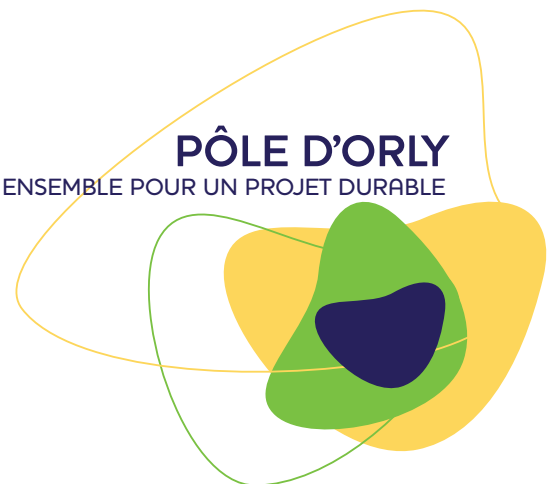


# CHARTRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU PÔLE D'ORLY

JANVIER 2011

**PÔLE D'ORLY**  
ENSEMBLE POUR UN PROJET DURABLE





# PRÉAMBULE

## LA CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UNE ÉTAPE CLÉ DANS LA GOUVERNANCE DU PÔLE D'ORLY

Fruit d'un travail collaboratif ayant rassemblé une vingtaine d'acteurs volontaires du territoire, la rédaction de la charte de développement durable du Pôle d'Orly a été amorcée lors d'un séminaire organisé par l'Institut d'urbanisme de Paris. La discussion s'est poursuivie au sein d'un groupe de travail spécifique réuni de juin 2009 à décembre 2010, piloté par les deux Départements et animé par le cabinet Res Publica.

**La charte rassemble :** l'État, la Région, l'ensemble des collectivités locales, les organismes publics, les acteurs socioéconomiques, les entreprises ou leurs représentants, les organisations syndicales, les associations, etc., sous l'impulsion des Conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne.

**Elle fédère tous les acteurs du pôle et affirme leur volonté commune d'agir** conjointement pour le développement économique et social de ce territoire et l'amélioration de la qualité de vie. Celle-ci passe par l'économie des ressources, la prise en compte du bien-être social, ainsi que la maîtrise et la réduction des sources de nuisances et de pollutions que produit et subit le territoire.

La charte s'inscrit pleinement dans la démarche du pôle dont elle constitue une étape clé. **Elle témoigne de la construction géographique et identitaire du Pôle d'Orly** depuis 2005. Ce pôle, qui s'est longtemps défini comme un territoire « servant » de la capitale, encadré par des pôles majeurs bien identifiés (Paris, Saclay, Créteil, Évry), revendique aujourd'hui une place à part entière, à l'échelle métropolitaine.

Cette évolution se caractérise par :

- une fonction qui n'est plus seulement celle d'un territoire accueillant des infrastructures et équipements au service de l'agglomération parisienne, mais aussi celle d'un véritable pôle de vie offrant de fortes capacités de rééquilibres économiques et résidentiels à l'échelle régionale ;
- une approche plurielle et transversale des problématiques, qui assure à la démarche un caractère durable dans le temps. Plus qu'une approche économique ou environnementale, c'est véritablement une démarche territoriale qui s'est imposée, au travers d'un projet d'aménagement global qui prend en compte

l'ensemble des enjeux territoriaux : réduction des inégalités liées à l'habitat, à la mobilité, à l'emploi, à l'environnement...

- une implication dès lors plus forte et plus nombreuse des différents acteurs du pôle.

**La charte donne corps à un esprit et aux valeurs** que les acteurs ont progressivement associés au cours de leurs échanges autour du Pôle d'Orly. Elle met en évidence leur apprentissage d'une forme originale de travail en commun et de co-élaboration, et marque une nouvelle étape dans la formalisation de l'ambition, des valeurs, principes et engagements portés par eux. Elle contribue ainsi à renforcer l'identité du pôle et sa visibilité, non seulement auprès des différents acteurs du territoire mais aussi auprès des partenaires extérieurs qui, à des échelles différentes (du local à l'international), s'intéressent à son développement. Elle conforte ainsi son rayonnement et affirme sa place comme l'un des principaux territoires de développement de la métropole francilienne.

**La charte définit les conditions dans lesquelles l'action** peut concilier qualité écologique, justice sociale et environnementale, efficacité économique et politique, rayonnement territorial et international et, ce faisant, fait face aux enjeux de développement durable.

**Enfin, elle affirme les modalités de gouvernance** imaginées pour une démarche qui se doit d'être claire et lisible sur un territoire complexe. Celles-ci ne constituent pas une nouvelle échelle administrative, mais tendent à favoriser la mise en coordination des acteurs et des politiques existantes. La charte a pour ambition de situer l'action des acteurs du pôle aux échelles pertinentes, en fonction des projets qu'ils portent.

Elle se voit complétée par la charte de développement durable de l'OIN Orly-Rungis Seine Amont qui, sur un périmètre qui réunit huit des dix-sept communes du Pôle d'Orly, vient préciser le niveau de performance environnementale des projets opérationnels qui seront notamment conduits par l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont. De façon complémentaire, la charte de l'OIN a pour objectif « d'insérer les projets de développement urbain dans un processus d'aménagement urbain durable ».

## LE PÔLE D'ORLY, UN PROJET PARTAGÉ DE DÉVELOPPEMENT AU SERVICE DE LA QUALITÉ DE VIE ET DE L'EMPLOI

**Pièce maîtresse de l'économie régionale, le Pôle d'Orly** regroupe de grandes infrastructures (le deuxième aéroport national, la gare TGV de Massy, la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges, trois lignes de RER et un réseau autoroutier dense), une fonction logistique importante (le marché d'intérêt national de Rungis, le parc d'activités de Sénia, la plate-forme logistique Sogaris, Euro Delta), des activités industrielles nombreuses (notamment agro-industrielles et aéronautiques), le premier pôle commercial d'Europe (Belle-Épine et Thiais Village), ainsi qu'une place tertiaire croissante (Silic, Massy).

**Premier pôle économique du sud francilien, il joue d'ores et déjà un rôle stratégique en Île-de-France** en contribuant, en synergie avec les pôles de recherche et d'innovation de la Vallée des biotechnologies et de Saclay, au rayonnement métropolitain.

L'ensemble du site du plateau d'Orly, prolongé par les vallées de la Seine, de la Bièvre et de l'Yvette, présente des **caractéristiques paysagères et naturelles de qualité**. La présence de nombreux espaces ouverts constitués de terres agricoles, de forêts, de parcs urbains et de la prairie de l'aéroport d'Orly confère à ce territoire des qualités importantes. Bien que peu visibles et mis en valeur, ces espaces ouverts constituent des espaces de respiration dans l'agglomération parisienne.

**Le Pôle d'Orly est aussi et avant tout un pôle de vie**, marqué par la grande diversité de ses quartiers d'habitat, du caractère villageois de certaines communes, aux tissus denses et centres anciens actifs. Ces quartiers jouxtent d'importantes zones d'emploi qui font également de lui un centre d'activité quotidien, traversé et générateur de très nombreux déplacements. Ce territoire reste toutefois marqué par un déficit

de desserte en transports en commun, par des difficultés persistantes d'accès à l'emploi pour la population locale, par une concentration des nuisances environnementales et par un manque de qualité urbaine prévalant dans de nombreux sites ou quartiers. Cette situation tend à freiner les dynamiques pour un développement équilibré et durable du pôle.

Située au cœur des dynamiques régionales, **la base territoriale du Pôle d'Orly se compose d'un ensemble de dix-sept communes** réparties autour de la plate-forme aéroportuaire regroupant, en 2007, 320 000 habitants et 173 000 emplois (source Recensement Pop) : Ablon-sur-Seine, Athis-Mons, Champlan, Chevilly-Larue, Chilly-Mazarin, Choisy-le-Roi, Fresnes, Juvisy-sur-Orge, Massy, Morangis, Orly, Paray-Vieille-Poste, Rungis, Thiais, Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi et Wissous.

