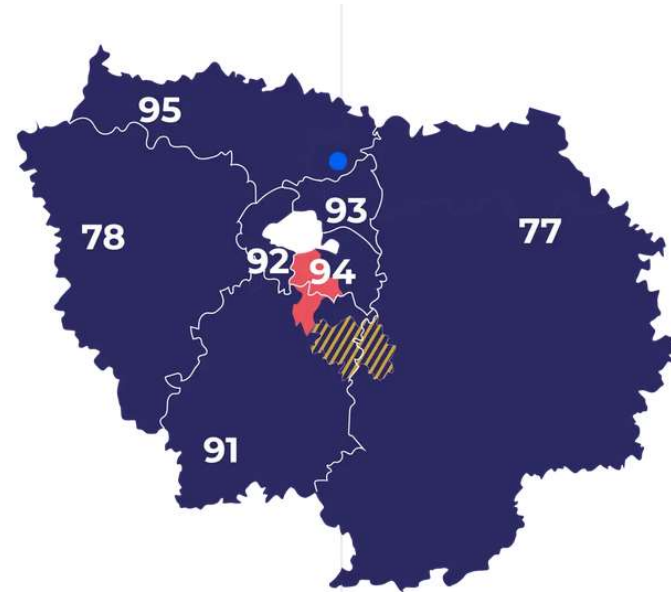


# **Territoires aéroportuaires : enjeux de développement, liens avec les infrastructures, articulation stratégie-opérationnel**

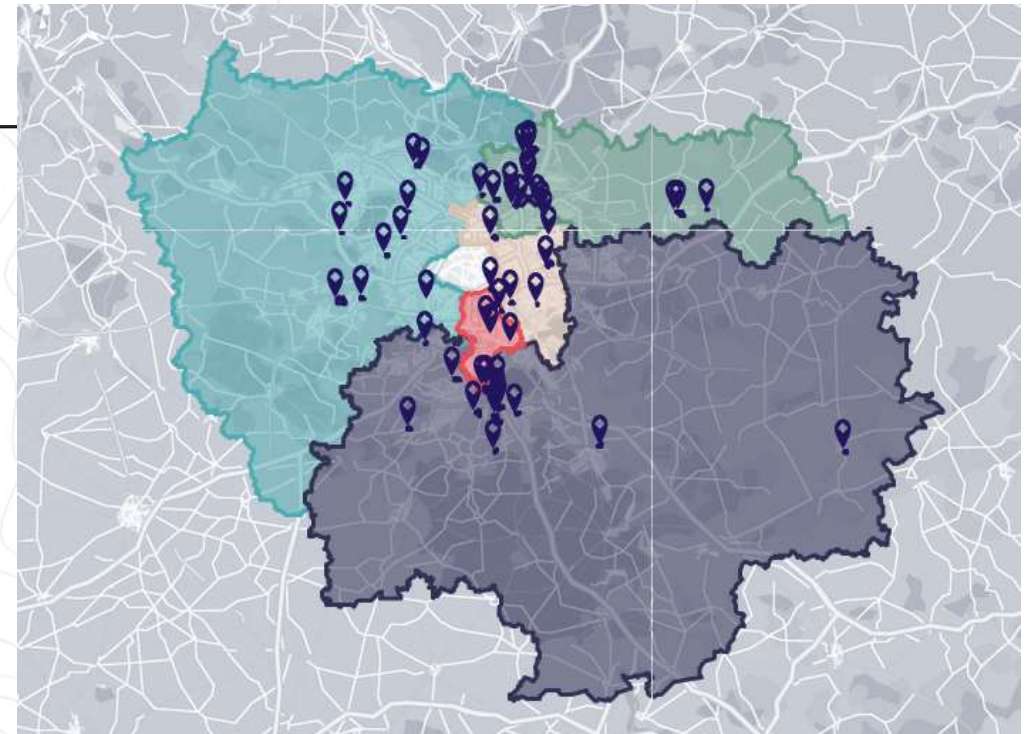
**François Dubos**  
**5 juin 2024**

# Grand Paris Aménagement

- Un groupement d'aménageurs publics au service des territoires franciliens
- 1<sup>er</sup> aménageur de France
- Également un opérateur foncier
- (Re)créer de la qualité de vie pour les habitants et pour longtemps
- 290 collaborateurs
- Statut d'EPIC



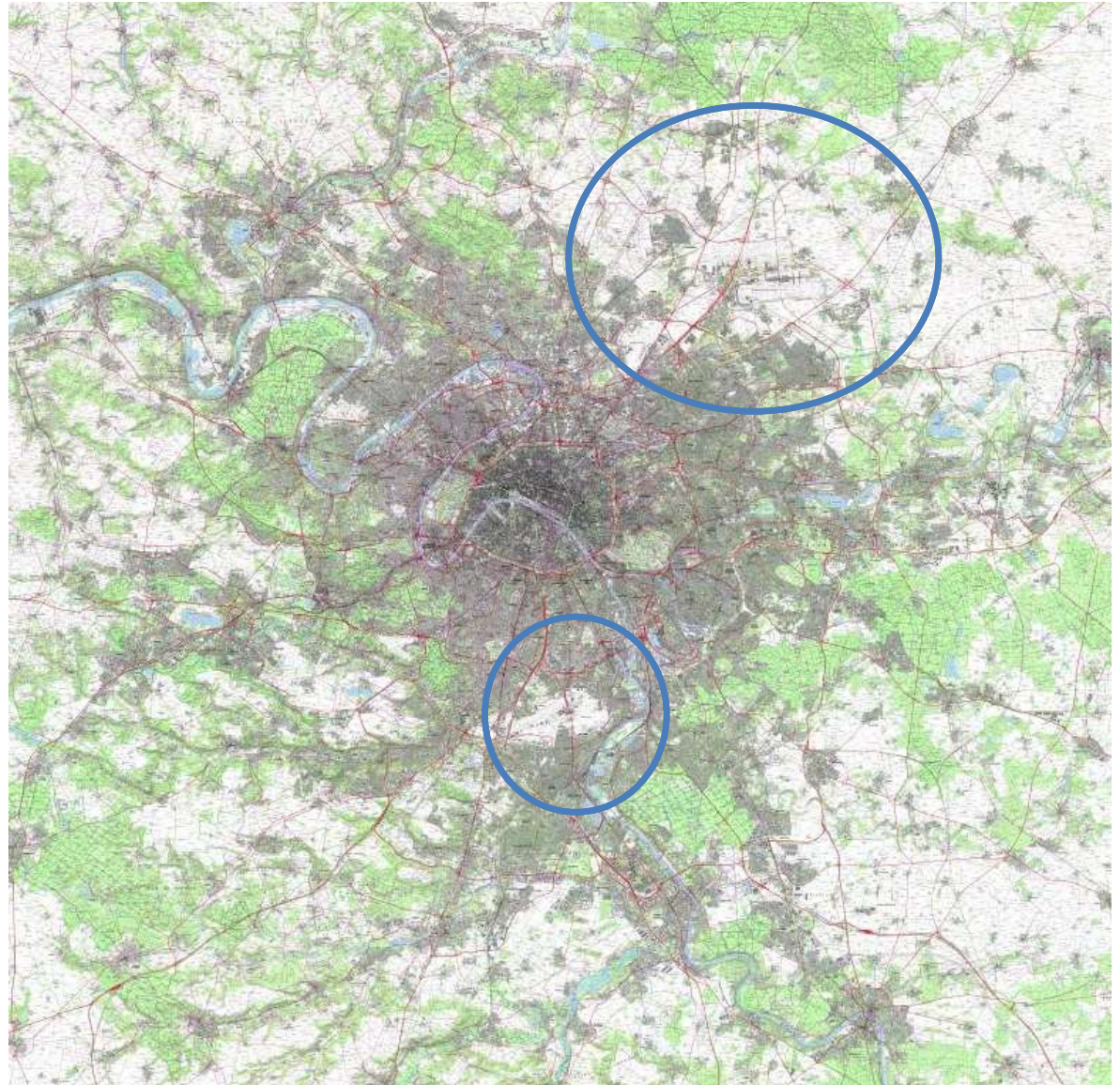
- Quartiers résidentiels
- Quartiers de gare
- Activités économiques
- Revitalisation de centres-villes
- Rénovation urbaine
- Parcs habités
- Renaturation
- Traitement des copropriétés dégradées
- Études urbaines
- Biens disponibles - GPA
- Biens disponibles - État



Raccourcis clavier | Données cartographiques ©2024 GeoBasis-DE/RKG (©2009) Google | Conditions d'utilisation | Signaler une erreur cartographique

# Grand Paris Aménagement, l'EPA ORSA et les territoires aéroportuaires

- 2 des territoires phares d'intervention
- Des modalités d'intervention distinctes, héritées de l'histoire des établissements : aménagement sur le Grand Roissy ; aménagement et études sur le pôle d'Orly



# Sommaire

1- Le développement territorial autour des aéroports ante Covid-19

2- De nombreux défis territoriaux et urbains

3- Et maintenant ? Quelles marges de manoeuvre ? Cas pratique du Grand Orly

1- Le développement territorial  
autour des aéroports au cours  
des deux dernières décennies,  
avant la Covid-19

# 1- Le développement territorial autour des aéroports

## 1.1- Le socle du développement : la hausse du trafic aérien

### Croissance exponentielle du trafic aérien mondial en dynamique et en perspective : un doublement initialement prévu entre 2015 et 2030

Croissance exponentielle depuis les Trente Glorieuses

Accélération depuis les années 2000

Jusqu'alors perspective de \*2 dans les 15 ans

7 milliards de passagers en 2030 vs 1,6 milliard en 2000

Croissance économie mondiale, baisse des coûts, « démocratisation » de l'avion

### Une hausse qui concernait pleinement l'Ile-de-France

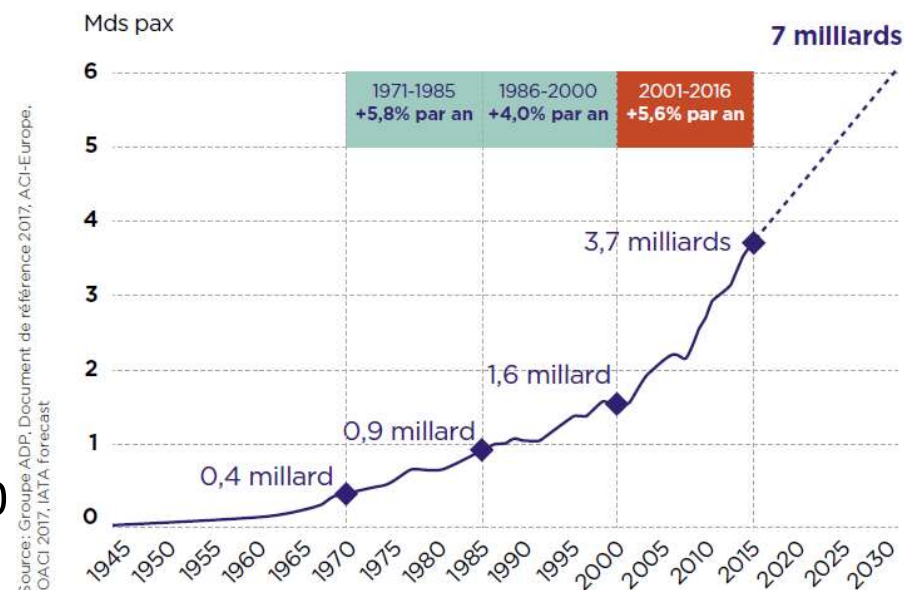
Trafic aéroports parisiens = +2,4%/an 2000-2015

Prévisions en 2019 d'ici à 2030 = + 2 à + 3%/an

Soit de 107 à 127 millions du CDG (vs 70 M en 2018)

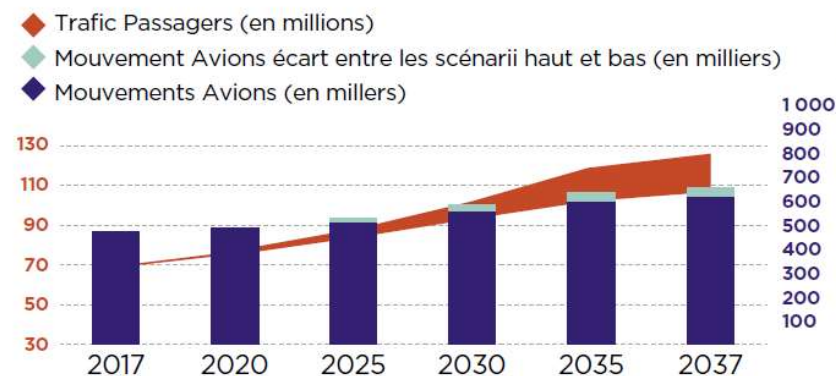
Une hypothèse qui semblait pouvoir être basse

• +3,8 % /an en 2018, même dynamique en 2019



Évolution du trafic aérien et anticipation de croissance au niveau mondial

Source :Groupe ADP, dossier Débat Public Terminal T4 aéroport Paris-CDG, 2019



Perspectives d'évolutions du trafic et des mouvements sur la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle

# 1- Le développement territorial autour des aéroports

## 1.1- Le socle du développement : la hausse du trafic aérien

### Mise en perspective avec la situation en 2023

La croissance exponentielle du trafic a repris

=

4,96 milliards de passagers aériens en 2023...

