

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

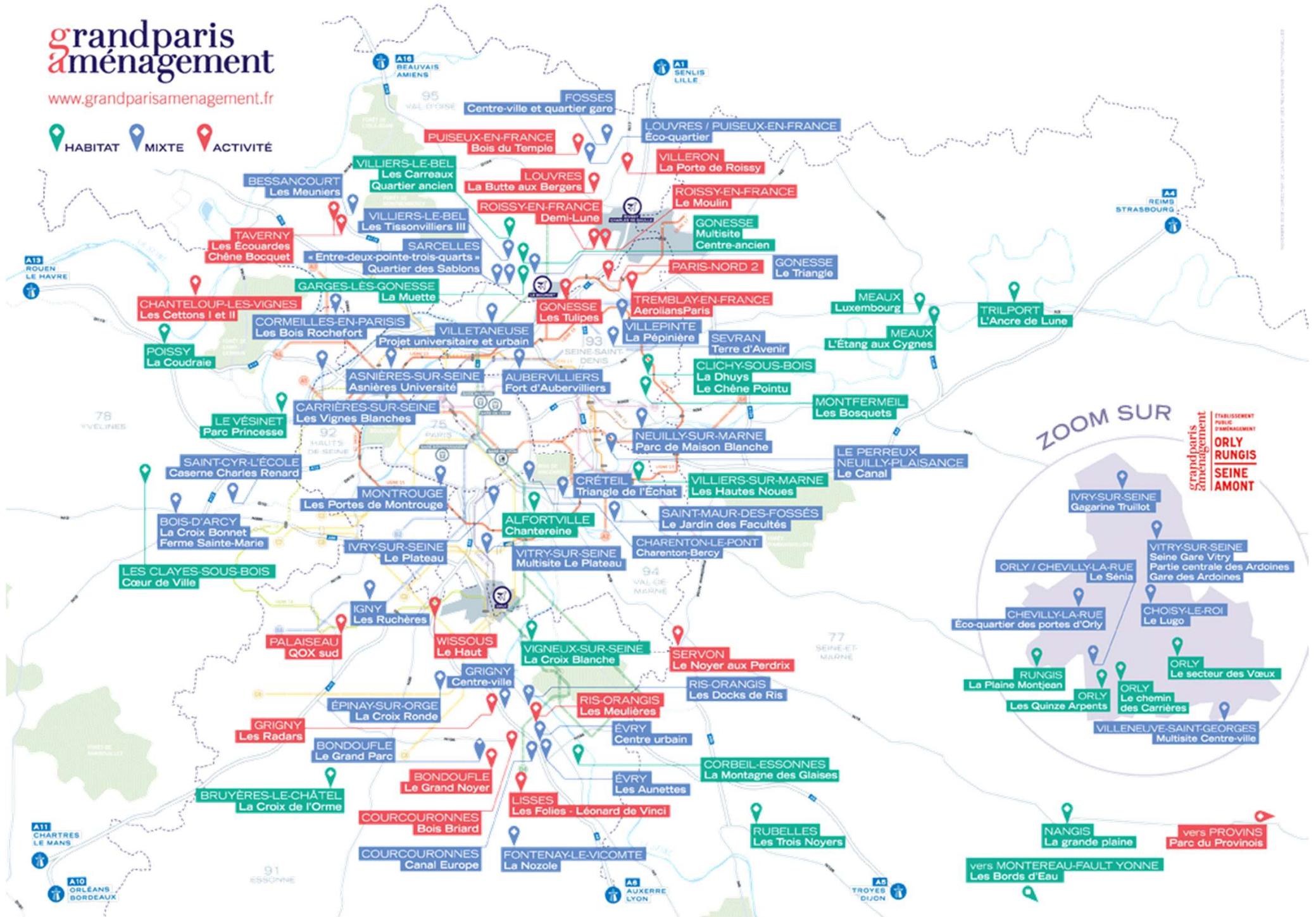
François Dubos
7 juin 2023

Grand Paris Aménagement

Un aménageur public historique en Ile-de-France

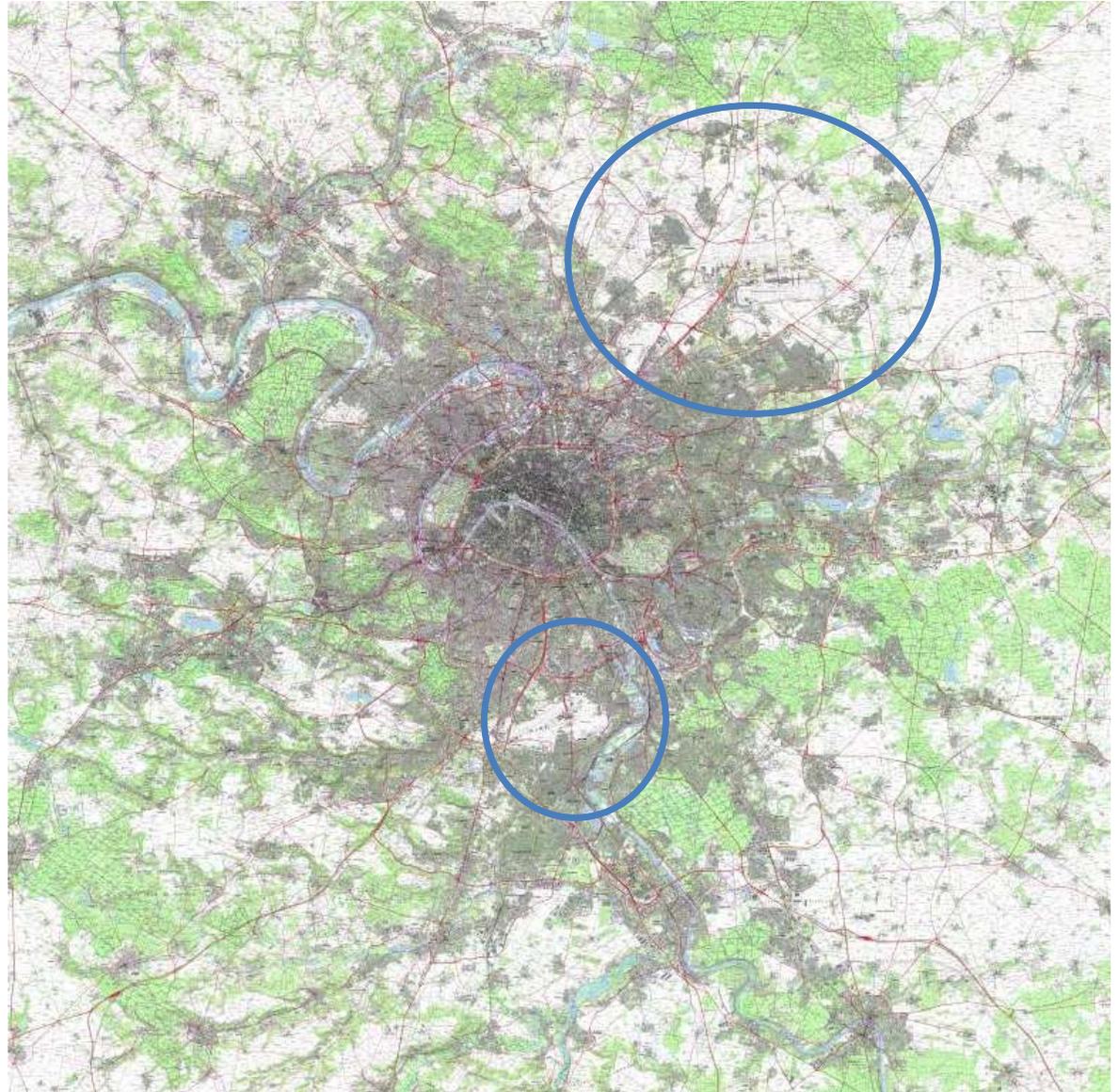
Une intervention dans l'ensemble des domaines du développement urbain

Une intervention diversifiée à l'échelle régionale



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
- GPA, issu regroupement ex AFTRP, EPA Plaine de France et EPA ORSA ; sous forme de fédération avec l'EPA ORSA
- Etablissement public d'aménagement et opérateur foncier



Sommaire

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

2- De nombreux défis territoriaux et urbains

3- Et maintenant ? Le développement des territoires aéroportuaires à l'heure des transitions

4- Et maintenant ? Quelles marges de manœuvre ? 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 cours 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

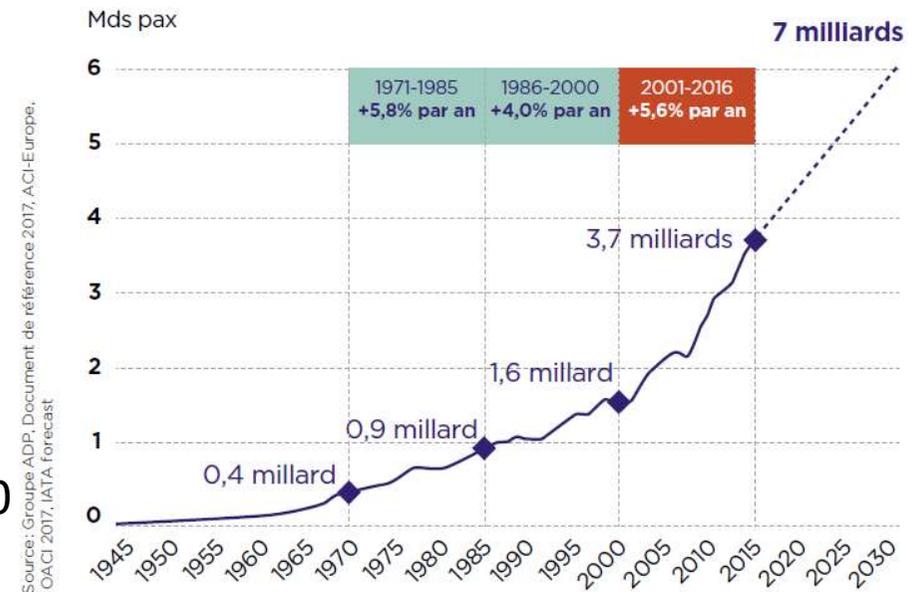
Une hausse qui concerne pleinement l'Ile-de-France

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)

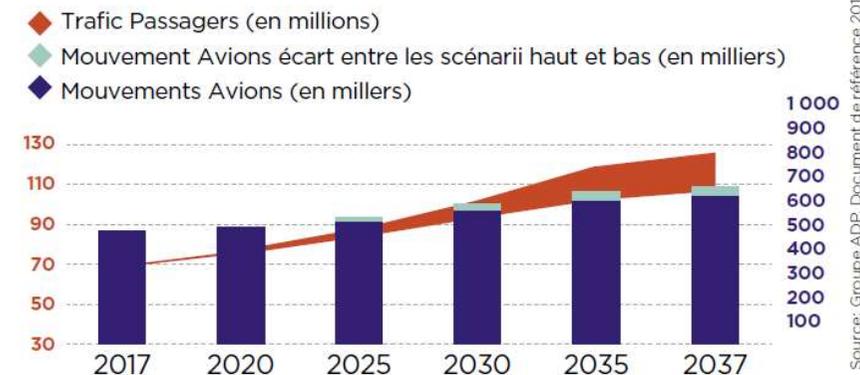
Une hypothèse qui semblait pouvoir être basse