Ce **périmètre** est néanmoins **ouvert et souple** pour permettre l'implication de tous les acteurs concernés en fonction des projets, des politiques et des thèmes de partenariat. Le principe de géométrie variable prévaut dans l'optique de fédérer des acteurs et des démarches à différentes échelles, liées aux bassins d'emploi, aux déplacements, aux nuisances subies par la population proche et lointaine... Le Pôle d'Orly prouve ainsi depuis six ans sa capacité à tirer parti de son positionnement à l'interface de plusieurs périmètres institutionnels complexes qui s'entrecroisent : 17 villes, 3 communautés d'agglomération, 1 syndicat intercommunal d'études et 2 opérations d'intérêt national (OIN Orly-Rungis Seine Amont et Paris-Saclay).

La démarche Pôle d'Orly regroupe aujourd'hui un large ensemble d'acteurs au sein d'une gouvernance innovante et souple, qui leur permet de coordonner leurs visions et leurs actions (cf. Orientation 9).

## PROMOUVOIR ENSEMBLE UNE «VALEUR PÔLE» AU SERVICE D'UNE DOUBLE AMBITION PARTAGÉE

**Les acteurs du Pôle d'Orly portent collectivement une double ambition** au service d'une vocation renouvelée du territoire : le développement économique et l'amélioration des conditions de vie, qui visent à réaffirmer le rôle moteur du territoire du pôle dans le développement métropolitain.

**1. Un développement économique majeur** qui amplifie le rayonnement régional avec une forte visibilité nationale et internationale. Situé au cœur de l'économie de la connaissance et accueillant de nombreux pôles de compétitivité, les enjeux à venir du pôle vont au-delà de ceux de la seule plate-

forme aéroportuaire : activités industrielles, agro-alimentaires, logistiques, hôtelières, touristiques et tertiaires, ... Ce développement doit s'appuyer sur les ressources du territoire et davantage profiter aux populations locales.

**2. Une amélioration de la qualité de vie, de l'environnement et du bien-être** pour ses habitants, usagers et salariés. Elle doit viser des exigences de solidarité pour que le développement profite à tous : exigences concernant l'habitat, la présence d'infrastructures et d'équipements publics au service des entreprises et des résidents (et

notamment les infrastructures de transport) ; exigences environnementales (maîtrise de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores, notamment aériennes, limitation des émissions de gaz à effet de serre, préservation des ressources naturelles, protection et développement de la biodiversité) ; exigences concernant la qualité des paysages, du cadre de vie et des espaces publics.

**Les acteurs se retrouvent autour d'une « valeur pôle »** qu'ils souhaitent collectivement imprimer à leurs projets et promouvoir au service de cette double ambition. Cette notion est formalisée pour la première fois par la charte, à partir des travaux et réflexions menés depuis plusieurs années.

La « valeur pôle » s'articule autour de trois grands enjeux qui guident la mise en œuvre de la double ambition du Pôle d'Orly :

- **œuvrer pour un pôle de vie équilibré et solidaire** : une valorisation différenciée et équilibrée en cohérence avec les principes du développement durable → l'enjeu « équilibres » ;
- **rayonner à toutes les échelles** → l'enjeu « rayonnement » ;
- **fédérer pour agir** : intégration des multiples échelles et gestion de la complexité → l'enjeu « gouvernance ».

La présente charte développe cette « valeur pôle » et ses trois composantes (les chapitres suivants sont dédiés à chacun de ces enjeux). Dans un territoire comme celui du Pôle d'Orly, où les multiples enjeux se croisent à toutes les échelles, la charte de développement durable vise à révéler cette diversité et à préciser clairement l'ambition des acteurs à en assurer la conciliation.

La « valeur pôle » constitue une grille de lecture pour le dialogue autour de projets qui :

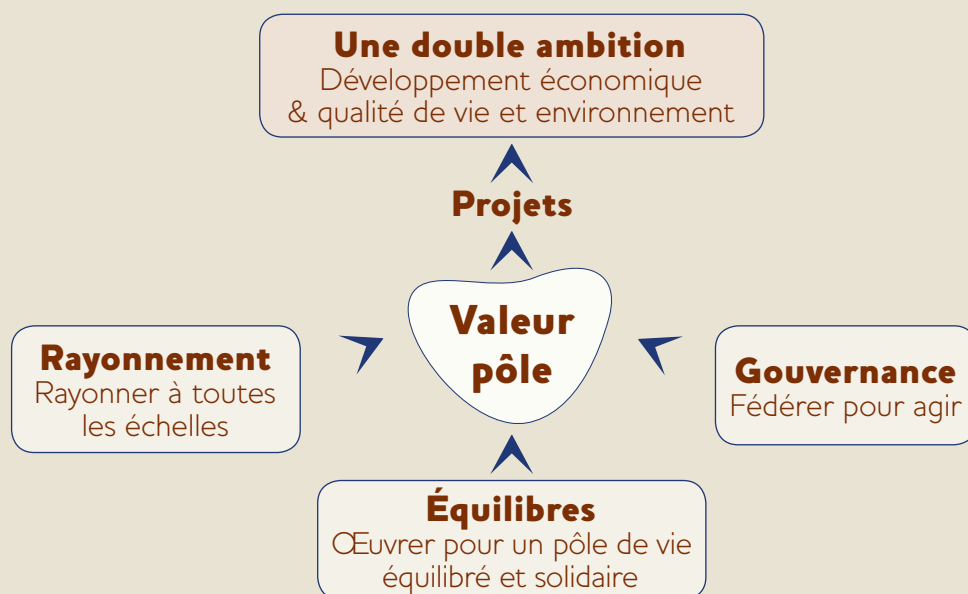
- ont un réel impact sur le territoire et ses équilibres (économiques, sociaux et environnementaux) ;
- concernent plusieurs catégories d'acteurs du pôle, même lorsqu'ils sont à l'initiative d'un seul ;
- concernent le pôle en lui-même mais aussi ses relations avec les autres échelles territoriales et éventuellement d'autres territoires.

Ainsi, la gouvernance du Pôle d'Orly pourra se saisir de tout projet présentant ces caractéristiques ou ayant une envergure métropolitaine pour en assurer un suivi.

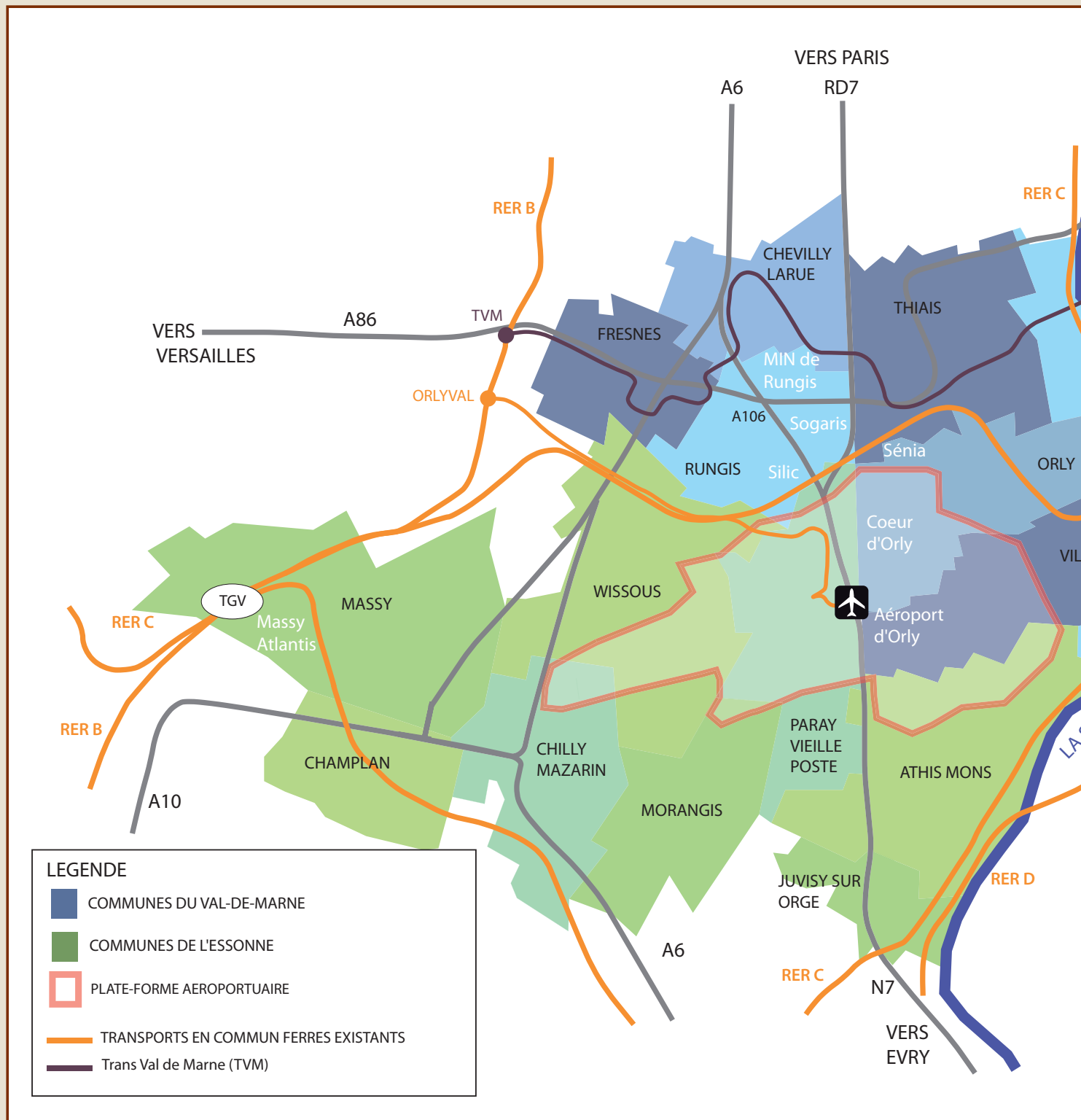
La discussion autour de ces projets, la formulation d'avis argumentés et la recherche d'une influence reposant sur la logique de bonne volonté et de conviction (cf. Orientation 8) seront autant de façons de s'intéresser aux projets ayant une « valeur pôle ».