Les compagnies n'arrivent pas à répondre à la demande...

Une situation plus contrastée en Europe et plus encore en France et en Ile-de-France

- 99 millions de passagers à CDG et Orly en 2023
- Un trafic à CDG encore inférieur à 2019
- Trafic domestique en baisse

Aéroport	Nombre de passagers pour l'année 2023	Variation 2023/2022 (en nombre de passagers)
Paris-Charles de Gaulle	67 421 316	+ 17,3 %
Paris-Orly	32 294 167	+10,6 %
<b>Total Paris Aéroport</b>	<b>99 715 483</b>	<b>+ 15,1 %</b>

Source :Groupe ADP, 2024

# 1- Le développement territorial autour des aéroports

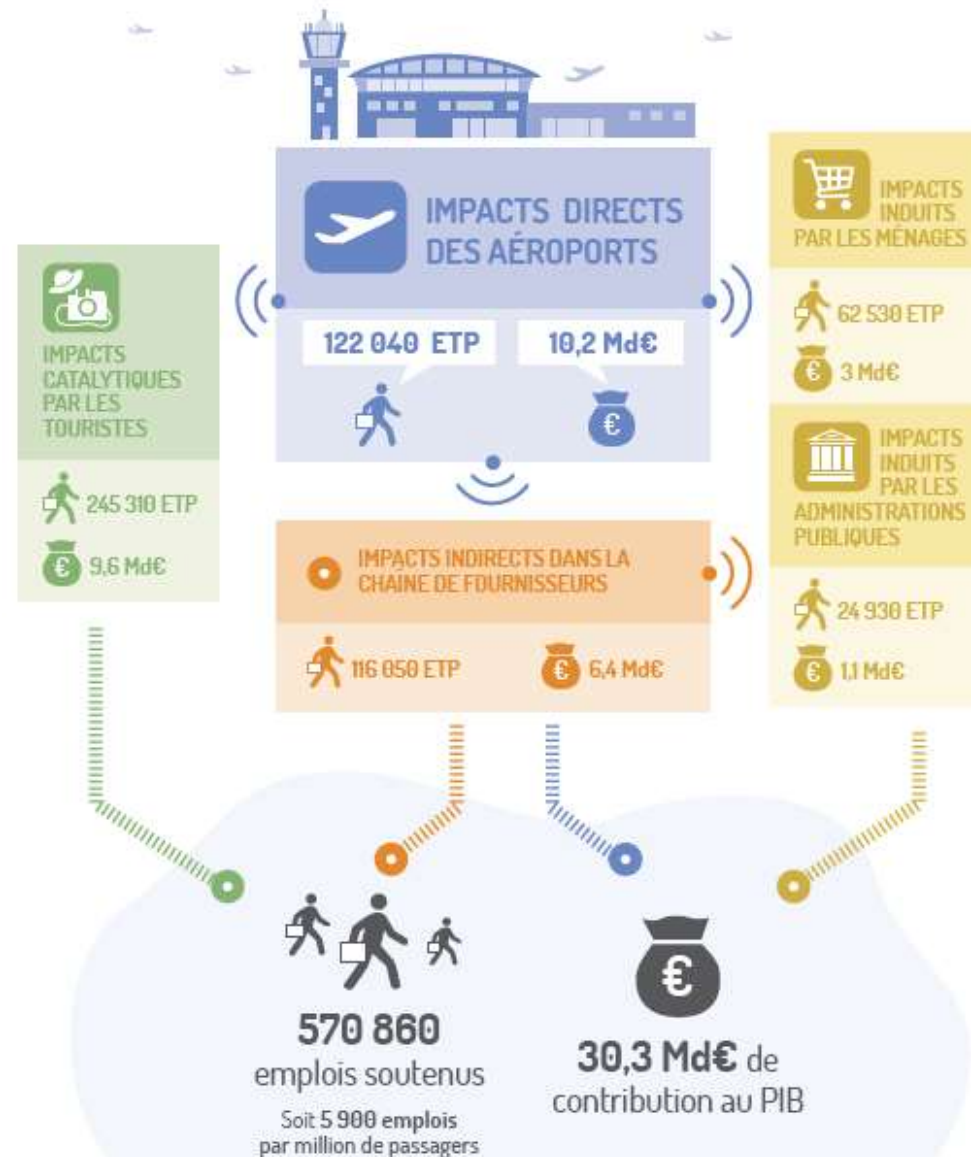
## 1.2- L'aéroport d'une infrastructure à un pôle économique

### Les aéroports créateurs d'emplois et richesses

Concentrent développement et activités produisant le plus de valeur ajoutée

Infras de transports mais aussi moteurs d'échanges et de commerce

Effet accru pour les aéroports accueillant des hubs



Source :Groupe ADP, étude socioéconomique des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, Utopies, 2017



# 1- Le développement territorial autour des aéroports

## 1.2- L'aéroport d'une infrastructure à un pôle économique

### Les activités attirées

Activités aériennes

Activités aéroportuaires

Commerce international

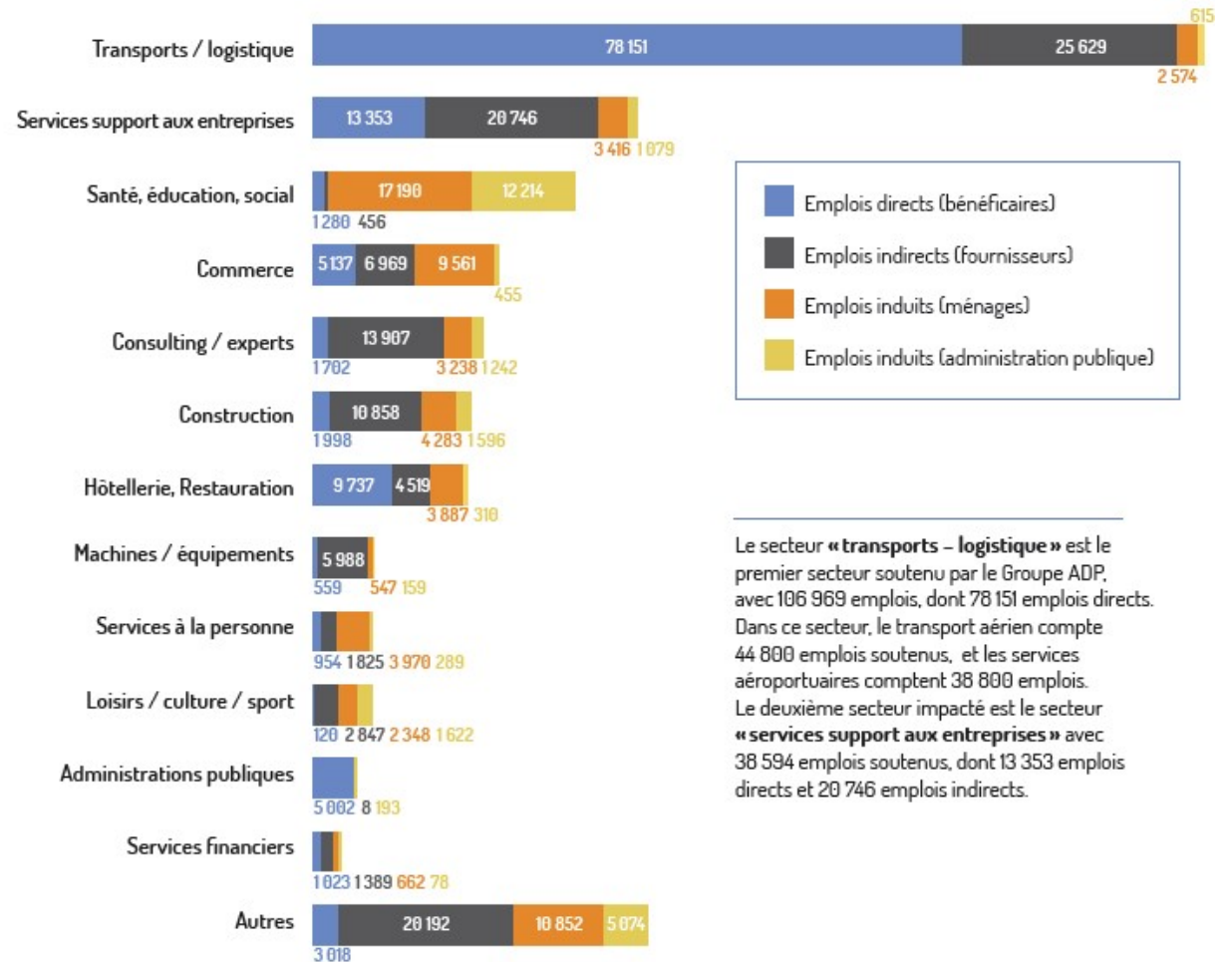
Logistique

Événements professionnels (salons, expositions, conventions)

Tourisme

+ d'autres selon la configuration propre à chaque métropole

RÉPARTITION SECTORIELLE DES EMPLOIS SOUTENUS PAR LE GROUPE ADP (hors emplois catalytiques)



Le secteur « transports – logistique » est le premier secteur soutenu par le Groupe ADP, avec 106 969 emplois, dont 78 151 emplois directs. Dans ce secteur, le transport aérien compte 44 800 emplois soutenus, et les services aéroportuaires comptent 38 800 emplois. Le deuxième secteur impacté est le secteur « services support aux entreprises » avec 38 594 emplois soutenus, dont 13 353 emplois directs et 20 746 emplois indirects.

Source :Groupe ADP, étude socioéconomique des aéroports Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, Utopies, 2017

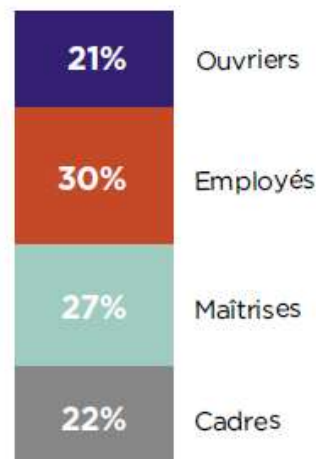
# 1- Le développement territorial autour des aéroports

## 1.2- L'aéroport d'une infrastructure à un pôle économique

### Une majorité d'emplois accessibles

Un volume très important d'emplois non-cadres en contexte métropolitain

Une montée en gamme des emplois, mais essentiellement à qualification constante (anglais, maîtrise outils numériques)



Source :Groupe ADP, dossier Débat Public Terminal T4 aéroport Paris-CDG, 2019

*Catégories socio-professionnelles (2016)*

Source: Étude d'impact socio-économique des aéroports du Groupe ADP, Utopies, 2017

### Une quantité d'emplois variant en fonction du type de vols et de la localisation des compagnies

données théoriques en 2013 (source : FNAM)	type de compagnie	localisation du hub principal sur l'aéroport considéré ou non	nombre d'emplois générés
1 million de passagers	low cost	non basée	<b>600 emplois</b>
1 million de passagers	non low cost	non basée	<b>1 000 emplois</b>
1 million de passagers	non low cost	basée	<b>2 000 emplois</b>
<b>pm : CDG en 2013 = trafic généré par de multiples compagnies</b>			
1 million de passagers	non low cost + low cost	basée (Air France) non basée (les autres compagnies)	1 100 emplois

