ORSA  
VERNIERE Benoît Ingénieur projet EPA ORSA  
et MORLAIX Olivier Responsable d'études et de montage d'opérations AFTRP

### Les réflexions menées

L'objet des travaux menés par ces experts est d'apporter une contribution aux réflexions de l'Établissement Public d'Aménagement Orly – Rungis – Seine Amont (ORSA) dans le cadre de sa participation aux troisièmes **Assises d'Orly** qui auront lieu le 6 décembre 2007.

A cette fin, le groupe s'est essentiellement attaché à :

- se poser les « **bonnes questions** » ;
- identifier les « **échelles de travail** »,

Avec comme objectif final : d'« **apporter des idées pour agir** »

Après avoir rassemblé les principaux éléments d'un diagnostic territorial, le groupe s'est donné comme objectifs de définir :

- trois échelles de travail dont une dans le territoire dit « de solutions », permettant d'identifier les grands enjeux déduits des problématiques territoriales ;
- une méthode pour réunir et fédérer les « énergies du territoire » ;
- les marges identifiées et les leviers de mise en œuvre de pistes d'action,

**dans le but de proposer des idées pour donner une identité, une urbanité et une fluidité au territoire.**

En s'appuyant sur les travaux du groupe d'experts, le présent document est le fruit de la collaboration d'une équipe plus réduite constituée entre Marcel BAJARD, Delphine BALDE, Jean-Michel PAUMIER et Jean-Michel VINCENT avec l'appui et les conseils de Bertrand WARNIER.



## 1 / QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

- 1.1 Périmètres des OIN et des Assises d'Orly
- 1.2 Extraterritorialités
- 1.3 Contraintes réglementaires
- 1.4 Contraintes de gênes sonores
- 1.5 Territoires contraints, non contraints
- 1.6 Espaces naturels et agricoles
- 1.7 Infrastructures existantes
- 1.8 Réseau de transports collectifs existants
- 1.9 Projets d'infrastructures
- 1.10 Carte d'attraction des transports collectifs
- 1.11 Bâti
- 1.12 Maillage viaire
- 1.13 Des problématiques territoriales contrastées

## 2 / QUELLES IDEES POUR AGIR ?

- 2.1 Un positionnement clarifié pour l'aéroport
- 2.2 Une structuration urbaine organisée autour d'un corridor d'orientation Est -Ouest
- 2.3 Réduire l'effet des grandes coupures Nord Sud
- 2.4 Un respect des traces territoriales
- 2.5 Développer le maillage des transports collectifs, renforcer l'attractivité du territoire aux différentes échelles d'accessibilité
- 2.6 Une utilisation des « marges autoroutières » et la constitution d'une trame verte
- 2.7 Une démarche spécifique et originale : allier protection contre les gênes sonores et production d'énergie
- 2.8 La restauration de l'image du territoire
- 2.9 Transparence, contractualisation gouvernance

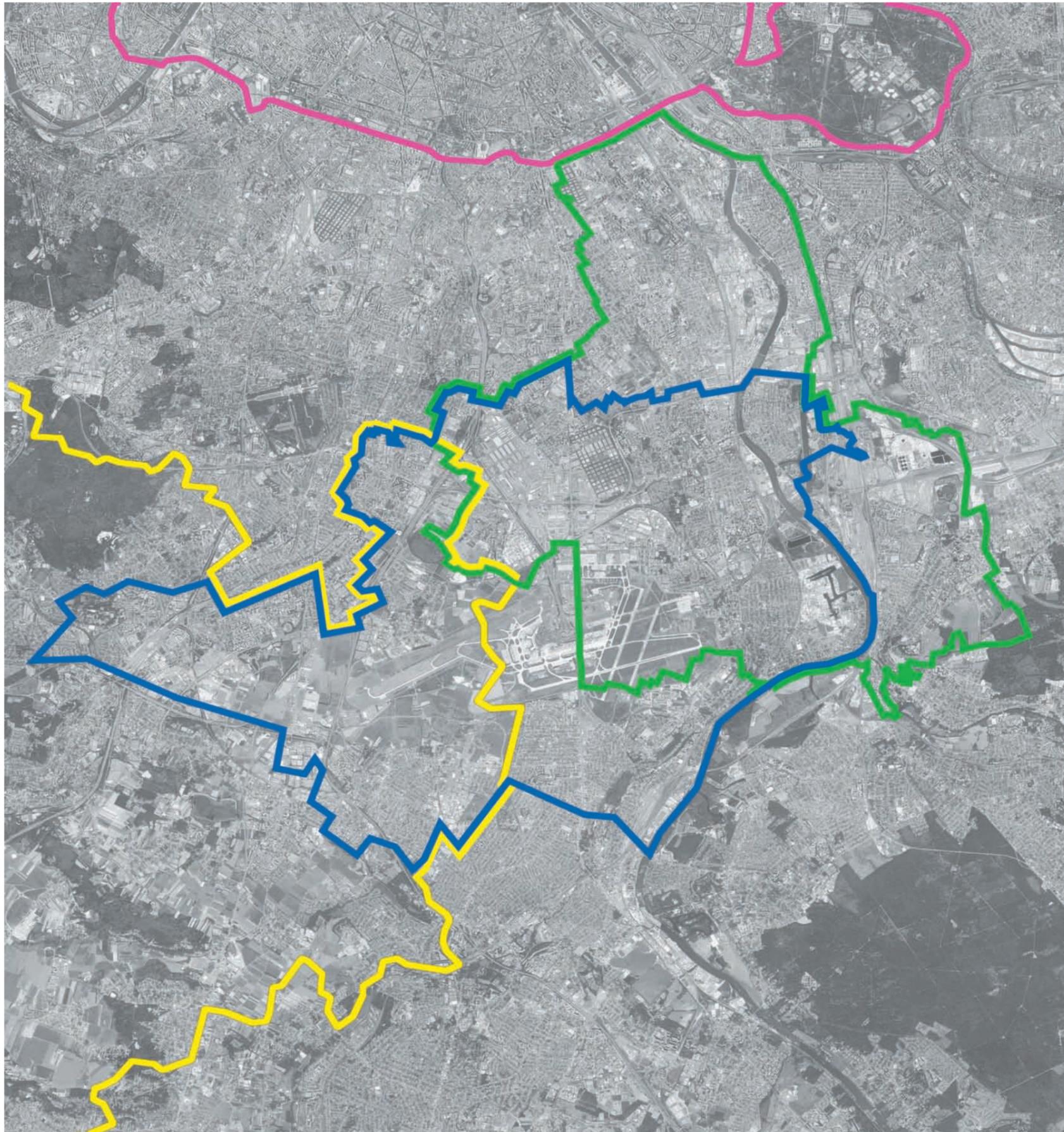
## 3 / REFERENCES & ANNEXES - Rapport séparé

# 1 / QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

### 1.1 Périmètres des OIN et des assises d'Orly

Périmètres de prise en considération et périmètres de gouvernance : cadrage provisoire dans un rayon de 10 km autour de l'aéroport.



— Périmètre de l'OIN Orly Rungis  
Seine Amont

— Périmètre des Assises d'Orly

— Périmètre de l'OIN Massy  
Versailles Saint-Quentin

— Limite ville de Paris

0 1 5 km

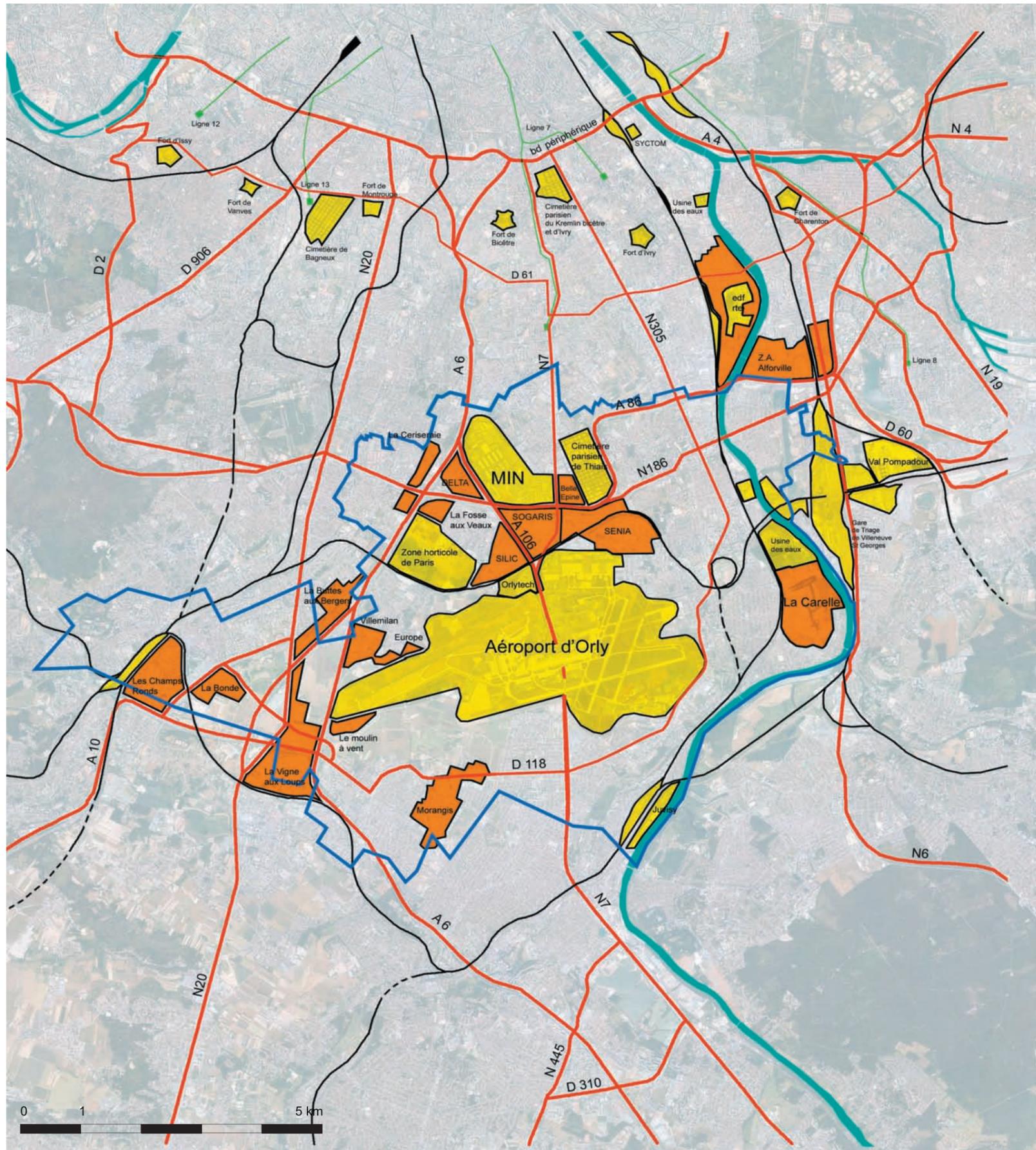
## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

### 1.2 Carte des Extraterritorialités

Les grandes emprises servantes sont :

- parfois cernées dans un périmètre de sécurité, ce qui en fait des extraterritorialités.
- parfois mono-fonctionnelles sur de telles étendues qu'elles constituent de quasi extraterritorialités.

Les infrastructures renforcent le morcellement du territoire.  
Le critère de perméabilité distingue les zones monofonctionnelles des extraterritorialités.

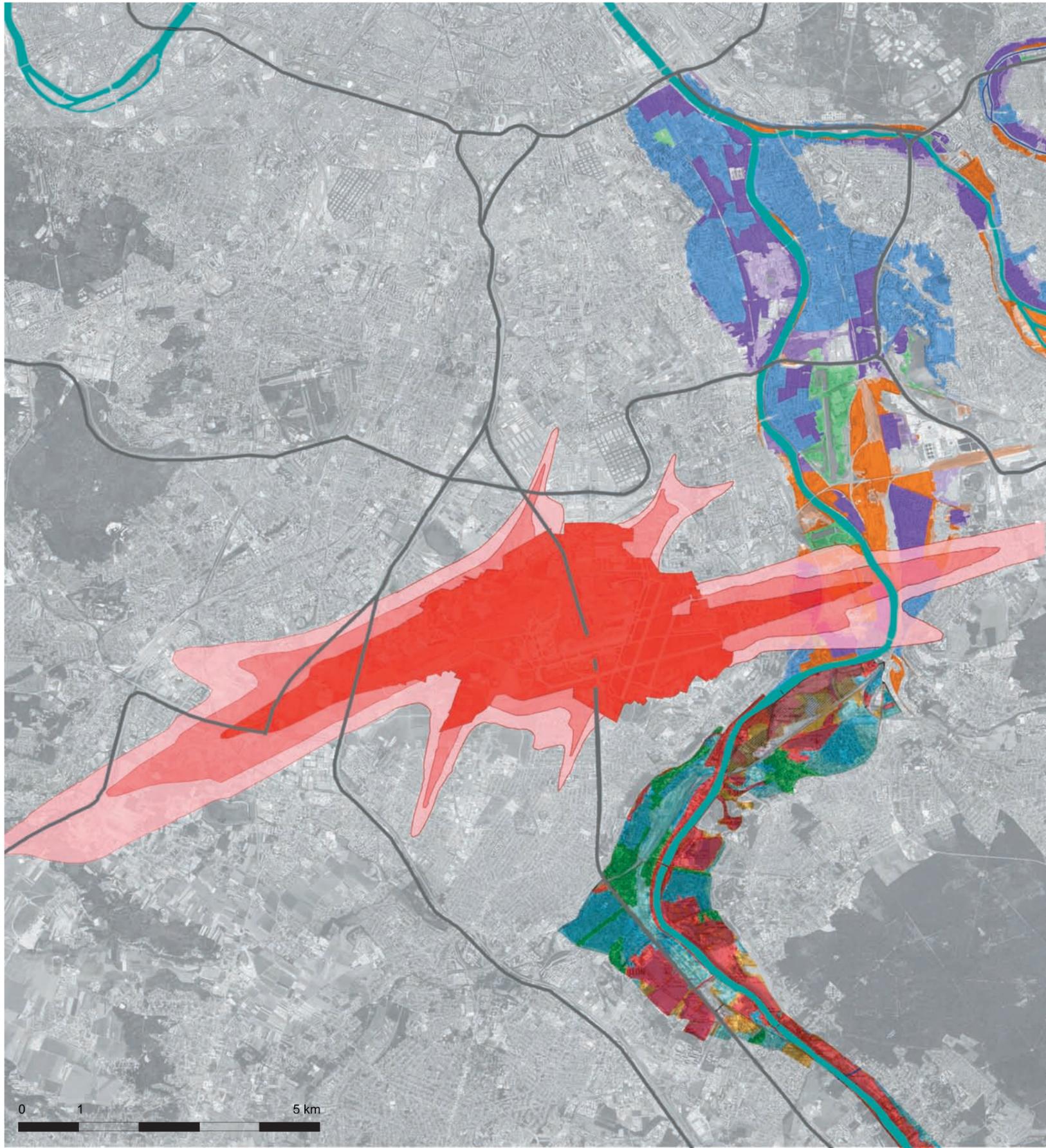


-  Zones monofonctionnelles
-  Extraterritorialités
-  Infrastructures routières
-  Infrastructures ferroviaires
-  Lignes de métro

## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

### 1.3 Carte des contraintes réglementaires

Les risques naturels et nuisances technologiques touchent une grande partie du territoire.