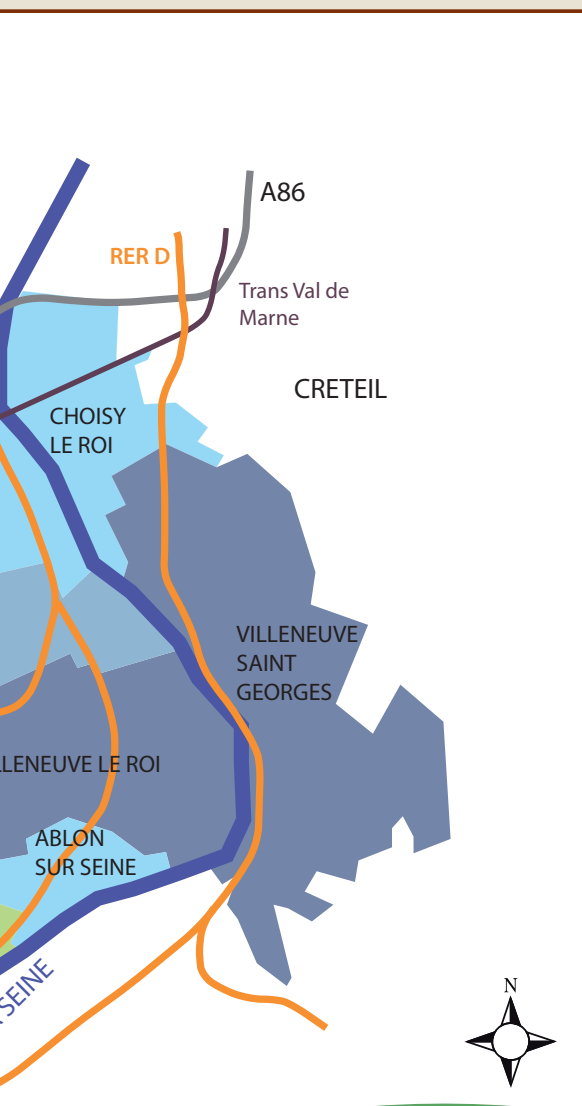
**La charte traduit la solidarité qui unit, aujourd'hui et demain, les acteurs du pôle.** En y apposant leur signature, ces derniers s'engagent à mettre leurs compétences, leurs savoir-faire et leur dynamisme au service de la double ambition du pôle, dans l'esprit de la « valeur pôle » portée par la présente charte. Cet engagement se manifeste soit au travers des projets dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage, soit en participant au suivi d'autres projets dans le cadre des instances de gouvernance du pôle.

Sans se substituer aux instances décisionnaires existantes, cet engagement implique chacun à hauteur de ses responsabilités. Il doit permettre de renforcer l'implication des acteurs sur des sujets variés afin de croiser les problématiques et de faciliter les approches intersectorielles.



## UN TERRITOIRE DE 17 COMMUNES SITUÉ À 7 KM DES PORTES DE PARIS





### Le Pôle d'Orly, c'est...

320 000 habitants et 173 000 emplois

18 millions de consommateurs approvisionnés par le marché international de Rungis

25 millions de passagers aériens par an

15 000 nouveaux logements en construction ou en projets à l'horizon 2020

Plus d'1 million de mètres carrés de locaux d'entreprises mis en chantier ces dix dernières années

2 000 chambres d'hôtel

9 800 hectares dont un tiers d'espaces agricoles et naturels, un tiers de zones d'habitat, un tiers d'espaces économiques et d'infrastructures

### Mais c'est aussi...

un taux de chômage de 7% en 2009

85% des déplacements en voiture

un tiers des actifs seulement résidant sur le pôle

18% de la population de plus 15 ans sans diplôme

un tiers des logements exposés au bruit (toutes sources confondues)

un déficit en desserte de transports en commun persistant

## **Le Pôle d'Orly, six ans de travail partenarial**

- **2005 : le temps du diagnostic partagé.** Les 1<sup>res</sup> Assises du Pôle d'Orly ont été l'occasion de partager une évaluation de la situation actuelle et de l'évolution de la plate-forme d'Orly, de recueillir les attentes de chacun des acteurs et d'identifier les premières grandes orientations pour l'avenir du pôle. Les débats ont révélé la pertinence de l'identité « Pôle d'Orly » et son potentiel, en élargissant les réflexions non plus seulement aux questions liées à la plate-forme aéroportuaire et à son impact environnemental, mais également de manière plus large à celles liées à l'accessibilité et à l'activité économique du territoire.
- **2006 : le temps de la construction d'une vision commune, d'un « horizon souhaité ».** Les 2<sup>es</sup> Assises ont permis d'affirmer une approche et des préoccupations plurielles et transversales, et de mettre en place des modalités de travail collaboratives propres au pôle (commissions thématiques, groupes de travail).
- **2007 : le temps du « faire ensemble ».** Les 3<sup>es</sup> Assises ont été marquées par la présentation d'un projet d'aménagement et de développement durable et partagé et par la mise en œuvre des premières actions.
- **2008-09 : une gouvernance pour le Pôle d'Orly.** Les Assises ont fait place à la Conférence de développement durable et au Conseil de pôle, pour pérenniser la collaboration engagée et garantir les conditions d'une bonne coordination des actions.
- **2010 : affirmer la place du Pôle d'Orly au sein de la métropole francilienne.** À travers la Contribution au débat métropolitain, des cahiers d'acteurs pour les débats publics sur les grands projets de transport et la charte de développement durable, les acteurs font la démonstration, au plus haut niveau, de leur ambition pour le Pôle d'Orly.