Source :Fédération nationale de l'aviation marchande, 2013

# 1- Le développement territorial autour des aéroports

## 1.2- L'aéroport d'une infrastructure à un pôle économique

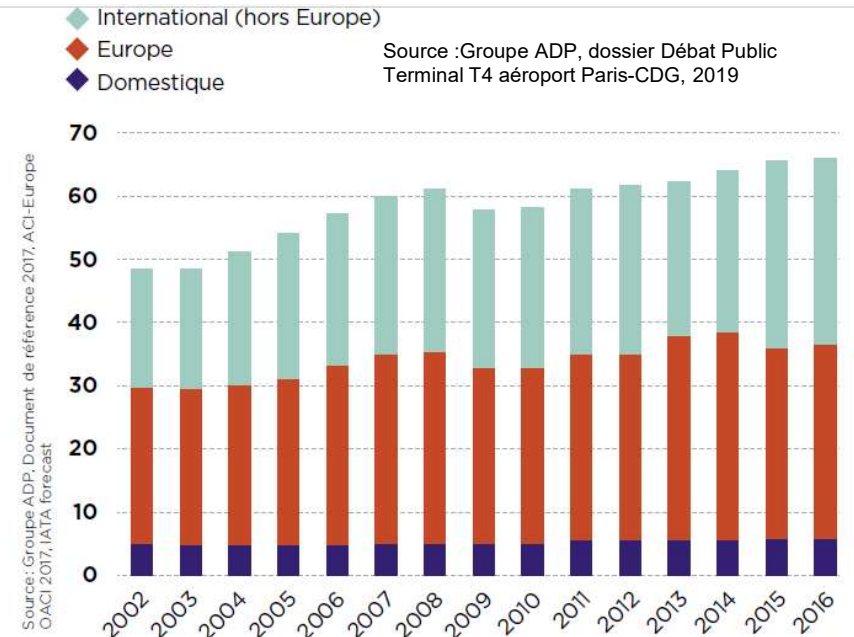
### Une concurrence exacerbée entre aéroports

Paris, une progression moindre que quelques-uns de ses concurrents européens.... et moyen-orientaux

Fiscalité du transport aérien et douanière, compétitivité d'Air France....

Attractivité de la France et de Paris

RANK 2016	RANK 2015	AIRPORT CITY / COUNTRY / CODE	INTL PASSENGERS	
			(Enplaning and deplaning)	Percent change
1	1	DUBAI, AE (DXB)	83 105 798	7.3
2	2	LONDON, GB (LHR)	71 030 114	1.7
3	3	HONG KONG, HK (HKG)	70 098 216	3.0
4	5	AMSTERDAM, NL (AMS)	63 533 504	9.1
5	4	PARIS, FR (CDG)	60 384 622	0.0
6	6	SINGAPORE, SG (SIN)	58 158 000	6.1
7	8	INCHEON, KR (ICN)	57 152 206	17.3
8	7	FRANKFURT, DE (FRA)	53 707 953	-0.5
9	9	BANGKOK, TH (BKK)	45 291 073	4.7
10	11	TAIPEI, TW (TPE)	41 876 848	9.9
11	10	ISTANBUL, TR (IST)	41 035 985	-2.2
12	12	LONDON, GB (LGW)	39 264 495	7.1
13	16	DOHA, QA (DOH)	37 216 179	20.4
14	13	KUALA LUMPUR, MY (KUL)	36 962 822	7.3
15	14	MADRID, ES (MAD)	36 074 688	6.8
16	15	MUNICH, DE (MUC)	32 569 420	4.0
17	19	BARCELONA, ES (BCN)	32 316 655	11.1
18	17	TOKYO, JP (NRT)	31 991 208	4.7
19	18	NEW YORK NY, US (JFK)	31 627 923	5.2
20	20	ROME, IT (FCO)	29 096 160	2.9
TOP 20 FOR 2016			952 493 869	5.8



Évolution du trafic passager sur la plate-forme Paris-Charles de Gaulle en millions de passagers

### 4. Trafic passagers internationaux (en millions) : l'évolution décennale – quelques cas

(source: ACI)



# 1- Le développement territorial autour des aéroports

## 1.3- L'extrapolation de l'Aerotropolis

Un dynamisme qui s'est accompagné d'une nouvelle perception des territoires aéroportuaires, venue des Etats-Unis : l'Aerotropolis, polarité économique d'ampleur métropolitaine



L'Aerotropolis, conceptualisée par le Pr John Kasarda

- **Convergence de flux**, notamment internationaux, à haute valeur ajoutée
- **Capacité des territoires aéroportuaires à les valoriser** sur place dans un contexte où la rapidité est un facteur de valeur ajoutée
- **Support d'un renforcement et d'une diversification économique** : activités traditionnelles (aériennes, aéroportuaires, logistique), + activités utilisant l'aérien pour ses déplacements professionnels et notamment activités tertiaires (économie des échanges internationaux = tourisme d'affaires, commerce de gros, rencontres professionnelles, campus d'entreprises, voire activités décisionnelles)

# 1- Le développement territorial autour des aéroports

## 1.3- L'extrapolation de l'Aerotropolis

Une vision plus critique de la ville aéroportuaire (Aerotropolis) et de son potentiel de développement économique a émergé au cours des dernières années

### Aerotropolis

predetermined buildings

global

start from scratch

cut + paste plans

### AU Model

people

local

start with what's there

site-specific plans

**L'Airport Urbanism par Max Hirsch** (PhD, professeur université de Hong Kong), en contrepoint de l'Aerotropolis

Le monde des aéroports a considérablement évolué en 10 ans

« L'Aerotropolis crée des attentes inatteignables et son modèle n'est pas duplicable hors Amérique du Nord »

Partir du local, du déjà-là

**En Europe, les différents benchmarks réalisés ne démontrent pas, en Europe, l'existence d'un effet place aéroportuaire pour la localisation des bureaux**

**Les potentiels tertiaires des places aéroportuaires européennes dépendent étroitement de leur contexte économique et urbain et celui de leurs métropoles** : distance par rapport à la ville-centre, desserte par les TC, zone urbaine/périurbaine, présence d'un quartier central des affaires ou non, accès au bassin d'emploi, densité et dynamisme du tissu économique local....

2- Un modèle de développement  
générateur de nombreux défis territoriaux  
et urbains :

Les cas du Grand Roissy et le Grand Orly

2- De nombreux défis territoriaux et urbains

## 2.1- Un modèle générateur de nombreux dysfonctionnements socio-spatiaux

Développement vs nuisances et contraintes: sécurité, bruit, pollution, coupures, flux...

Activités économiques vs développement global

Local vs métropolitain: développement, gouvernance, accessibilité

Extension vs renouvellement urbain

Production d'un modèle urbain extensif, fragmenté, zoné



## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

# 2.2- Des espaces qui n'ont jamais été des échelles d'appréhension des politiques publiques

Se sont longtemps résumés à une  
conjonction d'infrastructures

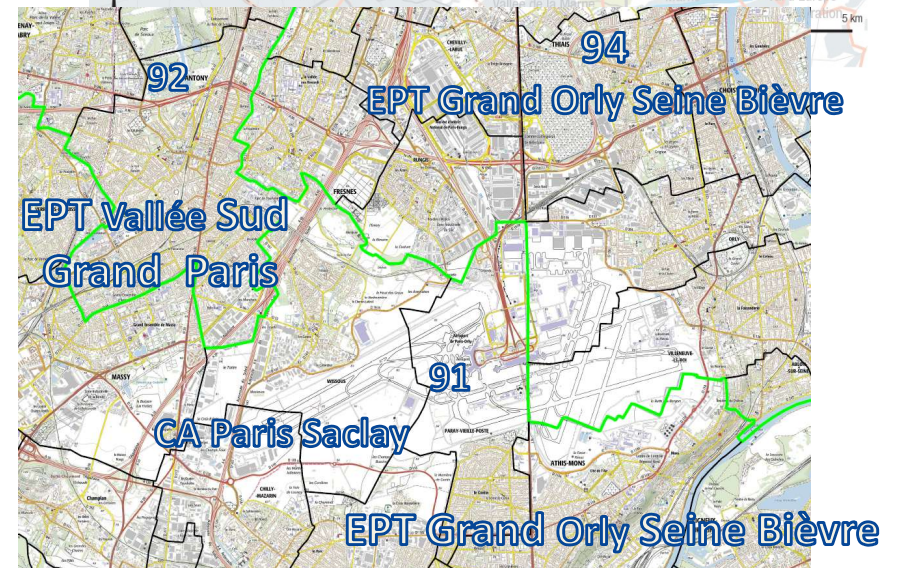
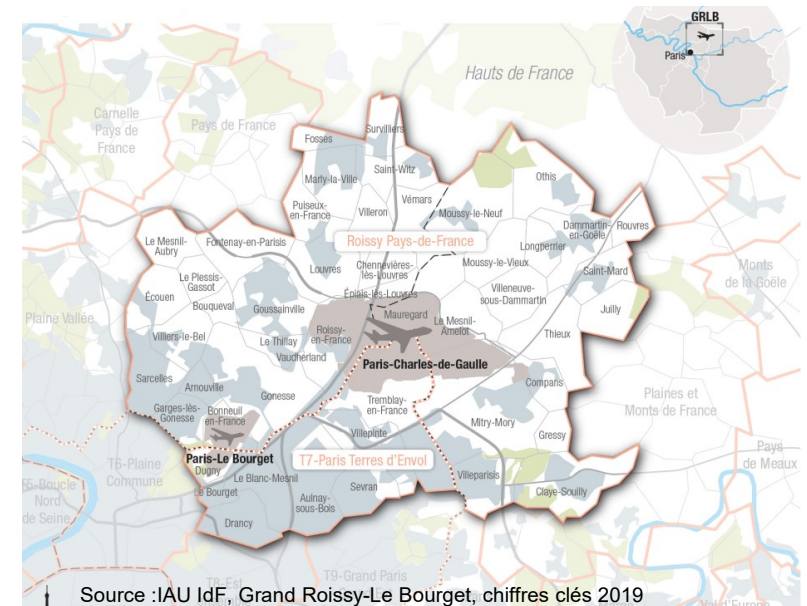
Aux franges des périmètres institutionnels

### Grand Roissy

- Périmètre bassin d'emplois Région-Etat : EPT Paris Terres d'Envol + CA Roissy Pays de France
- 50 communes
- Env. 700 000 habitants
- Env. 290 000 emplois

### Grand Orly

- Périmètre projet PPA = 17 communes de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre et de la CA Paris Saclay
- Environ 360 000 habitants
- Environ 170 000 emplois