#### Plan de prévention du risque inondation (PPRI)

-  Centres urbains hors zones de grand écoulement
-  Zones urbaines denses en zones d'aléas très forts ou forts
-  Zones urbaines denses en zone d'autres aléas
-  Autres zones urbanisées en zones d'aléas très forts ou forts
-  Autres zones urbanisées en zones d'autres aléas
-  Espaces naturels ou de loisirs servant de zones d'expansion des crues

#### Zones d'aléas :

- Aléas très forts > 2 m
- Aléas forts entre 1 et 2 m
- Autres aléas < 1 m

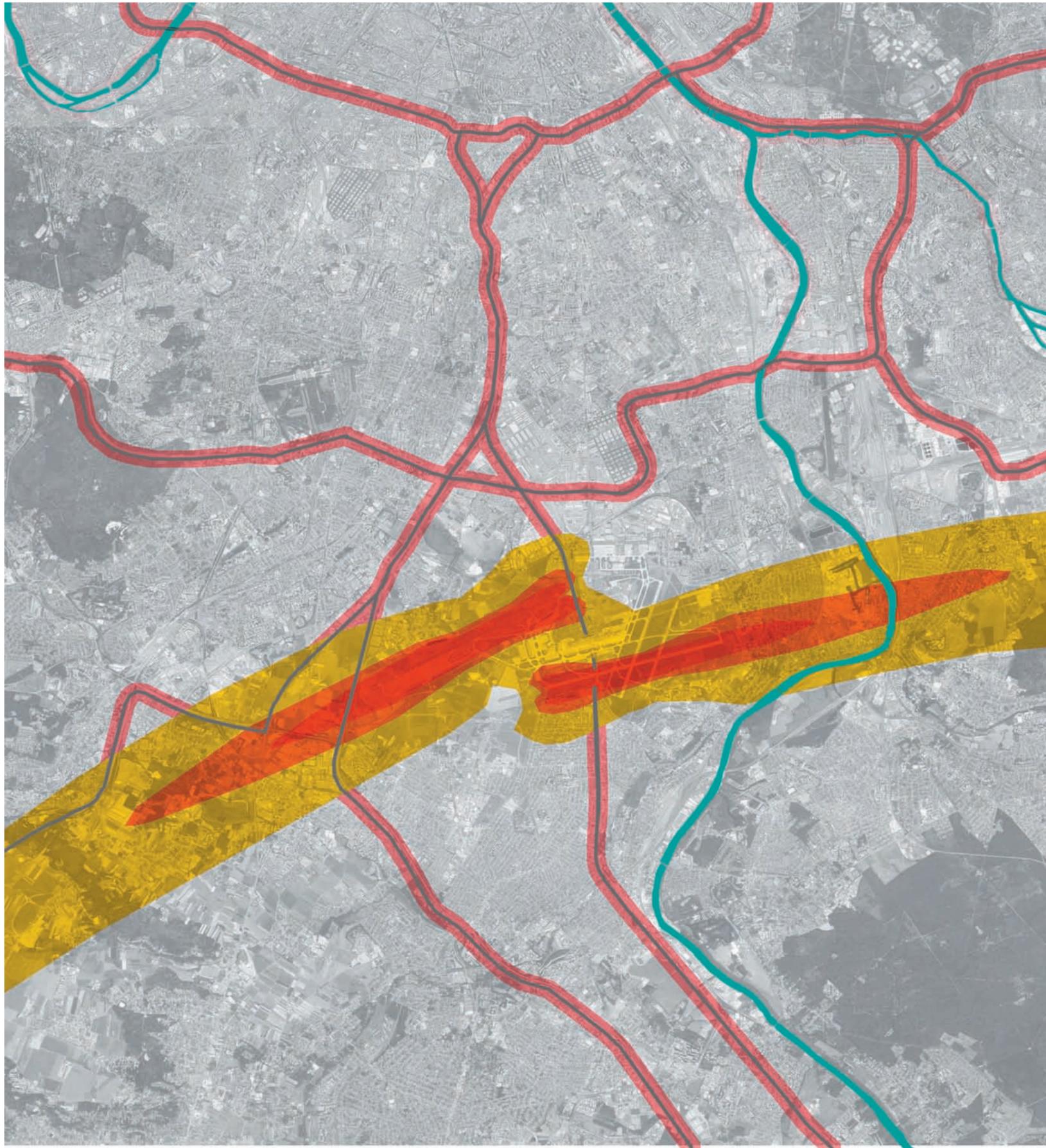
#### Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly

-  Zone A
-  Zone B
-  Zone C

## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

### 1.4 Carte des contraintes de gênes sonores

Règlementairement, le PEB est caduc, les nuisances aériennes et routières doivent être reconsidérées (PGS).



Plan de gêne sonore d'Orly 2004

-  LDEN\_55 (limite zone 3)
-  LDEN\_65 (limite zone 2)
-  LDEN\_70 (limite zone 1)
-  Servitudes acoustiques du réseau autoroutier



## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

1.5 Territoires contraints, territoires non contraints

L'addition des emprises servantes, des réglementations et des gênes sonores suggère une nécessaire reconquête du territoire

**QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?**  
1.6 Carte des espaces naturels et agricoles

Les grands espaces naturels et agricoles accessibles sont à l'extérieur.  
Les grands espaces du centre du territoire sont inaccessibles.

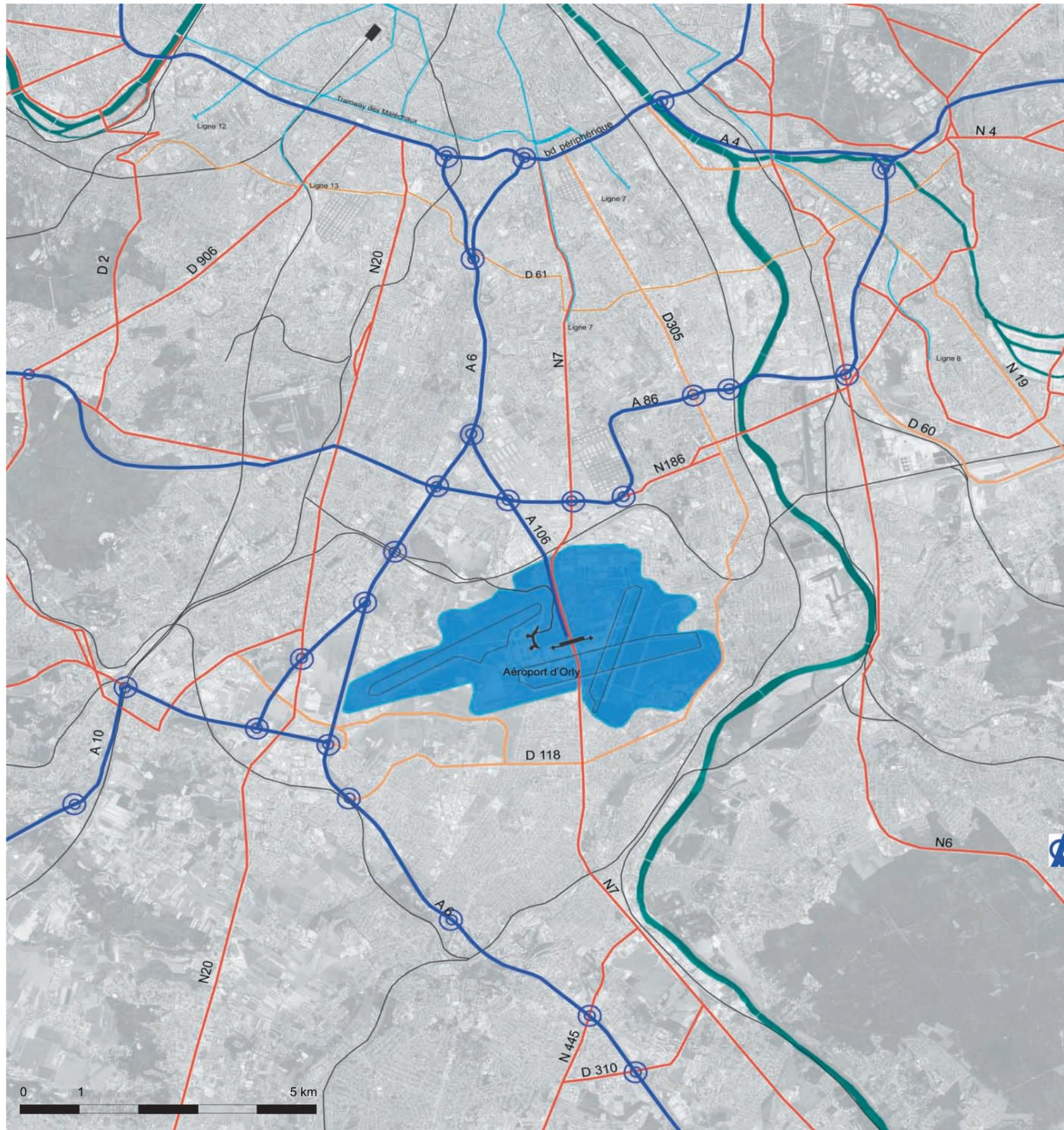


- Bois et Forêts
- Espace agricole
- Parcs, Base de loisirs
- Forts et Cimetières
- Emprise ADP

## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

### 1.7 Carte des infrastructures existantes

Des infrastructures lourdes abondantes, un archipel de sous-territoires à l'accessibilité locale, régionale, nationale très inégale.

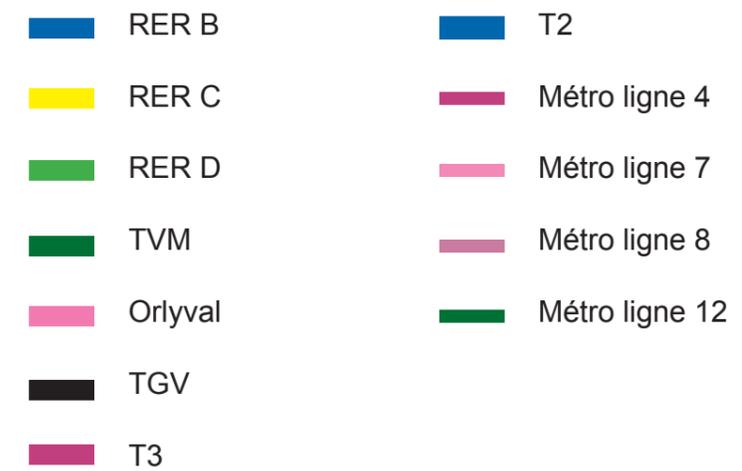


-  Aéroport
-  Autoroutes
-  Routes Nationales
-  Routes départementales structurantes
-  Réseau ferroviaire
-  Lignes de métro, tramway
-  Echangeur autoroutier

## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

### 1.8 Carte des transports en commun existants

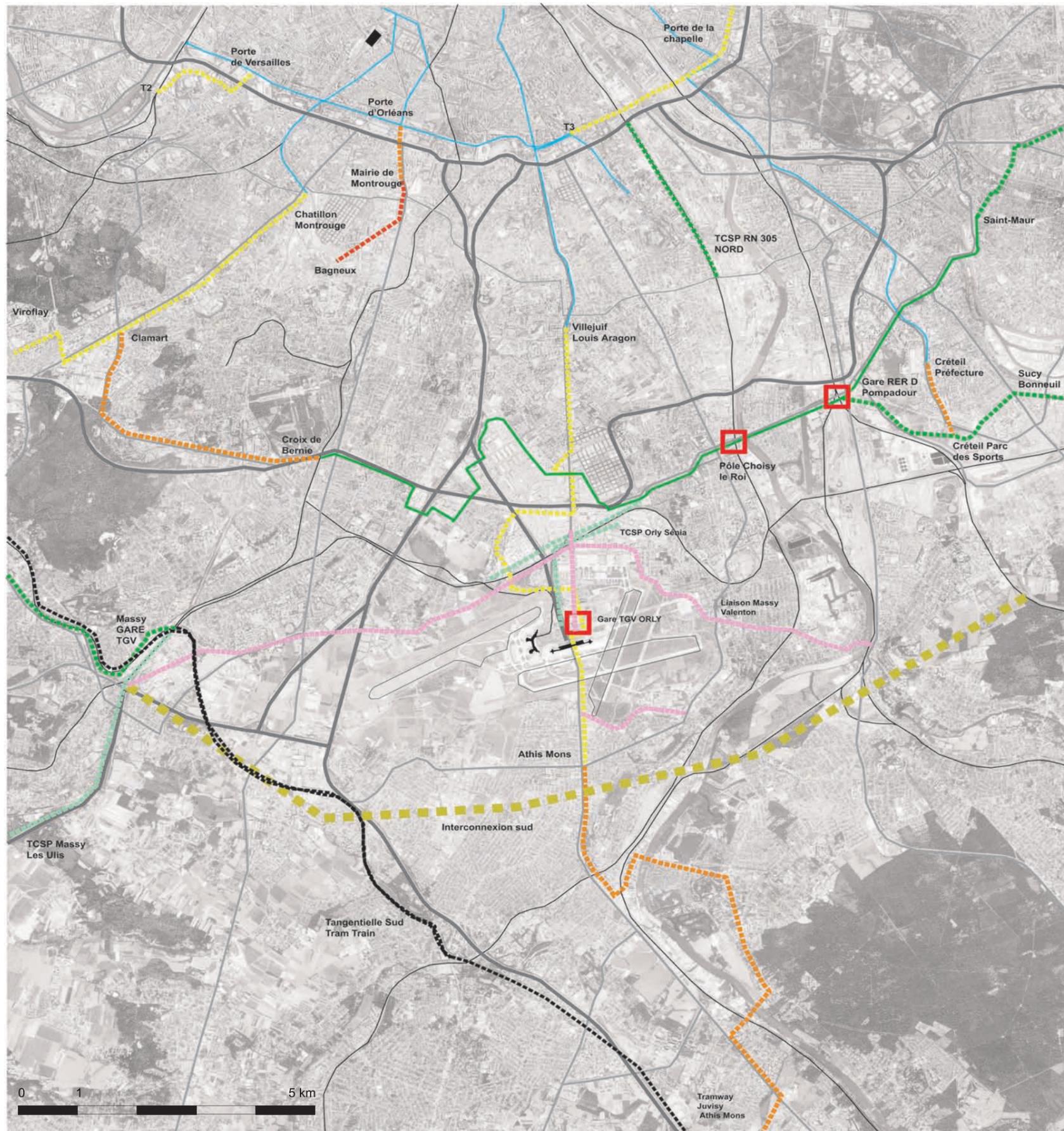
Des urbanisations et des transports en commun lourds en fort décalage



## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

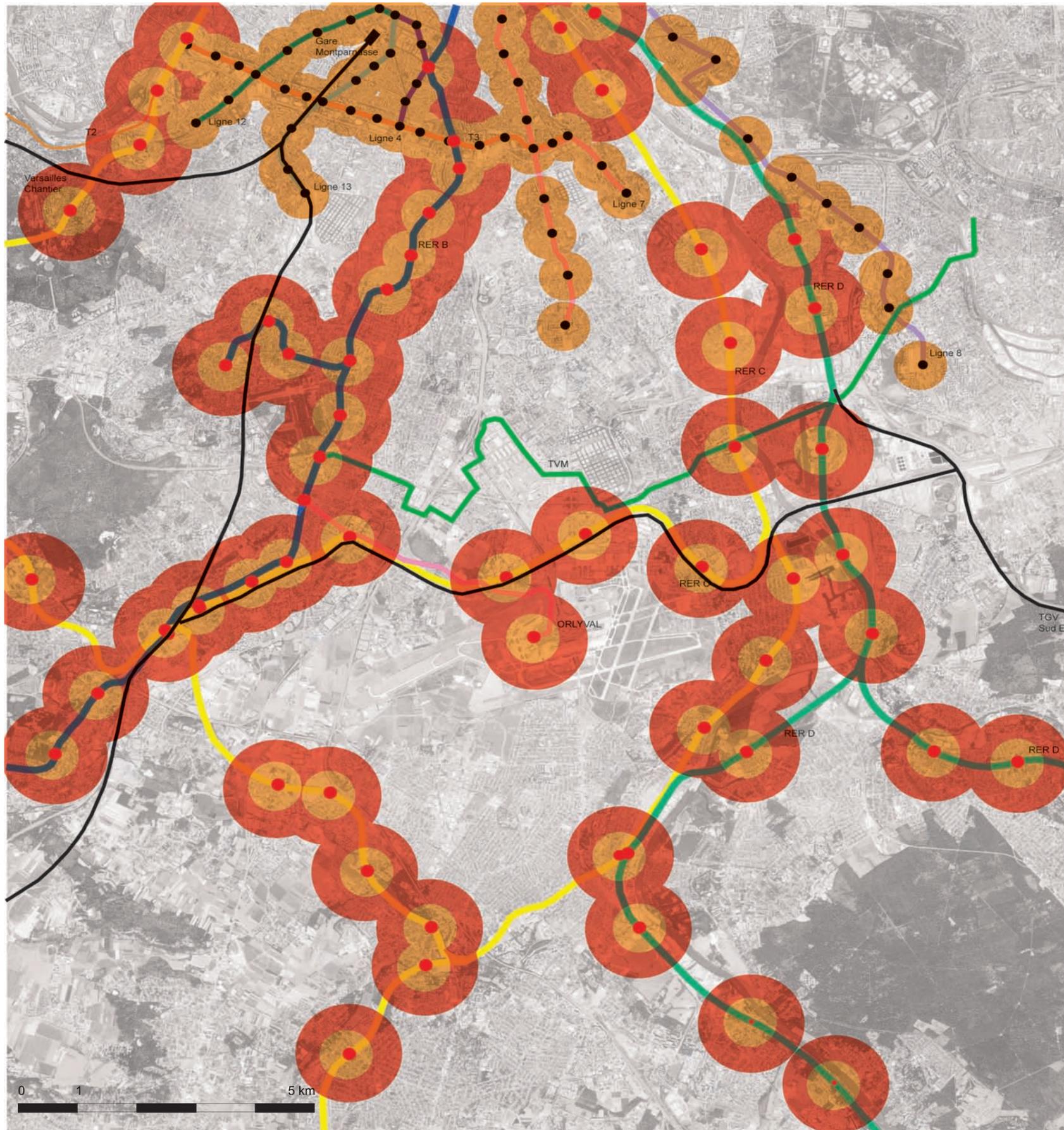
### 1.9 Carte des projets d'infrastructures

Des projets d'infrastructures principalement orientés sur les urbanisations existantes



QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?  
1.10 Carte d'attraction des transports en commun (métro + RER)

Une faible partie du territoire accessible en transports en commun lourds à pied.

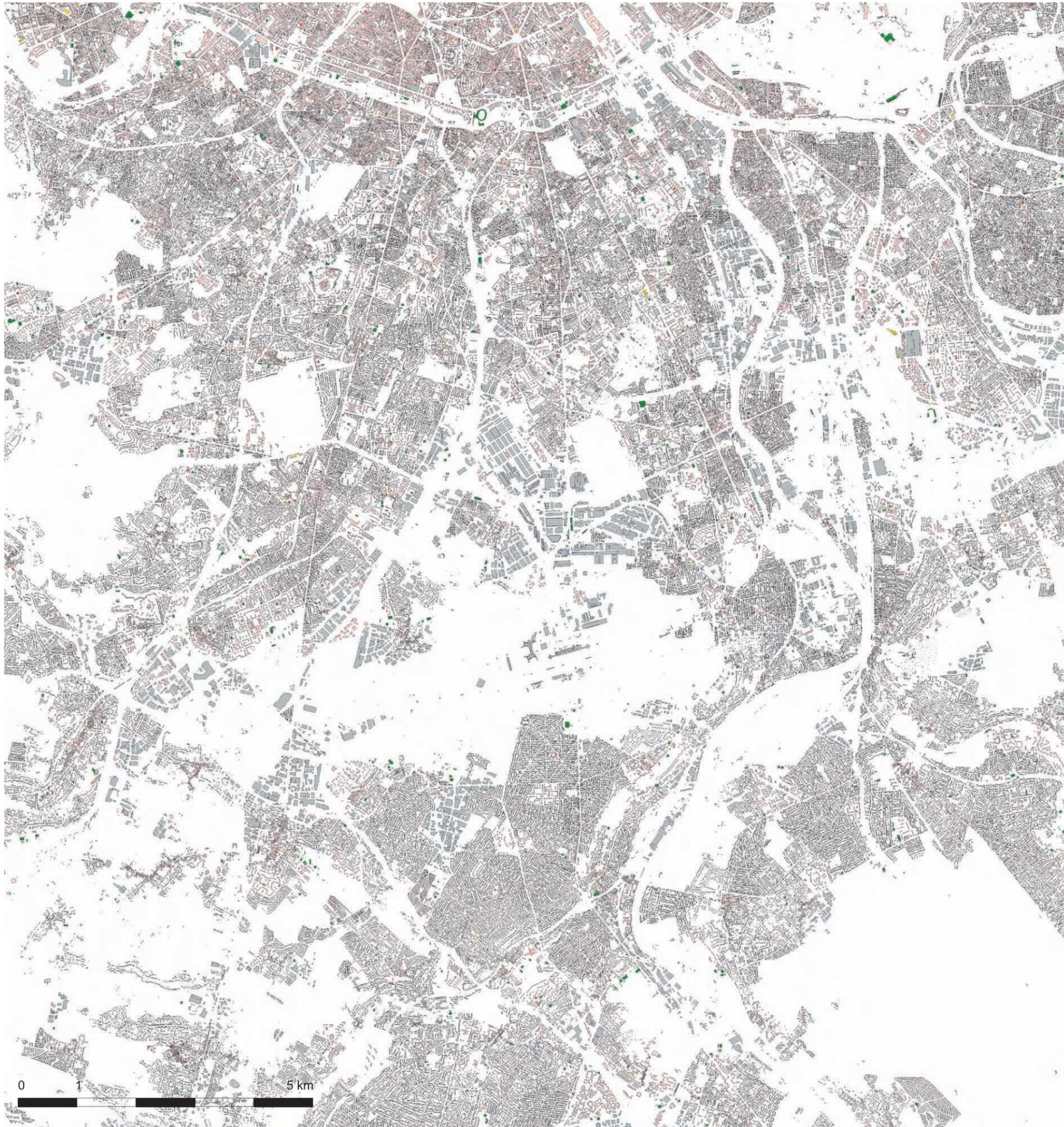


- Zone d'influence des gares RER et transilien rayon de 1000 m
- Zone d'influence des stations de métro rayon de 500 m

QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

1.11 Carte du bâti et des vides

Des vides significatifs, à la répartition très hétérogène.



## QUELLES QUESTIONS, QUELLES ECHELLES ?

### 1.12 Carte du maillage viaire existant

Une consommation très expansive des systèmes d'échanges autoroutiers.



## 1. Un territoire fragmenté laissant peu de marges aux dynamiques urbaines

Situé au sud, à proximité de Paris, en limite « banlieue – campagne » après la guerre, traversé par la nationale 7, la route des vacances, « porte sur la côte d'azur et les congés payés », le territoire a été « bombardé » dans les années 60 d'équipements symboles de la modernité : l'avion, l'autoroute du soleil, mais aussi d'espaces techniques servant Paris, s'ajoutant à une histoire ferroviaire chargée, un siècle durant.

Ce territoire, ne peut vivre sans aller chercher, parfois très loin, les actifs qui l'animent.

Une population habite les interstices de ce territoire centré sur l'aéroport : l'impact du bruit de l'aéroport est moins étendu que son impact économique ; le territoire est marqué par un ensemble de contraintes techniques et réglementaires, Seveso, PPRI et autres PEB qui délimitent des sous-territoires de prospérité et de pauvreté.

Il en résulte :

- Une fragmentation par les infrastructures mais aussi par les mono-fonctionnalités des espaces techniques, constitués parfois en extra-territorialités ;
- La proximité et l'exclusion des actifs voisins peu qualifiés ; des logements sous bruit ;
- un développement économique à l'accessibilité difficile ;
- des temps d'accès à l'Europe, à l'Île de France, à l'îlot voisin, hétérogènes d'un îlot à l'autre dans la mitoyenneté ;
- Des projets de développement forts : une liaison TGV au cœur d'Orly, une dynamique propre à chacun des macro-acteurs à la puissance disproportionnée aux forces de mise en cohérence et d'urbanité du territoire ; des acteurs mobilisés sur l'extension de leurs mono-fonctionnalités, chacun dans leur périmètre de compétence.

Au fil de l'eau le territoire accentue son caractère d'archipel fragmenté à l'image négative, le dos résolument tourné au développement durable.

## 2. Des échelles territoriales à appréhender pour constituer un véritable « bassin de vie » homogène cohérent et complet

Trois échelles de réflexion en résultent :

- au plus large, le bassin d'emploi et ses infrastructures de déplacement ;
- au plus près, la « machine à déplacements » qu'est l'aéroport et ses abords ;
- entre les deux, un territoire à dimensionner pour y trouver des solutions aux

problèmes identifiés et aux développements porteurs.

et trois questions :

- Comment s'orienter vers un développement durable, sur un périmètre de solutions ?
- Comment défragmenter, comment mixer, comment homogénéiser l'accessibilité d'îlots voisins ?
- Quels rapports établir entre la « machine à déplacement » aéroportuaire et le périmètre de solution ?

## 3. Les principaux défis à relever

Ils se déduisent de la problématique territoriale

### 3.1. La création d'une identité positive du territoire « de solutions » est un enjeu majeur.

Elle demande à se positionner dans un cadre régional et vise à construire cohérence et continuité territoriale.

En première approche, le territoire des assises et de l'OIN Orsa peut être pris comme le périmètre de solutions, à amender le cas échéant, à articuler en tous cas ne serait-ce qu'avec le (grand) voisin et intéressé (par l'aéroport) qu'est l'OIN de Massy-Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint Quentin en Yvelines (dite H 238).

L'identification de ce territoire de solutions est essentielle pour délimiter le périmètre large : actifs et distances domicile – travail de non –résidents du territoire de solutions, modes d'accès, CSP impliquée.

A noter que le périmètre au plus près ne coïncide pas strictement avec la propriété d'ADP ; ou cette grande extra-territorialité le restera. Il y faut donc travailler, comme à l'intérieur des autres extra-territorialités.

### 3.2. Le retournement de l'image de ce territoire « de solutions » est déterminant.

Il paraît indispensable de renverser le cours spontané du jeu des macro-acteurs poussant au fil de l'eau, à la fragmentation, ce qui conduit à jouer avec eux l'ouverture de leur territoire à d'autres fonctionnalités, à l'urbanité, dans une communauté d'intérêts. Le partage de la problématique du territoire et du scénario au fil de l'eau est incontournable.

### 3.3. La nécessaire défragmentation du territoire est une évidence.

Tous les moyens disponibles doivent être utilisés et converger pour se conjuguer l'un l'autre. Il s'agit de :

- créer du lien, matériel et immatériel,
- retraiter les coupures que sont les infrastructures existantes, notamment autoroutières,
- traiter les nuisances,
- introduire une mixité urbaine dans les mono-fonctionnalités,
- introduire une mixité sociale dans les sous-territoires de richesse et de pauvreté,
- constituer un maillage urbain,
- reconstruire une bonne desserte privilégiant les transports en commun et les circulations douces.

### 4. La mobilisation des énergies fondée sur une approche de développement durable

Les pistes d'action identifiées reposent sur les éléments de diagnostic territorial. Le partage de ce diagnostic est un fondement pour l'action. Il demande, après avoir amendé puis validé le périmètre du territoire de solutions, une instance à même de mener à bien cette action de partage et une méthode d'approche.

Il est proposé une approche par **le développement durable**.

Concrètement, il s'agit:

- d'évaluer les enjeux de développement durable et d'identifier les acteurs en utilisant l'empreinte écologique ;
- de compléter le calcul par ce que l'empreinte ne mesure pas : le développement humain et les nuisances.

Au vu de la réflexion conduite sur le territoire de Saclay, l'intérêt de cette démarche est de déboucher sur quelques propositions opérationnelles à l'échelle du territoire de solutions, à savoir :

- convenir d'établir le bilan carbone des collectivités et établissements publics et privés propriétaires de plus de 1000 m<sup>2</sup> bâti, bailleurs compris,

- promouvoir une ingénierie de proximité à destination des propriétaires de bâti inférieur à 1000 m<sup>2</sup>, pour ramener les consommations de 250 à 50 kwh/m<sup>2</sup>/an, installer du photo-voltaïque,
- développer un site internet pour le quotidien et l'action,
- établir une charte opérationnelle de l'aménagement, engageant les acteurs, comprenant un état zéro et une douzaine d'indicateurs à même de peser sur les projets,
- enclencher une démarche de recherche –action visant la mise au point de directives concrètes et réalistes d'aménagement durable,
- développer des opérations pilote et capitaliser le retour d'expérience,
- organiser une rencontre annuelle de l'ensemble des acteurs pour partager, échanger, évaluer, adapter.

