

**CONTRAT DE**

**PROJET PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT**

**GRAND ORLY**

Préambule.....	3
A.1. Objectifs poursuivis par le contrat.....	4
A.2. Situation et périmètre du Grand-Orly.....	4
B. Le projet.....	6
B.2. Accompagner la mise en œuvre opérationnelle des projets.....	8
B.3. Plan d'actions du PPA.....	8
B.4. Gouvernance du contrat.....	9
C. Les engagements des parties.....	9
C.1. Signataires du contrat.....	9
C.2. Les engagements.....	9
D. Mise en œuvre du PPA.....	10
D.1. Pilotage et principes de conduite du projet.....	10
D.2. Durée et Actualisation du contrat.....	10
E. Liste des annexes.....	11
F. Signatures.....	12

## **Préambule**

Le Grand Orly, situé aux limites des départements de l'Essonne et du Val-de-Marne, concentre des activités économiques d'importance majeure pour l'Île-de-France notamment la plate-forme aéroportuaire d'Orly et le marché d'intérêt national de Rungis. Il constitue un pôle d'emplois important dans les domaines industriels, tertiaire, logistique, hôtelier et commercial .

Il constitue également un vaste territoire habité totalisant plus de 360 000 habitants, soucieux de bénéficier de cette dynamique de développement en matière d'emplois, de commerces et services, et d'un cadre de vie de qualité.

Le potentiel foncier dont il dispose au sud de la métropole francilienne offre des perspectives de développement urbain et économique. Pour autant, le Grand Orly est un territoire soumis à des risques et des nuisances. Par ailleurs, son développement a historiquement généré de grandes emprises monofonctionnelles qui fragmentent le territoire.

Ainsi, la cohabitation entre des grands services métropolitains, voire nationaux ou internationaux, comme l'aéroport d'Orly, avec leur territoire d'implantation et les populations qui y résident reste une préoccupation majeure. L'activité aérienne actuelle ou à venir ne peut s'effectuer sans une recherche impérative de réduction des nuisances d'une part, et de garantie de ne pas en générer de nouvelles, d'autre part, ainsi que de l'amélioration du système de compensation de la gêne occasionnée, tant du point de vue du développement urbain que des indemnités versées aux riverains.

Avec l'arrivée des nouvelles lignes de transports du Grand Paris Express, le Grand Orly a entamé une transformation urbaine d'envergure initiée par les acteurs publics et privés : nouvelles infrastructures, opérations d'aménagement, modernisation de sites économiques, équipements métropolitains à l'instar de la Cité de la Gastronomie ou de la Seine Digitale.

Si ce dynamisme reflète bien les atouts du territoire, ces initiatives se développent sans réelle vision d'ensemble et sans que leur complémentarité et leur cohérence soient assurées au sein d'un projet global, défini collectivement au profit des habitants et des salariés du pôle.

Depuis les premières Assises du pôle d'Orly en 2005 à l'initiative des Conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne, plusieurs démarches et réflexions ont été initiées sur le Grand Orly. Un contrat de développement d'intérêt territorial (CDIT) a été élaboré en 2014 afin de réfléchir aux moyens de transformer ce territoire de flux en territoire vécu, doté de toutes les fonctions urbaines auxquelles il peut prétendre. Jamais signé, ce contrat traduisait néanmoins la volonté de l'État et des collectivités de faire émerger un projet de territoire à l'échelle du pôle. Plus récemment, les Rencontres d'Orly, organisées par les deux Conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne au printemps 2019, ont permis d'identifier des axes de travail partagés sur les thématiques de l'environnement, de la mobilité et du développement économique et de l'emploi.

Issu de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (loi ELAN), le contrat de Projet d'Aménagement Partenarial (PPA) permet de créer un partenariat entre l'État, les collectivités et les acteurs locaux publics et privés afin d'accompagner le développement des territoires et rendre possible la réalisation d'opérations d'aménagement complexes répondant aux objectifs de développement durable.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'État a proposé aux collectivités concernées d'engager un PPA sur le territoire du Grand Orly, dans la continuité des Rencontres d'Orly et en cohérence avec les démarches Territoire d'industrie et du Contrat de Transition Écologique portées notamment par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre. Ce PPA doit permettre de donner un nouvel élan pour conforter une vision partagée du développement du Grand Orly et accompagner de manière opérationnelle la dynamique de projets d'aménagement du pôle.