• +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

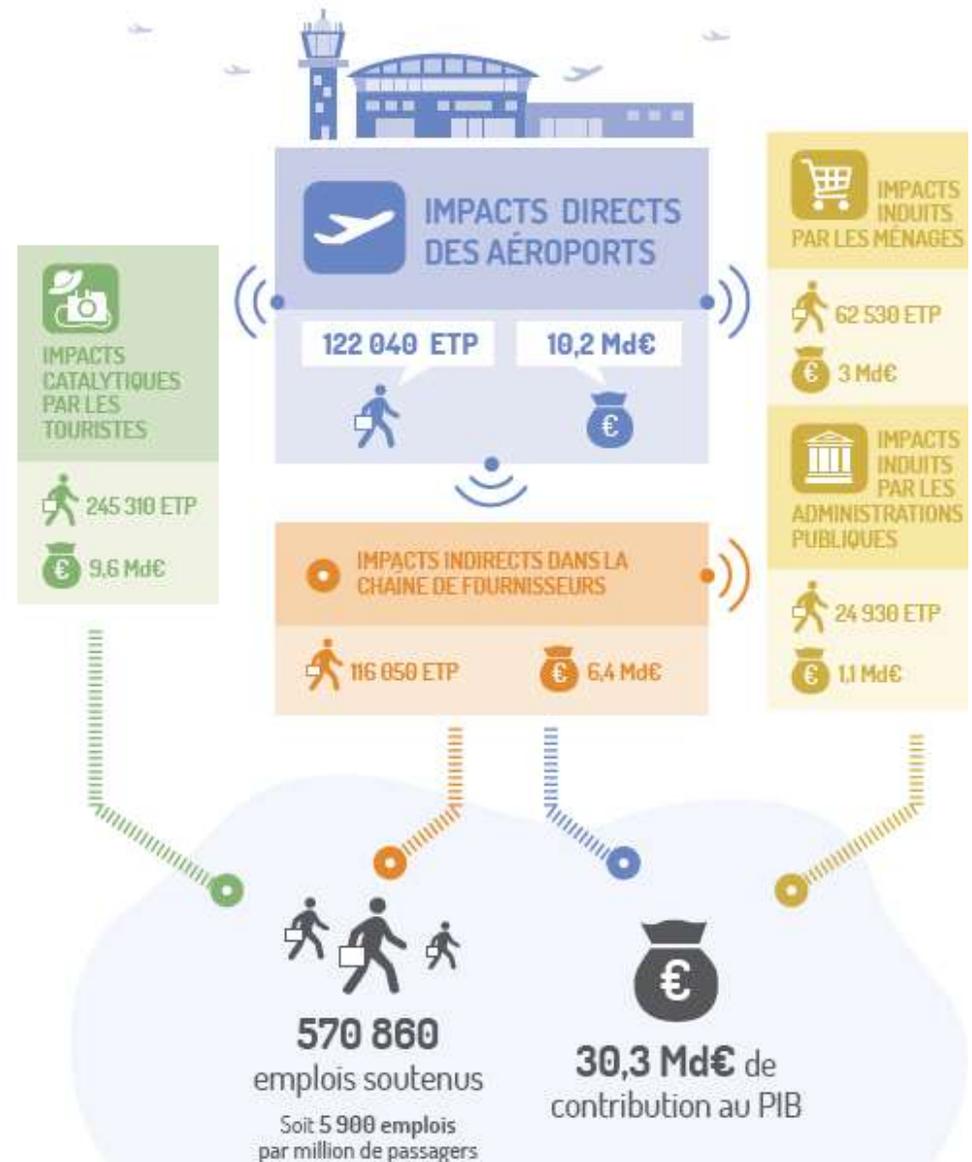
1.2- L'aéroport d'une infrastructure à un pôle économique

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

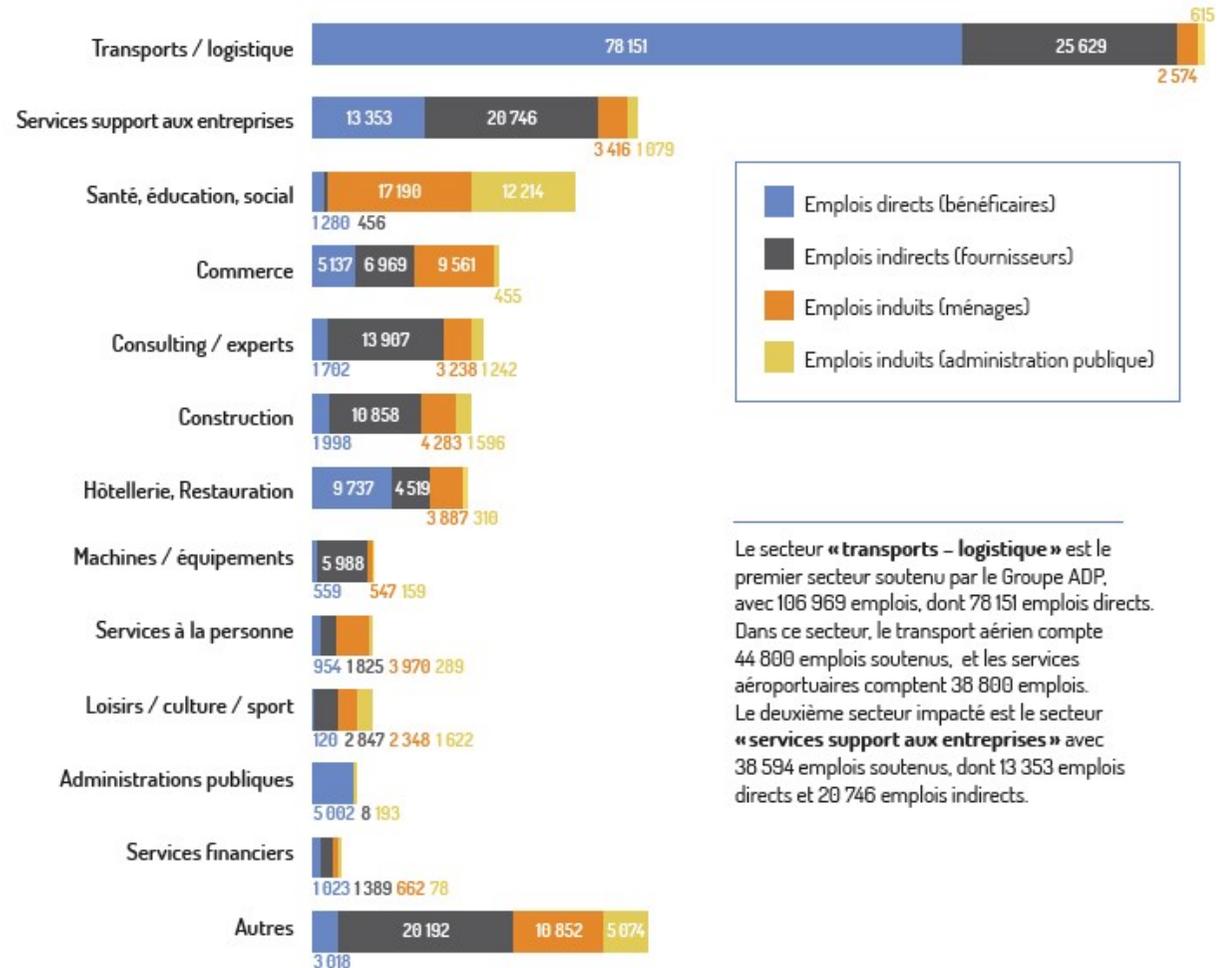
Logistique

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

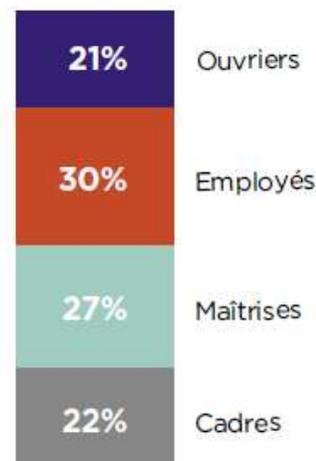
1- Le développement territorial autour des aéroports

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

Une majorité d'emplois accessibles

Un volume très importants 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	600 emplois
1 million de passagers	non low cost	non basée	1 000 emplois
1 million de passagers	non low cost	basée	2 000 emplois
pm : CDG en 2013 = trafic généré par de multiples compagnies			
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

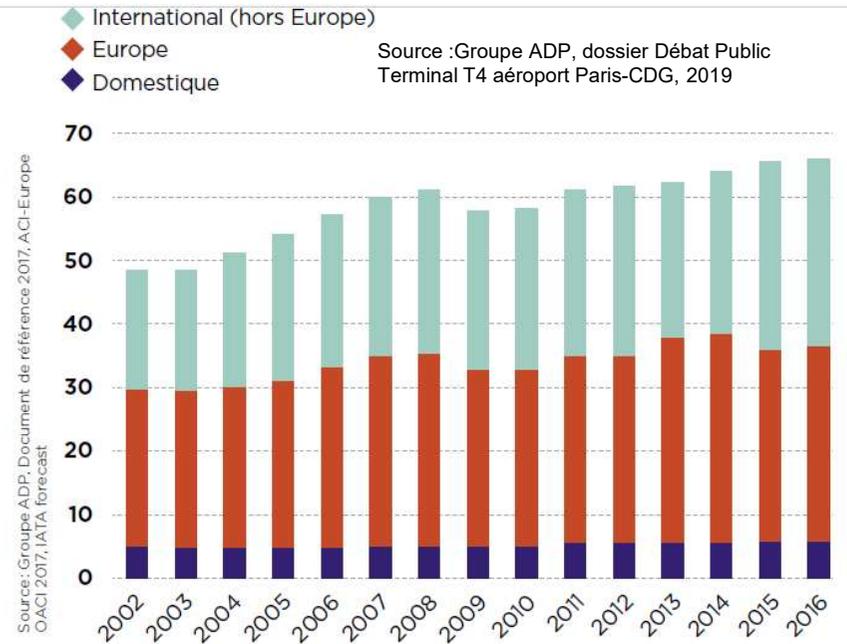
Une concurrence exacerbée entre aéroports