# SOMMAIRE

<b>1. Œuvrer pour un pôle de vie équilibré et solidaire.....</b>	<b>10</b>
Orientation 1 : Vers un territoire qui cherche à maîtriser les nuisances et pollutions et à préserver les ressources naturelles.....	10
Orientation 2 : Vers un territoire qui organise la qualité urbaine et le cadre de vie .....	11
Orientation 3 : Vers un pôle économique qui valorise les ressources de son tissu local .....	12
Orientation 4 : Vers un pôle régional d'échanges et de mobilité performant .....	13
<b>2. Rayonner à toutes les échelles .....</b>	<b>14</b>
Orientation 5 : Penser l'articulation des projets et des démarches locales avec les dynamiques métropolitaines.....	14
Orientation 6 : Conforter ou créer des infrastructures de dimension nationale au service des territoires.....	14
Orientation 7 : Renforcer la reconnaissance et la visibilité du pôle jusqu'à l'international.....	15
<b>3. Fédérer pour agir .....</b>	<b>16</b>
Orientation 8 : Les quatre piliers de la méthode.....	16
Orientation 9 : Faire vivre les instances de la gouvernance.....	17
<b>Durée et révision de la charte.....</b>	<b>18</b>
<b>Glossaire .....</b>	<b>18</b>
<b>Annexe 1 : Arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly.....</b>	<b>19</b>
<b>Annexe 2 : Extrait du projet de SDRIF adopté en sept. 2008 et carte des projets de transports en commun à l'échelle du Pôle d'Orly.....</b>	<b>20</b>
<b>Annexe 3 : Les participants de la Conférence de développement durable du Pôle d'Orly .....</b>	<b>21</b>

# ŒUVRER POUR UN PÔLE DE VIE ÉQUILIBRÉ ET SOLIDAIRE

La recherche d'un développement équilibré et solidaire est au cœur de la « valeur pôle ». Un des objectifs majeurs du Pôle d'Orly est de définir collectivement les conditions dans lesquelles l'action peut concilier justice (sociale et environnementale), efficacité (économique et politique) et rayonnement (territorial et international). Il importe également d'anticiper les grandes mutations économiques et énergétiques à venir pour y faire face.

Cette partie s'attache à décrire l'ambition des acteurs à l'échelle locale. Les exemples de démarches ou d'actions qui développent les objectifs ci-dessous sont donnés à titre d'illustration.

## ORIENTATION 1

### Vers un territoire qui cherche à maîtriser les nuisances et pollutions et à préserver les ressources naturelles

Le territoire du Pôle d'Orly cherche à maîtriser les nuisances et pollutions qu'il produit et subit ; pour ce faire, il doit notamment maîtriser son développement.

Dans ce domaine, les acteurs du pôle contribuent, par leurs actions, à :

#### ✓ Prévenir, réduire et compenser les risques, nuisances et pollutions environnementales

Les actions entreprises viseront à développer des partenariats pour garantir une approche globale, cohérente et adaptée aux spécificités du territoire. L'objectif consiste à :

- mieux prévenir et gérer, d'une part, les risques industriels (exemple : délocaliser le dépôt de carburant de Villeneuve-le-Roi sans engendrer de nouveaux risques pour les populations du pôle ou extérieures), et d'autre part les risques naturels, notamment ceux liés aux inondations (limitation de l'imperméabilisation et maîtrise des ruissellements à la source, en particulier sur le bassin versant de la Bièvre) ;
- poursuivre les efforts entrepris dans la lutte contre les nuisances, en particulier le bruit et la pollution atmosphérique générés par le trafic routier, ferré et aérien. Concernant le trafic aérien, si les avancées sur la revalorisation de l'aide à l'insonorisation sont réelles, des améliorations restent possibles suivant les recommandations de l'Acnusa, notamment en termes de relèvement des altitudes, de descentes lisses ou encore de renouvellement de la flotte.

#### ✓ Préserver et valoriser les ressources naturelles (eau, sols, terres agricoles et naturelles, biodiversité)

La préservation de la nature ordinaire, notamment les espaces ouverts et les écosystèmes, est au cœur des préoccupations des acteurs : démarche de management environnemental d'Aéroports de Paris et de Sogaris, de certification ISO 14001 de Silic, politique des espaces naturels sensibles des Départements, élaboration des trames verte et bleue par les collectivités à partir du Schéma régional de cohérence écologique, élaboration du contrat de bassin Seine amont... Toutes ces démarches devront être poursuivies et confortées à l'échelle du pôle. Une attention particulière est également portée à la préservation de la fonction de corridor écologique jouée par la Seine, en s'appuyant notamment sur le programme de renaturation des berges.

#### ✓ Accroître la performance énergétique du pôle et réduire sa dépendance aux énergies fossiles

Fort des projets exemplaires et expérimentaux portés par les acteurs du pôle, l'objectif doit consister à réduire progressivement l'empreinte carbone du pôle et de ses activités économiques historiques fortement dépendantes des énergies fossiles (filiales aérienne, aéroportuaire, logistique et agroalimentaire). Il s'agit par exemple d'impulser, auprès des entreprises et collectivités locales, la réalisation de bilans carbone et plans climat, d'engager massivement la rénovation thermique des logements des personnes les plus modestes et/ou les plus exposées au bruit, en cohérence avec les objectifs nationaux et régionaux. Il s'agit également

d'accompagner le développement des réseaux de chaleur alimentés par les usines d'incinération du Syndicat intercommunal d'exploitation et de valorisation des déchets de Rungis, ou par la géothermie par forage et cogénération associée (logements sociaux, bureaux et terminaux sur la plate-forme aéroportuaire d'Orly), en s'appuyant notamment sur les plans climat et les diagnostics de potentiel géothermique départementaux. Il s'agit enfin d'encourager les expérimentations comme celle visant à l'implantation de panneaux photovoltaïques sur la zone Sogaris.

### ✓ Préserver la santé humaine

Les efforts en vue d'assurer davantage de justice

sociale et environnementale passent par une attention accrue à la santé des populations qui vivent et travaillent sur le pôle. Le suivi des impacts sanitaires du bruit, des émissions de gaz polluants des transports ainsi que de la pollution des sols et des eaux, nécessite la mise en place d'un système de surveillance environnemental performant. Les acteurs collaborent ainsi à des dispositifs tels que celui prévu dans le cadre de l'étude SURVOL (étude de l'impact sanitaire du trafic aérien de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget). Ils affirment également leur entière collaboration aux études engagées sur l'évaluation de ces impacts, telles que Pollunef et DEBAT, pilotées respectivement par la Région, l'Acnusa et le ministère de la Santé.

## ORIENTATION 2

### Vers un territoire qui organise la qualité urbaine et le cadre de vie

Le pôle se caractérise par une juxtaposition de grands équipements, de zones d'activités, d'habitats variés et d'espaces agricoles résiduels, mis en évidence par le Guide de valorisation des paysages du Pôle d'Orly, réalisé en 2010. Depuis des décennies, le territoire souffre d'un manque de qualité urbaine et plus généralement de « ce qui fait la ville » : des logements et des espaces publics de qualité, des transports en commun assurant une desserte fine, des espaces verts, des services et des commerces de proximité... Les projets urbains dont il va faire l'objet dans les prochaines années doivent être vécus comme autant d'opportunités pour réinscrire le développement du pôle dans la qualité, la mixité, l'équilibre et la solidarité de ses fonctions.

Pour cela, les acteurs du Pôle d'Orly s'engagent par leurs actions à :

### ✓ Développer, diversifier et améliorer la qualité de l'offre de logement

- La participation à l'effort régional de construction de logements pour atteindre les objectifs visés par le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) – arrêté par le Conseil régional en 2008 (60 000 logements par an pour la Région) – et par la loi sur le Grand Paris votée en 2010 (70 000 logements par an) doit permettre de garantir une offre diversifiée, facilitant la mobilité résidentielle et le desserrement des populations. Elle doit également permettre de rechercher un meilleur équilibre habitat/emploi. Ce développement doit se faire en tenant compte des restrictions imposées par le plan d'exposition au bruit (PEB), en visant des critères d'efficacité énergétique exigeants et, sur les territoires ouverts à fort

enjeu de mutation, en permettant un maintien d'une agriculture périurbaine viable.

- Il importe par ailleurs d'améliorer la qualité des bâtiments existants, en poursuivant par exemple les efforts en matière d'insonorisation, couplés à la rénovation thermique. La réalisation d'opérations de renouvellement urbain permet, quant à elle, de freiner les processus parfois cumulatifs de dévitalisation urbaine et de paupérisation dans le périmètre de l'ancienne zone C du PEB, à l'image du PNRQAD de Villeneuve-Saint-Georges.

### ✓ Améliorer la qualité du cadre de vie, des espaces publics et des paysages

Si le pôle évoque en premier lieu un « patchwork » de tissus urbanisés, il est également marqué par la présence, en son cœur, d'un grand espace ouvert, l'aéroport, autour duquel gravitent des espaces agricoles. Il forme ainsi un ensemble complexe, dont les différentes composantes peuvent être revisitées et mieux articulées au service de la mise en valeur de ses qualités paysagères. Cela passe par :

- une meilleure intégration paysagère des grandes infrastructures (aéroport, routes, voies ferrées, zones d'activités...) en favorisant la création de cheminements et en améliorant les lisières. Cela permettrait d'offrir des espaces de loisirs de proximité, essentiels à la qualité de vie quotidienne des habitants du pôle, tout en contribuant à la constitution de la trame verte et bleue régionale et à l'usage des modes de déplacement actifs. À titre d'exemples : la création d'une promenade continue à la périphérie de la plate-forme

aéroportuaire, ou la création d'un parc urbain sur la plaine de Montjean, selon les préconisations du SDRIF...