## **A. L'objet et les parties du contrat**

### **A.1. Objectifs poursuivis par le contrat**

La mobilisation des acteurs du territoire doit permettre de mieux articuler leurs interventions dans le temps et dans l'espace, de leur donner un sens commun. Elle doit également prendre en compte les mutations économiques et sociales et répondre aux impératifs environnementaux et climatiques dans un territoire où ces défis sont majeurs et peuvent être vecteurs d'innovation.

La dynamique de développement du territoire portée par le PPA autour d'un aéroport tel que celui d'Orly ne pourra, en effet, s'entendre que si des efforts sont menés dans le même temps pour la réduction des nuisances sonores liées au trafic aérien et l'appui à l'insonorisation des logements et équipements non isolés.

Ainsi, les principaux objectifs poursuivis par le PPA sont :

- Construire et mettre en œuvre une stratégie globale et partagée pour un aménagement et un développement durables du Grand Orly
- Accompagner la mise en œuvre opérationnelle des projets notamment sur les secteurs à enjeux suivants :
  - le secteur du SENIA et de la future gare TGV,
  - le secteur des Portes d'Orly autour de la gare MIN Porte de Thiais et la cité de la gastronomie,
  - le secteur du Triage, sur lequel un contrat d'intérêt national est actuellement mis en œuvre avec l'ensemble des partenaires concernés
  - l'axe de la RD / RN 7 et ses abords, au nord et au sud de l'aéroport, intégrant le contournement sud de l'aéroport et la réflexion sur la possibilité d'implantation d'une gare de la ligne 14 à Morangis
  - le pôle tertiaire Cœur d'Orly
  - les réserves foncières d'ADP à l'est et à l'ouest de la plate-forme aéroportuaire
  - l'entrée de ville au nord d'Athis-Mons.
- Cette liste de secteurs à enjeux est amenée à évoluer et être enrichie par la suite.

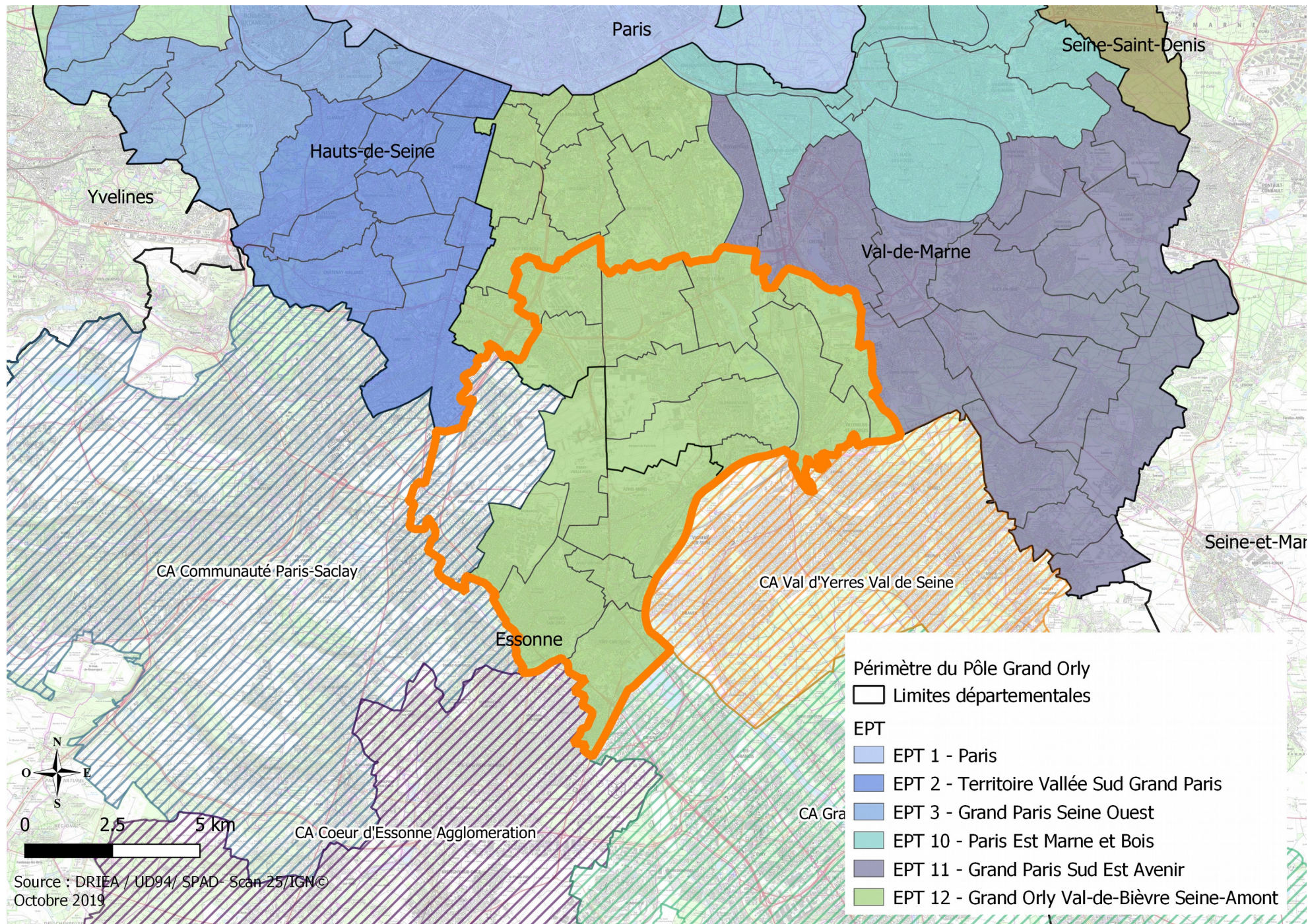
### **A.2. Situation et périmètre du Grand-Orly**