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

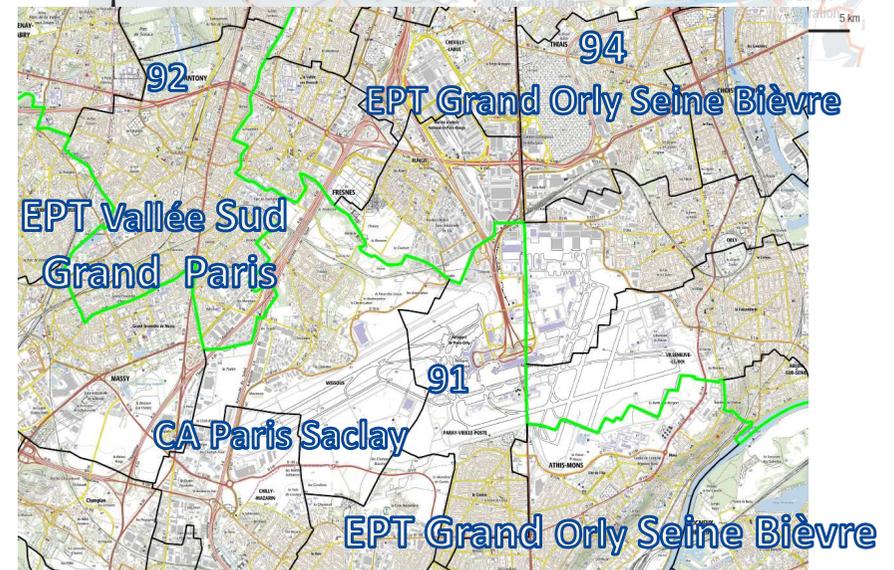
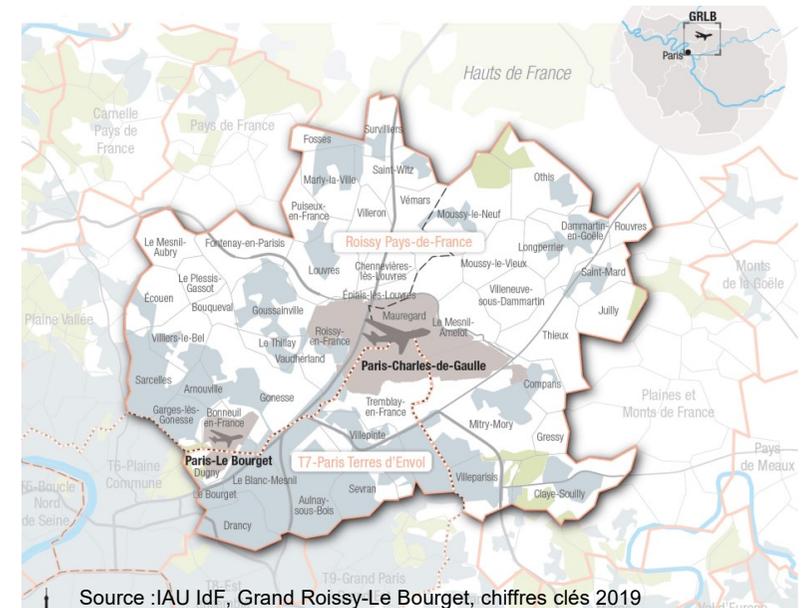
Aux franges des périmètres institutionnels

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

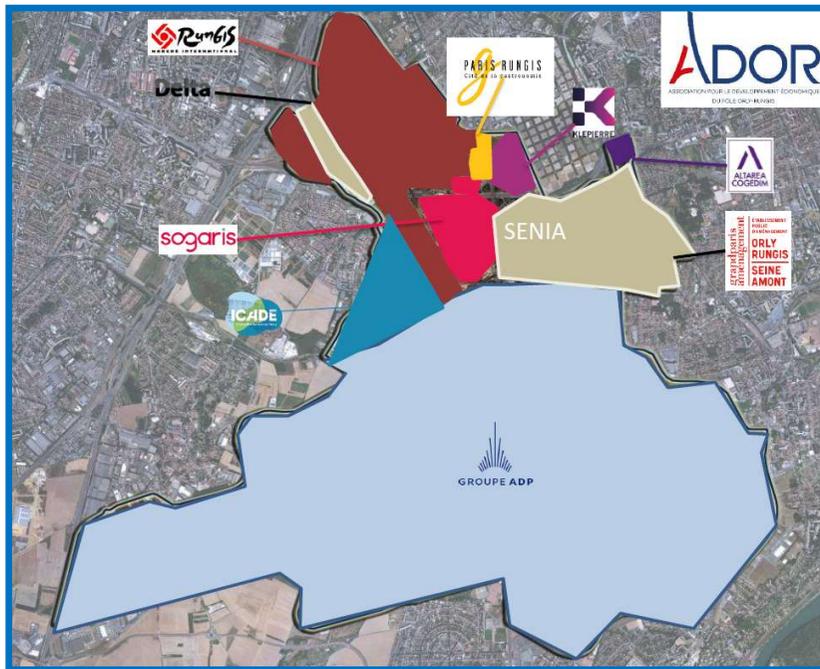
- Périmètre projet PPA = 17 communes de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre et de la CA Paris Saclay
- Environ 360 000 habitants
- Environ 170 000 emplois



2- De nombreux défis territoriaux et urbains

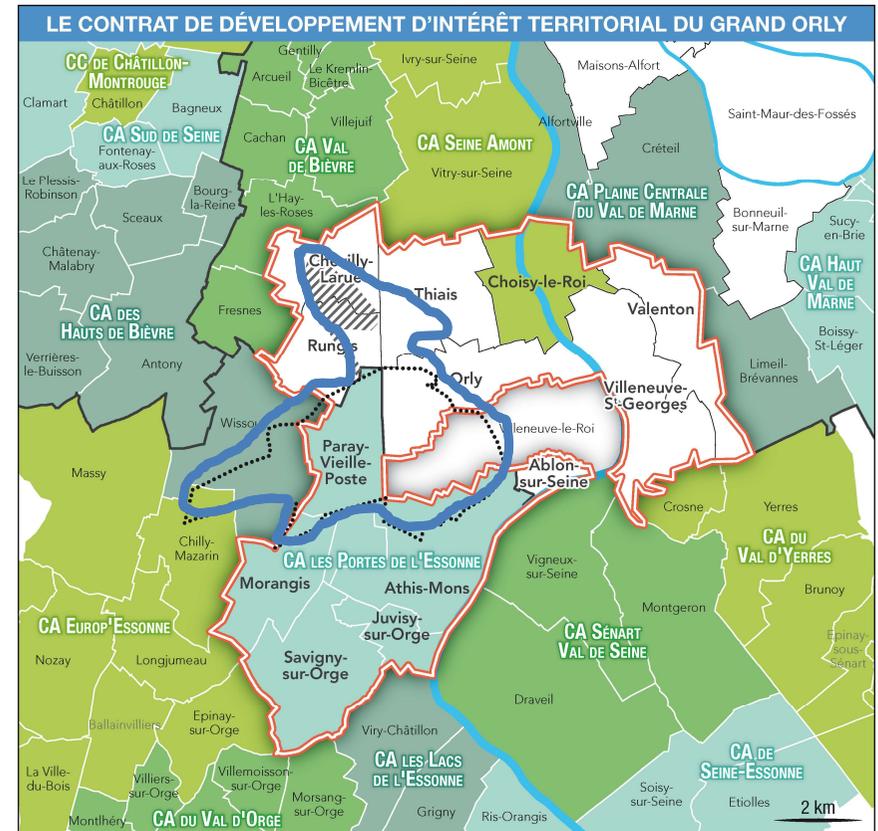
2.2- Des espaces qui n'ont jamais été des échelles d'appréhension des politiques publiques

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



Source : Banatic - 2014 - Ville Ouverte

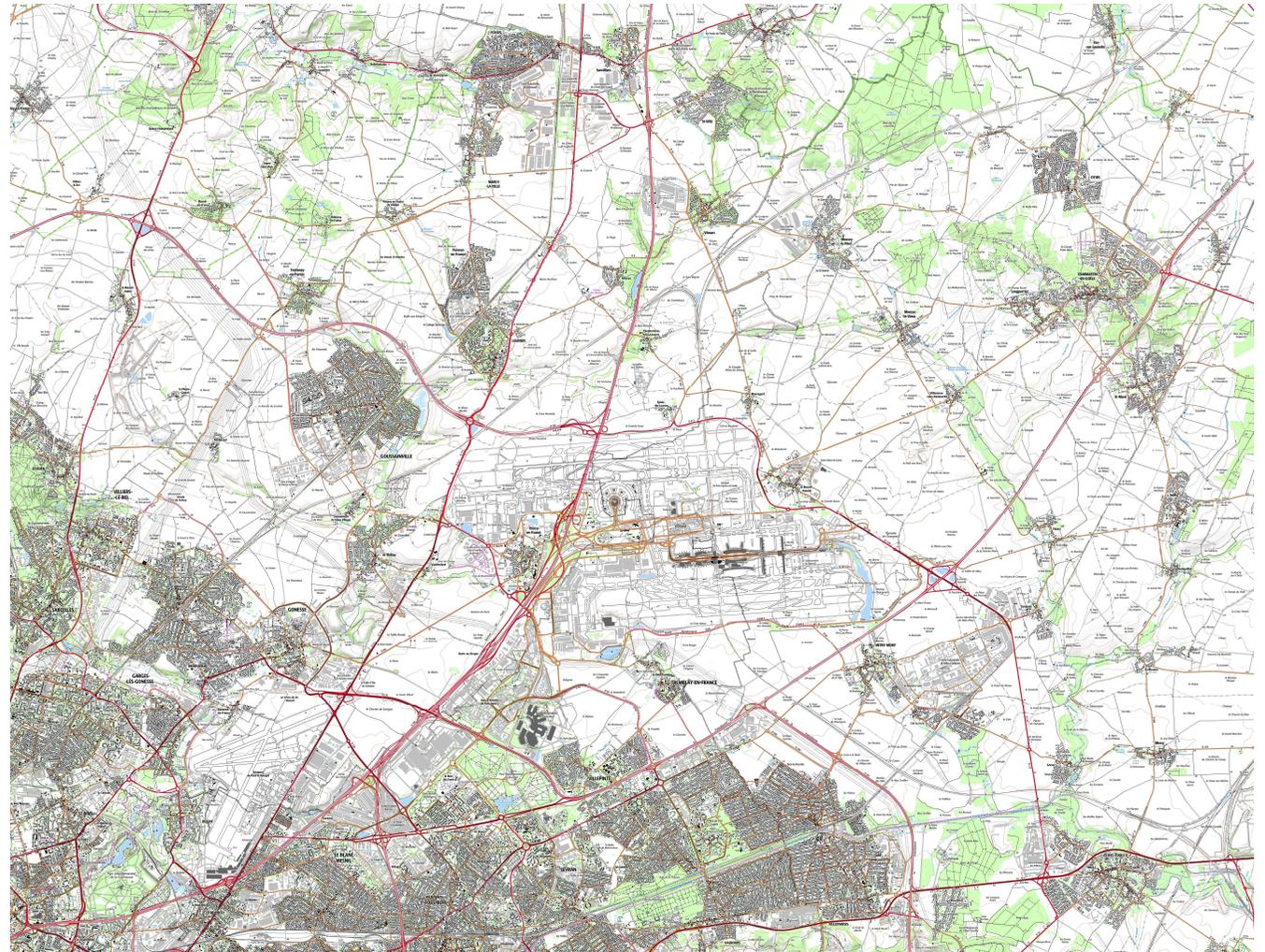
2- De nombreux défis territoriaux et urbains

2.3- Des territoires fragilisés

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

- Grand Orly : articulation 1^{ère}
2^{ème} Couronne

- Grand Roissy : articulation
2^{ème} et 3^{ème} Couronnes ;
continuum urbain et espaces
périurbains



