



**Direction de l'Aménagement, du Développement durable et des Affaires publiques**

DDD/2025/041

Paris-Orly le 14 mars 2025

**Objet : Avis du Groupe ADP**

**Projet arrêté de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du Territoire du Grand Orly Seine Bièvre**

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la finalisation de la procédure d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du territoire du Grand Orly Seine Bièvre, vous m'avez m'adressé, pour avis, le projet arrêté lors de la séance du Conseil communautaire du 17 décembre dernier et je vous en remercie.

Je tiens, tout d'abord, à saluer la qualité des échanges entre vos services et ceux du groupe ADP avec la mise en place d'un processus de travail itératif, aboutissant à la convergence des visions que nous portons, ensemble, pour le développement du territoire. Un territoire attractif, terre d'industrie tout en actant des engagements forts en matière de préservation de la biodiversité et d'optimisation du foncier.

Vous trouverez, à la suite de ce courrier, les points règlementaires sur lesquels nous souhaitons attirer votre vigilance, ainsi que ceux qui nous posent des difficultés de mise en œuvre susceptibles de freiner des évolutions nécessaires à l'aménagement de la plateforme, et plus largement au rayonnement du territoire.

Les équipes du Groupe ADP se tiennent à disposition des personnes en charge d'élaborer le projet pour toute précision nécessaire.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter aux observations ci-dessous et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Yannael Billard  
Directeur Aménagement,  
Développement Durable et Affaires  
Publiques (p.i.)

Grand Orly Seine Bièvre  
Monsieur le Président  
Michel LEPRÊTRE  
11 avenue Henri Farman  
BP 748, 94398  
Orly Aéroport Cedex

Correspondance : 1 rue de France ♦ BP 81007 ♦ 95931 Roissy Charles de Gaulle Cedex ♦ France

Siège social : 1 rue de France ♦ 93290 Tremblay-en France ♦ France ♦ T +33 (0)1 48 16 05 50 ♦ [groupeadp.fr](http://groupeadp.fr)  
Aéroports de Paris, Société anonyme au capital de 296 881 806 euros ♦ SIREN 552 016 628 RCS Bobigny ♦ Code APE 52.23Z

## ANNEXE

Cette analyse prend en compte les documents issus du PLUi arrêté le 17 décembre 2024 mais également les ajustements proposés par le GOSB lors d'une séance de travail le 6 février dernier.

### 1) Concernant l'OAP "Aéroports"

Le projet de PLUi présente une OAP "Aéroports" dans la section concernant les OAP sectorielles à portée intercommunale, et nous nous félicitons de cette insertion résultant d'un travail collaboratif entre les équipes du Grand Orly Seine Bièvre et du Groupe ADP.

Néanmoins quelques formulations nous semblent à revoir :

En page 43, il est écrit "*Compenser toute nouvelle artificialisation par la désartificialisation et/ou la végétalisation d'une surface correspondante (pleine terre, toiture végétalisée)*"

Outre les difficultés d'interprétation que pourrait soulever cette rédaction, cette exigence applicable à l'ensemble des travaux et projets sur l'aéroport est problématique, car susceptible d'obérer les futurs aménagements de la plateforme.

Tout d'abord la réglementation actuelle ne fait pas peser sur les maitres d'ouvrages la compensation des surfaces artificialisées par les projets qu'ils portent ; ce sont bien aux documents de planification de flécher des emprises pour des projets de désartificialisation. En effet ces opérations de désartificialisation et/ou renaturation sont délicates à porter à l'échelle d'un projet.

Par ailleurs si l'on s'en réfère à l'outil du Mode d'Occupation des Sols piloté par l'Institut Paris Région, la quasi-totalité des emprises aéroportuaires sont considérées comme artificialisées, les prairies aéroportuaires étant considérées comme des espaces ouverts artificialisés.