Au sein de l'agglomération parisienne, situé aux limites des départements de l'Essonne et du Val de Marne, le territoire du Grand Orly comprend 17 communes, pour une superficie de 9 300 hectares, une population de 360 000 habitants et environ 170 000 emplois.

Le pôle comprend les communes val-de-marnaises et essonniennes de l'Établissement Public Territorial Grand Orly-Seine-Bièvre situées autour de la plateforme aéroportuaire ainsi que les communes de Chilly-Mazarin et Wissous comprises dans la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay. Les 17 communes du pôle Grand Orly sont : Ablon-sur-Seine, Athis-Mons, Chevilly-Larue, Chilly-Mazarin, Choisy-le-Roi, Juvisy-sur-Orge Morangis, Orly, Paray-Vieille-Poste, Rungis, Savigny-sur-Orge, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Viry-Châtillon, Wissous.

Le développement économique est particulièrement présent au cœur du pôle, autour du MIN de Rungis et de l'aéroport Paris-Orly.

Le pôle est desservi par un réseau d'infrastructures routières et autoroutières (A86, A106, RD7) mais aussi ferroviaires ainsi que par des lignes de transports en commun existants (RER C, tramway T7, TVM) et à venir (lignes 14 et 18, tramway T9, nouvelle gare TGV).



## **B. Le projet**

La mise en cohérence des enjeux de développement du pôle avec l'amélioration du cadre de vie de ses habitants et de ses usagers nécessite d'articuler vision stratégique et appui opérationnel aux projets.

Il transparaît du diagnostic, annexé à ce contrat de PPA, la nécessité de rendre le pôle d'Orly plus fonctionnel et agréable à vivre et de réduire les difficultés auxquelles se confrontent quotidiennement les habitants, salariés, visiteurs et acteurs économiques.

Ce diagnostic a permis d'identifier des enjeux en termes de développement durable, de mobilité des flux et des marchandises, d'attractivité territoriale et de développement urbain. Il est nécessaire de répondre à ces enjeux à l'heure où le pôle a entamé une importante transformation urbaine initiée par les acteurs publics et privés (nouvelles infrastructures de transport, opérations d'aménagement, modernisation des sites économiques, équipements emblématiques à l'instar de la Cité de la gastronomie Paris-Rungis, de la Scène Digitale, etc.). Le pôle conserve, par ailleurs, des capacités de développement significatives lui permettant de conforter son rôle économique à l'échelle de la métropole, en articulation avec les dynamiques à l'œuvre sur les territoires voisins.