Source :IGN, Scan 25

2.3- Des territoires fragilisés

Des territoires zonés, fragmentés

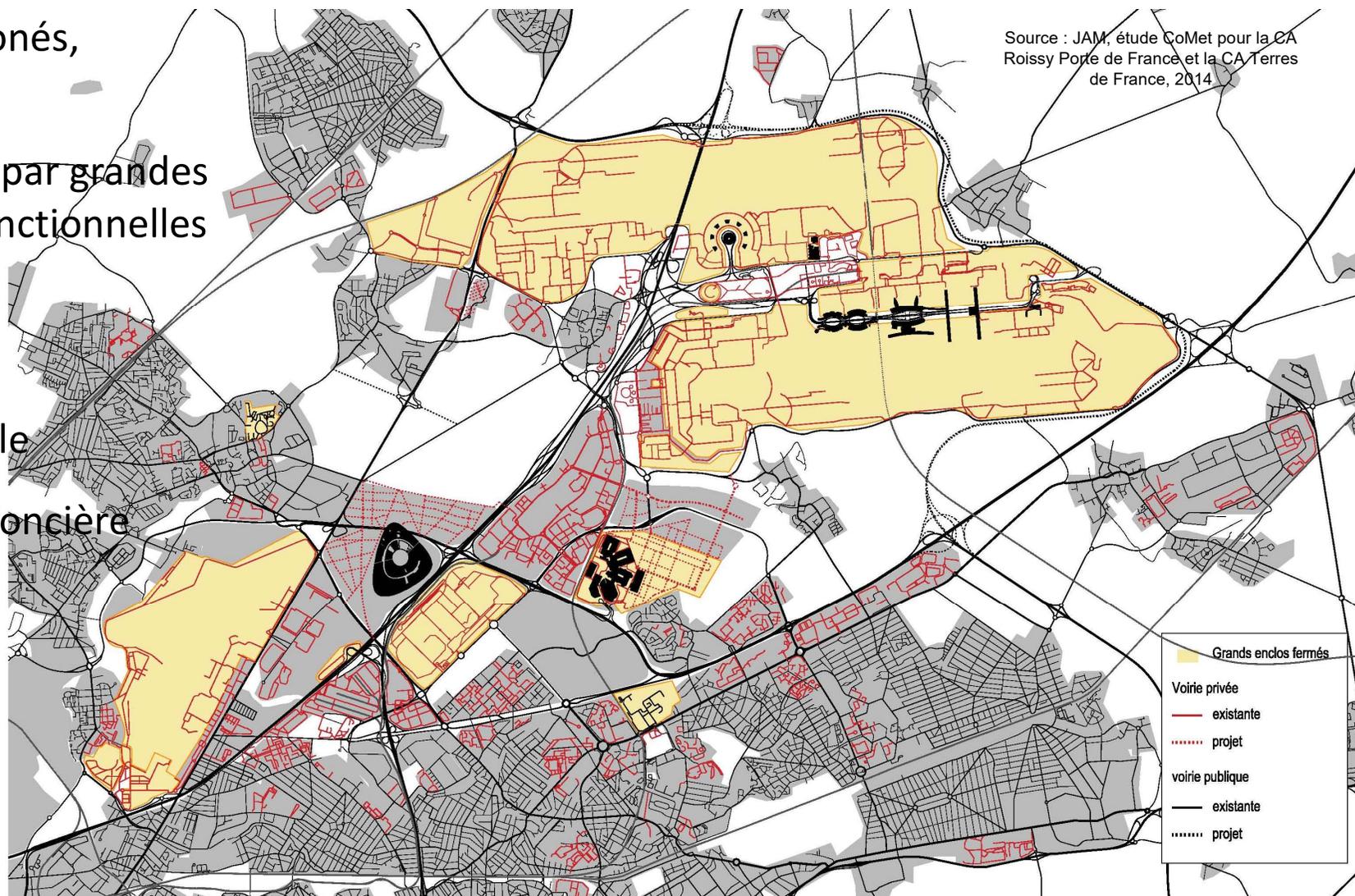
Des territoires zonés,
fragmentés

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

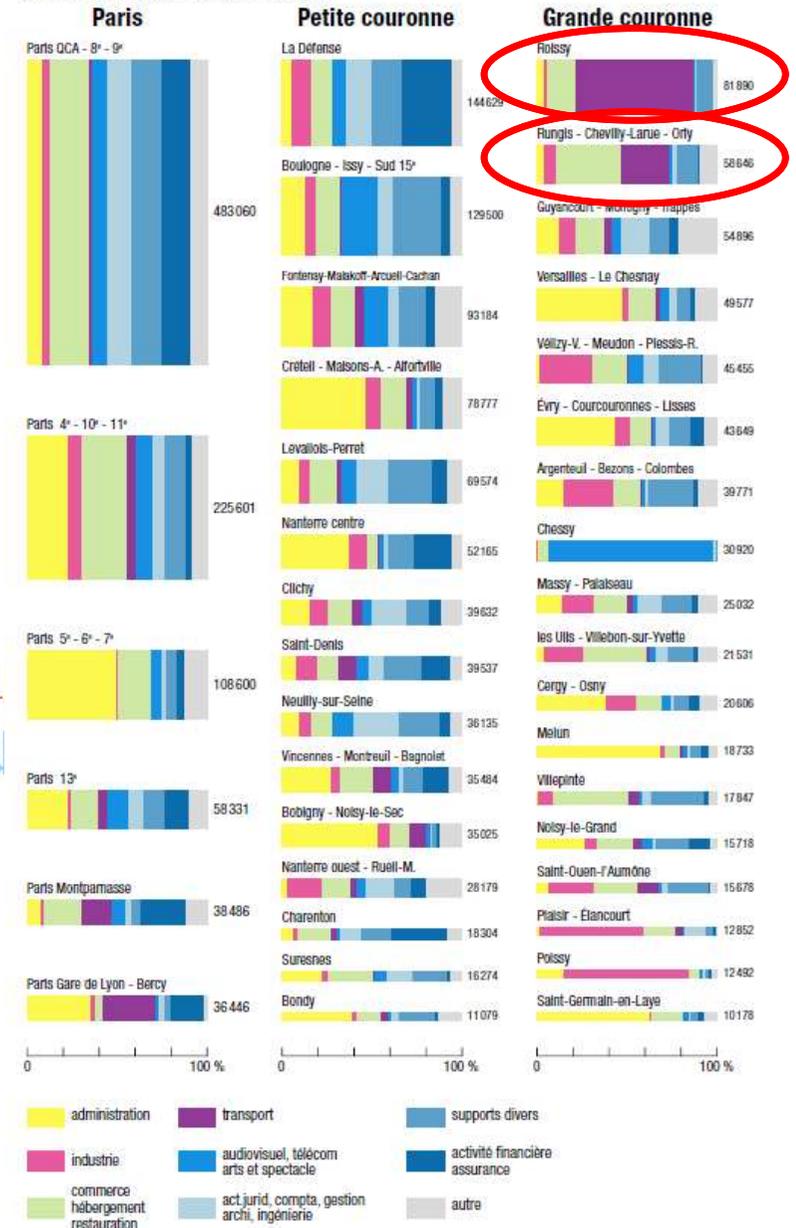
Des pôles économiques spécialisés

- 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^{er} pôle logistique francilien et national
- 2^{ème} pôle hôtelier francilien et national