- **le maintien d'une activité agricole périurbaine viable** constitue un enjeu à la fois économique et environnemental. La présence de deux grandes entités agricoles, au nord (plaine de Montjean) et au sud (plaine de Wissous – Morangis) de la plate-forme aéroportuaire, invite à établir les conditions de réussite du maintien d'une agriculture locale et de paysages ouverts, et de leur intégration au cœur des projets urbains : qualité des sols, valeur agronomique, statut foncier, viabilité économique...

- **la préservation et la valorisation du fleuve et des rivières. Il s'agit ici de :**

• rendre la Seine plus accessible en s'appuyant sur des démarches réalisées ou en cours, telles que celles du Plan bleu du Val-de-Marne et de SEINE 94, du contrat de bassin Seine parisienne Amont, du Schéma de cohérence paysagère et urbaine de la Seine de l'OIN ORSA ou de la charte pour la promenade de Seine de l'AUDES. Une

attention particulière sera portée aux projets d'aménagement des bords de Seine (liaisons douces, traitement des espaces publics, façades urbaines, développement d'activités de fret fluvial, liens créés avec les cœurs de villes...).

• garantir la préservation et la valorisation de la Bièvre et de son affluent le Ru de Rungis en s'appuyant sur le Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) du bassin versant de la Bièvre – en cours d'élaboration – et du Contrat de bassin pour la réouverture de la Bièvre aval.

✓ **Développer et mutualiser l'offre d'équipements et de services pour les habitants, usagers et salariés du pôle**

L'usage mutualisé d'équipements tels que des crèches interentreprises (Aéroports de Paris à Athis-Mons, Silic, Chevilly-Larue, Belle-Épine et Thiais Bas Marin), des complexes sportifs et culturels, des parkings, des conciergeries, etc. sont autant d'initiatives qui améliorent la qualité de vie des habitants et des salariés. Ces équipements contribuent ainsi au développement de liens entre les zones économiques et les centres urbains.

### ORIENTATION 3

## Vers un pôle économique qui valorise les ressources de son tissu local

Le Pôle d'Orly bénéficie d'une grande diversité d'activités économiques qui se conjugue avec la présence de compétences pointues dans des secteurs porteurs. Toutefois, moins de 40% des actifs du pôle travaillent effectivement sur ce territoire et le nombre de demandeurs d'emploi demeure élevé. La mise en œuvre du Pacte territorial pour l'emploi, la formation et le développement économique (PACTE), le premier signé en Ile-de-France en 2009, doit permettre de donner plus d'efficacité à l'action collective publique et privée.

Pour cela, les acteurs du Pôle d'Orly visent, par leurs actions, à :

✓ **Rapprocher les habitants du pôle et l'emploi**

Les emplois du pôle doivent bénéficier de façon accrue aux habitants du territoire. Des actions particulières sont à mener pour :

- augmenter et diversifier l'offre de formation en lien avec les métiers présents sur le pôle et renforcer le niveau de qualification des actifs locaux (ouverture, en 2010, d'une École de la deuxième chance à Orly) ;
- favoriser la responsabilité sociale des entreprises

avec, par exemple, l'ajout de clauses sociales dans les marchés mais également de clauses d'insertion pour l'emploi de publics en difficulté

- faciliter l'accès aux offres d'emploi, avec notamment le renforcement du pôle emploi (point emploi MIN de Rungis, antenne Pôle Emploi Entreprises dans les locaux de l'Association Orly International).

✓ **Soutenir la diversité du tissu économique du pôle**

- **Conforter la diversité des filières et les filières spécialisées (aérienne et aéroportuaire, logistique et agroalimentaire) :** cette diversité est un gage d'innovation économique et d'attractivité territoriale qui a permis au pôle de surmonter les grandes mutations de l'économie en compensant les secteurs en difficulté par ceux en développement ;

- **Soutenir le tissu PME-PMI :** la présence de grandes filières et fonctions d'excellence sur le pôle repose non seulement sur la présence de grands acteurs économiques, mais surtout sur un tissu dense de petites et moyennes entreprises et industries qui, en 2010, représentaient 63 % des salariés.

**ORIENTATION 4****Vers un pôle régional d'échanges et de mobilité performant**

Le Pôle d'Orly est au cœur d'un vaste espace de mobilité qui a été pensé et organisé pour le « tout automobile ». Le réseau structurant de transports en commun ne dessert que marginalement le Pôle d'Orly, si bien que moins de 15 % des salariés du territoire l'utilisent pour se rendre sur leur lieu de travail, générant de la congestion sur les axes routiers et aggravant la pollution atmosphérique.

La densité des flux actuels, et le surcroît de flux que vont générer l'ensemble des projets urbains à venir, oblige à développer une ambition forte en termes de report modal et de modes alternatifs à la route.

Pour cela, les acteurs du Pôle d'Orly s'engagent à soutenir les actions qui visent à :

✓ **Faire du Pôle d'Orly le carrefour d'échanges du sud francilien**

Le Pôle d'Orly doit se doter de liaisons efficaces avec le reste de l'Île-de-France, au service des usagers de l'aéroport et des quartiers d'affaires, des habitants et des salariés, aujourd'hui et demain. Cela implique notamment une desserte performante depuis Paris et une connexion efficace aux autres pôles métropolitains, notamment Massy/Saclay et Évry/Corbeil. La réalisation du projet Grand Paris Express et particulièrement le prolongement du métro de la ligne 14 ainsi que la réalisation d'un ensemble de projets de TCSP renforceront le Pôle d'Orly dans son rôle de véritable carrefour d'échanges du sud francilien (cf. Annexe 2). Pivot des échanges internationaux, régionaux et locaux, le pôle doit offrir de réelles facilités d'interconnexion des différents transports en commun existants et en projet afin de connecter les grands équipements et pôles économiques entre eux (MIN, aéroports, gares TGV, centre de congrès et d'exposition...). Une attention particulière devra être apportée à la qualité de l'insertion urbaine de ces systèmes de transport. Les plans locaux de déplacements seront le cadre privilégié de leur coordination, déclinaison du Plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France.

✓ **Optimiser le fonctionnement des infrastructures et services existants de transports en commun**

Il s'agit, notamment, de permettre aux populations

de disposer enfin d'une desserte fine de leur territoire et d'un réseau performant pour se rendre sur les zones d'emploi d'Orly, aujourd'hui peu accessibles. Cela nécessite avant tout le développement d'une offre de service adaptée aux besoins spécifiques du pôle liés à l'importance des emplois en horaires décalés (aéroport et MIN notamment) ainsi qu'un effort particulier porté sur l'information des usagers quant à l'offre globale de transports en commun (projet de cartographie unique des réseaux de transports collectifs desservant le Pôle d'Orly). La réalisation de plans de déplacements interentreprises (PDIE), comme celui de l'ADOR, doit permettre de décliner un ensemble d'actions en ce sens. Dans le cadre de la poursuite d'un objectif plus global de réduction de l'utilisation individuelle de la voiture, la promotion du covoiturage et de l'autopartage viennent compléter cette orientation.

✓ **Penser la mobilité à l'échelle humaine en favorisant l'usage des modes actifs de déplacement**

Il s'agit de développer une offre d'itinéraires diversifiée, en renforçant le maillage des espaces publics, de façon à ce que piétons et cyclistes puissent accéder à l'ensemble des sites du pôle. Les actions pourront s'appuyer sur des démarches telles que la mise en œuvre du Schéma départemental des itinéraires cyclables du Val-de-Marne (SDIC94), le Schéma directeur départemental des circulations douces de l'Essonne, la Véloroute Voie verte d'Île-de-France...