Ceci nécessite de porter collectivement une vision du développement en cours et à venir du pôle d'Orly, permettant d'articuler vision stratégique et accompagnement opérationnel :

- pour engager plus fortement le pôle dans la voie de la transition écologique et énergétique, afin de mieux répondre aux impératifs environnementaux et climatiques et mieux accompagner la réduction des nuisances ;
- pour trouver les équilibres, les complémentarités et les synergies entre les usages du pôle ;
- pour soutenir les projets d'aménagement, participer au renouvellement de la ville sur la ville et améliorer les conditions de vie des habitants, salariés et visiteurs, en assurant leurs conditions de réussite : mobilités, formation, services et équipements, etc. ;
- pour coordonner les projets du fait de la multiplicité des maîtres d'ouvrage et identifier les actions à mettre en place à court terme en matière de déplacements, d'accès à l'emploi, de formation, de rénovation du bâti, etc.

### **B.1. Élaborer une stratégie partagée de développement et d'aménagement**

- **Inscrire le Grand Orly dans une dynamique de transition écologique et énergétique**

Le pôle d'Orly est traversé par des grandes infrastructures routières qui favorisent l'usage de la voiture particulière et le recours aux poids-lourds pour la desserte des sites logistiques. Il se caractérise également par la minéralisation des plateformes économiques qui participe au phénomène d'îlot de chaleur urbain. Le PPA se doit ainsi de porter des orientations fortes en manière environnementale face à l'urgence climatique. Le pôle dispose à ce titre de fortes potentialités en matière de performance énergétique et d'optimisation des flux logistiques.

- Réduire au maximum à la source les risques et nuisances présents sur le territoire, notamment celles liées à l'activité de la plate-forme aéroportuaire, et continuer à améliorer leur prise en compte dans les différents projets d'aménagement.
- Continuer à améliorer le cadre de vie en développant et en valorisant les aménités urbaines, les trames verte et bleue et notamment la Seine, les paysages singuliers et emblématiques, ainsi que l'agriculture et son lien avec le territoire.
- Permettre l'adaptation du territoire au changement climatique, en renforçant la présence de la nature en ville (préservation et valorisation des espaces ouverts et des espaces naturels existants, réduction de l'imperméabilisation des espaces publics et des grands sites logistiques, création de nouveaux espaces verts, etc.).
- Soutenir la réalisation de projets d'aménagement à forte qualité environnementale et porteurs d'innovations énergétiques et écologique.

- Poursuivre le développement des réseaux de chaleur alimentés par la géothermie et la récupération des énergies « fatales ».
  - Réduire l'impact environnemental des activités de transport, de logistique et de distribution par une meilleure organisation des flux de marchandises et l'utilisation de matériels moins polluants.
- **Améliorer les conditions de déplacements (personnes et marchandises) en faveur d'une mobilité plus durable**

Le développement important du réseau de transport en commun du Grand Orly, engagé par l'arrivée prochaine des lignes de métro 14 et 18, permettra une première amélioration très significative des conditions de mobilité de ses habitants et salariés. Pour autant, le morcellement du territoire, l'absence d'un réseau de transport totalement maillé ou encore les spécificités des activités économiques du pôle (horaires décalés par exemple) constituent des difficultés appelant des actions complémentaires. En particulier, l'amélioration du système viaire actuellement peu lisible et hiérarchisé doit permettre de développer le partage multimodal de la voirie, en faveur des transports en commun et des modes actifs, en s'appuyant notamment sur l'évolution des infrastructures et des comportements (covoiturage, lissage des heures de pointe, etc.) tout en se projetant sur les mobilités du futur (alimentation énergétique des véhicules, rôle du numérique, etc.). Enfin, l'importance du secteur de la logistique au sein du pôle appelle résolument l'engagement d'actions pour son évolution vers un transport de marchandises plus durable et plus vertueux.