Grand Orly

- 1^{er} pôle logistique agro-alimentaire national

2- De nombreux défis territoriaux et urbains

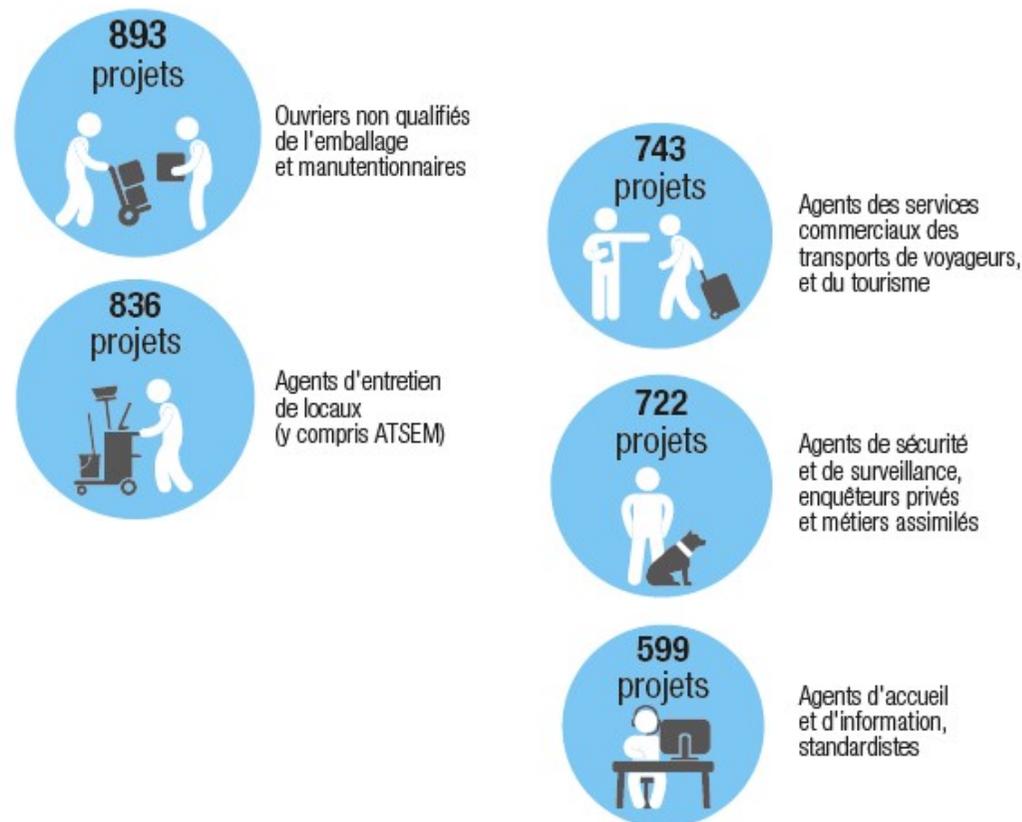
2.3- Des territoires fragilisés

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

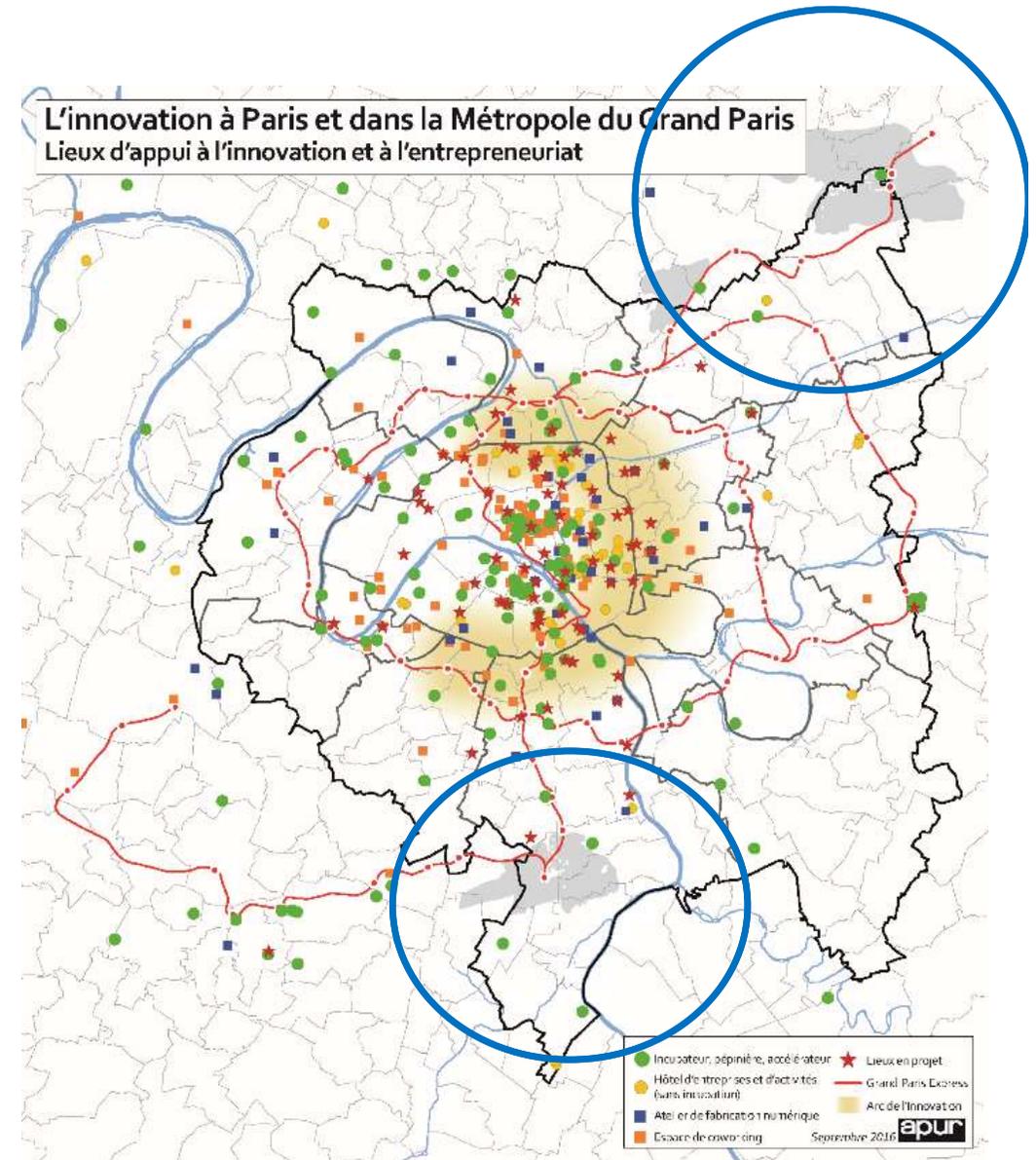
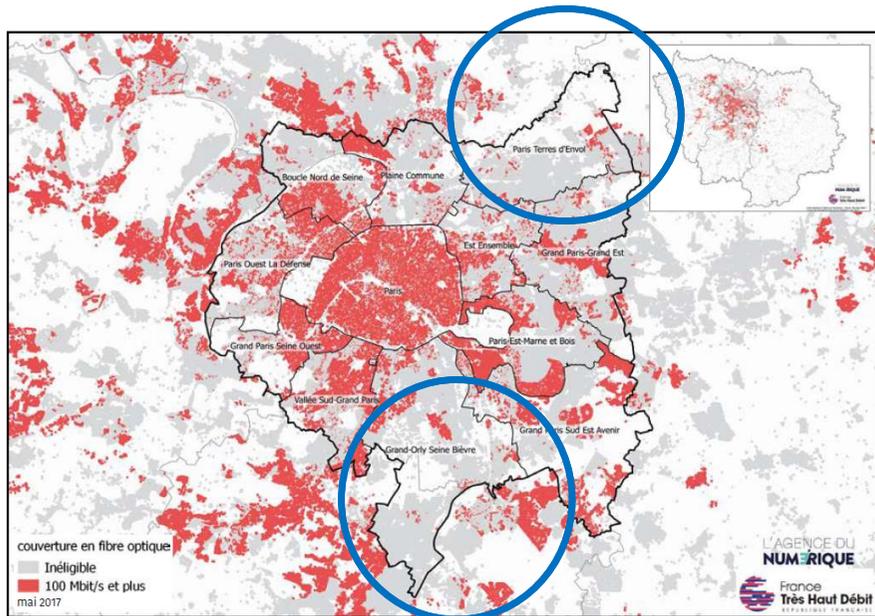
2.3- Des territoires fragilisés