De fait, cette approche conduit à reposer l'activité humaine en termes biologiques (bio-diversité, alimentation), sociale (développement humain et nuisances) et économique (production de biens et de services renouvelables) :

En outre elle est déclinable à l'échelle, d'une part, des intercommunalités, et à défaut les communes, d'autre part des opérations d'aménagement suffisamment dimensionnées pour constituer des éco-opérations.

#### 4.1. Les critères à l'échelle de l'inter-communalité ou, par défaut, de la commune

Une douzaine de critères, appréhendables et partageables, donc assortis d'indicateurs quantitatifs et fiables permettent d'articuler les différentes échelles d'action et constater les évolutions.

- 1 - Empreinte écologique, en hectare global, de l'inter-communalité, de la commune par défaut ( si supérieure à x habitants)
- 2 - Bilan carbone existant du territoire, des équipements publics et plans d'actions associés, avec, sans l'éco-quartier
- 3 - Mixité fonctionnelle, en taux d'emploi, avec, sans l'éco-quartier
- 4 - Mixité sociale, en taux de logement social, avec, sans l'éco-quartier
- 5 - Répartition modale des déplacements, avec, sans l'éco-quartier (Paris, 1ère couronne, 2ème couronne)
- 6 - Adéquation emplois-logements, par grandes CSP, avec, sans l'éco-quartier

7 - Densité humaine minimale autorisée au PLU autour des gares ou stations de Transport en commun lourds (Paris, 1ère couronne, 2ème couronne ?)

8 - Le % de bâtiments existants de l'inter-communalité, de la commune à consommation inférieure à 50 kwh/m<sup>2</sup>/an, à l'horizon de la réalisation de l'éco-quartier.

9 - Cantines et restaurants inter-administratifs à alimentation en boucle locale supérieure à 50%

10 - Population soumise aux nuisances

11 - Développement humain

12 – Biodiversité.

#### 4.2. A l'échelle de l'éco-quartier :

1 - le bilan carbone prévisionnel de l'éco-quartier

2 - la mixité fonctionnelle, en taux d'emploi

3 - la mixité sociale, en taux de logement social

4 - la répartition modale des déplacements ( Paris , 1ère couronne, 2ème couronne)

5 - la densité humaine, supérieure à x ( Paris , 1ère couronne, 2ème couronne ?)

6 -le % de bâtiments à consommation inférieure à 50 kwh/m<sup>2</sup>/an, à l'horizon de la réalisation de l'éco-quartier

7 - la capacité d'installation d'entreprises nouvelles sur une surface de x % de l'éco-quartier

8 - population soumise aux nuisances

9 - développement humain

10 - biodiversité

#### 5. Les marges de manœuvre envisageables

Il s'agit d'identifier les marges de manœuvre mobilisables :

- les emprises autoroutières, datées des années 60 et propriétés de l'Etat, peu-

vent être renouvelées et remaniées pour accueillir d'autres fonctions,

- l'examen concerté des zones monofonctionnelles peut dégager des espaces mutables, densifiables, ou traversables,
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage des avions sont de nature à faire bouger les limites et l'impact des zones de bruit sans toucher au plafond de mouvements d'avion,
- des mesures de protection acoustique à grande échelle peuvent permettre de dégager des espaces de développement ou de requalification urbaine,
- les berges de la seine présentent un potentiel de reconquête urbaine et paysagère,
- les transports et aménagements fluviaux (ports...) peuvent générer des pôles de densification urbains.

#### 6. Les leviers

Ce sont les propositions, évolutions projets... à même de « faire bouger les lignes ».

- Créer une instance de prise en considération du territoire de solution, à même de piloter l'approche par le développement durable; lui confier notamment l'étude de l'adéquation emplois-logements, distance domicile-travail,
- Prendre en compte la baisse de la vitesse autoroutière et l'accès multimodal à l'aéroport,
- Organiser transparence et contractualisation entre ADP et le territoire à ses différentes échelles,
- Choisir une localisation de la gare TGV, pôle intermodal puissant, international, national, régional, dynamique et fédérateur des territoires,
- Restructurer les gares RER et leurs dessertes,
- Localiser des manifestations temporaires, des activités modificatrices de l'image de certains secteurs du territoire (aéroport, MIN, ...),
- S'appuyer pour la mise en forme urbaine du territoire sur son histoire, son paysage et la culture.

# 2 / DES IDEES POUR AGIR

*Comment faire en sorte d'amener les acteurs à s'inscrire dans une démarche globale, « un projet pour le territoire », adapté à ses singularités, qui ne soit plus la juxtaposition de projets multiples mais qui traduise la volonté de renforcer son attractivité, son accessibilité tout en lui donnant une identité et une image positives de dynamisme alliant développement économique, social et cadre de vie.*

Pour cela, le territoire en question, malgré ses handicaps, ne manque pas d'atouts à valoriser et à exploiter :

- sa position dans le système Francilien ;
- la proximité des pôles d'excellence ;
- son positionnement sur les grands réseaux de déplacements régionaux et internationaux ;
- un bassin de vie et d'emploi riche et diversifié...

Et surtout :

- C'est un **poumon économique** de rang national et international avec des équipements phares : l'aéroport, le MIN, la SILIC... mais également des équipements complémentaires venant conforter sa vocation économique :
  - la logistique avec la proximité des ports sur la Seine (Bonneuil, Vigneux) ;
  - l'agroalimentaire ;
  - la formation et la recherche (la vallée scientifique de la Bièvre, le plateau de Saclay) ;
  - la filière « santé » (IGR, Ecole Nationale Vétérinaire, Henri Mondor, laboratoires pharmaceutiques...)

• C'est un territoire doté d'**éléments naturels** et urbains de qualité (le fleuve, les espaces forestiers) sur lesquels peuvent s'appuyer une trame verte et des réseaux de circulation douce ;

• C'est un **territoire de projets** bénéficiant d'une implication forte des acteurs politiques et économiques s'appuyant notamment sur le dynamisme de l'intercommunalité.

Comment dans ces conditions jeter les bases d'un projet global fondé sur un programme d'actions venant prendre appui sur :

- 1** Un **positionnement clarifié pour l'aéroport** qui soit de nature à bénéficier à l'essor des villes et des territoires environnant ;
- 2** Une **structuration urbaine organisée autour d'un corridor de projets d'orientation Est-Ouest** qui fédère et conforte les dynamiques à rechercher entre pôles d'activité, secteurs d'habitat, grands équipements et espaces naturels ;
- 3** Une organisation du territoire destinée à **réduire l'effet des grandes coupures** Nord-Sud que constituent principalement la Seine, la RN7, l'autoroute A6 – B6 ainsi que les faisceaux ferroviaires encadrant le fleuve ;
- 4** Un respect des « **traces historiques** » qui marquent le territoire et sur lesquels de nouvelles trames urbaines peuvent s'adosser ;
- 5** Un **maillage de transports collectifs** assurant une accessibilité à différentes échelles, un réseau hiérarchisé, structuré autour d'un élément de centralité fort que constituera la gare TGV d'interconnexion ;
- 6** Une utilisation des « **marges autoroutières** » dégagées par une réduction des emprises routières et principalement des grands échangeurs et la constitution simultanée d'une « trame verte » prenant appui sur la trame viaire existante ;
- 7** Une démarche spécifique pour traiter la question de la **gêne sonore** tout en utilisant les dispositifs de protection à des fins de **production d'énergie** ;
- 8** Une contribution à la restauration de **l'image du territoire** ;
- 9** Une approche de la **gouvernance** fondée sur la **transparence** et établie sur une **base contractualisée**.

**L'aéroport est un lieu privilégié où se traitent les « affaires »**, à condition qu'il dispose des services d'un HUB aérien et terrestre (échange aéroport, Voies ferrées et routes). Dans ces conditions une urbanité liée à l'activité s'établit préférentiellement aux portes des avions.

Tous les hubs qui ont développé des bureaux à leurs abords immédiats les ont vus croître au rythme d'environ 10 000 m<sup>2</sup>, par Millions de passagers supplémentaires.

**Orly n'a pas échappé à cette règle**, à ceci près, que ces bureaux se sont développés sur un périmètre très large, dans des proportions beaucoup plus importantes, liées à l'histoire florissante de l'Ouest Parisien...

**Si Orly voit le nombre de ses voyageurs stagner ou régresser**, les surfaces de bureaux, laboratoires, dépendantes de cette relation à l'activité aéroportuaire, auront tendance à se délocaliser, si ce n'est déjà en cours, sur CDG ou ailleurs en Europe. (Londres, Francfort etc).

**Cette tendance est aggravée** par les difficultés que connaissent maintenant, les nombreuses activités de recherches et développement installées dans le SUD, pour regagner le hub de Paris CDG. La perte de temps due au transfert vers Paris CDG de ses salariés en voyage, équivaut pour l'entreprise à une perte sèche d'une journée de salaire.

#### Conséquences :

Si la plateforme ne conserve pas une véritable attractivité avec ses liaisons aériennes : ADP et ses abords placeront leur offre foncière sur le seul marché de renouvellement de bureaux du sud parisien, en perte de vitesse.

Les ensembles de recherches scientifiques du croissant fertile Sud délocaliseront leurs activités liées aux déplacements aériens des chercheurs, à CDG ou en Europe.

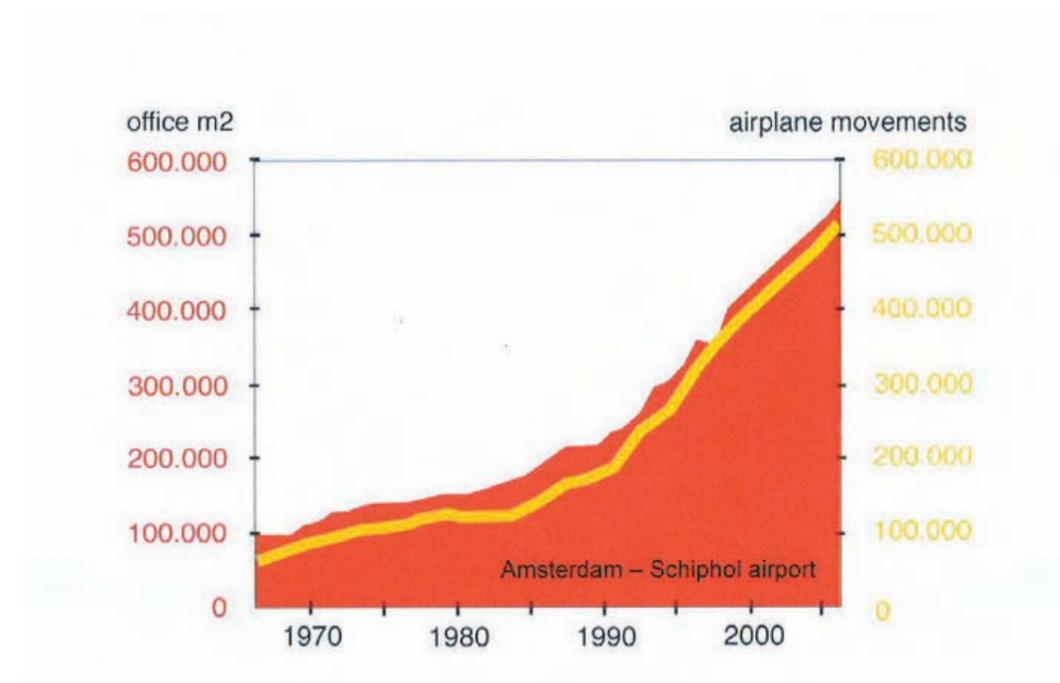
#### Quels services offrir ?

Pour conserver les **entreprises High-tech installées dans ses environs**, pour retrouver une activité aérienne normale liée à ce marché local, **Orly doit :**

- **Etre raccordé au TGV** pour élargir sa zone d'influence aéroportuaire, pour offrir aux entreprises voisines la mobilité Européenne TGV.

- Saisir le créneau du « **low-coast-entreprise** » pour viser les meilleurs hubs mondiaux :

- C'est sûrement ce que vise la compagnie récemment implantée à Orly, **qui offre ce produit test sur New-york, pour l'instant.**
- Orly doit évoluer vers un maximum de destinations MONDIALES en visant les principaux HUBS terrestres. Par exemple : Francfort (Europe de l'Est), Madrid (Amérique du sud), Abu Dhabi (Inde, Sibérie, Afrique du sud, Océanie, Australie), Bangkok (Asie).



Rapport entre les surfaces de bureaux et les mouvements des passagers

- Si le confort et les destinations offerts sont convenables, les entreprises voisines ne négligeront pas de faire les économies sur : le prix du voyage, le temps de l'accès à la plateforme, en bénéficiant de correspondances tous azimuts sur les hubs visés, surtout dans une perspective d'augmentation du coût de l'énergie.