- Améliorer la desserte en transport en commun pour encourager le report modal et fluidifier le trafic (« hub intermodal ») ; pour cela, faire avancer la mise en œuvre des projets de transports en commun structurant et ceux de desserte locale (barreau Massy-Valenton, prolongements du bus 393, du tramway T7, évolution de l'Orlyval, etc.), en prenant en compte les horaires décalés de nombreux salariés.
  - Solliciter les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures lourdes nécessaires au développement du pôle (Gare TGV, prolongements ligne 14, ligne 18, Orlyval, etc.) pour mettre en place des temps d'échanges avec les acteurs du pôle et poursuivre la réflexion collective sur ces projets
  - Faire évoluer le réseau viaire vers une voirie mieux hiérarchisée, plus urbaine et plus multimodale, en prenant en compte la mise en place d'une zone de faible émission (ZFE) par la Métropole du Grand Paris à l'intérieur du périmètre de l'A86 et les réflexions en cours sur les « routes du futur » impulsées par le Forum Métropolitain du Grand Paris.
  - Offrir des parcours continus aux modes actifs et limiter les effets de coupure (infrastructures, plaques mono-fonctionnelles, Seine, etc.) afin de réduire l'usage de la voiture, notamment pour les trajets courte distance.
  - Accompagner l'évolution de la logistique vers une logistique urbaine et plus compatible avec les autres usages du territoire et encourager le report modal par la promotion d'une logistique ferrée et fluviale.
- **Créer les conditions économiques et sociales pour renforcer l'attractivité du 1<sup>er</sup> pôle d'emploi du sud francilien**

Le pôle d'Orly accueille des activités économiques diversifiées, à l'image de la transformation et de la vente de produits alimentaires au sein du MIN, des activités tertiaires du parc Icade à Rungis et du Petit Leroy à Chevilly-Larue, des métiers de l'aérien sur l'aéroport, de l'hôtellerie-restauration, des industries de pointe (Air France Industrie, Renault, etc.), des commerces et services des centres-villes et centres commerciaux, des fonctions logistiques assurées par la plateforme Sogaris et des entreprises du SENIA, etc. Cette diversité devra être soutenue et amplifiée dans le cadre des projets de construction à venir sur le territoire.

Les projets développés dans le cadre du PPA devront également prendre en compte et soutenir les actions déjà mises en place pour améliorer l'accès aux emplois du pôle par l'ensemble des catégories socio-professionnelles de ce territoire.

- Accompagner l'évolution des principales filières du pôle, comme la logistique, l'industrie agroalimentaire et aéronautique, le commerce de gros, les activités de transport et de génie urbain.
  - Renouveler le parc d'activités et développer une offre immobilière productive intégrée à des projets mixtes d'aménagement et adaptée aux différents besoins du territoire, prenant en compte les nouvelles organisations du travail et des modes de consommation, la transition écologique, le déploiement de l'économie numérique.
  - Accompagner les démarches mises en œuvre au sein du territoire en matière de valorisation des emplois à pourvoir sur le pôle (« vitrine des emplois ») et de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences au regard de l'évolution des activités prévues sur le territoire, dans le cadre du Bassin d'Emploi.
  - Accompagner les habitants du pôle pour leur favoriser un meilleur accès aux emplois du pôle.
  - Mener des réflexions sur de nouveaux centres de formation, d'enseignement supérieur et de recherche, et accompagner l'offre de formation au regard de l'évolution des secteurs d'activité et de leur diversité.
  - Permettre en complément la diversification des activités et répondre aux évolutions des pratiques de travail par une offre intégrée à des projets mixtes d'aménagement, offrant services et équipements.
  - Renouveler le parc d'activités en conséquence afin de développer une offre immobilière adaptée aux différents besoins du territoire.
- **Améliorer l'urbanité du pôle pour ses habitants et salariés**

La transformation urbaine du pôle d'Orly s'est engagée depuis plusieurs années avec l'émergence de nombreux projets d'aménagement et de renouvellement urbain, la modernisation de l'aéroport et des sites économiques. Il est important de donner à voir l'ensemble des mutations opérées par les projets en cours et à venir, leurs effets en matière de diversification des activités et de l'offre de logements, et d'en mesurer la cohérence et la capacité du pôle à les accueillir dans de bonnes conditions tout au long de leur mise en œuvre.

La présence de l'aéroport sur un territoire habité rend d'autant plus nécessaire le dialogue entre les acteurs locaux, de l'aménagement et de l'aérien afin d'agir collectivement dans le sens de la réduction des impacts négatifs de son activité.

- Répondre aux besoins résidentiels en conciliant développement économique, parcours résidentiels complets des habitants et accès aux pôles d'emplois.
- Encourager, accompagner et, le cas échéant, renforcer la rénovation énergétique et l'isolation acoustique des logements (tous segments de marché confondus) et des bureaux (simplification des procédures, concomitance des travaux, etc.).
- Développer les aménités urbaines pour répondre aux besoins des populations vivant ou travaillant dans le territoire (renforcer les liaisons douces, développer les équipements, commerces et les services et améliorer le cadre de vie).
- Accompagner l'évolution des secteurs urbains les plus contraints.