✓ **Penser la cohérence du trafic de marchandises (au niveau régional) et favoriser les solutions alternatives à la route (transport ferré et fluvial)**

Il s'agit de réduire les nuisances induites, tout en améliorant le dynamisme économique local et l'approvisionnement des habitants. Cela pourrait se traduire, par exemple, par une mise en cohérence des réglementations des livraisons, une action sur les itinéraires préférentiels des poids lourds sur les réseaux, un développement des systèmes de mutualisation des marchandises (ramassage, cabotage voire « cocamionnage ») et une attention portée au maintien et au développement des installations portuaires et ferrées, dont les installations terminales embranchées (ITE)...

## RAYONNER À TOUTES LES ÉCHELLES

Les acteurs du Pôle d'Orly souhaitent œuvrer pour le rayonnement du pôle à l'échelle métropolitaine, nationale, européenne et internationale, tout en contribuant au développement local. Cette dimension de la « valeur pôle » implique la coopération entre les différentes parties prenantes ainsi qu'une articulation des projets les uns par rapport aux autres, et ce à toutes les échelles. Pour ce faire, les acteurs du pôle affirment leur volonté de :

### ORIENTATION 5

#### Penser l'articulation des projets et des démarches locales avec les dynamiques métropolitaines

L'évolution institutionnelle et la constitution d'une métropole francilienne (révision du Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), syndicat mixte Paris Métropole, projet gouvernemental du Grand Paris...) sont autant d'opportunités pour inscrire le pôle et son action au niveau métropolitain. À travers leurs actions, les acteurs s'engagent à participer à la diffusion de leurs ambitions communes pour porter et valoriser le pôle à cette échelle. L'objectif est alors de contribuer, de façon plus visible, au rayonnement et à l'attractivité de la métropole francilienne.

Inversement, les enjeux métropolitains doivent être intégrés dans l'élaboration des projets du pôle. Par

exemple, les problématiques du logement comme des transports, ou encore le développement de la trame verte et bleue ne peuvent être pensés au seul niveau du territoire local.

C'est pourquoi, les acteurs du Pôle d'Orly souhaitent articuler leurs actions avec les autres scènes de gouvernance : les deux OIN d'Orly-Rungis Seine Amont et de Paris-Saclay, la Conférence du cône sud francilien de l'innovation, Paris Biotech Vallée, la Société du Grand Paris, le syndicat mixte Paris Métropole... Cette articulation nécessite tout d'abord une meilleure visibilité du pôle par ces instances, mais aussi la prise en compte mutuelle des visions portées par chacun, en renforçant les échanges entre les différentes structures.

### ORIENTATION 6

#### Conforter ou créer des infrastructures de dimension nationale au service des territoires

##### ✓ Poursuivre l'optimisation de la desserte aérienne au départ d'Orly

La présence d'un aéroport sur le Pôle d'Orly constitue un véritable atout, et la diversification de son offre aérienne est une condition du rayonnement européen et international de la métropole. Cette optimisation ne peut s'envisager que dans le respect des règles en vigueur (fixées par l'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly, cité en annexe, et par la décision ministérielle du 4 avril 1968 introduisant le couvre-feu nocturne) ainsi que des recommandations du Grenelle de l'environnement et de l'Acnusa (Cf. Orientation 1).

##### ✓ Affirmer la place du Pôle d'Orly dans le réseau ferroviaire grande vitesse grâce à la création d'une gare TGV

En séparant les flux TGV/RER/fret, la réalisation d'un barreau d'interconnexion sud des LGV

dédié est la condition pour accroître la capacité actuellement bridée sur le réseau existant. Ce nouveau barreau devra permettre la création, sur la plate-forme aéroportuaire d'Orly, d'une gare TGV complémentaire de celle de Massy et en intermodalité avec l'aéroport. À l'échelle du Pôle d'Orly, la maîtrise de l'impact environnemental et l'inscription dans un véritable projet urbain sont des enjeux forts de la réussite de ce projet.

##### ✓ Accueillir le centre de congrès du sud francilien

Le centre de congrès de Paris-Orly sera l'un des premiers équipements structurants du pôle, symbole de son développement international. Cet équipement vise, tout en renforçant le leadership mondial de l'Île-de-France dans les activités de tourisme d'affaires, à développer des fonctions au service de l'économie de la connaissance, à savoir des pôles de compétitivité, des établissements de recherche et d'enseignement et, plus largement, du monde économique en lien avec l'innovation. Cibl



grand public et professionnels, il pourra accueillir des salons et expositions, des congrès, des spectacles et des réunions d'entreprises avec une capacité de 2 500

à 3 000 personnes. Son offre sera complémentaire à celle du centre de conférences prévu à Massy, d'une capacité de 600 personnes.

## ORIENTATION 7

### Renforcer la reconnaissance et la visibilité du pôle jusqu'à l'international

#### ✓ Améliorer les synergies entre les grands opérateurs

Le Pôle d'Orly est présent aux niveaux national et international à travers les grandes entités économiques sur lesquelles il s'appuie (aéroport, MILN, zone d'activités de Sénia, Silic, plate-forme logistique Sogaris, centres commerciaux). Les actions soutenant l'identité du pôle et l'affirmation d'une appartenance commune au territoire permettraient à ces grandes entités de gagner en visibilité et d'asseoir leur rôle au niveau local. Dans le cadre d'une démarche de marketing territorial initiée par le Pacte territorial pour l'emploi, la formation et le développement économique, le développement d'une marque propre au pôle viendra ainsi utilement contribuer à sa visibilité et sa visibilité aux échelles nationales et internationales.

#### ✓ Contribuer au développement de l'économie de la connaissance

Le Pôle d'Orly occupe une position stratégique au sein du cône sud francilien de l'innovation, à l'interface du cluster de Saclay et de la Vallée des biotechnologies. Cette place lui assure un double rôle au service de la compétitivité globale de l'Île-de-France mais aussi pour la cohésion sociale et territoriale. Le Pôle d'Orly doit jouer une double fonction amplificatrice de la dynamique de l'innovation : pôle fonctionnel autour des besoins de connectivité internationale et pôle de services. Enfin, il est concerné par quatre pôles de compétitivité dans le secteur de la santé (Medicen Paris Région), du numérique (Cap Digital Paris Région), des systèmes complexes (System@tic Paris Région), et de l'aéronautique et l'aérospatial (ASTech Paris Région).

#### ✓ Renforcer le Pôle d'Orly comme pôle tertiaire d'envergure internationale

Lieu d'implantation d'ores et déjà choisi par de grands aménageurs et promoteurs, le Pôle d'Orly va connaître, dans les prochaines années, une dynamique d'investissement croissante portée par les acteurs immobiliers (Aéroports de Paris, Silic, Semmaris-Sogaris, Semmassy). L'objectif à terme est de contribuer à la dynamique de rééquilibrage territorial de l'Île-de-France en matière de développement de grands pôles

tertiaires, confortant ainsi l'attractivité de la place de Paris pour les sièges sociaux et des unités de R&D des entreprises françaises et étrangères, en complémentarité avec des pôles établis comme La Défense ou plus récemment la Plaine Saint-Denis.

#### ✓ Accroître la vocation touristique du territoire

Le pôle totalise plus de 12 000 emplois dans les secteurs de l'aérien, de hôtellerie et de la restauration. La filière du tourisme d'affaires, en particulier, est appelée à se renforcer en lien avec le projet de centre de congrès d'Orly, la création d'une gare TGV et de liaisons directes avec Paris. Ce développement doit toutefois être accompagné, à l'image du réseau Cap Affaires 94 du Comité départemental du tourisme du Val-de-Marne. Cette filière est également étudiée dans le cadre du Schéma de développement du tourisme et des loisirs de l'Essonne. Il importe de renforcer et de qualifier une offre hôtelière complémentaire à celle de Paris, mais également d'améliorer le dispositif d'accueil et d'information des voyageurs, notamment aériens (ex. : création d'un second point d'accueil à Orly Ouest en 2011). Il s'agit également de mieux appréhender la typologie des clientèles du pôle afin de satisfaire leurs attentes et de leur faire connaître l'offre culturelle et de loisirs locale.

#### ✓ Rechercher des synergies au niveau européen par la participation à des réseaux d'acteurs territoriaux, économiques, associatifs...

L'établissement de partenariats doit être privilégié, afin de valoriser la démarche Pôle d'Orly au niveau européen et de bénéficier des réflexions et expériences conduites à l'étranger. Pour ce faire, le pôle a adhéré, début 2011, à l'Airport Regions Conference qui représente un cadre incontournable d'échanges et de diffusion de bonnes pratiques dans des domaines aussi variés que la qualité de vie, l'intermodalité dans les transports (air/fer) ou l'innovation économique dans les régions aéroportuaires.