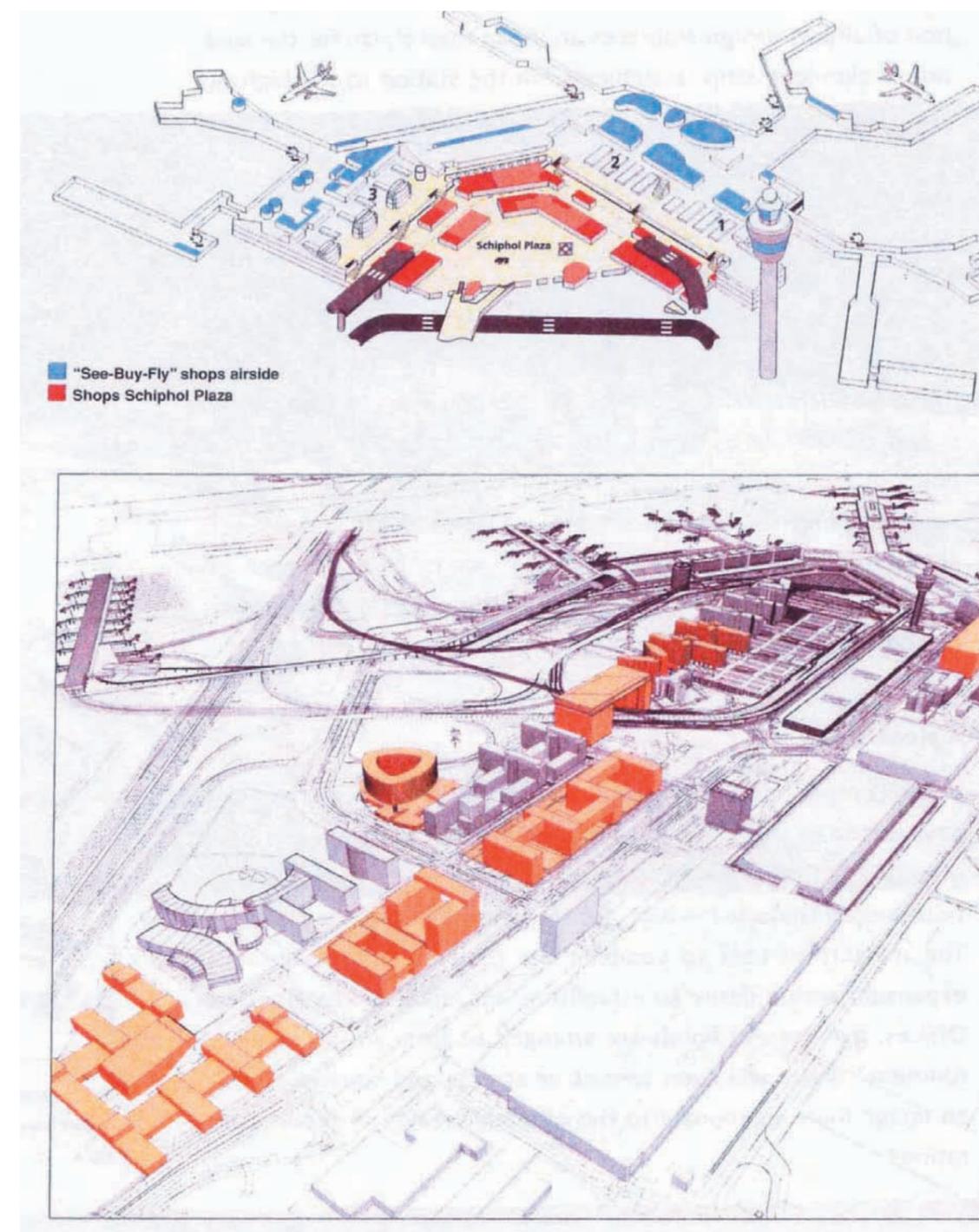
**Le succès de cette formule peut apporter :**

- Des fréquences vers les hubs améliorées pour de meilleures correspondances.
- Sur les hubs, les plus porteurs, une capacité d'emport augmentée permettra l'usage des gros-porteurs, qui réduiront les mouvements pour rester dans la limite du PEB :
- L'apparition d'une petite activité fret complémentaire, sur gros-porteurs, sans nouveaux mouvements. (Retour des emplois de faible qualification, meilleur accès du fret à Rungis).
- Transfert de l'activité Jets privés du Bourget à Orly (Urbanisation du Bourget au service de CDG et localisation plus proche des vols d'affaires de la clientèle du sud parisien).
- Un allongement de la durée d'exploitation de CDG. : Le partage régional de la clientèle aérienne, libère de la capacité régionale de mobilité, économise temps et énergie.

**Cette démarche peut entraîner une véritable valorisation foncière**

- DU FONCIER D'ADP URBANISABLE SUR ORLY. Alors que dans le même temps, les revenus aéroportuaires vont décroître sous la pression du low-coast de tourisme et d'affaire déjà en place.
- Du foncier de renouvellement urbain des abords, qui peut accéder à des programmes plus urbains.
- Du foncier libre sur la fraternelle, qui peut être employé sous forte densification afin de maintenir de larges surfaces non urbanisées de détente ou de culture (Pépinières Parisiennes)
- Du report au sud de la plateforme des activités de services aéroportuaires, bien reliées par des by-pass à ORLY-CENTRE et plus accessibles depuis les communes riveraines où se distribuent les résidences de ces emplois.
- Elle favorise l'amélioration ponctuelle de toutes les centralités riveraines d'ORLY-CENTRE, ainsi mieux reliées entre elles du fait des nombreux boulevards urbains installés par ORLY-CENTRE sur tout le dispositif.

Le plan de masse de l'aéroport Schiphol d'Amsterdam :



Le secteur d'Orly se situe à la jonction de deux corridors majeurs du développement régional :

- A l'ouest, le pôle de l'enseignement supérieur et de la recherche de Massy – Saclay – Courtaboeuf, centre d'envergure européenne constituant l'un des sites prioritaires retenu par l'Etat et la Région pour y accueillir des entreprises à vocation internationale. Plus à l'ouest, se trouve la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- A l'est, le secteur à vocation logistique autour de la Plaine centrale, Créteil, Sucy, Bonneuil (avec son port fluvial, qui avec celui de Gennevilliers, constitue une véritable porte d'entrée depuis la façade maritime du Havre). Plus à l'est, se situe la ville nouvelle de Marne-la-Vallée au nord, et des espaces naturels au sud avec des espaces boisés qui s'inscrivent en transition entre la zone agglomérée et la plaine agricole.

Au cœur de ce vaste territoire, le secteur d'Orly constitue un pôle économique régional majeur de service dans les domaines aéroportuaires (c'est le deuxième aéroport national et le dixième au plan européen), agroalimentaire, logistique et tertiaire, dont le poids et les impacts directs de toutes natures s'étendent bien au-delà des limites du domaine occupé.

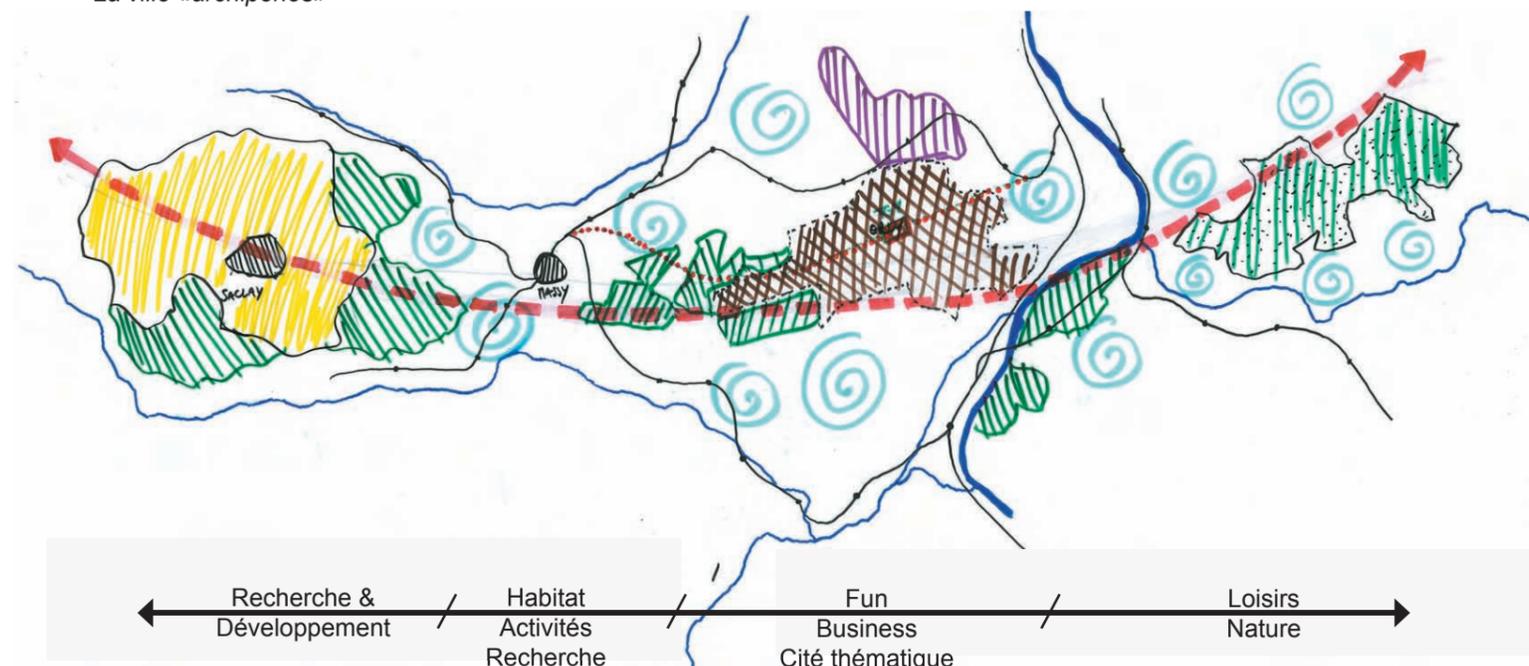
Se dessine ainsi, autour d'un vaste corridor urbain d'orientation est ouest, une « dorsale » irriguée par de grands axes routiers, en particulier la « voie historique » qu'est la RN 186 autour de laquelle s'est organisée une urbanisation d'une grande diversité regroupant différentes fonctionnalités, habitat, activités, loisirs ... sans pour autant présenter les caractéristiques d'un véritable continuum urbain d'échelle régionale, mais celles d'une juxtaposition de fonctions sans réelles synergies entre elles.

*Construire progressivement une **continuité urbaine** le long de ce corridor en y favorisant l'émergence de nouvelles centralités venant équilibrer le poids de la partie centrale et constituer ainsi un « **archipel métropolitain** » situé à une dizaine de kilomètres de la ville centre, devrait être un objectif de structuration urbaine. Une telle démarche contribuerait à fédérer les potentialités de ce territoire tout en réduisant les déséquilibres économiques sociaux et démographiques croissant constatés depuis plus d'une décennie.*

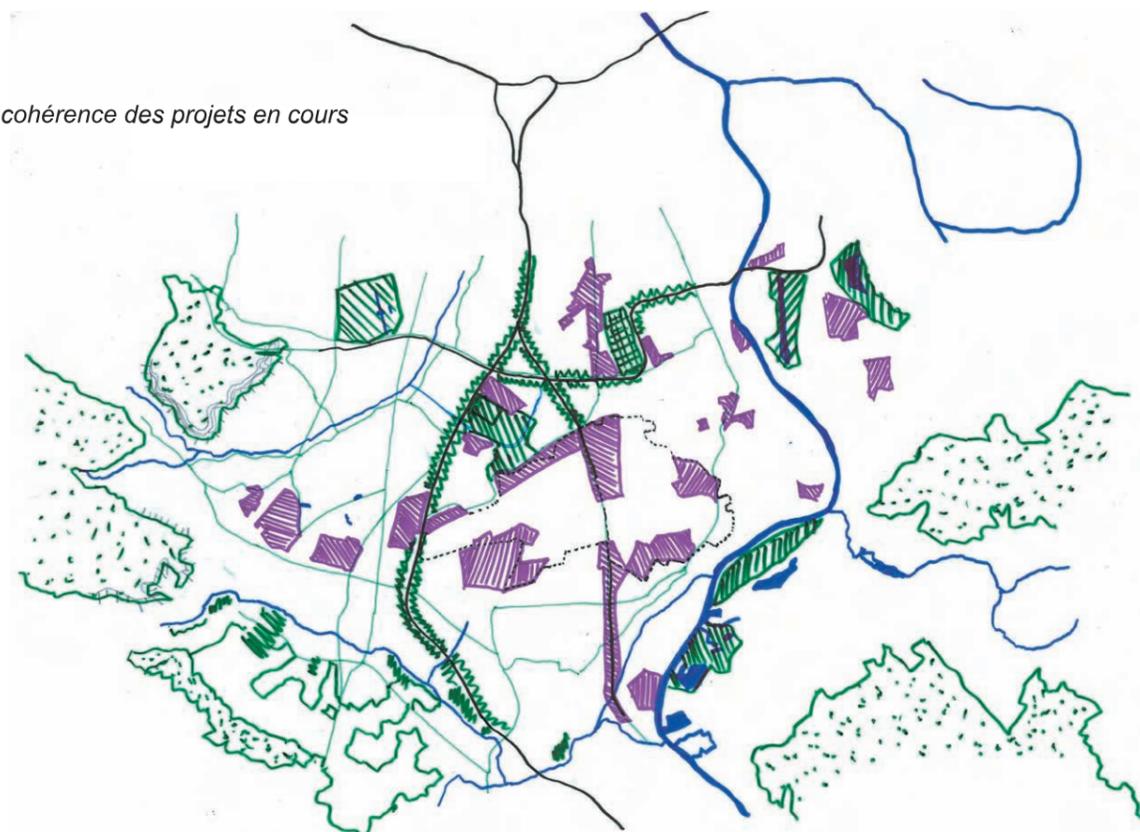
Cela suppose en particulier de mieux innover ce territoire par des infrastructures de transport prenant appui sur l'existant :

- Ligne C du RER restructurée au moyen d'une liaison « dédiée » Paris – Massy indépendante avec transformation en véritables gares des haltes de « La Fraternelle » et de « Pont de Rungis » ;
- Création d'un boulevard urbain est – ouest mettant en relation Massy, Orly, Choisy, Créteil desservant des emprises foncières libres et mutables ;
- Extension à l'ouest et à l'est du TVM avec scindement de la ligne à hauteur de Belle - Epine, les deux branches venant faire leur terminus à la gare TGV sud et création d'une ligne de bus express sur A 86 desservant les principaux pôles et venant se mailler avec les grandes radiales (RN305, RN7, RN20...).

La ville « archipel »



Mise en cohérence des projets en cours



D'importantes coupures Nord-Sud accentuent les ruptures et la fragmentation territoriale qui pèsent très lourdement sur le territoire. Deux d'entre elles sont des axes structurants : la première, naturelle, porteuse d'image et d'identité, « la Seine ». La deuxième, c'est l'axe historique de développement urbain, la RN7, « route du soleil et des vacances ».

**La Seine** dans sa traversée du territoire fait apparaître un potentiel d'aménagement très important de ses berges et de leurs abords peu ou non exploités. Deux points particuliers sont à mettre en avant dans cette idée de valorisation :

- Le secteur de la confluence avec la Marne toute proche qui est aussi un point d'entrée commun depuis Paris vers le territoire;
- Le secteur Sud compris entre Viry-Châtillon et Grigny où Seine et RN7 se rejoignent, point de convergence qui est aussi porteur d'un fort potentiel.

Un renforcement des traversées actuelles de la Seine et la création de nouveaux franchissements aux points névralgiques de la structure urbaine faciliterait les relations est-ouest et permettrait une meilleure intégration du cours d'eau au tissu environnant

**La RN7** est constituée de trois principales séquences identifiables du nord au sud :

- de la porte d'Italie au cimetière parisien de Thiais ;
- du cimetière parisien de Thiais jusqu'à l'avenue F Mitterrand à la hauteur d'Athis-Mons ;
- d'Athis-Mons à Grigny ou la RN7 longe la Seine et crée un espace singulier.