Ce paragraphe nous semble donc poser des difficultés de mise en œuvre. Nous proposons de le supprimer et de rappeler l'engagement de la Direction de Paris-Orly de réserver 30 % de ses emprises à la biodiversité.

En page 45, nous proposons les modifications suivantes sur la carte liée à l'OAP :

- L'aplat rayé vert sur Orlytech interdit toute densification de l'existant : il nous semble indispensable de préserver la possibilité de densifier ce secteur existant dans le respect des règles de pleine terre imposées par les indices du zonage. Nous sollicitons donc le retrait de cette trame rayée verte "*Espaces verts à créer ou à maintenir*"
- La partie du Parc des Avernaises située sur la commune de Paray-Vieille-Poste n'est pas colorée alors qu'elle devrait être en couleur mauve "*Développer les parcs d'activités artisanales, logistiques et industrielles périphériques*" en cohérence avec le projet de Parc d'activités des Avernaises déjà autorisé, notamment dans le cadre d'une Autorisation Environnementale.
- L'aplat vert "*Espaces verts à créer ou à maintenir*" autour du bâtiment de formation du Groupe ADP sur la commune d'Orly nous semble quelque peu disproportionné, notamment au vu de son emplacement, et ne tient pas compte du bâtiment déjà existant sur le site. Il convient donc de circonscrire cet applat aux espaces verts existants.
- Le positionnement des corridors "*Conforter les corridors écologiques de la trame verte avec les espaces ouverts environnants*" ne tient pas compte de la réalité du site : le corridor écologique Nord traverse les aires avion de la ZIN (Zone Orly Industrie), le corridor Sud serpente au nord d'Orlyparc. Il conviendrait donc de reprendre le tracé des corridors en se calant sur les tracés déjà transmis à cet effet.

## 2) Concernant l'OAP "Domaine aéroportuaire"

Le projet de PLUi présente une OAP "Domaine aéroportuaire" dans la section concernant les OAP sectorielles sur la commune d'Orly. Il nous semblait, à l'issue des échanges avec vos services, que cette OAP devait être retirée du PLUi au profit de l'OAP du Grand Orly et de l'OAP "Aéroports".

Si tel n'était pas le cas, nous vous listons, ci-après, les modifications que nous sollicitons sur cette OAP :

- Parti d'aménagement : la rédaction "*la diversification des fonctions urbaines sur le site aéroportuaire doit s'appuyer sur un projet à dominante tertiaire, tout en maintenant les activités aéroportuaires et favorisant l'intensification des activités de la zone de fret*" (page 279) est à reprendre pour tenir compte de la réalité du site. Nous vous proposons ainsi la rédaction suivante : "*la diversification des fonctions urbaines sur le site aéroportuaire doit s'appuyer sur un projet mixant l'activité économique industrielle et le tertiaire, dans une logique de campus industriel, tout en maintenant les activités aéroportuaires et favorisant l'intensification des activités de la zone de fret*"
- Carte de l'OAP : Frange Nord en orange "*mutation du site vers des fonctions plus urbaines ...*". Nous attirons votre vigilance sur le fait que ce secteur a vocation à rester industriel, voire à renforcer cette vocation. Nous vous proposons la rédaction suivante : "*frange nord : maintien et renforcement de l'activité industrielle, tout en autorisant une mutation du site vers des fonctions plus urbaines sur les emprises adaptées*".
- Cette OAP devrait également prendre en compte le foncier sur Paray-Vieille-Poste

## 3) Concernant l'OAP "Fraternelle"

Le projet de PLUi présente une OAP "Fraternelle" dans la section concernant les OAP sectorielles sur la commune de Rungis.

