



J. BURDOTT/AEROPORT DE PARIS

ILE-DE-FRANCE

Le Grand Paris doit conforter les grands pôles, comme celui d'Orly-Rungis, où l'opération Cœur d'Orly est lancée.



Le Grand Paris divise plus qu'il ne rassemble...

Le projet de loi doit être définitivement adopté par le Parlement dans les prochains jours. L'opposition entre le gouvernement et la région sur les transports publics se double du scepticisme de nombreux élus.

■ **Le Grand Paris menacé de blocage?** La reprise de l'examen du projet de loi par les sénateurs, le 26 avril, a ravivé l'affrontement entre la gauche et le gouvernement, accusé de vouloir imposer un texte qui ne respecte pas les compétences des collectivités locales, en premier lieu celles de la région. Le texte, défendu par Christian Blanc, le secrétaire d'Etat au Développement de la

région capitale, prévoit la création d'une double boucle de métro automatique autour de Paris reliant sept grands pôles économiques : le plateau de Saclay, Orly/Rungis (lire p.36), Champs-sur-Marne/Cité Descartes, Roissy/Villepinte, Plaine Commune, La Défense/Nanterre/Rueil et Versailles. La réalisation de ce super métro concurrence le projet Arc express,

un métro en rocade destiné à faciliter les transports de banlieue, que la région a prévu d'implanter dans la première couronne autour de Paris. « On sent qu'il y a un risque terrible d'échec pour tout le monde, jamais le Grand Paris ne se fera sans les collectivités », prévient le député-maire (PS) de Cachan (Val-de-Mame), Jean-Yves Le Bouillonnet. Président du syndicat Paris

Métropole, qui regroupe 108 collectivités du cœur de la région parisienne, Jean-Yves Le Bouillonnet prédit « une catastrophe » si le projet du gouvernement se « résumait » à la double boucle du métro (carte ci-dessus).

Conforté par sa réélection, le président (PS) de la région, Jean-Paul Huchon, continue de défendre Arc Express qui pourrait, d'après lui, être « réalisé plus rapidement et plus efficacement » que la double boucle de métro, dont le coût total est estimé à 21,4 milliards d'euros. Pour rembourser les emprunts à long terme souscrits par la future Société du Grand Paris, le gouvernement table sur une taxe sur les plus-values foncières autour des 40 gares du super métro, les recettes commerciales des gares et le droit de péage payé par l'exploitant du réseau. Un montage jugé « irresponsable » par le rapporteur général du budget à l'Assemblée nationale, Gilles Carrez (UMP). ▶

PASCAL GATEAUD Suite page 36 ▶

Orly-Rungis fait décoller le tertiaire

Ce territoire, l'un des sept pôles économiques identifiés dans le projet Grand Paris, compte diversifier ses activités en mêlant bureaux, commerces et services. Quelque 10 000 emplois nouveaux pourraient être créés avec l'opération Cœur d'Orly, lancée par Aéroports de Paris.



■ **La porte d'entrée méridionale du Grand Paris**, identifiée par l'aéroport d'Orly et le Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis, aura bientôt un centre. Cœur d'Orly, c'est son nom, mêlera bureaux, commerces et activités hôtelières. Ce programme, qui sera réalisé sur des terrains d'Aéroports de Paris (ADP), confortera l'évolution du territoire d'Orly-Rungis vers une vocation tertiaire. ADP avance l'hypothèse de construire jusqu'à 230 000 m² de surfaces tertiaires et commerciales pouvant générer 10 000 emplois nouveaux. Un objectif ambitieux quand on sait que près de 120 000 salariés travaillent déjà dans le périmètre

d'Orly-Rungis. L'aéroport génère, à lui seul, quelque 26 000 emplois. Il s'agit des personnels d'Aéroports de Paris, des 38 compagnies opérant dans les deux aérogares et des prestataires de services. S'y ajoutent environ 12 000 emplois générés par les 1 300 entreprises recensées à Rungis, dans les cinq secteurs du carreau du MIN (fruits et légumes, produits carnés, produits de la mer, produits laitiers, fleurs).