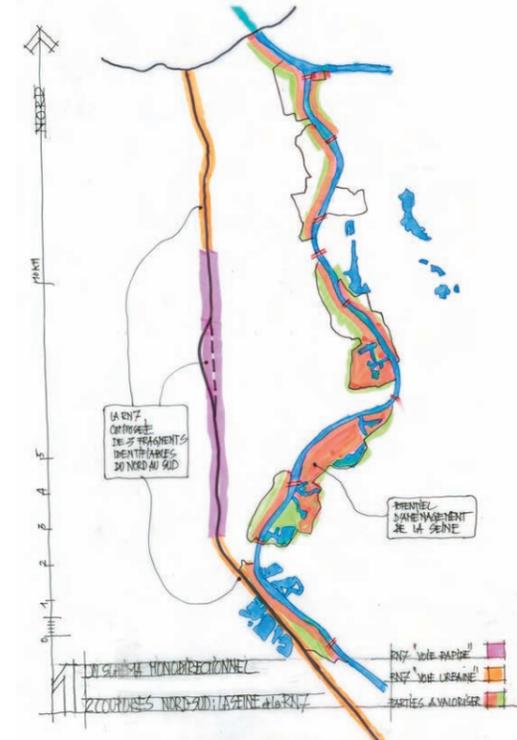
Les premier et troisième segments ne présentent pas une image urbaine bien constituée mais en ont le potentiel moyennant un traitement plus adapté de leur traversée et de leurs abords. Le deuxième segment est aujourd'hui une voie rapide qui n'a rien d'urbain. Ceci est tout particulièrement vrai dans le secteur de l'aéroport d'Orly où la RN7 plonge sous l'emprise aéroportuaire et se perd dans de sombres espaces souterrains ce qui fait de cette portion un « tuyau » qu'il est nécessaire de traverser le plus vite possible.

*Il paraît indispensable de revoir la configuration de cet axe en ouvrant le plus possible ses couvertures en profitant notamment de la création de la gare TGV et de Cœur d'Orly. D'autre part, poursuivre au sud du Cimetière de Thiais le réaménagement de ses abords prévus simultanément à l'arrivée du tramway Villejuif – Juvisy semble de nature à « pacifier » cet axe et lui redonner une « urbanité » que l'accumulation des activités monofonctionnelles contribue à lui faire perdre.*

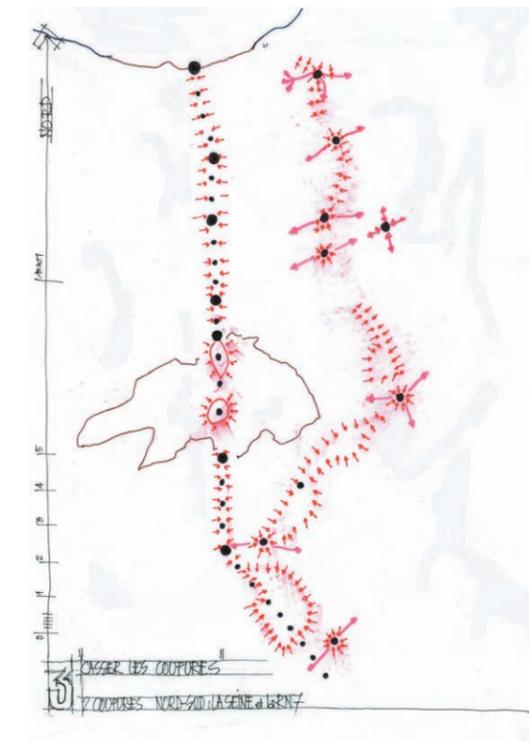
**Un schéma directeur de requalification global** de cet axe et de réaménagement de ses abords, de Villejuif à Evry, est un des chantiers que l'Etat, en liaison avec la région et les deux départements devrait engager.

Pour ce territoire fragmenté, commencer à casser les coupures passe obligatoirement par leur traitement en élément de composition urbaine. La dynamique transversale ne saurait être enclenchée sans cette étape préliminaire.

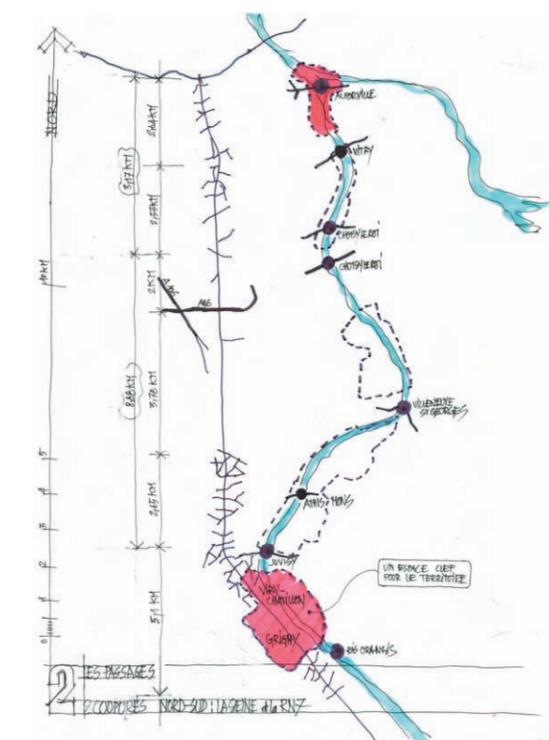
La Seine et la Rn7, une situation de coupure à renverser



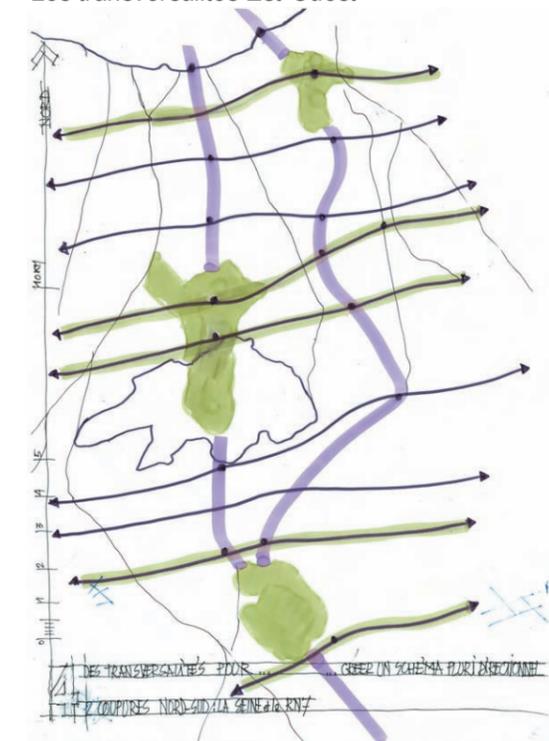
Des porosités à créer



Multiplier les passages

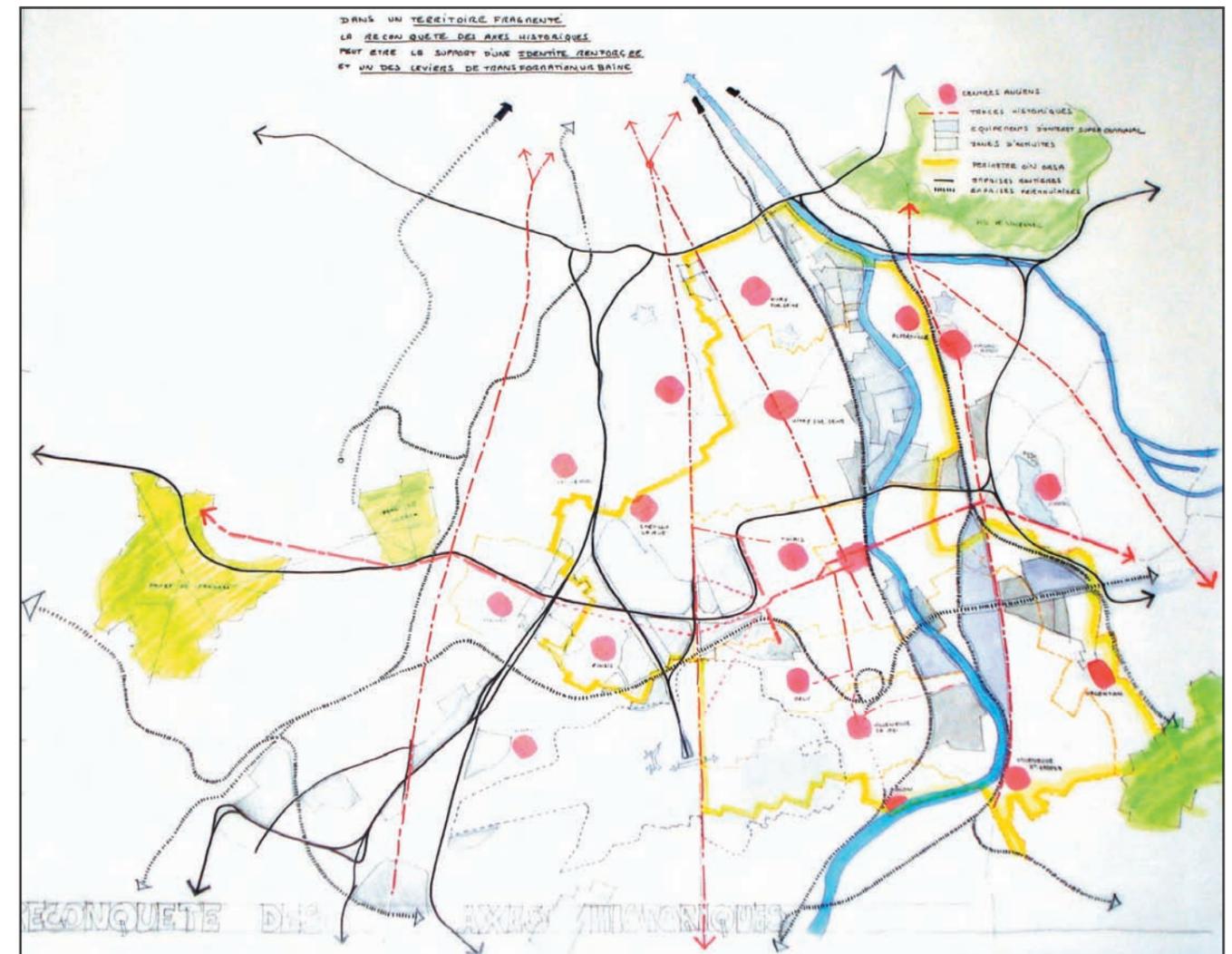


Les transversalités Est-Ouest



La qualité et l'attractivité du territoire repose notamment sur un ensemble important et diversifié de ressources naturelles et paysagères qui lui confère un caractère équilibré. L'occupation de l'espace est encore très marqué par les voies de communication (la RN 186 était une voie royale conduisant à Versailles) mais également par les centres historiques qui ont été en général préservés lors de la réalisation des grandes infrastructures. Certains grands équipements ont été réalisés aux marges des espaces monofonctionnels et des « extra-territorialités » et les cheminements historiques se sont trouvés progressivement segmentés aux différentes étapes de l'histoire urbaine de ce territoire.

Reconstituer certains tracés, redonner vie et sens à certains axes comme la RN7 dans le cadre de l'opération « Cœur d'Orly », reconsidérer certaines trames urbaines en s'appuyant sur les traces historiques constitutives du territoire, peuvent être de nature à lui redonner une lisibilité tout en renforçant l'accessibilité à des secteurs aujourd'hui enclavés du fait de la présence de grands équipements et de la réalisation d'infrastructures de transport.



Les centres historiques et les tracés structurels

En matière de transport, les objectifs à prendre en compte sont :

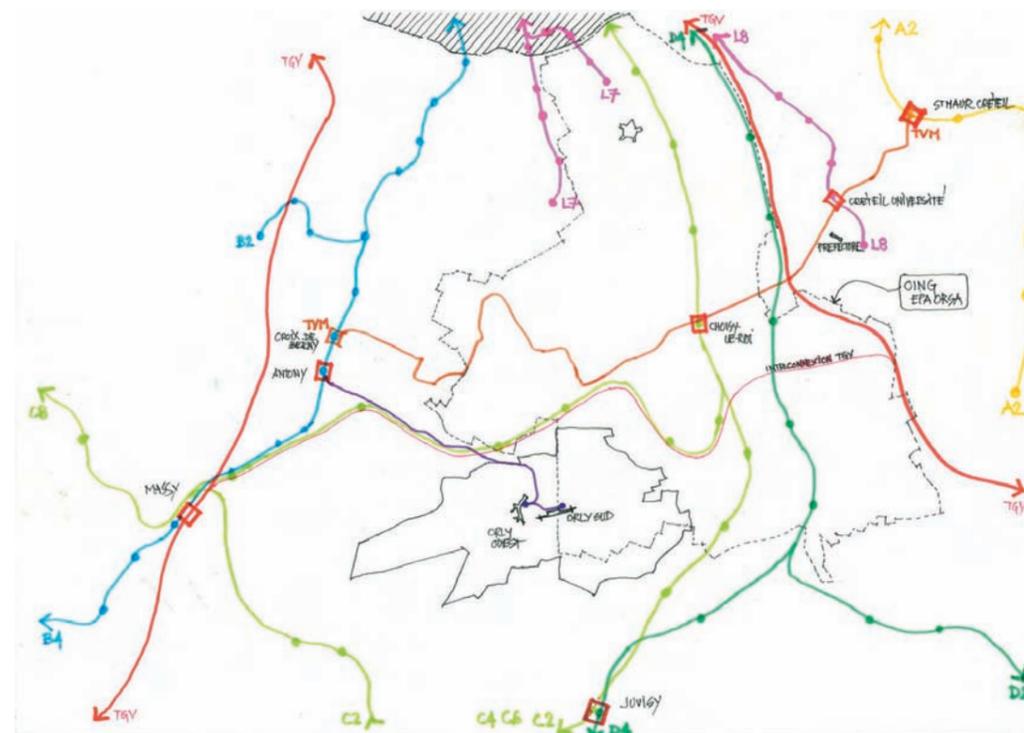
- Renforcer l'attractivité et l'accessibilité du territoire et contribuer à le défragmenter ;
- Faire du pôle d'Orly un élément du réseau ferroviaire grande vitesse francilien et conforter la vocation internationale de l'aéroport
- Améliorer l'accessibilité de l'aéroport et de son environnement aux différentes échelles : locales, régionales, nationales et créer une liaison directe et rapide avec Paris

Par rapport à ces objectifs, différentes réponses en matière de transports collectifs peuvent être apportées en hiérarchisant les réseaux et en créant de nouvelles interconnexions ;