Le secteur de Rungis-Orlytech constitue une réserve foncière de près de 7 hectares traversée par la voie du tramway T7 sur la commune de Rungis, faisant l'objet dans l'actuel PLU communal de Rungis, d'une OAP permettant l'implantation d'un campus d'activité tertiaire. La rédaction en a été reprise en ce sens dans le projet arrêté de PLUi. Bien que ce terrain propriété du Groupe ADP ne fasse l'objet d'aucune activité agricole, il est néanmoins classé « Espace Agricole » au Mode d'Occupation des Sols de l'Institut Paris Région, de même qu'au SCoT de la Métropole du Grand Paris.

Le Groupe ADP regrette ce classement qui ne correspond pas au caractère anthropisé de ce secteur et souhaite le maintien en terrain constructible à destination économique dudit terrain en intégrant quelques adaptations sur l'OAP en vigueur afin de l'adapter à la réalité économique actuelle du secteur :

- En retenant une rédaction moins orientée sur le tertiaire, et permettant également de l'activité de type PME-PMI ;
- En supprimant le mail paysager de 50 mètres de largeur, qui était adapté pour un campus tertiaire, mais moins pour de l'activité.
- En mettant à jour l'emplacement réservé pour le barreau routier des Avenaises selon l'étude portée par le Conseil départementale du Val de Marne.

Si le maintien en zone urbaine s'avérait impossible, le Groupe ADP souhaite, a minima, que le zonage et le règlement permettent la réalisation d'activités agricoles entraînant une emprise au sol, de type culture sous serre, sans imposition d'emprise au sol maximum ni de pourcentage de pleine terre minimum pour les constructions à destination exploitation agricole et forestière.

#### **4) Concernant l'OAP "Nature et bien-être"**

Nous réitérons notre demande faite plus haut de correction des corridors écologiques traversant la plateforme, cette fois-ci sur l'OAP Nature et Bien-être. En effet, certains tracés, bien que schématiques, ne tiennent pas compte de la réalité du site : le corridor écologique Nord traverse les aires avion de la zone industrielle nord (ZIN), le corridor Sud serpente au nord d'Orlyparc. Il conviendrait de reprendre le tracé des corridors en se calant sur les tracés déjà transmis à cet effet.

Sur cette même OAP, nous demandons le retrait de la pastille "création d'un espace vert" sur le secteur de la zone industrielle nord sur la commune d'Orly de manière à être en cohérence avec l'OAP "Aéroports" et la destination de ce secteur de zonage UI à destination de développement économique. Cette parcelle constitue en effet une réserve pour l'extension des usines d'entretien des moteurs d'avion opérées à proximité par Air France.



*Extrait de la carte OAP "Nature et bien-être" Commune d'Orly*

#### **5) Proposition de zonage UEz propre au secteur défini comme " opération d'intérêt national " de l'aéroport de Paris-Orly**

Nous accueillons favorablement la délimitation d'un secteur spécifique UEz qui engloberait les emprises dévolues à l'activité aéroportuaire telles que défini par l'OIN. Cela présente l'avantage d'uniformiser les règles des différentes communes d'emprise avec une prise en compte des spécificités de l'acte de construire sur les emprises aéroportuaires, notamment en n'imposant pas de pourcentage de pleine terre au terrain d'assiette du projet mais en actant l'engagement dans l'OAP intercommunale "Aéroport" de la préservation de 30% des emprises de la plateforme aéroportuaire à la biodiversité.

En revanche et comme déjà indiqué à vos équipes, les destinations interdites proposées contreviennent à l'exploitation réaliste de l'aéroport notamment pour assurer efficacement la mission du service public aéroportuaire. En effet, la rédaction actuelle proposée ne permet ni les hôtels, ni les bureaux, ni les destinations de type industrie et plus généralement toute activité économique compatible avec l'activité aéroportuaire. Ces destinations sont pourtant déjà présentes sur la plateforme et nécessaires à la bonne exploitation de celle-ci. Il convient donc que le règlement les autorise, en précisant qu'elles ne doivent pas contrevir à la bonne exploitation de l'aéroport.