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

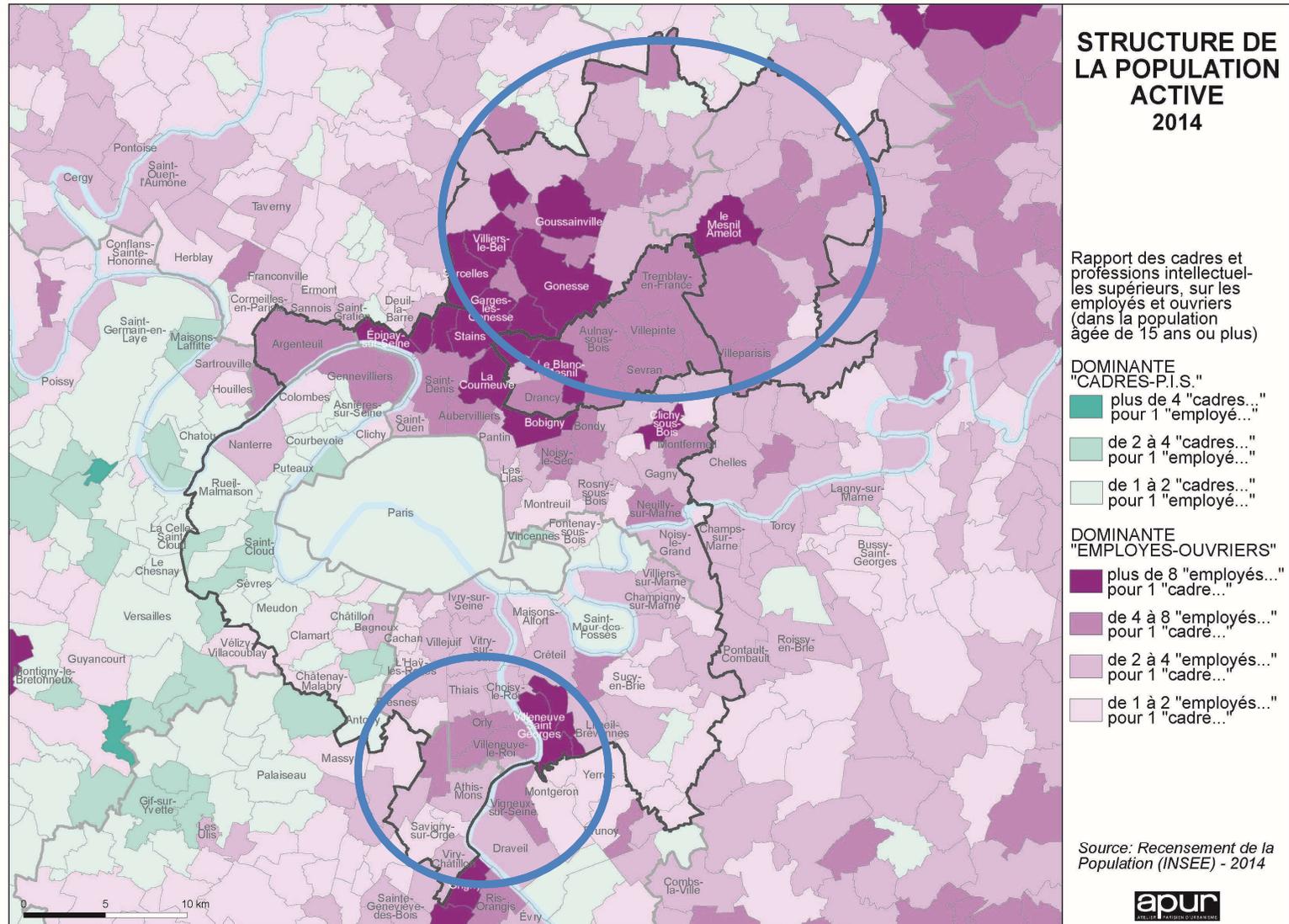


2- De nombreux défis territoriaux et urbains

2.3- Des territoires fragilisés

Le défi de l'attractivité résidentielle

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

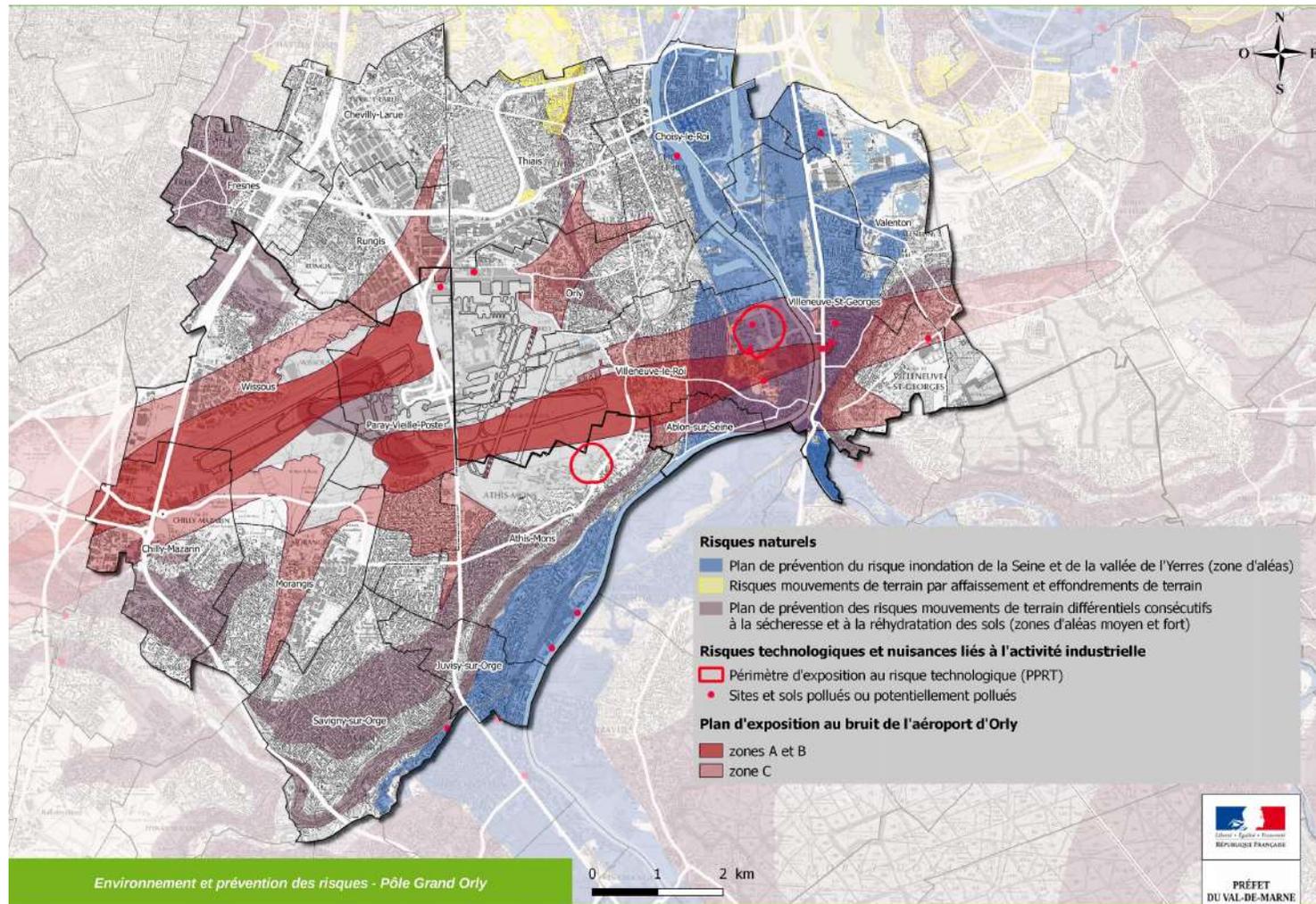


2- De nombreux défis territoriaux et urbains

2.3- Des territoires fragilisés

Le défi de l'attractivité résidentielle

Un espace contraint, conjonction des nuisances

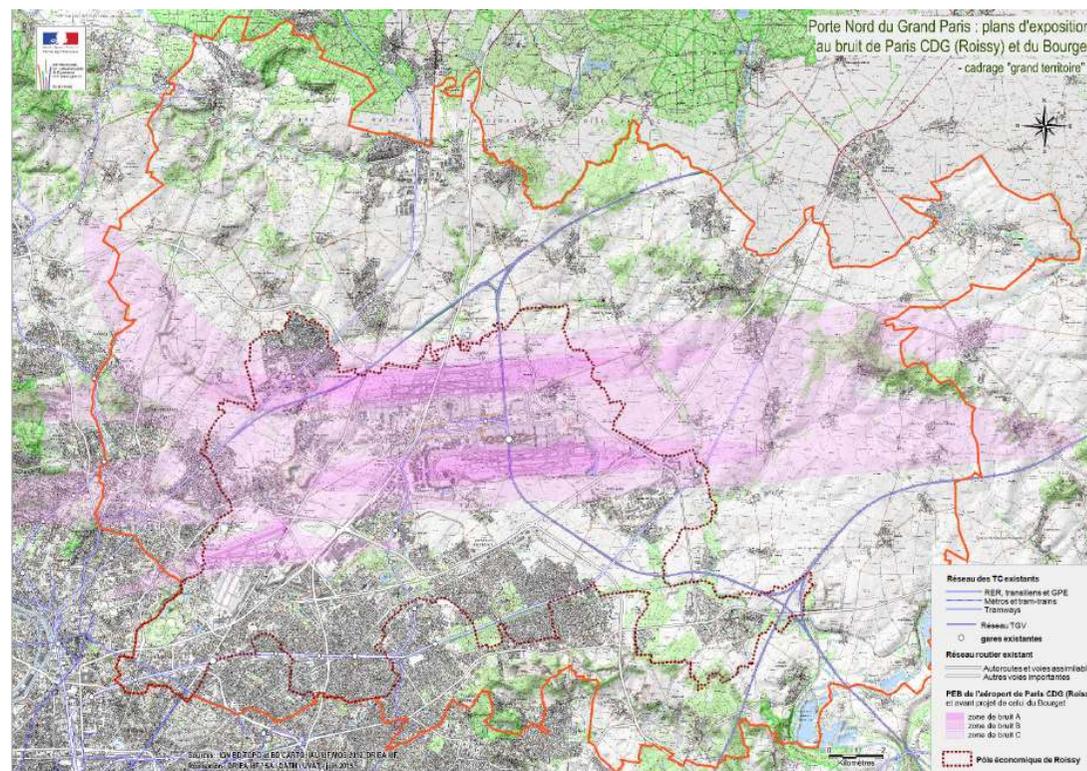
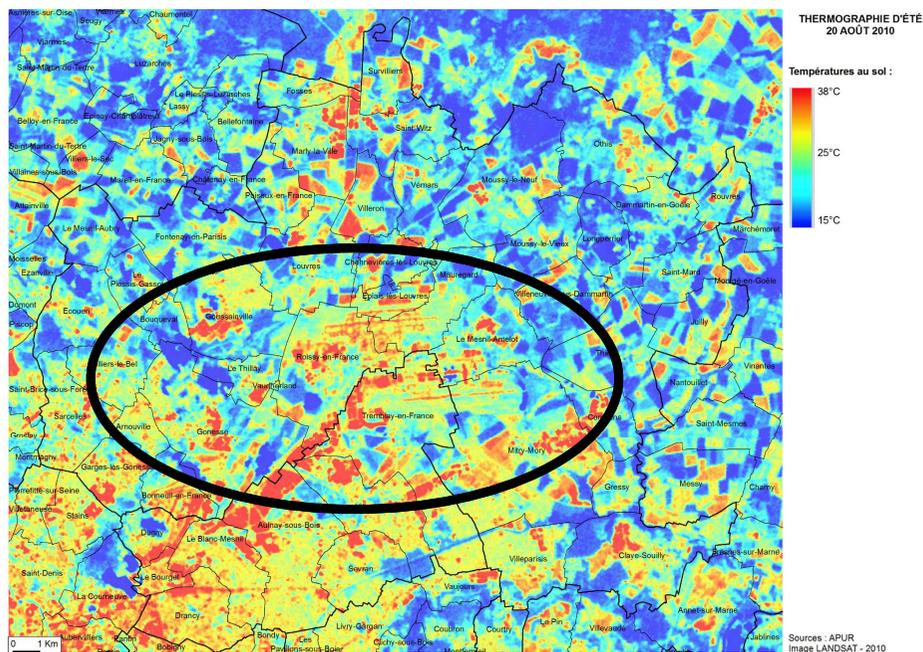


2- De nombreux défis territoriaux et urbains

2.3- Des territoires fragilisés

Le défi de l'attractivité résidentielle

Un espace contraint, conjonction des nuisances



3- Et maintenant ?

Le développement des territoires
aéroportuaires à l'heure des transitions :
écologique, numérique...

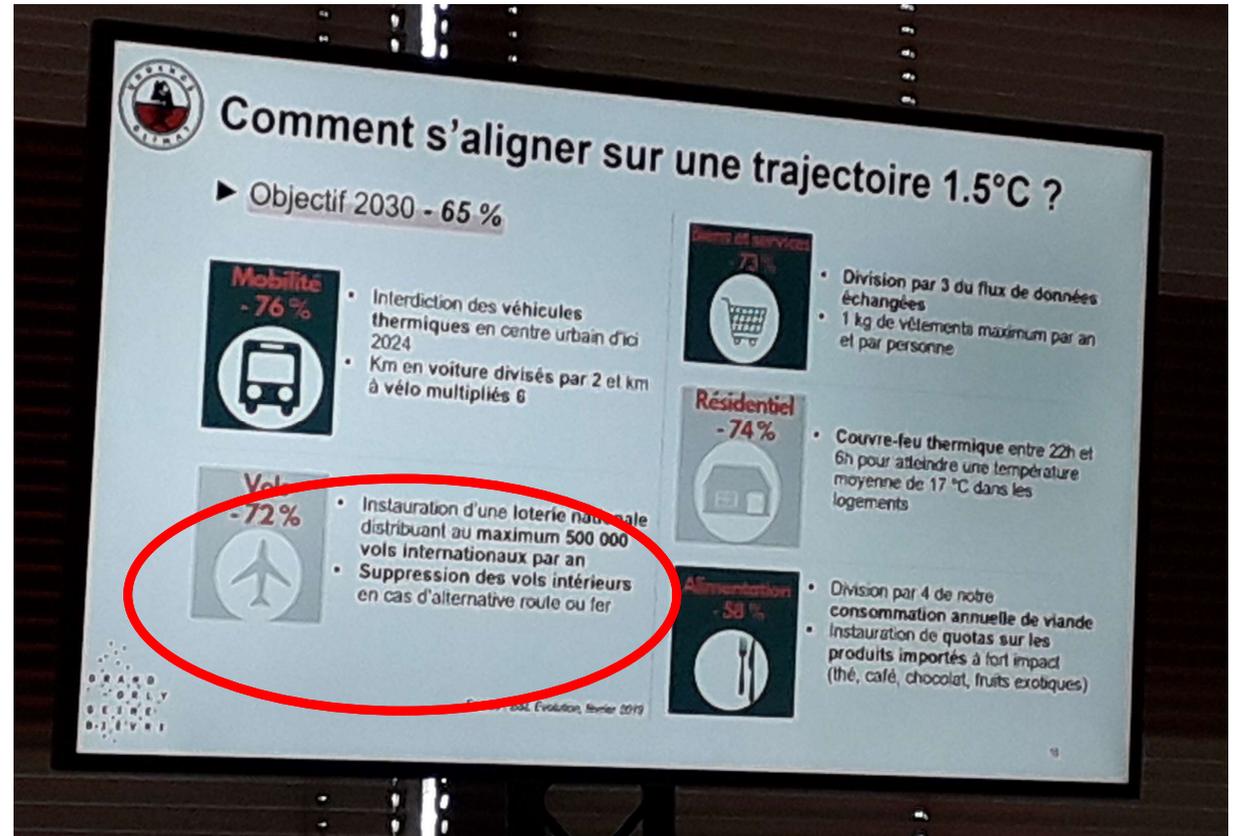
3- Et maintenant ?

3.1- L'empreinte environnementale du transport aérien face à l'urgence climatique

La pérennité de la mobilité pour tous à bas coût est posée

Pour limiter le réchauffement à 1,5°, seuil au-delà duquel risques de déstabilisation de certains systèmes du climat (GIEC) :

- Besoin de réduire le trafic aérien mondial de 72 % !
- Besoin de supprimer les vols aériens domestiques (en France et en Europe) dès lors qu'il existe une alternative ferrée et/ou routière



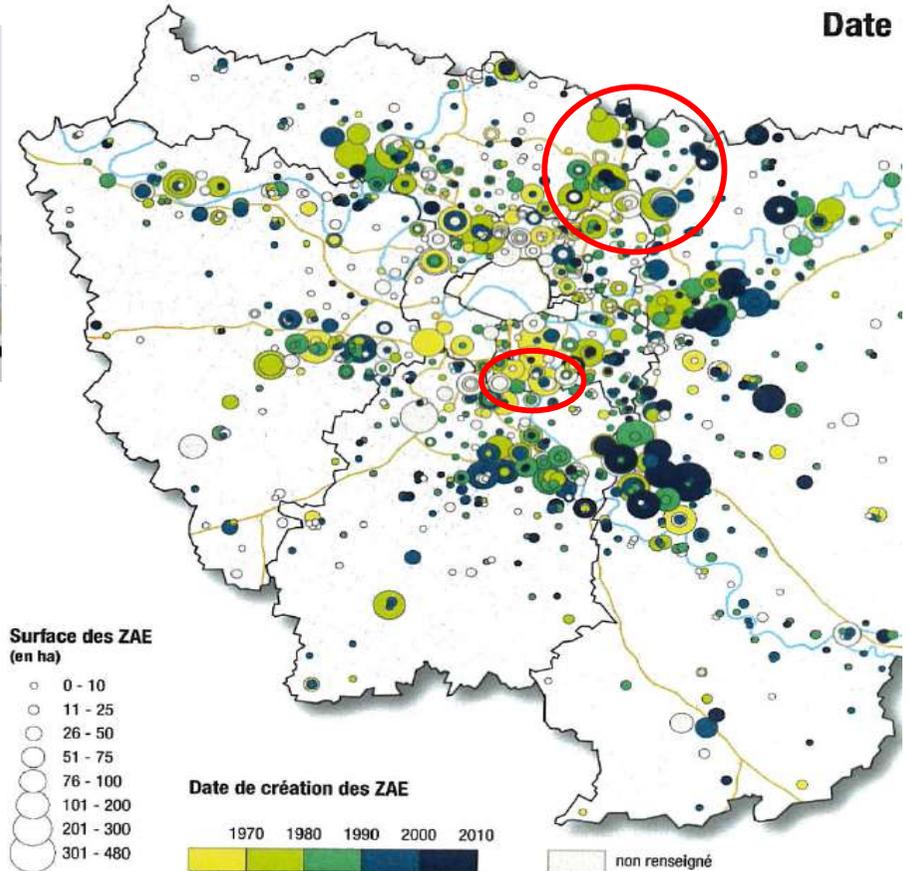
Source :EPT Grand Orly Seine Bièvre, à partir de travaux du GIEC, CNRS et Institut Simon-Laplace,, 2020

Des évolutions technologiques qui commencent à émerger

3- Et maintenant ?