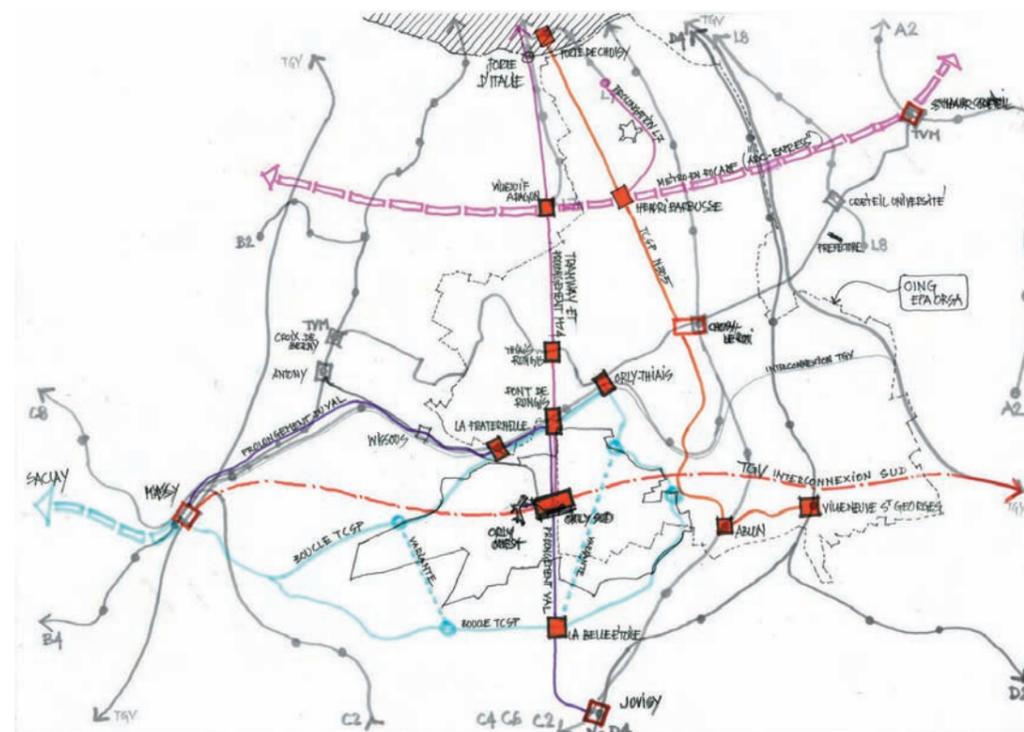
#### Défragmenter, décloisonner le territoire

Comme pour nombre d'autres secteurs de la moyenne et grande couronne, les réseaux existant témoignent d'un déficit en liaisons transversales structurantes et suffisamment performantes pour être attractives et constituer une réelle alternative à l'utilisation de modes individuels motorisés. Le Contrat de plan 2000 2006 a apporté une première réponse à cette carence mais les projets ont pris du retard dans leur réalisation : l'extension ouest du TVM à Antony - Croix de Berny qui devait être opérationnelle en 2000 a été mise en service au printemps 2007. D'autres opérations tout aussi indispensables comme le tramway Villejuif - Athis-Mons et le TCSP Pompadour – Sucy connaissent elles aussi des retards dommageables. Elles ont été confirmées dans le Contrat de projets 2007-2013 et devraient se concrétiser à échéance rapprochée. Cela étant, d'autres projets dont certains sont inscrits dans le contrat de projets 2007-2013 et dans le projet de SDRIF paraissent indispensables au décloisonnement du territoire. Il s'agit pour l'essentiel de quatre grands projets d'infrastructures en rocade :

- A l'ouest de la plate forme, la **liaison TCSP Massy- Orly**, connectée au RER C (La Fraternelle), au tramway Villejuif – Athis, et à Orly-Val restructuré, contribuerait à améliorer significativement l'accessibilité des populations du secteur ouest d'Orly , Massy, Wissous, Antony sud Fresnes et Rungis aux emplois du Pôle ; C'est cette liaison qui se prolonge en boucle autour de l'aéroport et dessert Villeneuve-le-Roi, Athis-Mons, la Belle Etoile...et vient se mailler avec l'ensemble des lignes desservant le secteur, complétant le dispositif et favorisant les échanges avec les territoires voisins.
- A l'est, **extension du TCSP Sucy- Pompadour** à Orly en desservant



Réseau existant de transports en commun



Propositions

Choisy-le-Roi, Thiais (RN 186), le Sénia, cœur d'Orly et faisant son terminus à la gare TGV à réaliser sur le barreau sud d'interconnexion ;

- Au sud, la **liaison Massy - Evry** dont la réalisation favoriserait l'accessibilité des habitants du nord Essonne au secteur sud d'Orly ;
- Au nord, la réalisation de la liaison « **Arc Express** » (métrophérique) du projet de SDRIF venant se mailler avec les grandes radiales ferroviaires lignes RER C et D, le métro ligne 7 à Villejuif et le TCSP de la RN 305.

A ces opérations viennent s'adjoindre celles évoquées précédemment en accompagnement de la constitution du « Corridor urbain Est – Ouest » (restructuration de la ligne C du RER et du TVM)

#### Faire du Pôle d'Orly un élément du réseau ferroviaire grande vitesse

Dans cette perspective, la **réalisation du barreau sud d'interconnexion** est essentielle avec comme enjeu la réalisation d'une **gare à hauteur d'Orly**, constituant un nouvel élément de centralité et un **pôle transport multimodal** où s'articulerait l'ensemble des autres lignes du réseau desservant le pôle. Cette opération permettrait en outre d'améliorer très sensiblement le service sur la liaison Massy – Valenton autorisant son insertion à terme dans une grande rocade ferroviaire utilisant la grande ceinture.

Deux hypothèses de localisation de la gare TGV Sud peuvent être envisagées :

- l'une dans le cœur d'Orly, à 2km de l'aéroport ;
- l'autre, plus au sud, entre les deux aérogares sud et ouest. Ce positionnement de la gare TGV au cœur de l'aéroport est essentiel à l'accessibilité nationale et européenne du territoire. Cette localisation d'un pôle d'échanges très puissant est aussi un levier d'ouverture et de reconquête du territoire urbain de l'aéroport.

#### Améliorer l'accessibilité aux différentes échelles

- **locale** : il s'agit de reconsidérer Orlyval pour en faire un mode de transport local assurant une desserte de proximité avec :
  - une extension à l'ouest vers Massy ;
  - une extension au sud vers Juvisy ;

et en dotant cette ligne de nouveaux arrêts, à la Fraternelle (maillage avec la ligne C), à Wissous (desserte de la Cerisaie), avec, dans l'aéroport, une connexion avec les autres lignes à la Gare TGV Sud et plus au sud, avec le TCSP Massy- Orly à la Belle Etoile.

- **régionale** : la restructuration du RER C avec la requalification des gares de Pont de Rungis et La Fraternelle, celle du TVM (avec la création d'un nouvel arrêt «Thiais Orly») sont des opérations qui, avec le Tramway Villejuif – Athis – Juvisy contribuent à cet objectif.
- **Avec Paris et le nord de la région** : l'aéroport d'Orly ne bénéficie d'aucune liaison ferroviaire directe avec Paris, ce qui pénalise son accès par les transports collectifs et contribue à engorger le réseau de voirie du secteur. Il pourrait être envisagé d'étendre à terme la ligne de métro n° 14 (Météor) sur la branche de Villejuif de la ligne 7 (correspondance avec Arc Express) et de la prolonger au-delà jusqu'à Orly (Gare TGV Sud) selon un trajet direct jusqu'à la Gare de Pont de Rungis . Serait ainsi réalisée avec la Ligne 14 une grande radiale Nord – Sud d'échelle régionale, passant par Paris et réalisant une liaison entre le Port de Gennevilliers (ou l'université de Saint-Denis selon la branche de la ligne 13 choisie) et l'aéroport d'Orly.

*1, Son trajet se superposerait à celui du Tramway sur la RN7 lequel assurera une desserte omnibus. Une autre solution pourrait consister à faire desservir par la ligne 14 les grands ensembles d'habitation de Chevilly-Larue (Les Sorbiers) et de l'Hay-les-Roses au moyen d'un arrêt intermédiaire entre Villejuif et Pont de Rungis.*

Pour diminuer les rejets en CO2 et alléger notre dépendance énergétique une des commissions préparatoires au Grenelle de l'environnement a proposé de diminuer de 10 Km/h la vitesse autorisée des automobiles sur le réseau routier hors agglomérations. Cette mesure vise les flux interurbains mais précisément la limite entre les échanges dits urbains (au sein de la même ville) et interurbains (entre les villes) est devenue floue. Le périmètre de l'agglomération ne s'identifie plus à la définition du territoire « urbain » et c'est pour cette raison que l'INSEE a défini des « aires urbaines » beaucoup plus larges que les agglomérations.

Cette mesure devrait naturellement ouvrir un débat sur les infrastructures dont le dimensionnement a été conçu pour des vitesses de circulation et d'échange d'ores et déjà très supérieures à la réalité et cela, au-delà même des périodes de pointe.

Leur reconfiguration offre par conséquent un potentiel foncier considérable utilisable à des fins d'aménagement urbain par une reconquête de ces espaces dont la justification devient de plus en plus contestable. Il s'agit en réalité de transposer, au niveau des échangeurs autoroutiers notamment, ce que nombre de collectivités ont déjà réalisé par la transformation de certaines voies rapides en boulevards urbains (Cf. le dossier de références annexes avec les exemples de Barcelone, Paris avec le tramway des Maréchaux, Grenoble avec la ligne 3)

Pour parachever cette démarche et renverser l'image du territoire, une plantation massive définissant une **trame verte**, support de circulation douces, serait de nature à contribuer à le « pacifier », en organisant une plus grande perméabilité des espaces, pour le travail comme pour le loisir.

De nombreux axes existent pour accueillir ces plantations :

- Les abords des grandes infrastructures routières ;
- Les abords des lignes ferroviaires ;
- Les bordures de rues et boulevard ;
- Les délaissés ;
- Les parcs de stationnement publics et privés en incitant leurs propriétaires par des aides publiques ;
- Tous les interstices...

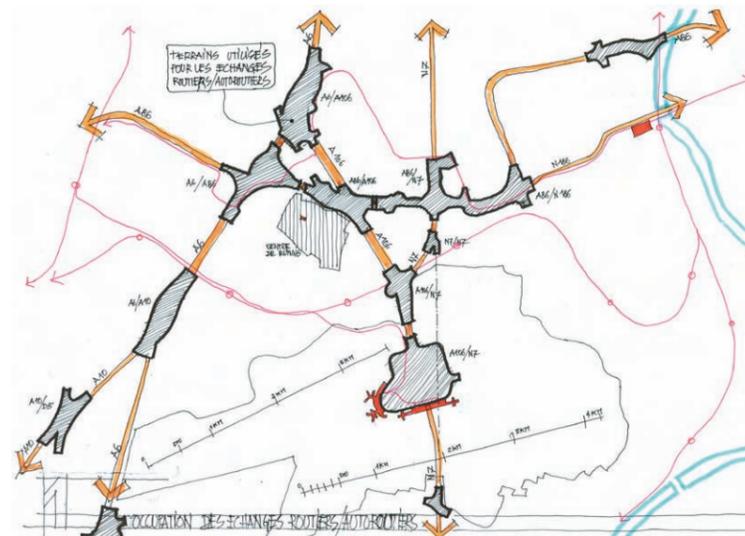
La multiplication de ces actions peut contribuer à donner une image forte du territoire qui fait cruellement défaut aujourd'hui.

Cette valorisation peut également favoriser la création et l'occupation de logements dans des secteurs où, aujourd'hui, on est peu enclin à s'installer.

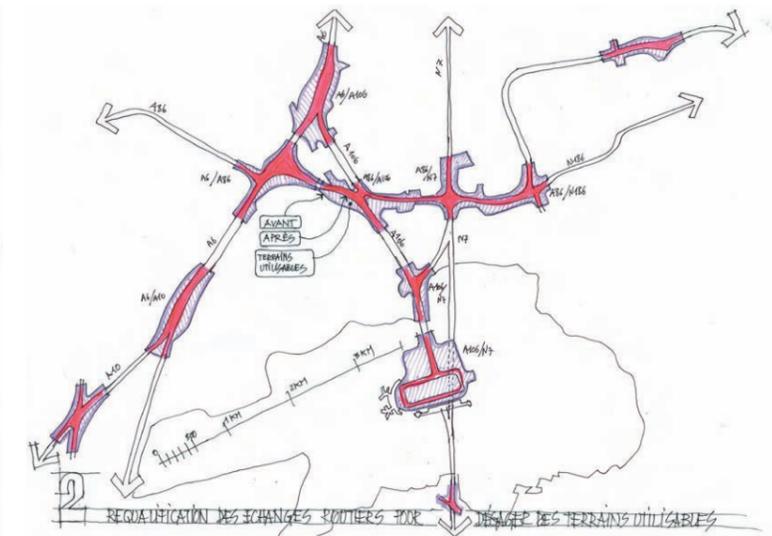
Cette trame verte enfin peut créer de nouvelles accessibilités vers des lieux très valorisants pour les habitants :

- Les berges de Seine aménagées ;
- La forêt de Sénart ;
- Le Parc de Sceaux et le Bois de Verrières ;
- Le Bois de Vincennes...