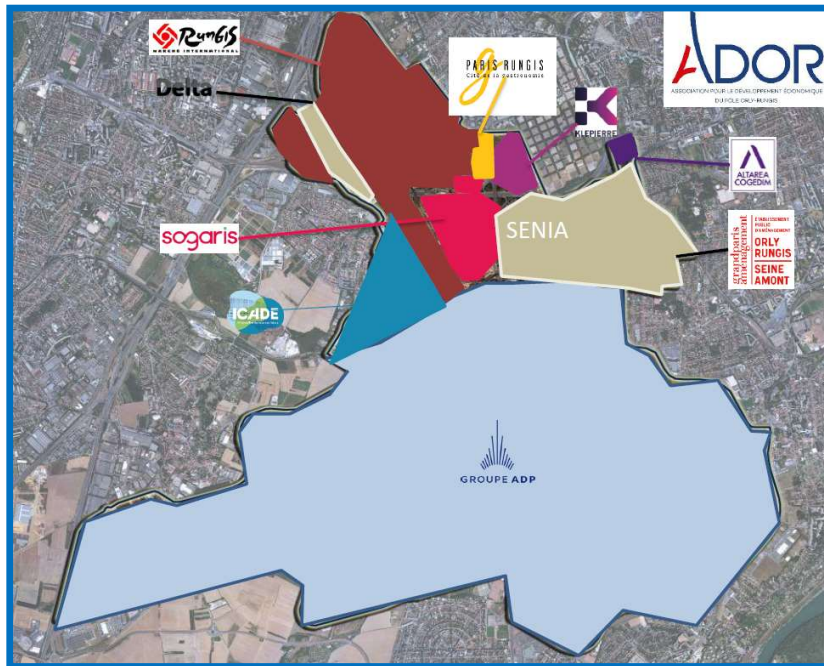




## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

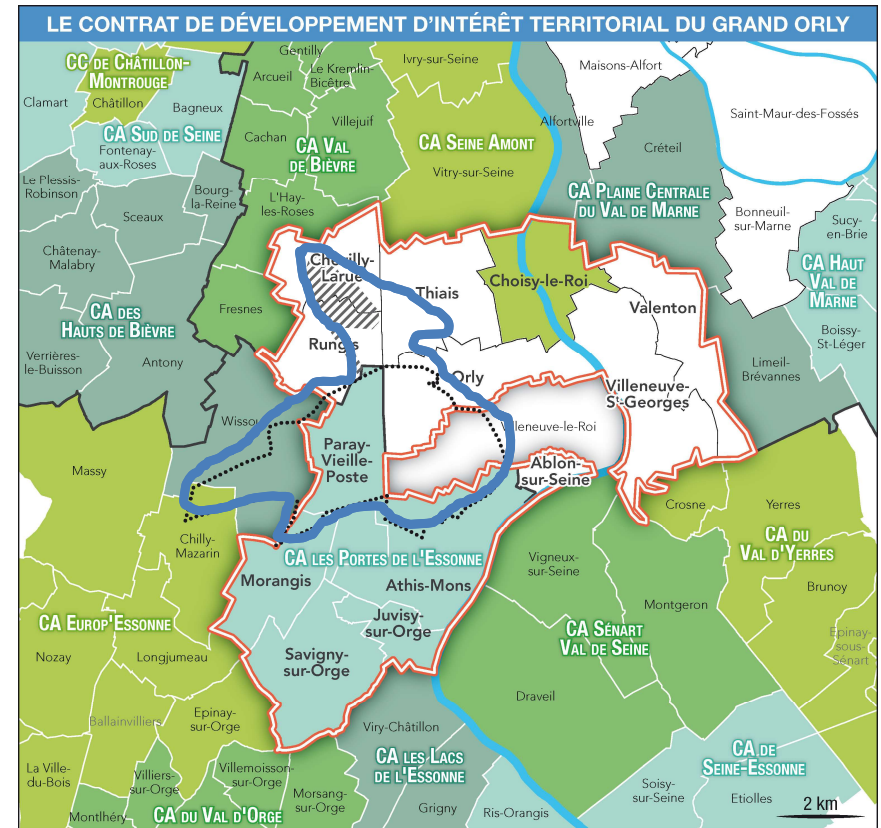
# 2.2- Des espaces qui n'ont jamais été des échelles d'appréhension des politiques publiques

Des tentatives de vision d'ensemble inabouties et menées à différentes échelles



De grandes emprises économiques monofonctionnelles

Périmètre CDIT Grand Orly formalisé mais non signé



- Périmètre du contrat de développement d'intérêt territorial
- Périmètre de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly
- Limite départementale
- Marché d'Intérêt National de Rungis
- Commune non intercommunalisée

Source : Banatic - 2014 - Ville Ouverte

## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

# 2.3- Des territoires fragilisés

### Des espaces à l'articulation de plusieurs grandes parties de la métropole francilienne

- Grand Orly : articulation 1<sup>ère</sup>  
2<sup>ème</sup> Couronne

- Grand Roissy : articulation  
2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> Couronnes ;  
continuum urbain et espaces  
périurbains



Source :IGN, Scan 25

## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

### 2.3- Des territoires fragilisés

#### Des territoires zonés, fragmentés

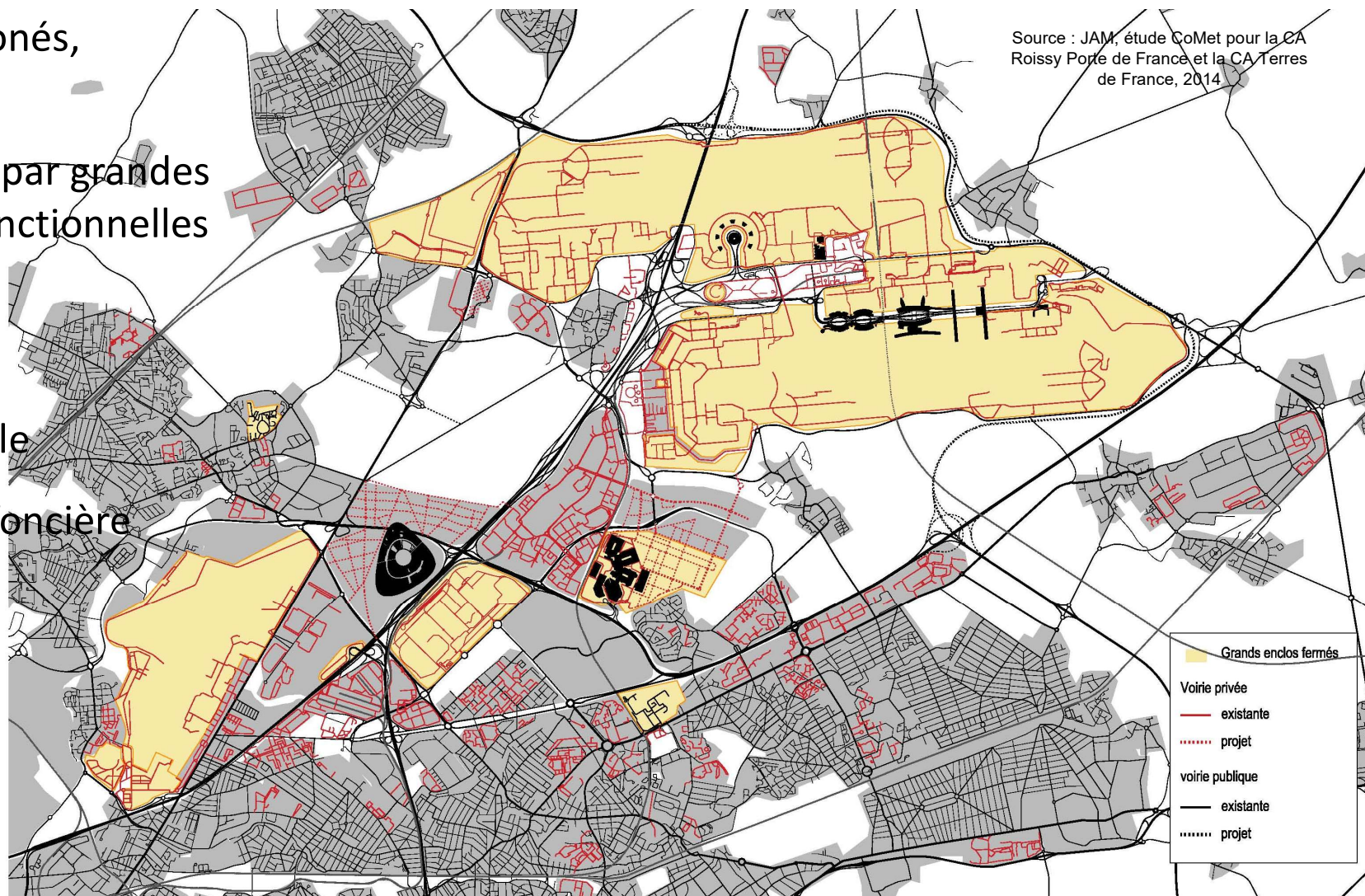
Des territoires zonés,  
fragmentés

Développement par grandes  
plaques monofonctionnelles

Nuisances

Peu d'attention  
environnementale

Consommation foncière  
(Roissy)



## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

# 2.3- Des territoires fragilisés

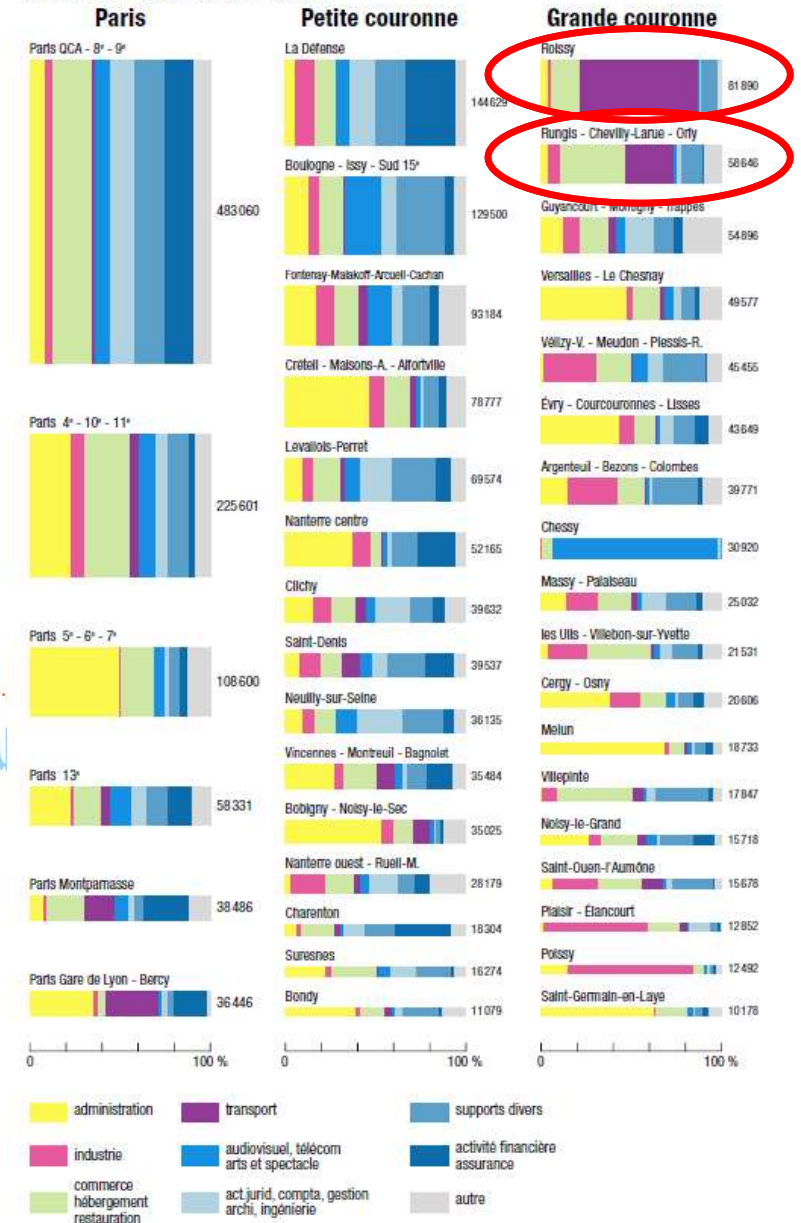
### Des pôles économiques spécialisés

- Activités aéroportuaires et aériennes,
- Logistique – transport – import – export – commerce de gros
- Tourisme d'affaires : hôtellerie, événements professionnels
- Génie urbain : réseaux urbains, BTP
- (industrie)



Source :IAU IdF et APUR

Des pôles d'emplois très diversifiés  
Structure de l'emploi dans les pôles



### Grand Roissy

- 1<sup>er</sup> pôle logistique francilien et national
- 2<sup>ème</sup> pôle hôtelier francilien et national

### Grand Orly

- 1<sup>er</sup> pôle logistique agro-alimentaire national

## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

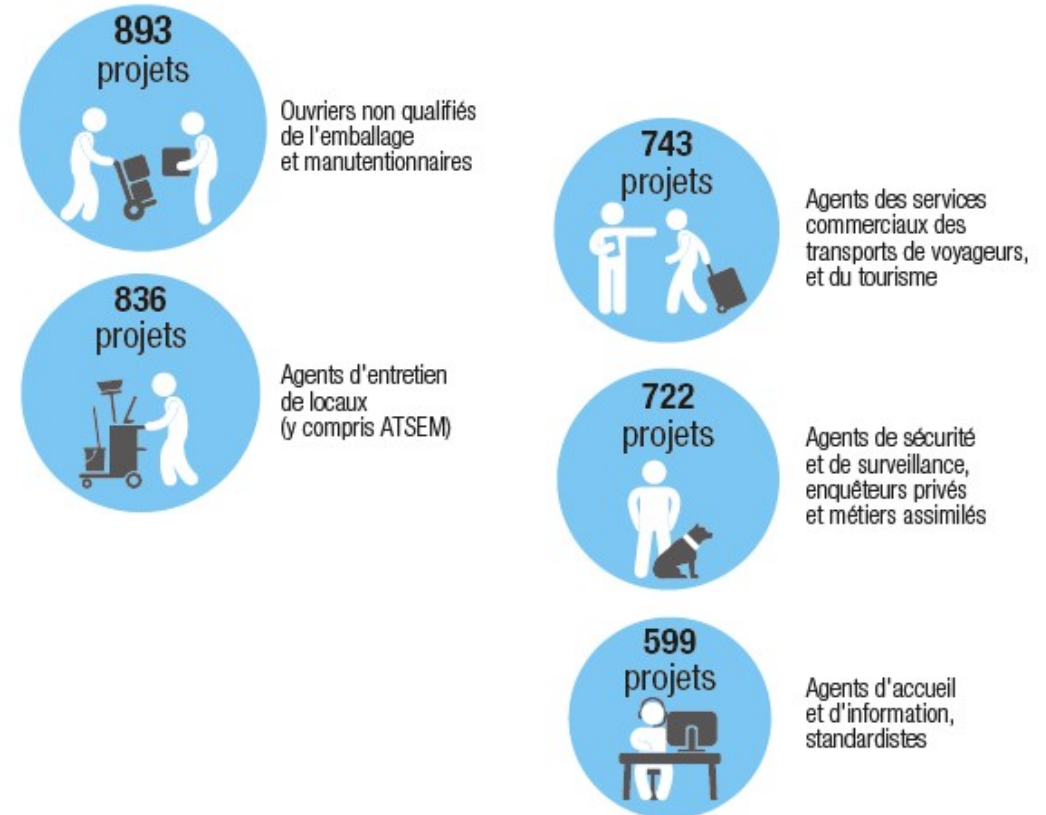
# 2.3- Des territoires fragilisés

### Des pôles économiques spécialisés

Une majorité d'emplois d'exécution et intermédiaires

Des activités métropolitaines, une ouverture internationale... mais pas de fonctions métropolitaines