Enfin, les dispositions générales applicables à la zone UE comprennent la mention suivante "*Aucune construction ne peut présenter une longueur de façade supérieure à 30 mètres, au-delà, le bâtiment doit faire l'objet d'un fractionnement du rythme de la façade*". Cette prescription constructive n'est pas appropriée aux constructions propres au secteur aéroportuaire de type jetée d'embarquement, bâtiment d'activité, bâtiment industriel, entrepôt, etc... qui ont généralement des façades de plus de 30 mètres. Nous demandons son retrait pour le sous-secteur UEz.

#### **6) Proposition de Zonage UI sur les secteurs périphériques, hors du périmètre OIN**

Ce zonage vise les secteurs dits périphériques constitués de zones d'activités économiques déjà implantées (Cœur d'Orly, Tivano, Orlytech) et de réserves foncières destinées à être aménagées pour répondre aux besoins du secteur économique et à l'ambition affichée par le territoire du GOSB d'être Terre d'industrie.

Sur le secteur sud de la plateforme, nous notons une divergence importante concernant les règles de pleine terre entre la commune de Villeneuve-le-Roi avec un taux minimum de 10% et celle d'Athis-Mons à 30%. Nos parcelles, notamment le nord du secteur Orlyparc étant situées à cheval entre ces deux communes, nous plaçons pour une uniformisation des réglementations en proposant de retenir un pourcentage de pleine terre de 20%. Ceci aurait également l'intérêt d'une cohérence avec le secteur Nord de la plateforme sur les communes de Paray-Vieille-Poste et d'Orly où le taux est de 10% de pleine terre + 10% de coefficient de biotope.

#### **7) Concernant le zonage A sur la commune de Morangis**

La réglementation du zonage A sur la commune de Morangis nous apparaît trop restrictive en imposant un pourcentage de près de 80% de pleine terre (60% de pleine terre et de 20% de coefficient de biotope) ce qui ne permettrait pas, par exemple, l'implantation d'une activité maraîchère hors sol. Aussi, le Groupe ADP souhaiterait un assouplissement de ces prescriptions pour les constructions à usage agricole, sans imposition d'emprise au sol maximum ni de pourcentage de pleine terre minimum pour ce type de destination.

#### **8) Demande de dérogation au zonage pluvial pour les projets sur l'emprise de la plateforme de Paris-Orly se rejetant dans le réseau de collecte interne du Groupe ADP**

La gestion des eaux pluviales sur la plateforme de Paris-Orly fait l'objet d'une collecte et d'un traitement spécifique unique sur le territoire du GOSB, en ce sens que les eaux pluviales ne transitent pas par les réseaux de collecte publics. Cette spécificité s'explique par la présence de produits de traitement des pistes et des avions liée aux opérations de déverglaçage et de dégivrage effectuées en saison hivernale, ce qui ne permet pas une infiltration immédiate dans le sol des eaux de pluie et nécessite un traitement spécifique avant le rejet vers le milieu naturel à savoir l'Orge.

De fait, la quasi-totalité des eaux de pluie des surfaces imperméabilisées de la plateforme sont collectées directement par le Groupe ADP, qui y est autorisé par un arrêté inter-préfectoral en date du 9 août 2024. Ainsi, les eaux de pluie sont collectées par un réseau d'assainissement interne à la plateforme pour ensuite être acheminées vers un système de traitement des eaux pluviales (STEP)

situé à l'extrémité sud de la plateforme sur la commune d'Athis-Mons. Le STEP permet un traitement des eaux pluviales de manière à ce qu'elles puissent être rejetées dans l'Orge, à un débit régulé, par l'intermédiaire d'une canalisation appartenant au Groupe ADP, exception faite de quelques bâtiments de la zone nord-est raccordés au réseau départemental d'eaux pluviales du Val-de-Marne. Un suivi strict des eaux pluviales rejetées est assuré par le laboratoire du Groupe ADP, tant en termes de volume rejeté que de qualité des eaux. Le laboratoire du Groupe effectue des prélèvements réguliers et en assure le suivi, auprès des équipes de la DDT91, conformément aux prescriptions de l'arrêté inter préfectoral en vigueur.