«Le territoire a longtemps été un support de services pour l'agglomération parisienne», note Marc Spielrein, le président de la Semmaris, société concessionnaire du MIN. L'ambition commune de l'Etat, des collectivités locales et

des investisseurs est d'y mettre de la vie. «Les aéroports qui fonctionnent bien dans leur environnement sont bien plus que des aérogares. Ils offrent une diversité d'activités économiques», souligne Joël Gayssot, le directeur de l'agence de développement économique du Val-de-Marne.

Un quartier de ville

L'opération Cœur d'Orly, à cheval sur les limites de l'Essonne et du Val-de-Marne, s'étendra sur 130 hectares. Elle a été conçue comme un quartier de ville, organisé autour d'une rue piétonne et de nombreux espaces verts. «Elle sera réalisée sur des terrains occupés par d'anciens hangars et des

parkings. L'objectif est de donner une âme à ce futur quartier. Le projet se veut très consensuel», indique François Cangardel, le directeur immobilier d'ADP, allié, pour l'occasion, à deux investisseurs, Altarea et la Foncière des régions.

La première tranche prendra place le long de la nationale 7, face à l'aérogare sud (13,5 hectares, 450 millions d'euros d'investissement). Proche de la future gare TGV, elle jouxtera une station de la ligne de tramway T7, qui sera mise en service en 2013. Les travaux pourraient démarrer à la fin de l'année. Sont prévus 160 000 m² de bâtiments (bureaux et commerces), un pôle hôtelier,

la construction d'un village de marques axé sur la mode et un centre de congrès et d'exposition qui serait financé sur fonds publics.

Plus vieille société foncière d'Ile-de-France, la Silic a, elle aussi, entrepris la mutation de son parc, voisin de l'aéroport. Le programme s'étend sur 73 bâtiments en cours de restructuration. « Nous démolissons des bâtiments à usage d'activités pour reconstruire des bureaux aux normes actuelles avec une plus forte densification », détaille Sylvain Vene, le directeur général adjoint de la Socomie, la filiale de commercialisation de la Silic. Depuis 2000, la Silic a déjà détruit une douzaine d'immeubles. « Notre objectif est de réaliser entre 20 000 et 30 000 m² de bureaux en blanc chaque année, poursuit Sylvain Vene. En 2010, nous livrons 15 000 m². Le site peut compter jusqu'à 1 million de m² si le marché suit. » La mutation de son ancien parc permet à la Silic de proposer de grands plateaux à des utilisateurs uniques ayant besoin de beaucoup d'espaces, voire un bâtiment entier avec un prix au m² se situant entre 30 et 40 % en dessous du prix des quartiers d'affaires franciliens les plus huppés.

Le MIN s'est doté d'un terminal ferroviaire

La Semmaris, partiellement privatisée depuis l'arrivée d'Altea dans son capital, investit, elle aussi, pour rénover ses équipements dédiés à la vente en gros mais également pour offrir de nouveaux services aux entreprises de l'agroalimentaire. « Nous investissons en moyenne entre 30 et 45 millions d'euros par an », indique Marc Spielrein. En 2009, le MIN s'est doté d'un terminal ferroviaire qui accélère le chargement des trains. Et a procédé à la rénovation complète du bâtiment destiné au marché de la volaille. Le MIN est partie prenante dans le projet naissant de nutripôle. « L'enjeu de nutripôle, c'est de

3 QUESTIONS À

PIERRE LEFORT

Président de l'Association pour le développement d'Orly-Rungis (Ador)

"Nous devons nous imposer dans les activités tertiaires"



Quel est le rôle de l'Ador ?

L'Association regroupe les grands propriétaires fonciers et immobiliers du pôle d'Orly-Rungis. Leurs domaines respectifs comptent plus de 2 millions de m² construits et couvrent à peu près 900 hectares de terrains dédiés à

l'activité économique, 1 500 hectares si l'on ajoute les terrains nécessaires à l'activité aéroportuaire. Les adhérents de l'Ador ont besoin de faire du lobbying car ils sont acteurs techniques et financiers du développement du territoire.

Comment doit évoluer le pôle selon votre association ?