#### LES 5 MÉTIERS AYANT LE PLUS GRAND NOMBRE DE PROJETS DE RECRUTEMENT SUR LE BASSIN D'EMPLOI EN 2018



© IAU IdF 2018 - Source : BMO 2018

Source :Groupe ADP, dossier Débat Public Terminal T4 aéroport Paris-CDG, 2019

## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

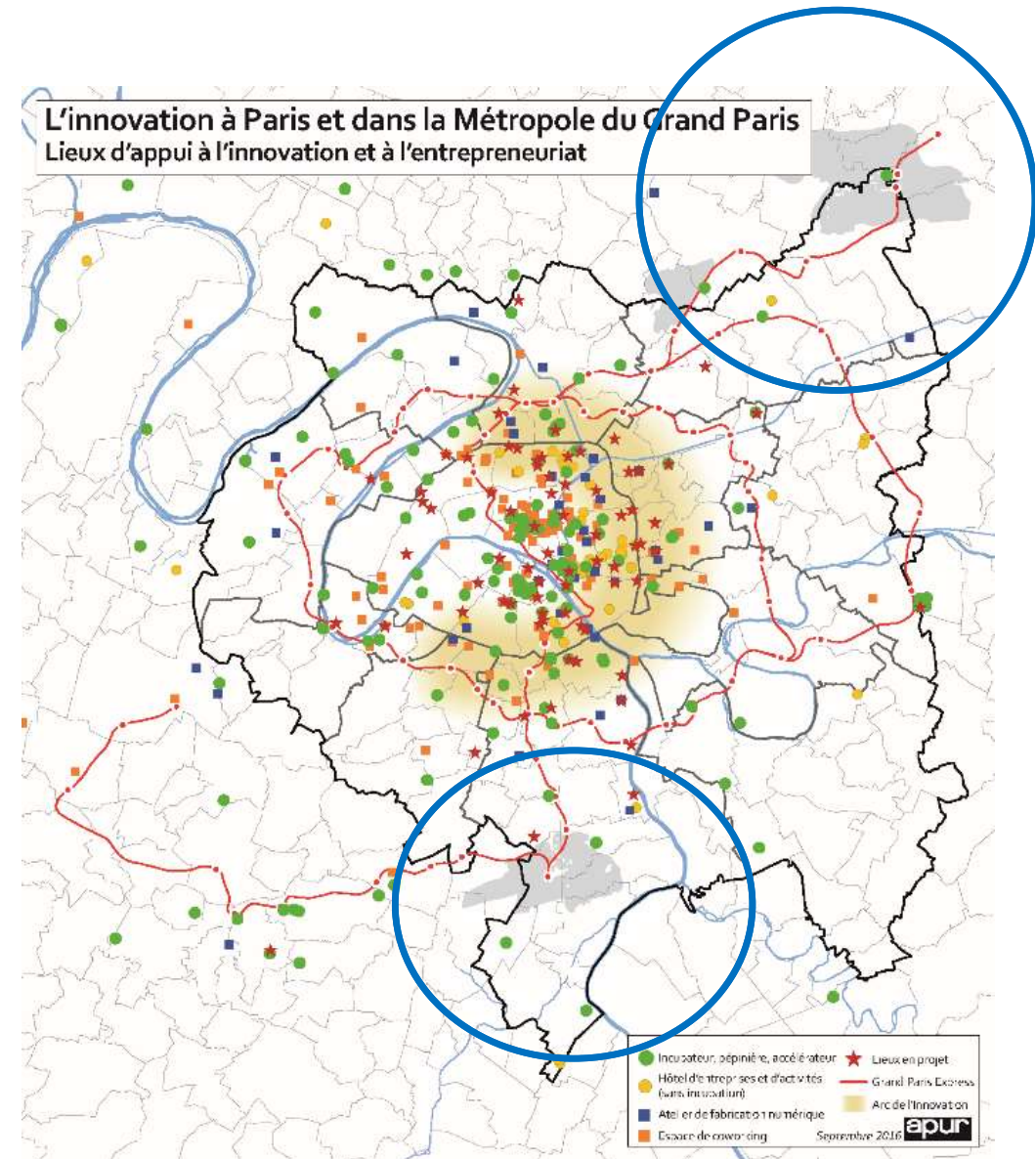
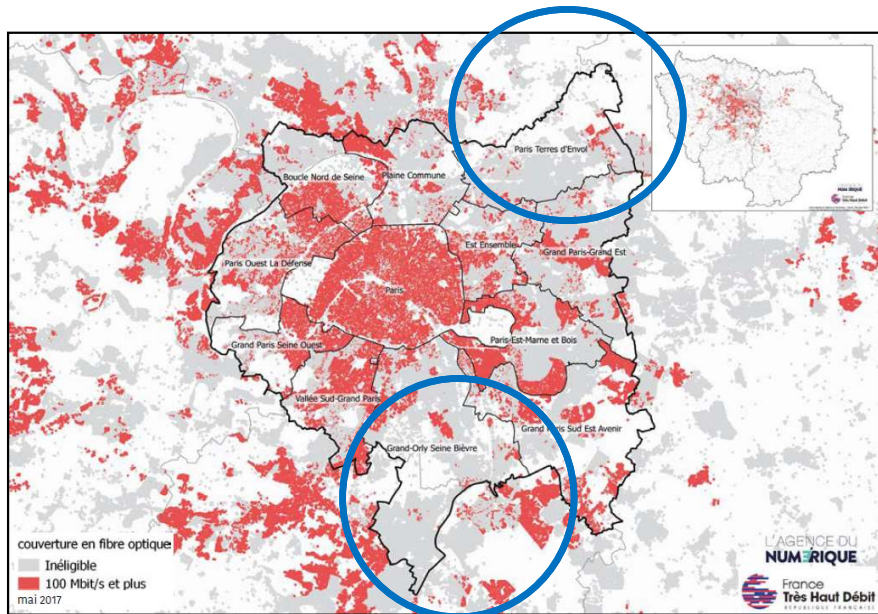
# 2.3- Des territoires fragilisés

### Des pôles économiques spécialisés

Des pans entiers de l'économie métropolitaine particulièrement sous-représentés : décisionnel, R&D, innovation...

Hors spécialisation, des profils économiques de seconde couronne basique...