## **B.2. Accompagner la mise en œuvre opérationnelle des projets**

Sur les secteurs de projets opérationnels identifiés au point A.1, le contrat peut également décliner une gouvernance resserrée. À l'initiative des acteurs des secteurs concernés, elle favorisera et accompagnera la mise en œuvre des projets ainsi que la conduite d'études de projets urbains sur les secteurs le nécessitant.

## **B.3. Plan d'actions du PPA**

Le plan d'action présent en annexe du contrat détaille les actions à mener. Pour chacune des actions, un pilote (ou des co-pilotes) est désigné. Il assurera la coordination de l'action en partenariat avec les acteurs concernés. Ces actions se distinguent selon la typologie suivante :



- Les études cadres, à traiter en priorité, sont nécessaires à la définition de la stratégie de développement et d'aménagement du Pôle ;
- Les études thématiques ciblent des enjeux qui seront à considérer dans un second temps pour enrichir la stratégie mise en place grâce aux études cadres ;
- Les actions opérationnelles sont identifiées comme suffisamment matures pour être lancées à court terme ;
- Les actions sectorielles correspondent aux initiatives relatives aux secteurs de projet identifiés, appelant la mise en place d'une gouvernance resserrée spécifique ;
- Les groupes de travail, à mettre en place pour engager une réflexion sur des sujets importants pour le pôle ;
- Les démarches existantes à articuler avec le PPA, notamment par des temps d'échanges.

## **B.4. Gouvernance du contrat**

Pour répondre à ces ambitions, ce PPA Grand Orly doit être l'occasion, en s'appuyant sur les démarches et réflexions déjà engagées de créer une instance de gouvernance efficace et partagée où un travail d'échange et de coordination peut se mettre en place, permettant ainsi de faire avancer les projets structurants pour le territoire et leur donner une visibilité dans le temps.

Le contrat propose ainsi de mettre en œuvre une gouvernance à deux échelles :

- Une échelle élargie, à l'ensemble du Grand Orly, associant tous les acteurs publics et privés du territoire dans le cadre d'un comité de pilotage. Compte-tenu de la taille du périmètre de réflexion ainsi que du nombre important de partenaires, il est prévu une structure de suivi (comité technique) incluant les principaux acteurs, l'État, les collectivités (Conseil régional Île-de-France, Métropole du Grand Paris, Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre et Communauté d'agglomération Paris Saclay, Conseils départementaux de l'Essonne et du Val-de-Marne) ainsi que les grands acteurs économiques ou de l'aménagement du territoire (ADP, Semmaris, Sogaris, Icade, Grand Paris Aménagement / EPAORSA). Cette structure assurera le suivi et la coordination de l'ensemble des démarches.
- Une échelle restreinte aux secteurs de projets opérationnels avec la mise en œuvre de structures de pilotage resserrées aux acteurs publics et privés concernés. Elles se réuniront autant que de besoin, à l'initiative de leur pilote.

Une telle organisation doit permettre de répondre à la fois aux besoins de mise en cohérence à l'échelle du pôle et de partage d'une vision stratégique de son développement tout en assurant l'accompagnement des projets.

## **C. Les engagements des parties**

### **C.1. Signataires du contrat**

Le présent contrat est signé par les parties suivantes :

- L'État,
- Les collectivités territoriales du pôle et leurs établissements publics,
- Les principaux opérateurs et entreprises du pôle.

### **C.2. Les engagements**

Chacune des parties signataires du contrat s'engagent à :

- participer à la gouvernance du PPA,
- élaborer et mettre en œuvre la stratégie définie dans le cadre du PPA,
- mettre en commun les données à leur disposition concernant les sujets traités dans le cadre du PPA,

- partager les conclusions des études et des démarches sur des sujets liés au PPA, que ces études et démarches, réalisées ou à mener, soient conduites dans le cadre du PPA ou en dehors.

Des partenaires, qu'ils soient ou non signataires du PPA, pourront être sollicités pour informer régulièrement de l'avancée des études engagées sur des projets stratégiques ou structurants pour le Grand Orly, à l'image par exemple du projet de gare TGV.