En complément de ce suivi réglementaire, le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales sur l'ensemble de la plateforme aéroportuaire Paris-Orly a fait l'objet d'un schéma directeur des eaux pluviales établi début 2018, régulièrement mis à jour pour prendre en compte l'évolution des surfaces collectées. Ce schéma directeur des eaux pluviales permet une parfaite connaissance du réseau et une anticipation de la mise en œuvre des futurs projets afin de garantir la tenue des engagements fixés dans l'arrêté inter préfectoral loi sur l'eau. Cet arrêté est mis à jour à chaque nouveau développement ou modification substantielle sur la plateforme dans le cadre d'un dossier dit « loi sur l'eau » soumis à la procédure d'enquête publique et à l'instruction des services de la police de l'eau de la DDT91 ainsi qu'à l'avis de l'autorité environnementale.

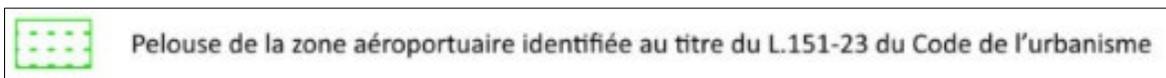
Sur les projets non directement liés à l'activité aéronautique, tels que les développements immobiliers, les règles du SDAGE et des SAGE locaux s'appliquent pour favoriser une infiltration et un stockage des eaux de pluie à la parcelle avec un impératif de vidange des bassins de stockage en moins de 48h imposé par les règles de gestion du péril animalier. En effet tout bassin de stockage qui resterait en eau de manière prolongée deviendrait attractif pour la faune aviaire ce qui ne permettrait pas au Groupe ADP d'assurer la sécurité aéronautique, notamment, pour les réserves foncières proches des pistes.

Ainsi et au vu des spécificités de gestion, du contrôle régulier des rejets par les services de la préfecture de l'Essonne et des impératifs liés à la gestion du risque animalier, nous demandons à ce que soit inséré dans le zonage pluvial une délimitation spécifique propres aux emprises de l'aéroport portant dérogation aux règles énoncées. L'OAP intercommunale "Aéroports" devrait également être nuancée en ce sens.

## 9) Points divers

Quelques points divers qui semblent être des erreurs de cartographies ou d'interprétation :

- Demande de retirer la mention faisant référence à l'article L.151-23 du code de l'urbanisme concernant la pelouse aéroportuaire identifiée sur les éléments graphiques de manière à s'assurer que cette mention ne fasse pas obstacle à des aménagements futurs rendus nécessaires pour les besoins de l'exploitation de la plateforme. En effet des éléments techniques ou encore des modifications de voies avions ou de routes de service (élargissement ou encore déplacement) peuvent être rendus nécessaires sur ces emprises et nous craignons que la référence à cet article du code ne rende difficile certains ajustements d'aménagement. Nous vous proposons de garder l'aplacat concernant les pelouses aéroportuaires reconnus pour leur intérêt écologique en milieu urbain (reprise de la légende des cartes du SCoT de la MGP) mais en retirant la référence à l'article du code.



Extrait de la légende du plan de zonage

- Ajustement des règles de stationnement : les règles de stationnement imposent, dans la rédaction actuelle, des normes plancher qui nous semblent incompatibles avec les projets d'aménagement que nous souhaitons porter sur la plateforme dans une optique de sobriété foncière et de report modal sur les transports collectifs ou encore les modes doux. Ainsi par exemple, l'imposition d'une place de stationnement minimum pour 5 chambres pour la destination hôtel nous apparaît très conséquente notamment pour des hôtels en zone aéroportuaire à proximité directe de la gare multimodale, dont les clients sont très peu motorisés. Il conviendrait ainsi de ne pas imposer de norme plancher. Idem pour les destinations industrie, le ratio d'une place minimum pour 150 m<sup>2</sup> de surface de plancher semble excessif selon les process réalisés dans les bâtiments correspondants.