3.2- L'impact de numérisation

Des bases économiques confrontées d'importants enjeux de renouvellement :
digitalisation, empreinte environnementale, immobilier



Produits transformés

Produits bio



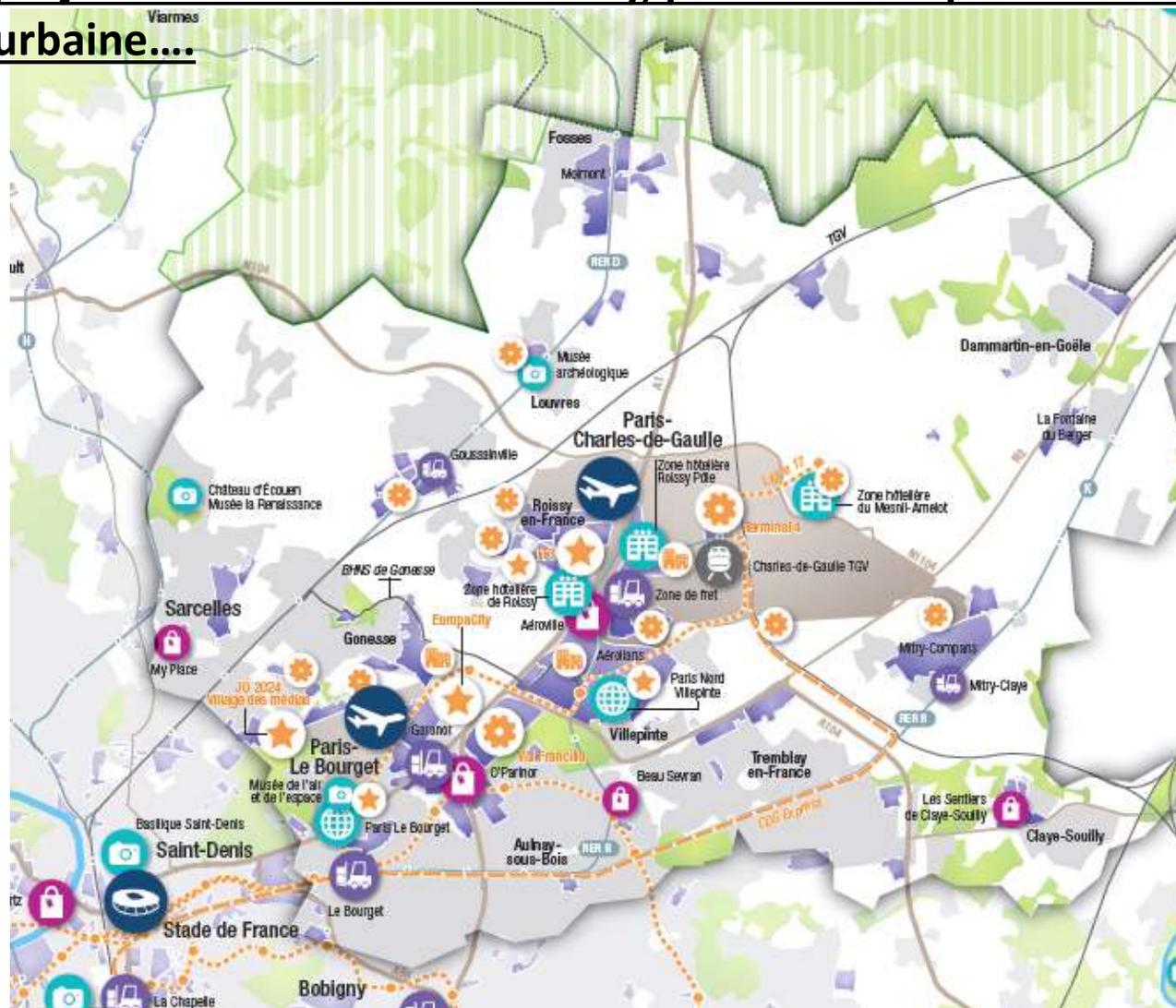
**La logistique :
10% du CA du MIN**



3- Et maintenant ?

3.3- Un modèle de développement percuté de plein fouet par l'urgence des transitions

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, commerciale, 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

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

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, industries, logistique, fret
- hôtellerie, loisirs, commerces
- 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

3- Et maintenant ?

3.4- Un modèle de développement percuté de plein fouet par l'urgence des transitions

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.

4- Et maintenant ?

Quelles marges de manœuvre ?

-

Cas pratique du Grand Orly

4- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

4.1- 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

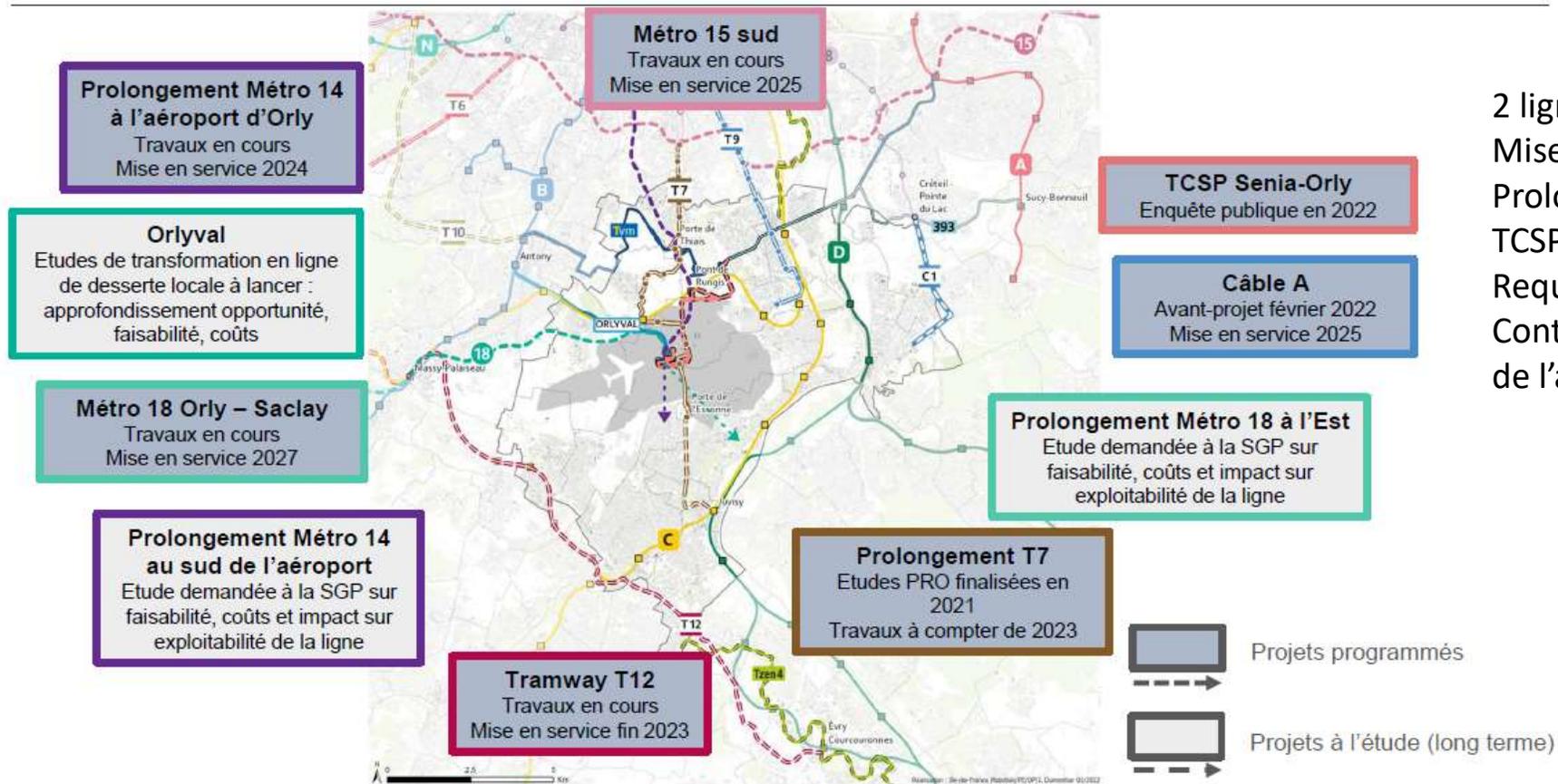
Les transports et la logistiques, « moteurs » du développement



4- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

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

De nombreux projets de transport comme leviers du développement



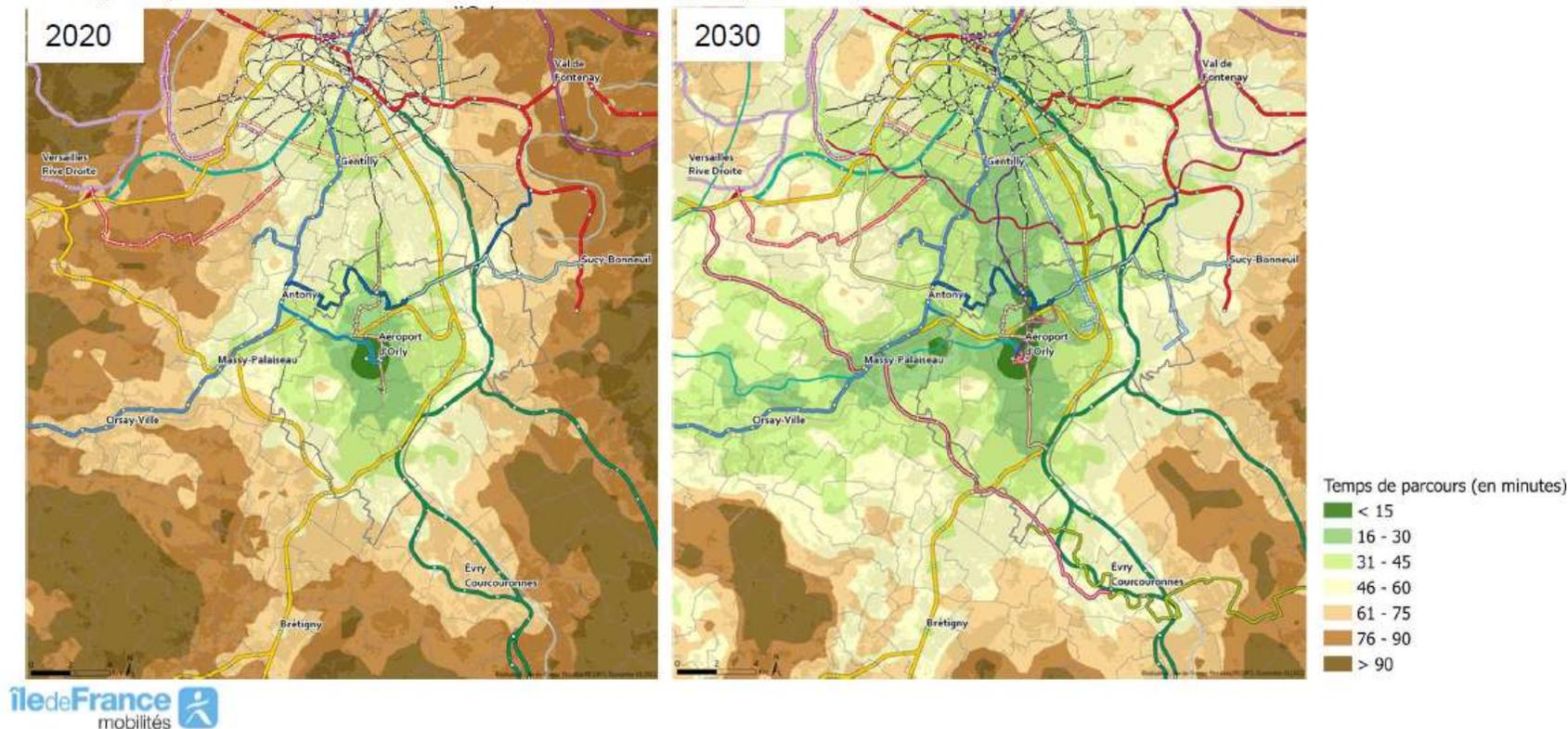
2 lignes du GPE
Mise en service du T12
Prolongement du T7
TCSP Senia-Orly
Requalification RD7
Contournement N et S de l'aéroport

4- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

4.2- 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



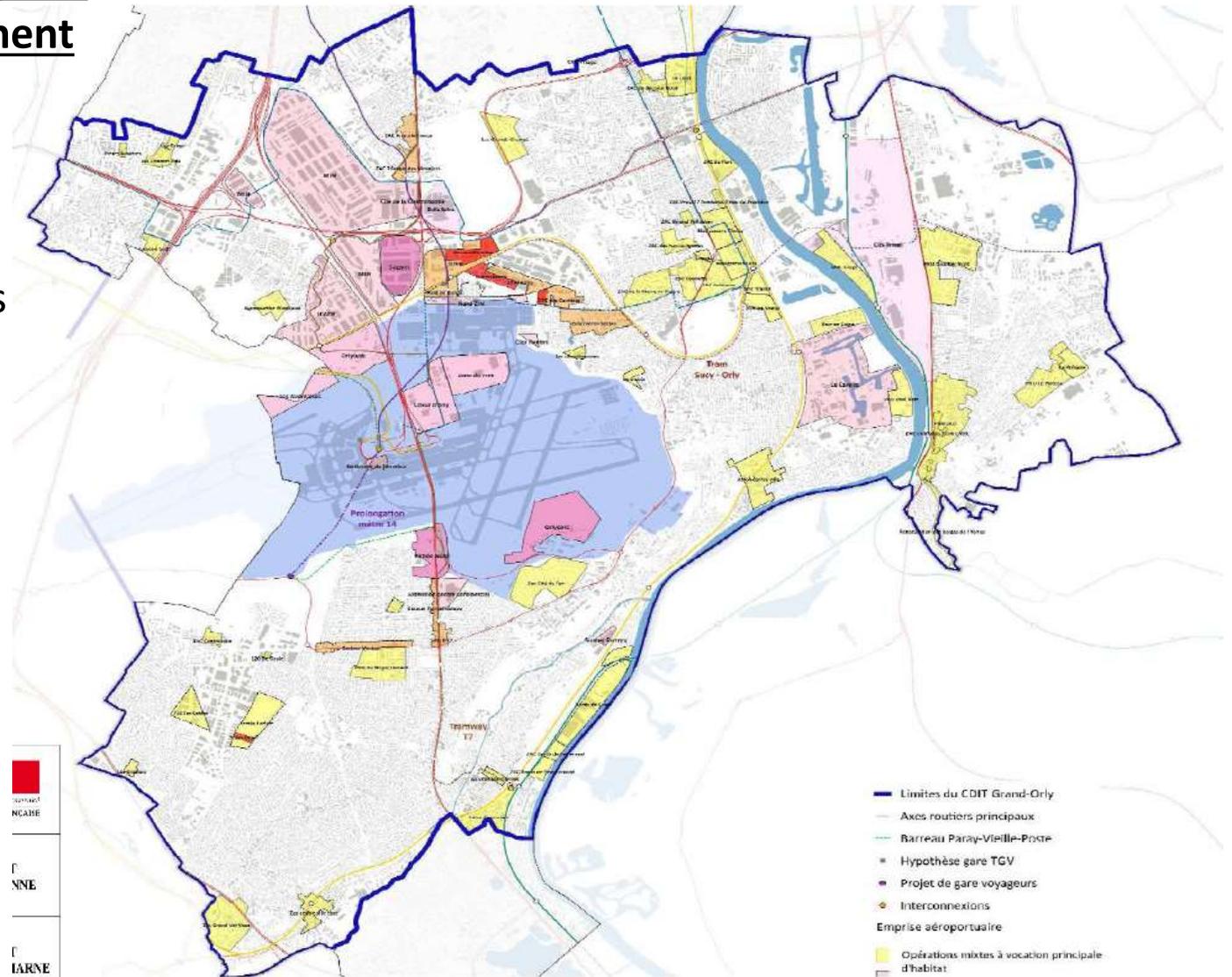
4- Grand Orly : quelles marges de manœuvre ?

4.2- 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 ?

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

La coordination des projets est devenu 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

Néanmoins toujours pas de gouvernance ad hoc

Taille de la métropole francilienne = *9 par rapport à Lyon

Puissance des acteurs en présence et notamment des acteurs économiques, poids des implantations

Absence de gouvernance forte d'échelle métropolitaine et intercommunale

4- Pour une meilleure articulation stratégie-opérationnel

4.4- L'espoir - et la nécessité - d'une plus grande cohérence et anticipation du développement

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
- Des parkings gare GPE parfois dimensionnés pour eux-mêmes, sans intégrer d'autres fonctions portées par d'autres maîtres d'ouvrage
- Pas encore de modèle de trafic à l'échelle du territoire
- Enjeu des coordinations de chantier

4- Pour une meilleure articulation stratégie-opérationnel

4.4- L'espoir - et la nécessité - d'une plus grande cohérence et anticipation du développement

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

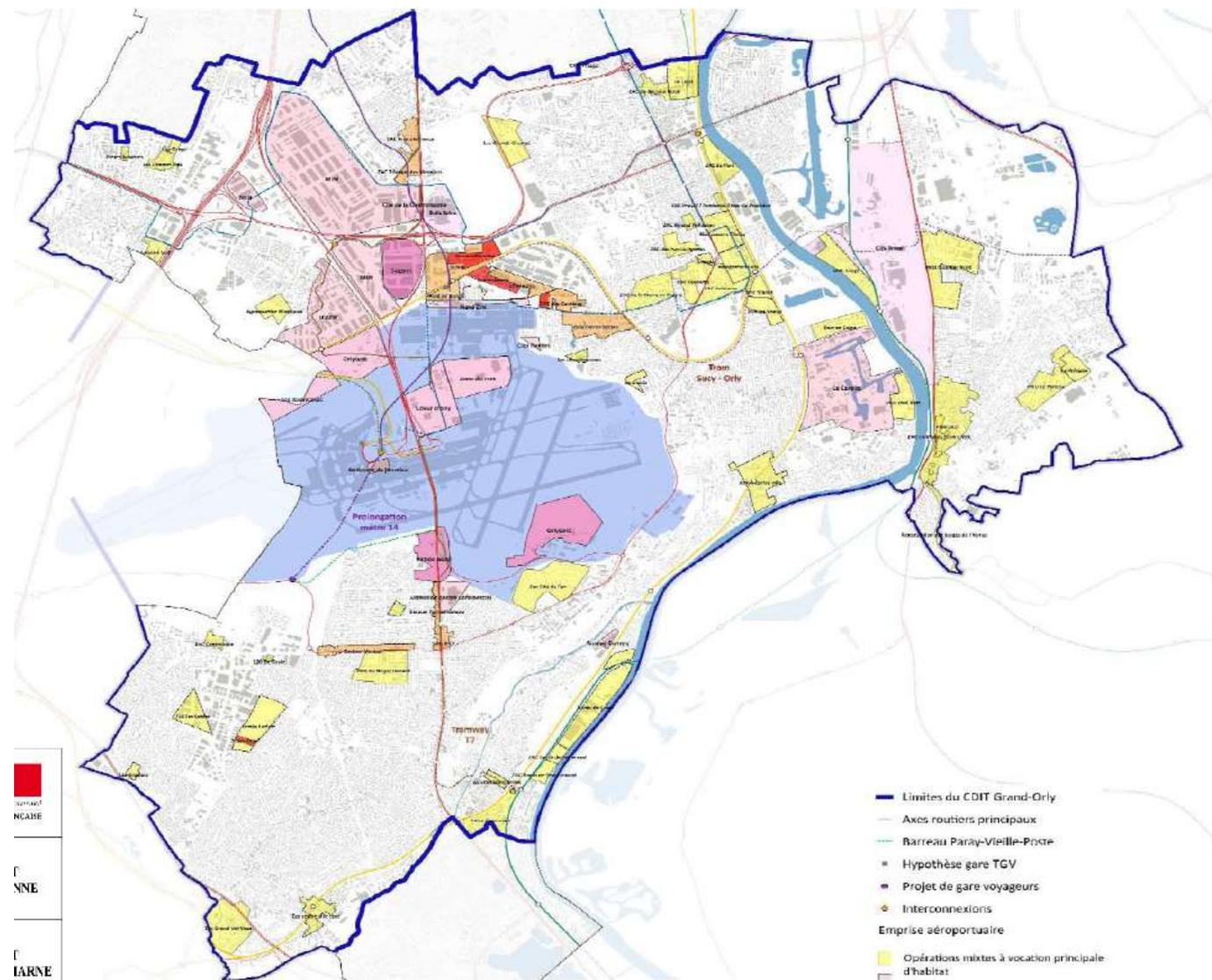
De même la bonne réalisation des projets exige une vision stratégique

3- Et maintenant ?

3.3- Un modèle de développement percuté de plein fouet par l'urgence des transitions

... que sur le Grand Orly

De nombreuses opérations d'aménagement dessinant la mutation post Trente Glorieuses du pôle, plus mixte et moins fragmentée



François Dubos

Responsable de l'ingénierie stratégique de l'EPA ORSA

Direction générale adjointe du Développement économique et des partenariats

francois.dubos@grandparisamenagement.fr

01 40 04 55 52