...une offre de services en conséquence

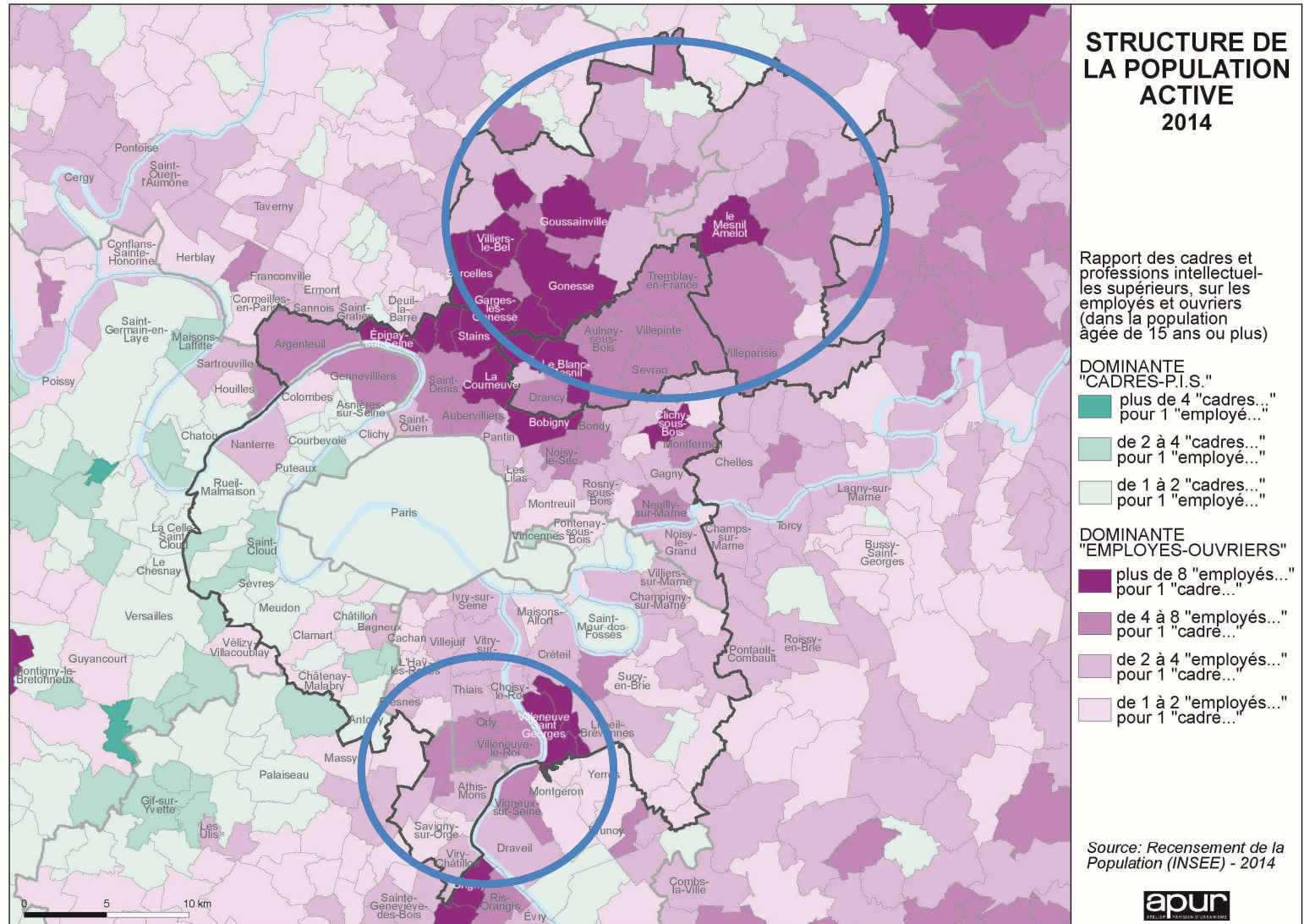


## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

### 2.3- Des territoires fragilisés

#### Le défi de l'attractivité résidentielle

Des territoires également stratégiques par l'ampleur de leurs enjeux sociaux

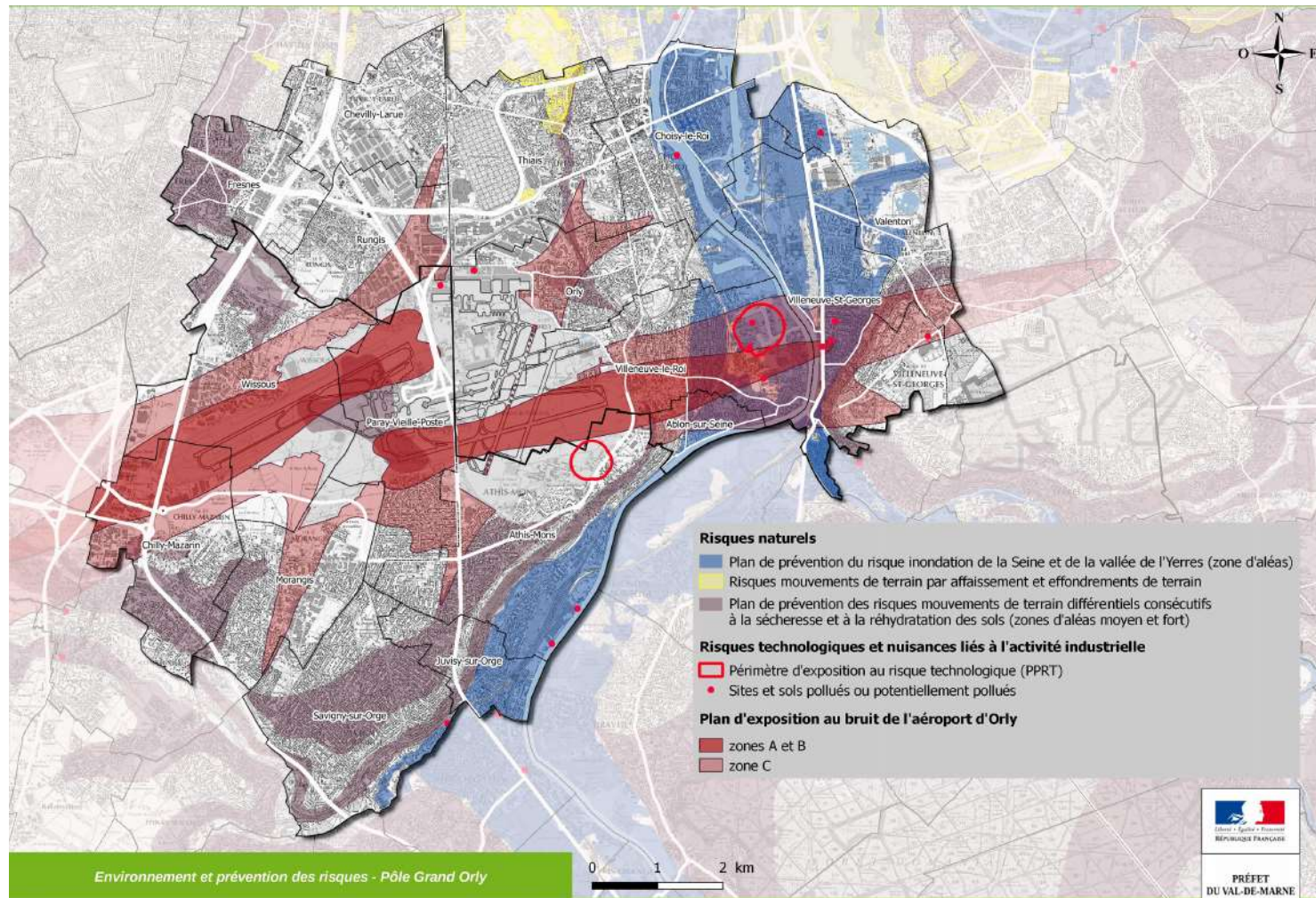


## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

### 2.3- Des territoires fragilisés

#### Le défi de l'attractivité résidentielle

Un espace contraint, conjonction des nuisances



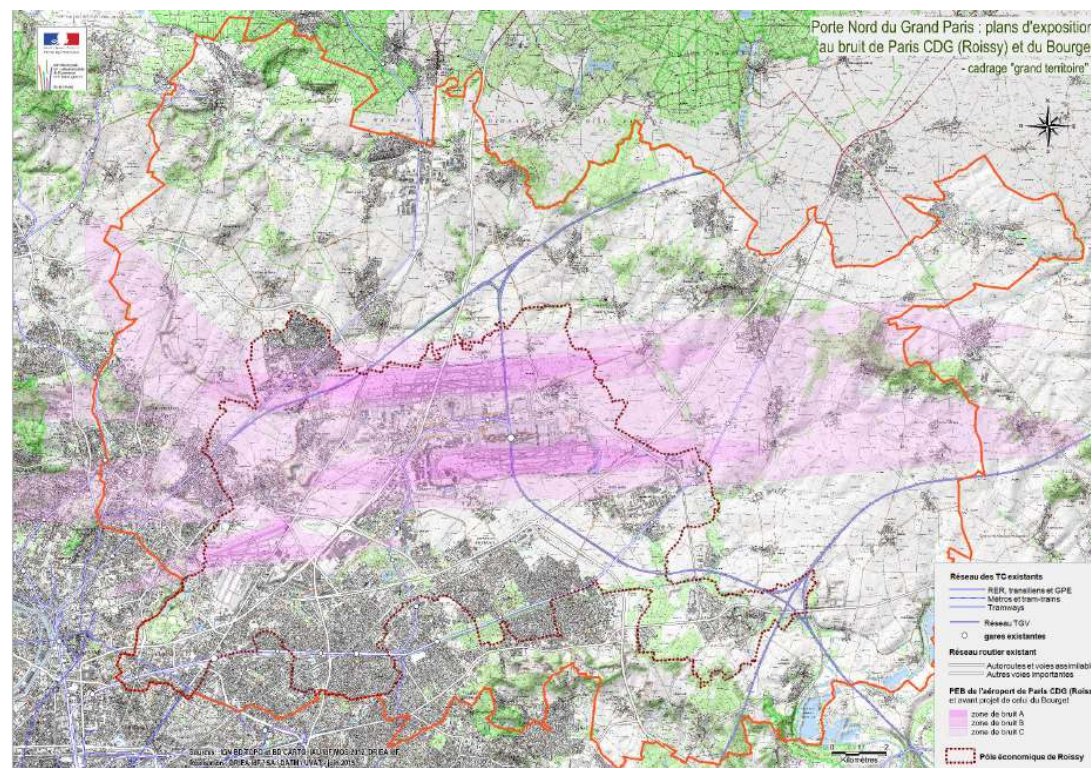
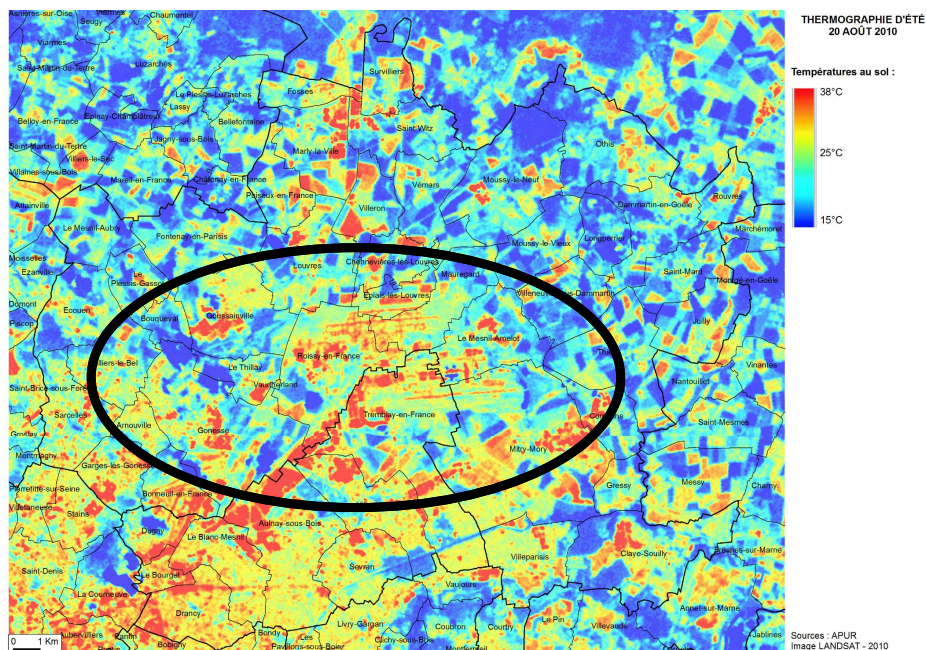


## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

### 2.3- Des territoires fragilisés

#### Le défi de l'attractivité résidentielle

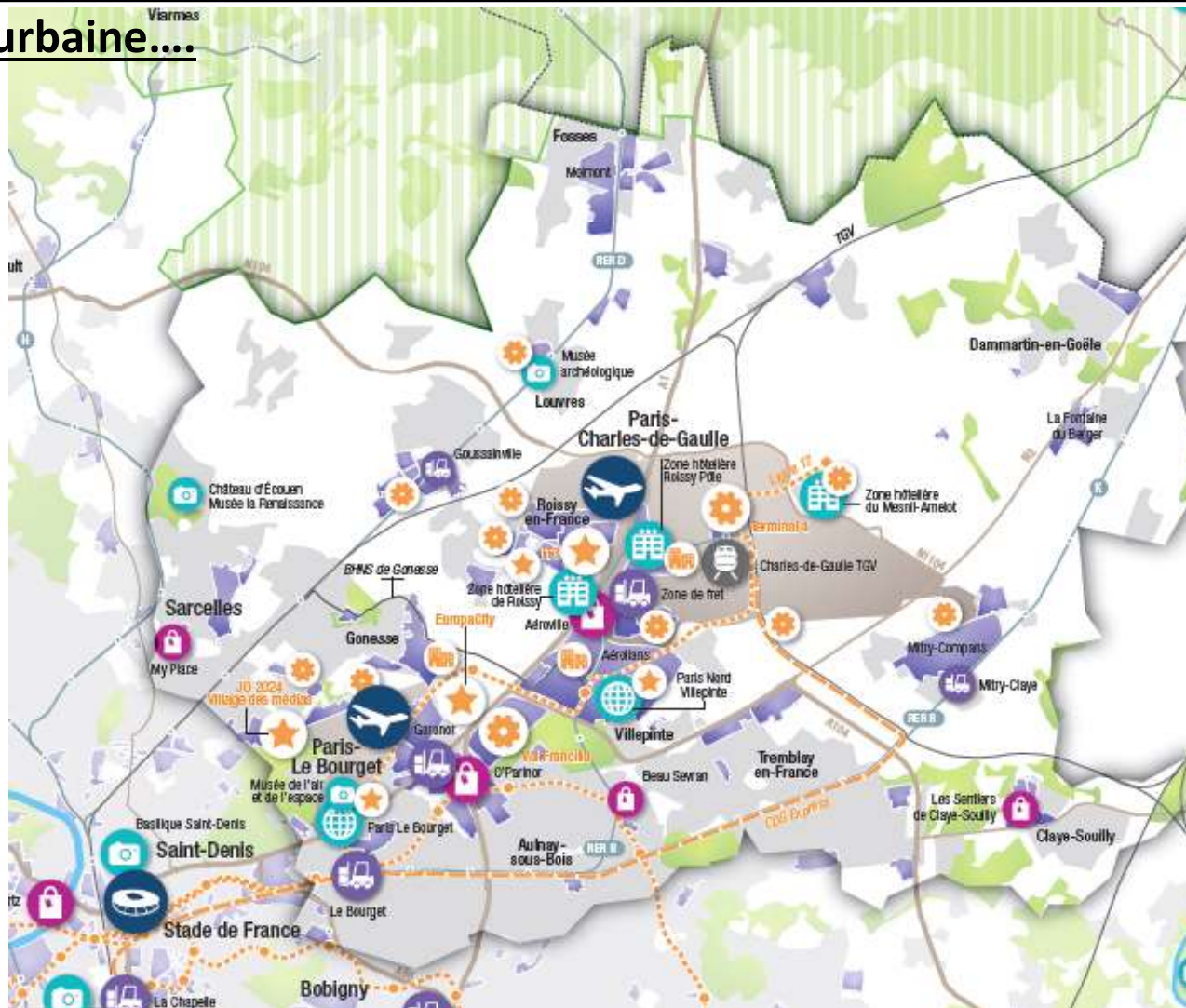
Un espace contraint, conjonction des nuisances



## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

# 2.4- Un modèle de développement à réinventer

D'ambitieux développements étaient, jusqu'à la Covid-19, projetés tant sur le Grand Roissy, pour beaucoup en extension urbaine....