Pour tous ces projets, la prise en compte des enjeux et des besoins locaux est une condition majeure de leur réussite : insertion urbaine, accessibilité des équipements, emplois générés...

# FÉDÉRER POUR AGIR

Pour atteindre les objectifs de développement durable que les acteurs du Pôle d'Orly se sont fixés, la démarche mise sur un engagement volontaire de chacun à agir dans un sens commun. Cette implication a pour objectif majeur de rendre chaque décision concernant le Pôle d'Orly plus pertinente quant à ses fondements et plus efficace quant à sa mise en œuvre.

Une dimension essentielle de la « valeur pôle » se situe dans une méthodologie d'action commune, fondée sur quatre piliers. Elle se concrétise et s'ancre dans le temps à travers la participation aux instances de gouvernance qui garantissent sa pérennité.

## ORIENTATION 8 Les quatre piliers de la méthode

Les acteurs s'engagent dans la démarche Pôle d'Orly selon une méthodologie qui repose sur :

### ✓ La concertation

La démarche du Pôle d'Orly est un cadre de travail collaboratif, qui repose sur l'idée que tous les acteurs doivent être impliqués dans la définition et dans le suivi de la mise en œuvre des objectifs du pôle. Tout acteur du territoire qui s'estime concerné par l'avenir du pôle et souhaite contribuer à sa définition peut s'associer aux travaux en partenariat avec les autres acteurs.

Selon la finalité des actions, la concertation peut prendre des formes diverses :

- l'échange d'information, pour favoriser la coordination des décisions. L'objectif est de garantir la cohérence entre les différents projets et leur capacité à mettre en œuvre la double ambition du pôle (le développement économique et l'amélioration des conditions de vie ;
- la co-élaboration, pour mettre en œuvre des actions communes incarnant cette double ambition (comme, par exemple, la démarche mise en œuvre pour élaborer et appliquer la présente charte, les indicateurs de développement durable, le Pacte pour l'emploi, la formation et le développement économique, le Guide de valorisation des paysages...);
- le suivi et l'évaluation de la présente charte et de l'ensemble des actions conduites directement sous la « maîtrise d'ouvrage » du Pôle d'Orly (comme les groupes de travail, par exemple) afin, notamment, de s'assurer que la double ambition reste durablement le guide de l'action et que la « valeur pôle » reste un indicateur de la cohérence de cette action vis-à-vis des objectifs communs à l'ensemble des acteurs.

Enfin, la concertation passe par l'information et la participation de la population locale, conduites par chacun sur ses projets. Les acteurs s'engagent ainsi à favoriser l'expression et la participation des habitants et des salariés lors de l'élaboration des projets qui les impactent et qui concernent le développement du pôle.

### ✓ La transversalité

L'approche plurielle et transversale des problématiques traitées par le Pôle d'Orly assure à la démarche une réelle capacité à prendre en compte les diverses dimensions de l'aménagement et du développement durable.

Plus qu'une approche économique ou environnementale, il s'agit bien d'une démarche intégrée qui prend en compte la diversité des enjeux territoriaux : réduction des inégalités liées à l'habitat, à la mobilité, à l'emploi et à l'environnement, amélioration du maillage de l'espace et de la qualité des paysages...

### ✓ L'évaluation

L'évaluation régulière de la démarche doit permettre de mesurer les progrès atteints au regard des objectifs fixés. Cela passe par :

- l'organisation d'un suivi spécifique et régulier de la présente charte et, plus globalement, de l'ensemble de la démarche ;
- l'évaluation de la mise en œuvre des actions prévues dans le cadre de la démarche, de leurs résultats et de leurs impacts ;
- la production d'indicateurs de développement durable, assise sur les échanges entre tous les partenaires pour assurer une bonne connaissance du territoire et le suivi de l'évolution du contexte de l'action.



## ✓ La communication

En tant qu'action contribuant à concrétiser la réalité tangible de la démarche, la communication n'est pas seulement une mise en valeur ni une mise en scène du pôle. L'utilisation de divers outils de communication et actions de promotion (Lettre du développement

durable du Pôle d'Orly, site Internet, plaquettes, manifestations...) est un moyen de mobiliser et de fédérer les acteurs du pôle. La communication permet de diffuser l'information à l'ensemble des parties prenantes et contribue à créer l'identité du pôle en renforçant un sentiment d'appartenance indispensable à la démarche.

## ORIENTATION 9 Faire vivre les instances de la gouvernance

Le Pôle d'Orly doit disposer d'instances qui rendent possible la démarche fédérative. Il ne s'agit pas d'instances « de gouvernement » du territoire mais d'instances « de gouvernance » de la démarche. Ces instances, non décisionnelles, permettent d'organiser les échanges et d'animer des discussions pour favoriser la cohérence des actions et la cohésion des acteurs.

### ✓ La Conférence de développement durable : le « Parlement » du pôle

Lieu d'échange privilégié avec les acteurs, la Conférence de développement durable pérennise le dialogue engagé avec l'ensemble des parties prenantes de l'avenir du Pôle d'Orly.

Elle a pour principales missions :

- la concertation et l'information sur les projets impactant le pôle (aménagement, transports, économie, emploi, environnement...)
- la formulation d'avis et de préconisations aux porteurs de projet et au Conseil de pôle
- l'élaboration, le suivi et l'évaluation de la charte de développement durable du pôle

La conférence réunit les acteurs du territoire directement concernés par ces projets et qui partagent l'ambition d'un développement maîtrisé du pôle. On y retrouve environ 200 organismes :

- les institutionnels (État, Région, Départements, communes et structures intercommunales, établissements publics, l'ASAD, le SIEPOR, Bruitparif, Airparif, l'IAU, l'AEV...);
- les acteurs socio-économiques (chambres consulaires, syndicats, opérateurs immobiliers, ADOR, services de l'emploi...);
- les acteurs des transports en commun (RFF, SNCF, STIF, RATP, Optile...);

- les acteurs du secteur aérien et aéroportuaire (Aéroports de Paris, DGAC, Acnusa, compagnies aériennes...);

- les associations de riverains ou de protection de l'environnement.

### ✓ Le Conseil de pôle : une instance pour la coordination et un lobby territorial

Lieu de coordination des décisions et de négociation sur les projets structurants à l'échelle du pôle, le Conseil de pôle réunit les décideurs majeurs.

Sans empiéter sur les compétences de chacun, il a pour objectif de produire des consensus permettant la mise en œuvre des projets structurants et, pour ce faire, d'organiser les tours de table financiers nécessaires. Cette coordination est seule garante de la « valeur pôle » aux différents projets et doit permettre d'exprimer et de revendiquer une voix commune.

Il est composé :

- des deux présidents et vice-présidents des Conseils généraux ;
- du président du Conseil régional ;
- de sept représentants des collectivités locales essonniennes ;
- de sept représentants des collectivités locales val-de-marnaises ;
- du président directeur général d'Aéroports de Paris ;
- de deux présidents d'associations.

Le Conseil de pôle peut inviter tout acteur dont il jugera utile la participation à ses travaux. Les engagements mutuels de ses membres sont fixés par une convention de partenariat.

### Durée et révision de la charte

La présente charte est un document vivant qui doit évoluer dans le temps pour tenir compte de la pratique des acteurs et des progrès de leurs collaborations.

Dans cet esprit, afin de rendre visibles les actions mises en place et la façon dont elles répondent aux grands enjeux identifiés, la charte fera l'objet d'un suivi annuel. Elle sera révisée au plus tard cinq ans après son adoption.