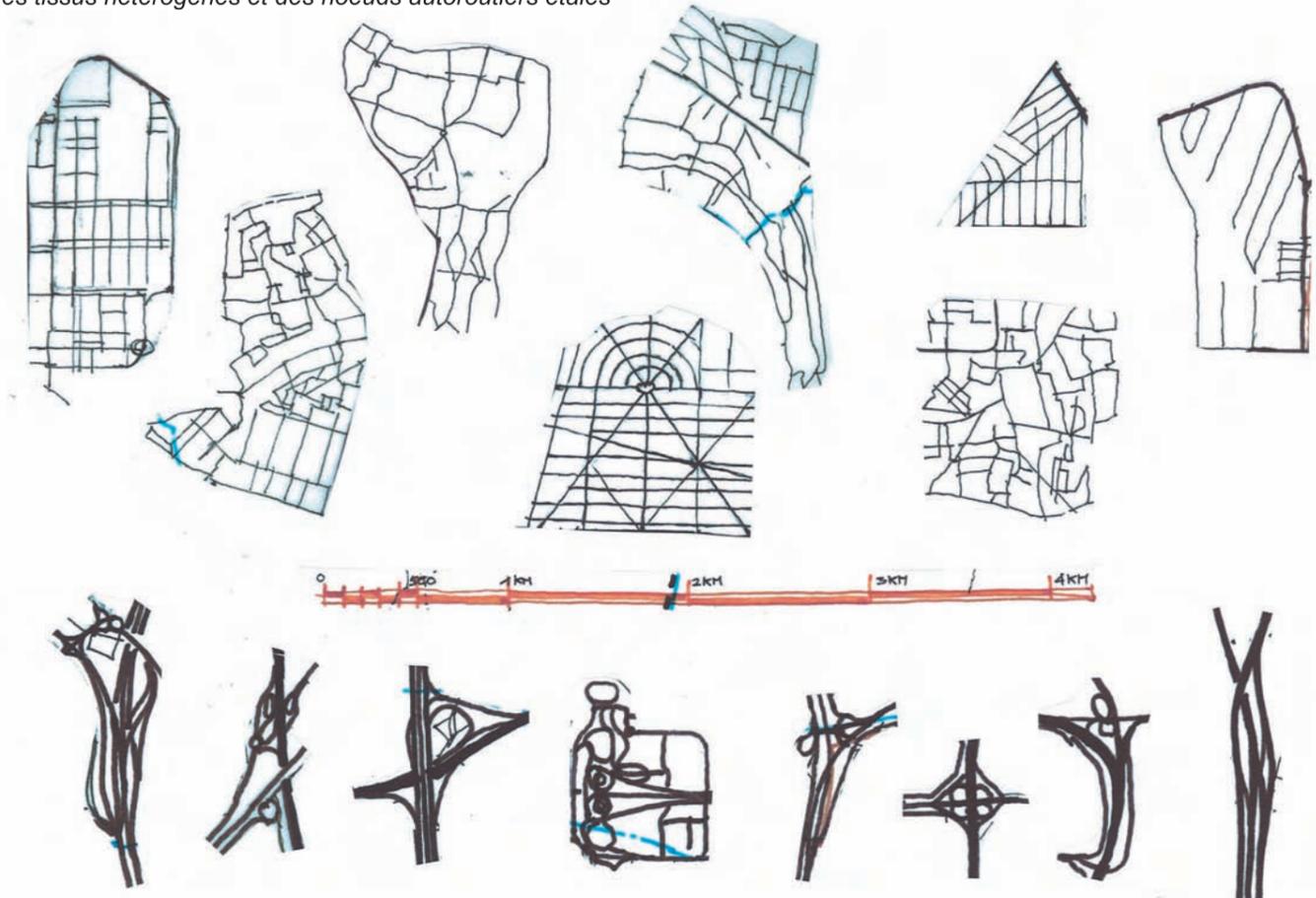
La consommation d'espaces actuelle des échangeurs

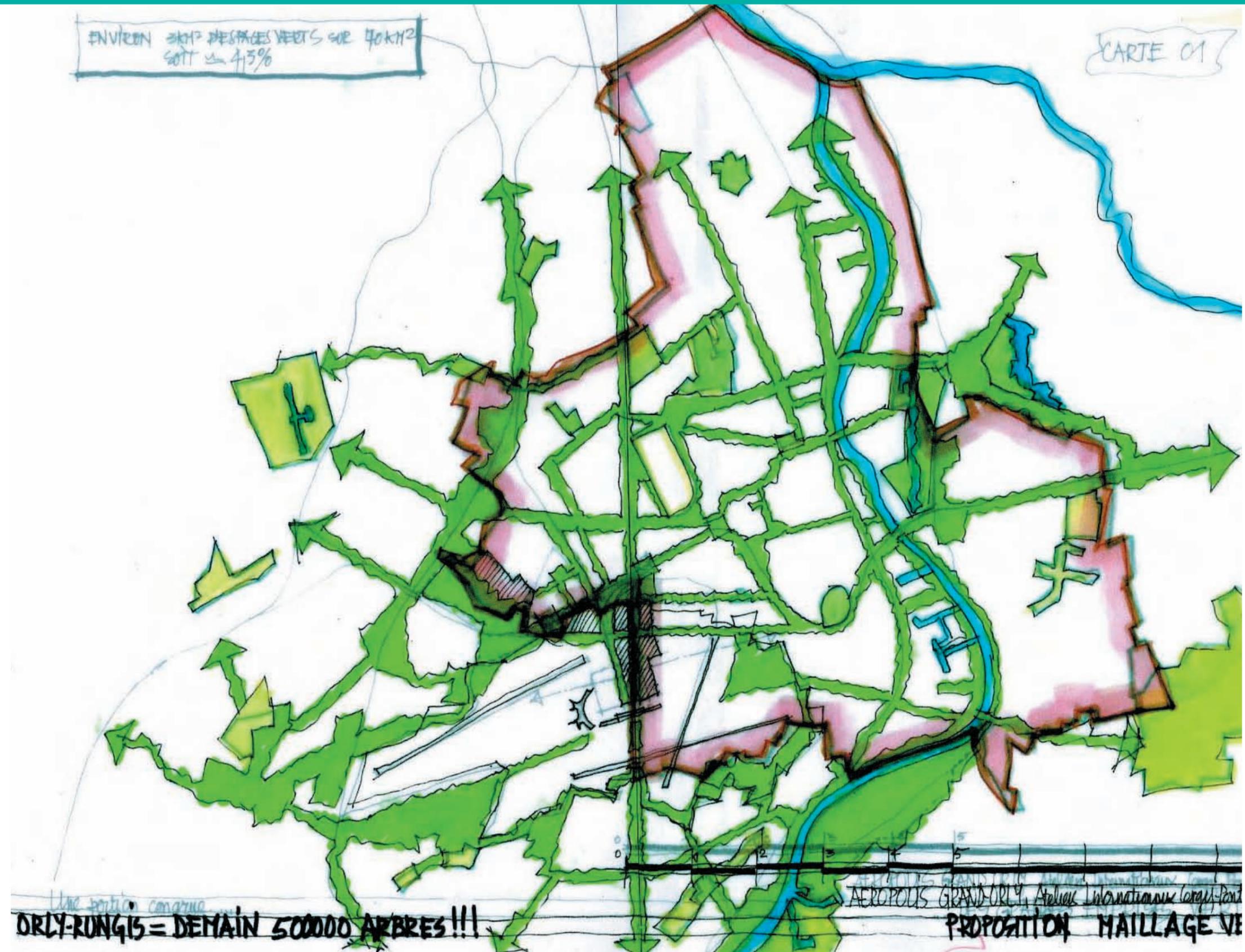


Des espaces libres à urbaniser



Des tissus hétérogènes et des noeuds autoroutiers étalés

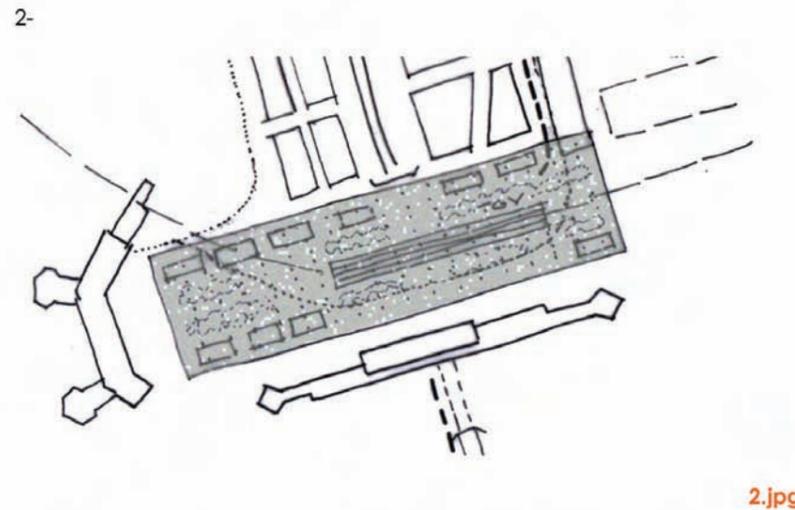




Dans le contexte actuel de construction du PEB, la carte des gênes sonores témoigne de l'impact très étendu de cette nuisance et éclaire la nécessité de rechercher les voies et moyens de « reconquérir le territoire ». S'agissant du bruit aérien, la protection pourrait utilement résulter d'une couverture par une verrière équipée d'un dispositif de production d'énergie d'origine photo voltaïque et financée aux ¾ par la vente de l'électricité.

Deux lieux « stratégiques » pourraient, à titre d'exemple, faire l'objet de projet de cette nature :

- 20 ha sous verrière photo voltaïque devant les halls sud et ouest pour 500 000 m<sup>2</sup> bâtis ;
- 2 ha sous verrière photo voltaïque pour redynamiser le coeur commerçant de Villeneuve le Roi.



Création d'un pôle urbain sous verrières photovoltaïques face aux terminaux d'Orly

Exemples

Munich



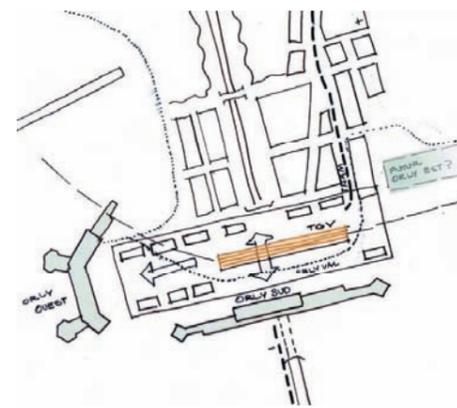
Place face aux Terminaux de Munich avec bureaux, commerces et hôtel

Schiphol- Amsterdam



Place face au Terminal de Schiphol, accès à la station du train

1- localisation de la station TGV face à l'Aérogare d'Orly



1.jpg

Favoriser l'inter modalité, simplicité d'échanges entre modes de transport, synergie avion-tgv pour convertir Orly en hub aérien et terrestre

Exemples

Frankfurt



1c.jpg

Train ICE dans la gare de l'aéroport de Frankfurt

Schiphol- Amsterdam



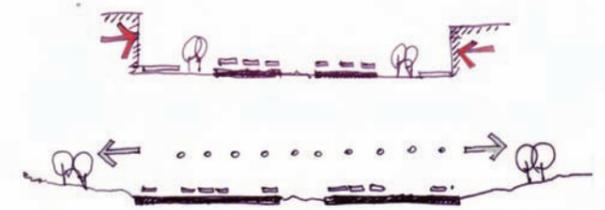
1b.jpg

Gare de train et développement de l'aerocity face à la Terminal de Schiphol

3- Re-calibrer l'A106, redimensionner les voies et tracés pour urbaniser ses rives



3a.jpg



3b.jpg



Système de panneaux photovoltaïques

Les ambitions fortes pour ce territoire, à la mesure des défis à relever, les projets structurants à mettre en œuvre, les démarches de toutes natures à entreprendre pour qu'il apporte à la population qui y vit comme à celle qui y travaille des réponses adaptées aux problèmes auxquels elle se trouve confrontée... autant de sujets guidés par un fil directeur, celui du **développement durable** qui engage l'ensemble des acteurs vis-à-vis des générations actuelles et futures.

La restauration de l'image du territoire passe nécessairement par l'affirmation et la concrétisation de cette priorité et par conséquent doit pouvoir prendre appui sur des réalisations exemplaires qu'il importe de valoriser.

La gare TGV, la transformation d'Orly Val, la requalification de la RN7, le redimensionnement d'emprises des échangeurs autoroutiers et la constitution progressive d'une trame verte en sont les expressions visibles.

Pour avancer dans cette voie, la mobilisation des acteurs publics et privés est essentielle autour d'un projet d'« **éco territoire** » traduit dans une **Charte de développement durable**, sorte d'**AGENDA 21** dont l'exécution serait de nature à témoigner de la volonté de **changer la donne** et par conséquent l'image de ce territoire.

« Le progrès, c'est l'accomplissement des utopies » Oscar Wilde



Aux Etats-Unis comme en Europe, le développement aéroportuaire est le plus souvent source de conflits permanents. Les modes d'évaluation du bruit et l'appréciation de la gêne sonore sont souvent contestés. Les conflits d'intérêt opposent populations riveraines et responsables de l'activité aéroportuaire, élus et experts, et l'utilité même des projets est souvent remise en cause.

Le débat sur la politique de développement de l'activité du transport aérien se réduit trop souvent à un antagonisme frontal entre le monde du transport aérien et ceux qui en subissent les conséquences ou en critiquent l'impact environnemental. Et pourtant, territoire et aéroport ont chacun à y gagner dans une représentation la plus partagée possible des enjeux et des contraintes du transport aérien, les amenant à rechercher ensemble les nécessaires compromis.

Or, si des structures thématiques d'échange existent (comité de pôle, PDU et PDE, GIP emploi de Roissy..) il n'y a pas en revanche de **cadre global** pour traiter ces questions et la multiplicité des acteurs, de leurs stratégies, de leurs intérêts qui viennent encore compliquer la gestion du développement aéroportuaire, déjà conflictuelle par nature.

Or, partout en Europe, que ce soit pour les grands débats publics portant sur des infrastructures nouvelles ou pour rechercher les voies et moyens de mieux gérer au quotidien les relations entre l'aéroport et son environnement, des initiatives sont prises et des structures de gouvernance créées (en Angleterre et aux Pays Bas notamment). L'île-de-France à cet égard témoigne d'un important déficit de réflexions des autorités publiques en matière de concertation comme de gouvernance dans les secteurs aéroportuaires par rapport à nos voisins européens.

Sans anticiper les initiatives qui ne manqueront pas d'être prises par les autorités de l'Etat et de la Région (le rapport parlementaire de la mission d'information présidée par François-Michel Gonnot comporte des pistes intéressantes à cet égard quand il évoque un « vrai contrat avec les Franciliens »), on peut déjà émettre un certain nombre d'idées :

- le bruit est la principale et presque la seule question qui oppose les acteurs Le territoire peut ponctuellement s'en protéger, là où il est inévitable. Il peut aussi, sur des bordures plus larges de l'aéroport, donner lieu à contrat distinguant les zones exclues de toute urbanisation de celles à urbanisation sous condition. Ces zones ne sont pas celles du plan de gêne du bruit, mais celles pouvant résulter d'un dialogue ouvert entre les nécessités de l'activité aéroportuaire et les conditions de vie et de développement du territoire (exemple des Pays Bas). Il est proposé de mener une démarche similaire.
- Pour mettre en évidence l'ouverture et la transparence il est proposé un premier pas « visible » : d'un commun accord, des capteurs de bruit pourraient être installés autour de l'aéroport, et les résultats communiqués en temps réel sur internet. Cette installation pourrait donner lieu à des travaux pratiques en ligne pour les classes préparatoires aux Grandes Ecoles, les lycées et les collèges, notamment

ceux qui sont sur le territoire . Il est proposé de monter un TP sur ce modèle autour de la maîtrise du bruit de l'aéroport.

Mais au-delà de ces aspects pratiques, il est important de **faire partager une vision stratégique** plus large ayant trait à la mise en valeur du territoire sous influence de l'aéroport pour que celui-ci soit considéré comme un des outils les plus efficaces possibles pour l'emploi et l'attractivité du territoire et de la Région. Dans un contexte de décentralisation, avec l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris (et celui d'Air-France), il appartient aux élus de définir et mettre en place les structures de gouvernance et les outils le mieux à même d'insuffler ce nouvel état d'esprit.