## GRAND ROISSY-LE BOURGET PÔLE MAJEUR DE DÉVELOPPEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE

### Porte d'entrée de l'Île-de-France

- territoire Grand Roissy-Le Bourget (GRLB) au nord de la région
- limite régionale
- site emblématique

### Une forte densité de sites économiques

- emprise des principaux sites d'activité économique
  - vocation logistique, industrielle, commerciales, tertiaire
- zones logistiques multimodales
  - zone portuaire
  - site logistique avec connexion ferrée
- équipements touristiques
  - centre de congrès ou d'exposition
  - zone hôtelière
  - site touristique (musée, château, parc d'attraction, base de loisirs)
- zones commerciales
  - centre commercial et de loisirs

### Un territoire bien connecté à l'international

- emprise des 2 aéroports internationaux
- ligne TGV, gare TGV
- à l'échelle régionale
  - réseau ferré, RER, gare
  - autoroutes, réseau routier principal et secondaire

### Projets majeurs du Grand Roissy-Le Bourget

- un développement économique exceptionnel
  - quartier d'affaires
  - activités, industrie, logistique, fret
  - hôtellerie, loisirs, commerce
- des projets de transport en commun ambitieux
  - CDG Express
  - Grand Paris Express et gare

### Occupation du sol

- espace urbanisé
- espace boisé
- espace agricole
- parc naturel régional
- hydrographie principale

ND : seuls les principaux sites et équipements du territoire figurent sur cette carte. En dehors de ce périmètre, seul le niveau suprarégional ou à forte attractivité touristique est représenté.

## 2- De nombreux défis territoriaux et urbains

# 2.4- Un modèle de développement à réinventer

### Une réduction de l'acceptabilité du développement

Montée des oppositions aux vols de nuit, au développement de nouveaux terminaux aéroportuaires, aux infrastructures...

Refus par certains territoires du développement logistique



- NON** à des nouvelles nuisances sonores inacceptables !
- NON** à une destruction de notre environnement vémarois !
- NON** à une perte de confort pour nos habitations !
- NON** à une destruction de nos bois et terres agricoles !
- NON** à une injustice sociale pour les populations du nord du Val d'Oise qui n'ont qu'un bus pour aller sur la plateforme aéroportuaire !
- NON** à une enquête publique en pleine période de crise sanitaire !
- NON** à un investissement de plus de 370 millions d'euros ! Avec l'argent public, nous voulons des moyens pour l'enseignement, la santé, le social, le bien-vivre. Cette somme pourrait certainement être bien plus utile autrement !



Source : Le Parisien, débat public Terminal 4 de l'aéroport Paris CDG, février-mars 2019

Terminal 4 de Roissy : « On devrait incarcérer les gens qui font des projets de cet ordre »

La réunion de concertation lundi sur le futur site aéroportuaire a été l'occasion pour les habitants d'exprimer leur ras-le-bol vis-à-vis des nuisances aériennes.

3- Et maintenant ?

Quelles marges de manœuvre ?

-

Cas pratique du Grand Orly

3- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

## 3.1- Aujourd'hui, un fonctionnement encore dépendant de la voiture

**Un territoire morcelé par de grandes plaques monofonctionnelles et des infrastructures de transport...**

**... qui le rendent encore dépendant de la voiture**

- Coupures urbaines importantes
- Difficulté à développer les modes doux

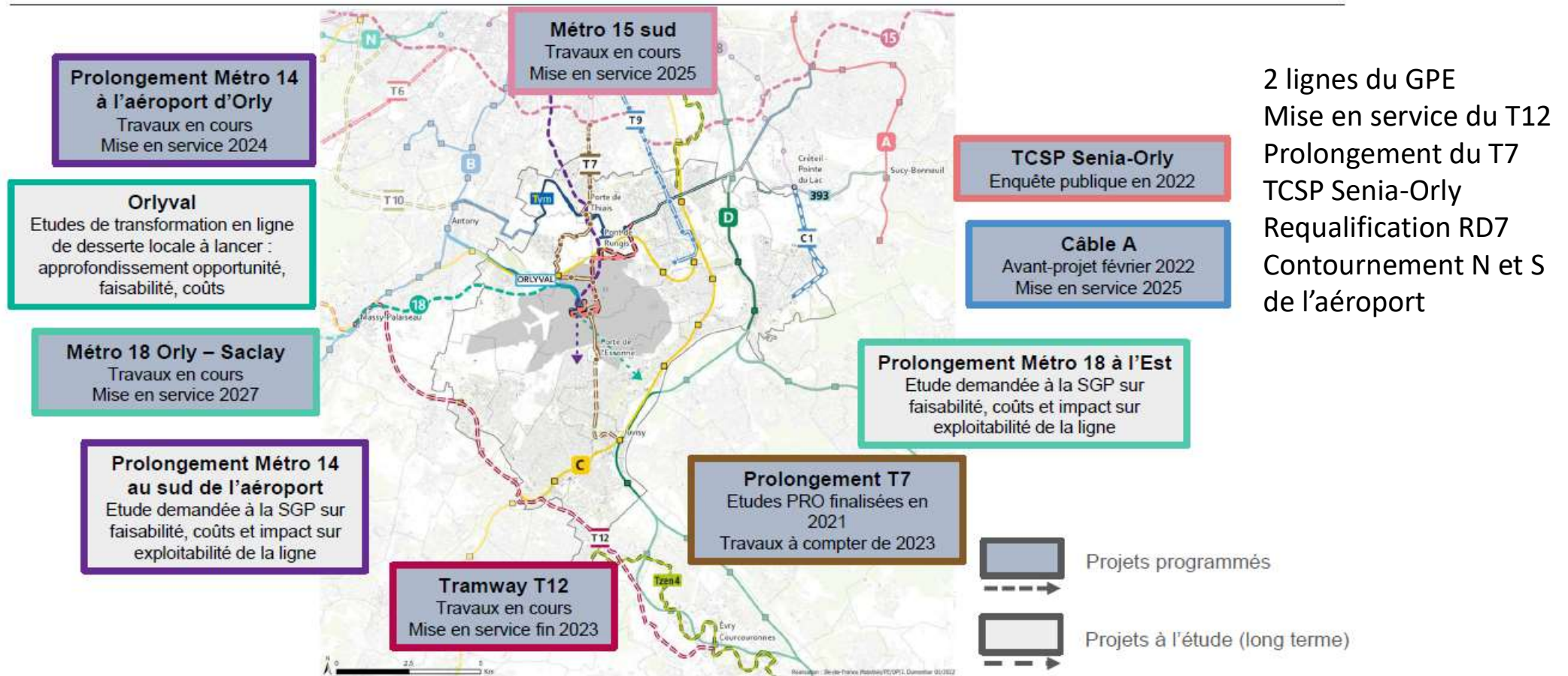
**Les transports et la logistique, « moteurs » du développement**



### 3- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

## 3.2- Un moment de transformation du territoire : de nombreux projets de transport comme leviers du développement

### De nombreux projets de transport comme leviers du développement



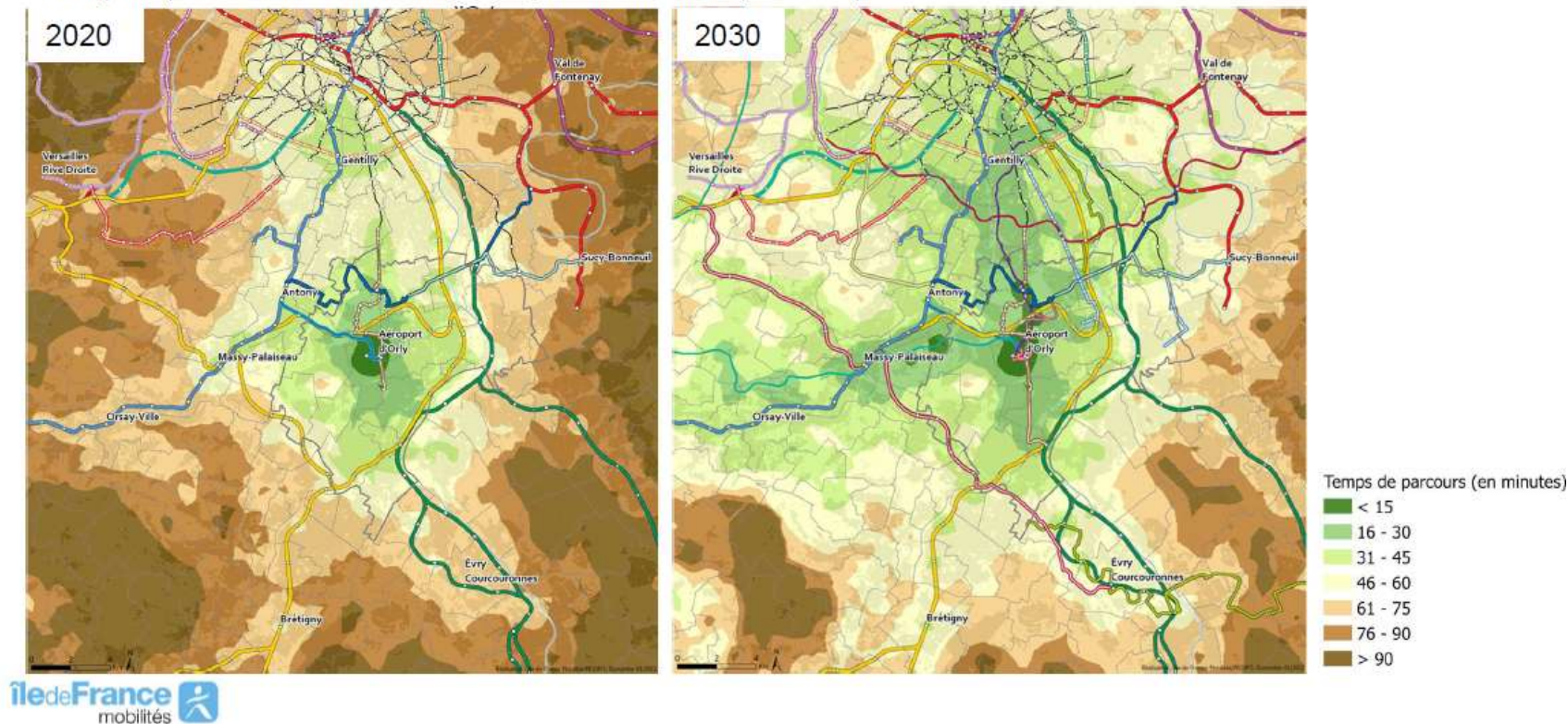
2 lignes du GPE  
Mise en service du T12  
Prolongement du T7  
TCSP Senia-Orly  
Requalification RD7  
Contournement N et S de l'aéroport

3- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

## 3.2- Un moment de transformation du territoire : de nombreux projets de transport comme leviers du développement

### Des améliorations de temps de transport substantielles, essentiellement Nord-Sud

Temps de parcours à destination de la future gare Grand Paris Express Aéroport



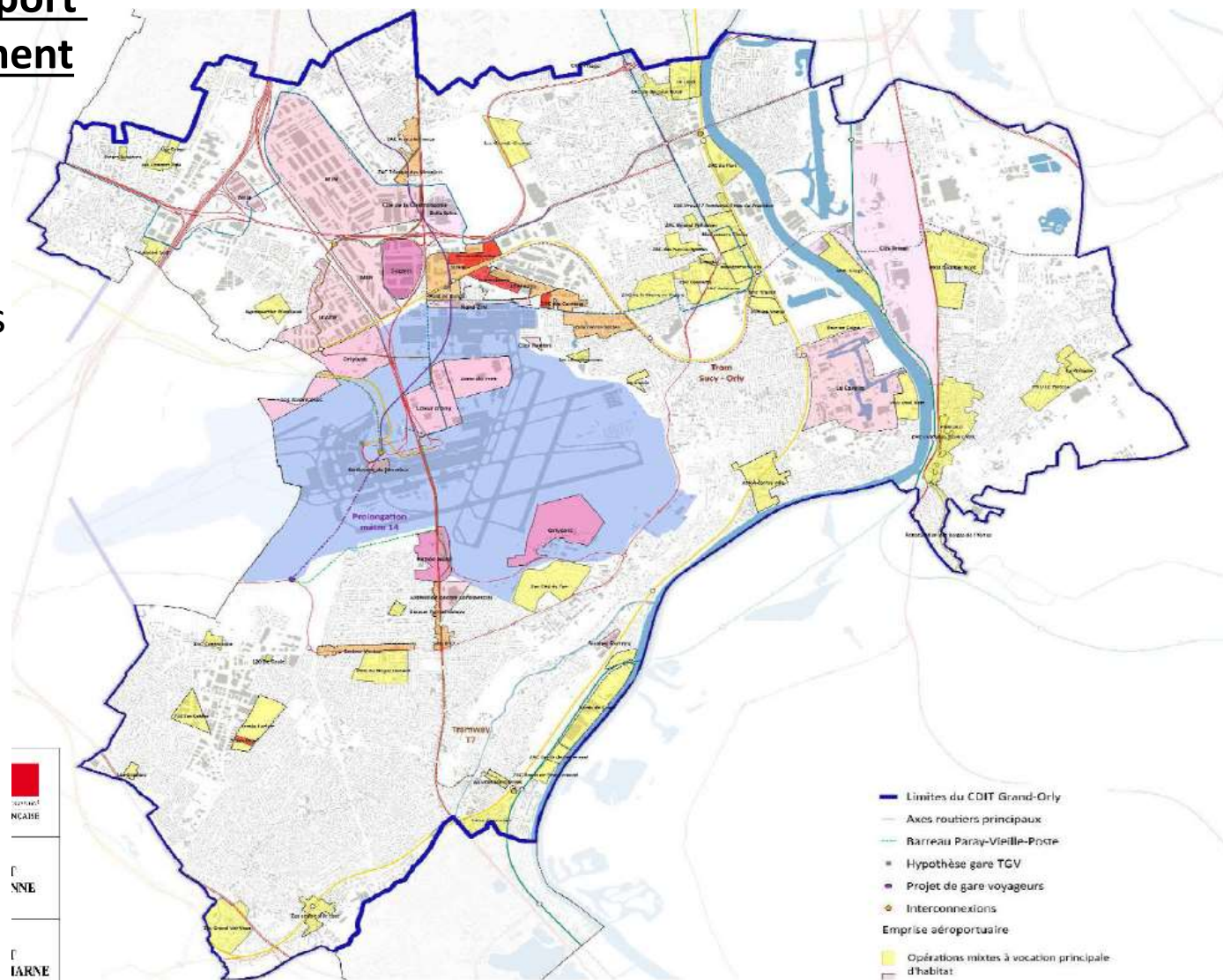
### 3- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

## 3.2- Un moment de transformation du territoire : de nombreux projets de transport comme leviers du développement

### De nombreux projets de transport comme leviers du développement

Plusieurs dizaines de projets, essentiellement au nord  
Dont l'arrivée de la ville et des aménités au cœur des espaces économiques

Un très net ralentissement tertiaire  
Le défi de la mise à niveau de l'offre résidentielle





## 4- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

# 4.2- Un moment de transformation du territoire : de nombreux projets de transport comme leviers du développement



### 3- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

## 3.3- La vision globale frémit enfin, malgré l'absence d'une gouvernance ad hoc

### La coordination des projets est devenue un sujet d'actualité

Essor de l'intercommunalité malgré toutes les difficultés

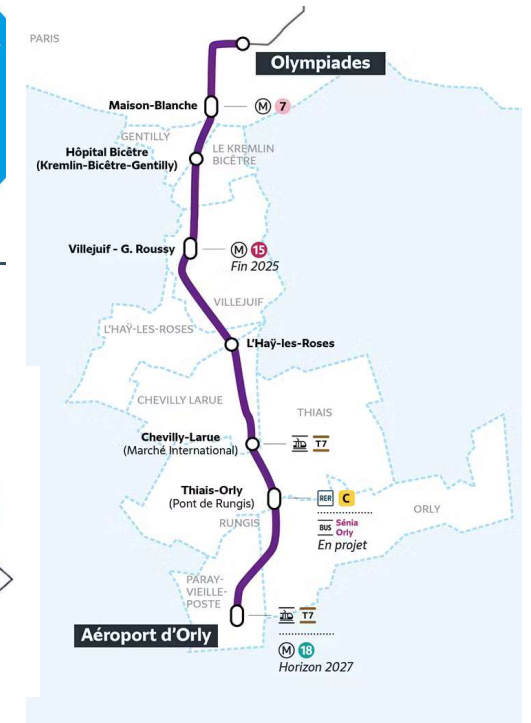
- PLUI
- Schéma logistique de territoire...

Concrétisation des projets de TC et de développement

Essor de la ville des courtes distances et raréfaction du foncier en zone dense  
Fin de la manne tertiaire



#### Étapes encore à réaliser



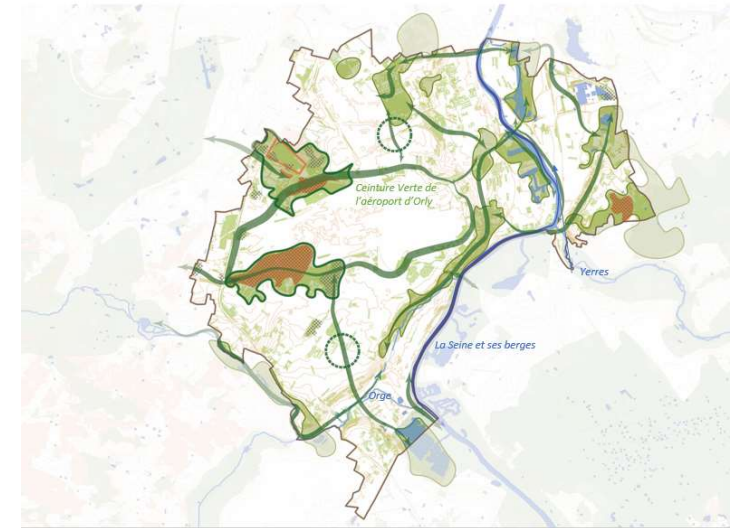
### 3- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

## 3.3- La vision globale frémit enfin, malgré l'absence d'une gouvernance ad hoc

### Les premières étapes d'une planification coordonnée

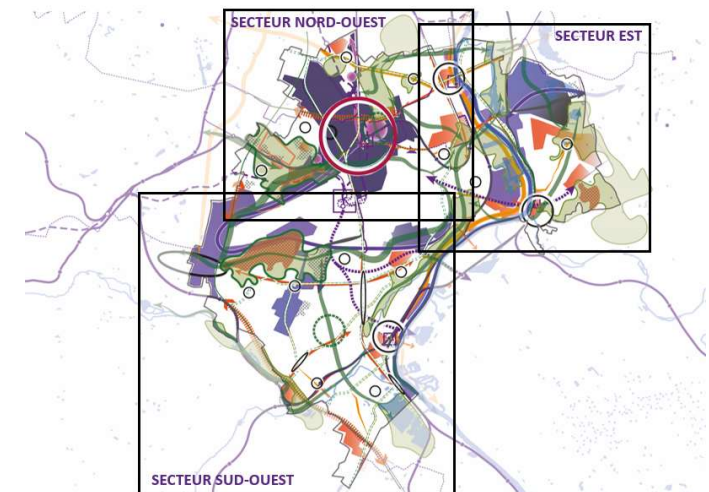
- PPA du Grand Orly = élaboration d'un Schéma Directeur proposant une vision d'organisation spatiale de long terme (2040-50)
  - structurée autour d'un socle écologique,
  - Point de départ des échanges pr OAP PLUi
- Paris-Orly 2035 = la recherche d'un plus grand ancrage territorial
  - SD de groupe ADP sur Paris
  - Programmation économique en lien avec les besoins du territoire
  - Paris-Orly, un PEM d'échelle sud francilienne
  - Boucles énergétiques locales

#### DES CONTINUITÉS À RENFORCER/CRÉER



Proposition de Schéma directeur du PPA du Grand Orly  
(source :groupement D&A mandataire)

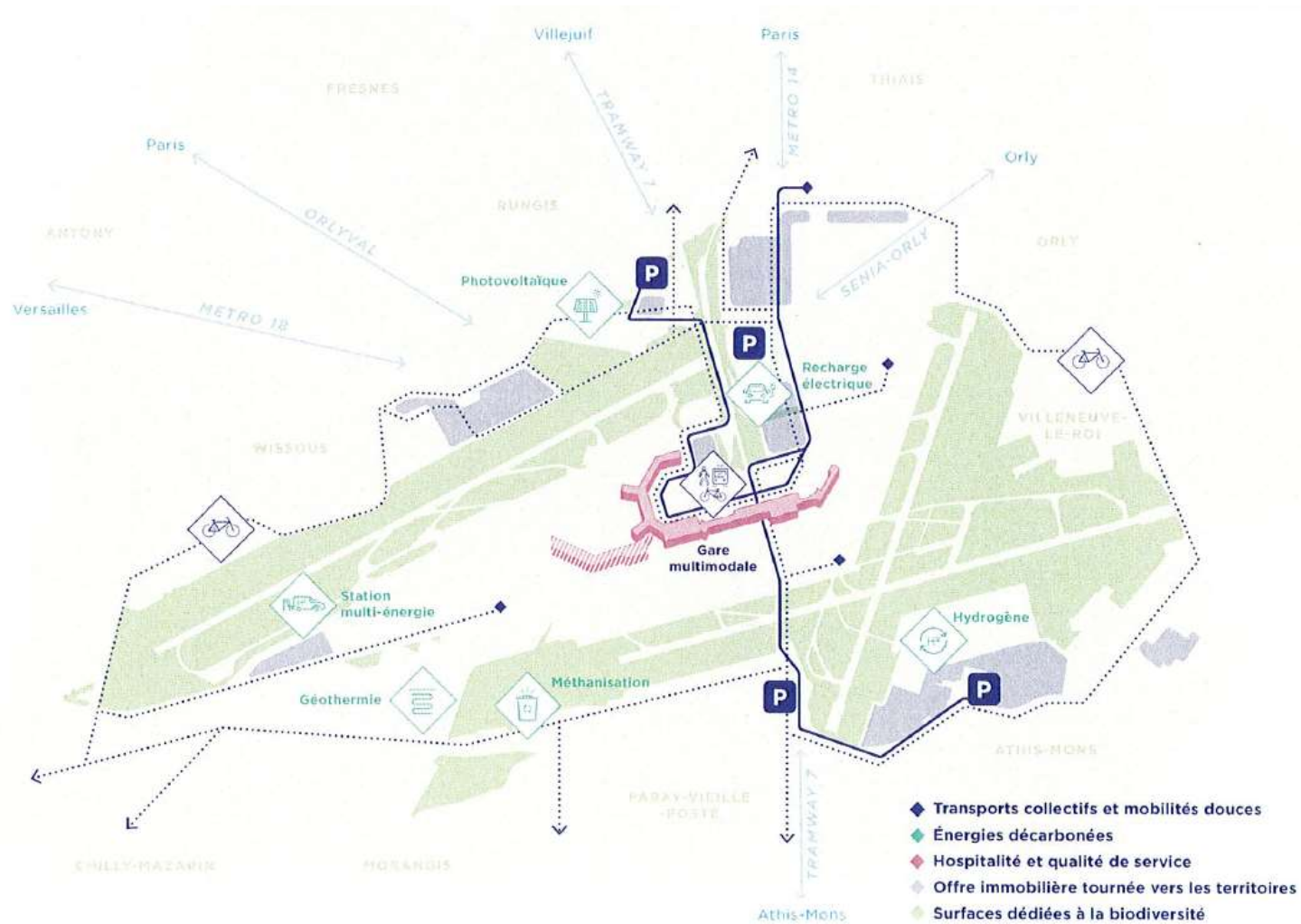
#### TROIS SECTEURS A ENJEUX AVEC DES DYNAMIQUES DIFFERENTES



### 3- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

## 3.3- La vision globale frémit enfin, malgré l'absence d'une gouvernance ad hoc

### Les premières étapes d'une planification coordonnée



3- Grand >Orly : quelles marges de manœuvre ?

## 3.4- L'enjeu d'un développement coordonné et d'une gouvernance ad hoc

### Des transports qui précèdent la vision globale et stratégique, une difficulté à coordonner mobilités et développement urbain à l'échelle macro

- Des rabattements qui restent lacunaires
- Pas encore de modèle de trafic à l'échelle du territoire
- Enjeu des coordinations de chantier

### Les incertitudes et injonctions contradictoires entourant l'évolution des transports exigent pourtant une coordination

- Vigueur de l'actuel modèle de développement que l'on sait obsolète
- Vers la fin du transport pour tous à bas coût
- Des contraintes de déplacement en cœur de métropole renforcées
- Incertitudes sur le mix énergétique à venir
- Besoin d'agilité, de réaction rapide, que seule la coordination peut garantir