Pour chacune des actions identifiées, il est précisé un pilote ou des copilotes, ainsi que quelques partenaires identifiés comme étant les plus concernés par l'action, sachant que chaque partenaire du PPA peut participer et contribuer à l'ensemble des actions engagées. Le pilote / les co-pilotes ont vocation à prendre les initiatives nécessaires et à assurer l'animation pour l'engagement effectif de l'action dont ils ont la responsabilité.

A ce titre, il convient, pour chacune d'entre elles, de prévoir des réunions de travail spécifiques permettant de définir plus précisément les modalités de mise en œuvre (cahier des charges d'étude, calendrier, etc.) ainsi que de financement. Les études proposées ont pour objectif d'aboutir rapidement à des propositions opérationnelles pouvant être mises en œuvre dans le cadre du PPA.

Pour chaque action à mener, les pilotes et partenaires définiront les modalités de financement ainsi que les engagements de chacun.

## **D. Mise en œuvre du PPA**

### **D.1. Pilotage et principes de conduite du projet**

Les signataires du PPA entendent coordonner leurs actions en constituant un comité de pilotage. Le comité de pilotage se réunira chaque fois que nécessaire pour valider les orientations proposées par les instances techniques de travail, et au minimum une fois par an. Cette instance veillera à ce que la mise en œuvre du PPA soit cohérente dans tous ses volets. Il validera les démarches des travaux techniques et pilotera l'ensemble des démarches du projet. Le secrétariat du comité de pilotage sera assuré par l'État.

Le comité de pilotage a deux missions principales :

- Il consolide la stratégie d'aménagement viable à l'échelle du pôle. Pour cela :
  - il assure la mise en cohérence des différentes études existantes,
  - il engage de nouvelles études nécessaires à la définition d'une stratégie d'aménagement globale. La clé de répartition des financements des études sera définie entre les partenaires selon les thématiques et périmètres de chaque étude,
  - il assure la transmission des éléments issus des différents travaux aux organes délibérants de ses membres,
  - il peut associer d'autres partenaires,
  - il assure le suivi et la mise en œuvre opérationnelle du plan d'actions permettant la réalisation de la stratégie de développement.
- Il accompagne la mise en œuvre opérationnelle des projets identifiés comme d'intérêt particulier pour le pôle

### **D.2. Durée et Actualisation du contrat**

#### **Durée**

La durée de validité du présent contrat de PPA est fixée à 10 ans à compter de sa signature. Sa durée correspond à la durée estimée de mise en œuvre globale de la stratégie de développement du pôle Grand Orly.

## **Actualisation**

Comme tout contrat, le présent PPA pourra être modifié par voie d'avenant en respectant le principe du parallélisme de formes au terme duquel un acte modificatif doit être adopté selon la même procédure que celle qui a été observée pour prendre l'acte initial. Cet avenant devra être présenté et validé en comité de pilotage par l'ensemble des signataires.

Sont notamment considérées comme substantielles et devront faire l'objet d'un tel avenant les modifications suivantes :

- la modification de la composition du comité de pilotage,
- la modification de projets ou l'identification de projets nouveaux exigeant une modification de la gouvernance,
- la prolongation du présent contrat au-delà d'un an.

## **E. Liste des annexes**

Dynamiques et enjeux du Grand Orly  
Plan d'actions à mener

## F. Signatures

L'État	L'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre	La Communauté d'agglomération Paris-Saclay
Le Conseil régional	Le Conseil départemental du Val-de-Marne	Le Conseil départemental de l'Essonne
La Métropole du Grand Paris	L'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont - Grand Paris Aménagement	L'ADOR
Orly International	Île-de-France Mobilités	L'Établissement public foncier d'Île-de-France
Le groupe ADP	SEMMARIS	SOGARIS
ICADE	KLEPIERRE	CDC -Banque des Territoires
Ablon-sur-Seine	Athis-Mons	Chevilly-Larue
Chilly-Mazarin	Choisy-le-Roi	Juvisy-sur-Orge
Morangis	Orly	Paray-Vieille-Poste
Rungis	Savigny-sur-Orge	Thiais
Valenton	Villeneuve-le-Roi	Villeneuve-Saint-Georges
Viry-Châtillon	Wissous	