Les opérations sur ce secteur ont été lancées dans les années 1960. On constate un certain vieillissement des installations. Des investissements ont commencé à être

réunir en un même lieu toutes les forces disponibles en matière de recherche et de formation pour pouvoir anticiper les marchés agroalimentaires de demain. La demande du consommateur est de plus en plus tournée vers le prêt à consommer », précise Samira Dève, la responsable des études économiques et des pro-

jets territoriaux à la délégation val-de-marnaise de la chambre de commerce et d'industrie de Paris. L'an passé, la Semmaris a livré une plate-forme de concentration et de distribution de 8 000 m² dans la zone Euro Delta, située hors du périmètre du marché. « Dans cette zone, nous avons livré 45 000 m² en huit ans et

entrepris. Il existe aussi des potentialités à exploiter. Le souhait de l'Ador, c'est que le pôle conserve une diversité d'activités tout en mettant l'accent sur le tertiaire. Il est reconnu jusqu'à présent pour ses activités agroalimentaires, pour la logistique et les fonctions aéroportuaires mais insuffisamment comme pôle tertiaire.

Le territoire est à cheval sur deux départements et fait partie de l'Opération d'intérêt national Seine-Amont. Cette multiplication des acteurs institutionnels peut-elle être source de difficultés ?

Il existe un assez bon consensus entre les acteurs économiques et les acteurs politiques autour d'une forte ambition partagée. Les choses évolueront sans doute mais, pour l'instant, il n'y a pas de manque, pas plus que de chef de file et cela fonctionne. ▀

Orly tient son rang et se modernise

Avec 25,1 millions de passagers en 2009, Orly reste le deuxième aéroport français, derrière Roissy-Charles-de-Gaulle, et se maintient au dixième rang européen. « Orly accueille beaucoup de compagnies, dont le trafic n'est pas nécessairement dépendant des grands hubs de correspondances. Certes, en 2009, le trafic de la plate-forme a été en décroissance mais de manière moins importante que pour certains autres aéroports », note Franck Goldnadel, le directeur de l'aéroport d'Orly. Dans ses deux aéro-gares sud et ouest, Orly accueille les vols de 38 compagnies, dont les deux plus importantes sont Air France et Easy Jet. « Nous avons toujours des demandes quand des créneaux se libèrent. Ils émanent soit de compagnies déjà présentes, qui veulent augmenter leur nombre de rotations, soit de nouvelles compagnies comme la turque Pegasus qui vient d'ouvrir un vol direct vers Istanbul », précise Franck Goldnadel. Aéroports de Paris a prévu de poursuivre ses investissements à Orly. « Nous voulons mettre l'accent sur l'amélioration des infrastructures et tous les services, qu'ils soient gratuits ou payants (bars, restaurants, boutiques) », détaille le patron d'Orly. L'aéroport a investi pour se doter d'un mode de chauffage écologique et creusé un puits profond de 1 700 mètres, afin que toutes les aérogares soient chauffées par géothermie à la fin de l'année. « Orly sera l'un des premiers aéroports à mettre en place cette solution plus respectueuse de l'environnement », estime Franck Goldnadel. ▀

nous avons toujours de la demande. Nous cherchons de nouvelles zones d'expansion », explique Marc Spielrein. La Semmaris s'est portée candidate pour acquérir 20 hectares dans la zone Senia voisine, qui est l'un des secteurs stratégiques de l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine-Amont (Orsa), incluse dans le projet Grand Paris.

« Il s'agit d'endroits qui sont construits de manière assez distendue. Dans la zone Senia, la trame urbaine est à reprendre. Cela pourrait être plus compact », commente Jacques Touchefeu, le directeur de l'Etablissement public d'aménagement Orsa. L'Etablissement a lancé des marchés de définition pour préciser l'avenir de ce territoire et travaille avec plusieurs des équipes d'architectes qui avaient participé à la consultation internationale sur le Grand Paris. « Il existe un fort potentiel », résume Jacques Touchefeu. L'Opération d'intérêt national doit permettre de fabriquer les éléments d'une ville s'appuyant sur un fort développement économique mais comprenant aussi des équipements, des commerces, des logements... ▀

DE NOTRE CORRESPONDANT,
PATRICK DÉSAVIE