## GLOSSAIRE

**Acnusa** : Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

**ADOR** : Association pour le développement du Pôle Orly-Rungis

**ADP** : Aéroports de Paris

**AEV** : Agence des espaces verts

**ASAD** : Association Seine Amont Développement

**AUDES** : Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge

**DGAC** : Direction générale de l'aviation civile

**IAU** : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France

**LGV** : Lignes grandes vitesses

**MIN** : Marché d'intérêt national

**OIN ORSA** : Opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine Amont

**PDIE** : Plan de déplacements interentreprises

**PEB** : Plan d'exposition au bruit

**PNRQAD** : Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés

**RFF** : Réseau ferré de France

**SDRIF** : Schéma directeur de la région Île-de-France

**SAGE** : Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau

**Semmaris** : Société gestionnaire du marché international de Rungis

**SIEPOR** : Syndicat intercommunal d'étude du Pôle Orly-Rungis

**Silic** : Société immobilière de location pour l'industrie et le commerce

**Semmassy** : Société d'économie mixte de Massy

**STIF** : Syndicat des Transports d'Île-de-France

**TCSP** : Transport en commun en site propre

# ANNEXE 1

## Arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly

Paru au J.O. numéro 235 du 9 octobre 1994, page 14 328

NOR : EQUA9401674A

Le ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme,

Vu le règlement du conseil (C.E.E.) no 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, et notamment son article 8.2 ;

Vu le règlement du conseil (C.E.E.) no 95/93 du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la communauté ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 221-1 et R. 221- 3 ;

Considérant qu'il convient, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores, de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an, objectif fixé par le Schéma directeur de la région Île-de-France approuvé par le décret du 26 avril 1994,

Arrêté :

**Art. 1<sup>er</sup>** - Le nombre maximum de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly est fixé à 250 000 sur deux périodes de planification horaire consécutives (été et hiver).

**Art. 2.** - Dans la période comprise entre 6 heures et 7 heures locales, et entre 22 heures et 23 heures 30 locales, le nombre de créneaux horaires attribuables par le coordonnateur de l'aéroport d'Orly ne peut dépasser la moitié de la capacité disponible au sens de l'article 6 du règlement (C.E.E.) no 95/93 susvisé, telle que limitée par les dispositions de la décision du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly.

**Art. 3.** - Le présent arrêté est applicable à compter du 30 octobre 1994, début de la période de planification horaire de l'hiver 1994-1995.

**Art. 4.** - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 6 octobre 1994

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de l'aviation civile,

M. SCHELLER




## ANNEXE 3

### Les participants de la Conférence de développement durable du Pôle d'Orly

Aéroports de Paris  
 Agence de développement économique du Val-de-Marne  
 Agence des espaces verts (AEV)  
 Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge (AUDESO)  
 Agence pour l'économie en Essonne  
 Agence régionale de développement  
 Air France  
 Air Linair  
 Airparif  
 Altarea Cogedim  
 Association ABCNA  
 Association Action protection environnement 91  
 Association Alerte nuisances aériennes (ANA)  
 Association Athis Paray Aviation  
 Association Avion  
 Association C4A  
 Association CCACE  
 Association Collectif d'habitants corbeil-essonnois  
 Association Collectif Orly  
 Association Comité national de défense des victimes du bruit  
 Association contre les nuisances aériennes d'Épinay-sur-Orge  
 Association de défense contre le bruit des avions de Villecresnes (ADCBA)  
 Association de défense du site de Varennes-Jarcy  
 Association de renseignements et de défense des usagers des transports en commun  
 Association Décibels Environnement  
 Association Défense de Villemoisson  
 Association des entreprises du Senia  
 Association du Triangle vert  
 Association Élan Savigny environnement  
 Association Essonne nature environnement  
 Association Forges sans nuisances  
 Association Forum contre les nuisances aériennes  
 Association Ile-de-France Environnement  
 Association La Norville Environnement  
 Association ONA  
 Association OYE 349  
 Association Pégase  
 Association pour la sauvegarde de l'environnement de Villebon (ASEVI)  
 Association pour le développement du Pôle Orly-Rungis (ADOR)  
 Association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous (APEPAW)  
 Association Qualité de vie de la communauté de communes du Pays de Limours  
 Association Seine-Amont Développement (ASAD)  
 Association SOS BRUIT  
 Association SOS Villeneuve-Saint-Georges  
 Association Terre citoyenne  
 Association UFCNA  
 Association Urbanisme et qualité de vie à Villemoisson  
 Association Val d'Orgienne contre les nuisances aériennes (AVOCNA)  
 Association Val-de-Marne Environnement  
 Association Vigilance environnement du Val d'Yerres (AVEVY)  
 Association Ville et Aéroport  
 Association villebonnaise contre les nuisances des avions  
 Bruitparif  
 Centre d'information et de documentation sur le bruit  
 CFDT  
 CFE CGC  
 CGPME  
 CGT  
 Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne  
 Chambre de commerce et d'industrie Paris - Val-de-Marne  
 Chambre de métiers et de l'artisanat de l'Essonne  
 Chambre de métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne  
 Chambre interdépartementale d'agriculture  
 Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris - Île-de-France  
 Comité de bassin emploi du sud val-de-marnais  
 Comité départemental du tourisme 91  
 Comité départemental du tourisme 94  
 Commission locale d'insertion de L'Hay-les-Roses  
 Commission locale d'insertion d'Orly  
 Communauté d'agglomération Europ'Essonne  
 Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne  
 Communauté d'agglomération des Hauts de Bièvre  
 Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay  
 Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne  
 Communauté d'agglomération du Val d'Yerres  
 Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine

Communauté d'agglomération Val de Bièvre  
 Conférence territoriale de la Vallée scientifique de la Bièvre  
 Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de l'Essonne  
 Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Val-de-Marne  
 Conseil général de l'Essonne  
 Conseil général de Seine-et-Marne  
 Conseil général du Val-de-Marne  
 Conseil général des Yvelines  
 Conseil régional d'Île-de-France  
 Continental Airlines  
 Corsairfly  
 Direction départementale des territoires 91  
 Direction générale de l'aviation civile  
 Direction régionale de la recherche et de la technologie  
 Direction régionale de l'agriculture  
 Direction régionale de l'environnement  
 Direction régionale des administrations sanitaires et sociales  
 Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi 91  
 Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi 94  
 Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France  
 EasyJet  
 Emirates  
 Établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont  
 Établissement public Paris-Saclay  
 Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM)  
 Force ouvrière  
 Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART)  
 Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France  
 Institut d'Urbanisme de Paris (IUP)  
 Mairie d'Ablon-sur-Seine  
 Mairie d'Athis-Mons  
 Mairie de Champlan  
 Mairie de Chevilly-Larue  
 Mairie de Chilly-Mazarin  
 Mairie de Choisy-le-Roi  
 Mairie de Fresnes  
 Mairie de Juvisy-sur-Orge  
 Mairie de Massy  
 Mairie de Morangis  
 Mairie d'Orly  
 Mairie de Paray-Vieille-Poste  
 Mairie de Rungis  
 Mairie de Thiais  
 Mairie de Villeneuve-le-Roi  
 Mairie de Villeneuve-Saint-Georges  
 Mairie de Wissous  
 Maison de banlieue et de l'architecture  
 Observatoire départemental de l'immobilier d'entreprise (ODIME) 94  
 Observatoire régional de la santé (ORS)  
 Observatoire régional emploi formation (OREF) IDF  
 Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France (OPTILE)  
 Orly International  
 Plan local pour l'insertion et l'emploi de Choisy-Orly-Villeneuve  
 Plan local pour l'insertion et l'emploi intercommunal du nord Essonne  
 Point emploi du marché international de Rungis  
 Pôle Emploi de Choisy-le-Roi  
 Pôle Emploi de Savigny-sur-Orge  
 Pôle Emploi Est francilien  
 Pôle Emploi Sud-est francilien  
 Port autonome de Paris  
 Préfecture d'Île-de-France  
 Préfecture de l'Essonne  
 Préfecture du Val-de-Marne  
 RATP  
 Réseau Ferré de France (RFF)  
 Sanofi-Aventis  
 Semmaris  
 Silic  
 SNCF  
 Société d'aménagement foncier et d'établissement rural d'Île-de-France (SAFER)  
 Socomie  
 Sogaris  
 Syndicat intercommunal d'étude du Pôle Orly-Rungis (SIEPOR)  
 Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)  
 Transavia  
 Tunisair  
 Unigros  
 Union des Maires de l'Essonne  
 UNSA...





*Les participants de la Conférence de développement durable du Pôle d'Orly ont co-rédigé cette charte, à l'initiative des Conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne.*

*Pour retrouver la liste des signataires, rendez-vous sur le site Internet du Pôle d'Orly : [www.pole-orly.evous.biz](http://www.pole-orly.evous.biz)*



[www.essonne.fr](http://www.essonne.fr)



[www.cg94.fr](http://www.cg94.fr)