D'une façon générale, nous pensons que le PLUi ne devrait pas prévoir de norme minimale de stationnement sur la plateforme aéroportuaire, quelle que soit l'activité. L'intérêt pour Groupe ADP est de prévoir dans le cadre des projets le juste nombre de places de stationnement : trop de place entraîne un surcoût et une immobilisation d'espace inutile, trop peu de place nuit à la commercialisation et au bon fonctionnement des programmes. La nature des activités réalisées (et donc le nombre d'emploi par m<sup>2</sup>) pouvant être très diverse, et la proximité des transports en commun très variable d'un site à l'autre, il nous paraît peu pertinent de réglementer le nombre de places minimum de façon fine.

III. TRADUCTION RÈGLEMENTAIRE - DISPOSITIONS GÉNÉRALES			
Règle de stationnement – p.34/73			
Commerces et activités de services :	Est exigé au minimum :	Autres activités des secteurs primaires secondaires et tertiaires :	Est exigé au minimum :
Artisanat et commerce de détail	Pour les communes limitrophes de Paris indiquées sur le document graphique « règles de stationnement à destination d'activité » : <ul style="list-style-type: none"> <li>Il n'est pas exigé de places pour les 200 premiers m<sup>2</sup> de surface de plancher. Au-delà : 1 place par tranche de 150 m<sup>2</sup> de surface de plancher</li> </ul>		
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il n'est pas exigé de places pour les 150 premiers m<sup>2</sup> de surface de plancher. Au-delà : 1 place par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher</li> </ul>	Industrie	<b>1 place par tranche de 150 m<sup>2</sup> de surface de plancher créée</b> Les aires de livraison et les places liées au chargement et déchargement des camions et poids lourds doivent être dimensionnées en fonction des besoins de l'exploitation. Deux/trois-roues motorisés : 5 places (2,40m <sup>2</sup> ) par tranche de 200m <sup>2</sup> de surface de plancher.
Commerce de gros		Cuisine dédiée à la vente en ligne	
Activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle	Pour les communes du cœur de métropole indiquées sur le document graphique « règles de stationnement à destination d'activité » : <ul style="list-style-type: none"> <li>Il n'est pas exigé de places pour les 100 premiers m<sup>2</sup> de surface de plancher. Au-delà : 1 place par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher</li> </ul>		
	Pour les communes de l'agglomération centrale indiquées sur le document graphique « règles de stationnement à destination d'activité » : <ul style="list-style-type: none"> <li>Il n'est pas exigé de places pour les 100 premiers m<sup>2</sup> de surface de plancher. Au-delà : 1 place par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher</li> </ul> Une place de livraison au-delà de 500 m <sup>2</sup> de surface de plancher créée. Les aires de livraison doivent être dimensionnées en fonction des besoins de l'exploitation.	Entrepôt	<b>1 place par tranche de 150 m<sup>2</sup> de surface de plancher créée jusqu'à 5000 m<sup>2</sup> de surface de plancher puis 1 place par tranche de 1 000 m<sup>2</sup>.</b> Les aires de livraison et les places liées au chargement et déchargement des camions et poids lourds doivent être dimensionnées en fonction des besoins de l'exploitation. Lorsque la surface de plancher destinée à l'entrepôt est inférieure à 200 m <sup>2</sup> , il est exigé 5 places de stationnement pour les deux/trois-roues motorisés. Les places doivent respecter les dimensions minimales suivantes mesurées à l'intérieur de la place : 2 m de longueur et 1,20 m de largeur pour une place.
Hôtels Autres hébergements touristiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 place pour 5 chambres</li> </ul>		