

PROTOCOLE D'ACCORD

Relatif à l'aménagement du site de Paris-Villaroche sur les communes de
Montereau-sur-le-Jard, Limoges-Fourches, Lissy et Réau.

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20180615-lmc100000017389-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 26/06/2018
Réception Préfet : 26/06/2018
Publication RAAD : 26/06/2018

ENTRE

L'État, représenté par Madame Béatrice ABOLLIVIER, Préfète du Département

ET

La Communauté d'Agglomération Melun - Val de Seine, représentée par Monsieur Louis VOGEL, Président de la Communauté d'Agglomération Melun - Val de Seine,

Ci-après dénommée la « CAMVS »,

ET

La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine - Essonne - Sénart, représentée par Monsieur Francis Chouat, Président de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine - Essonne – Sénart,

Ci-après dénommée « GPS SES»,

ET

Le Conseil Départemental de Seine-et-Marne, représenté par Monsieur Jean-Louis Thiériot, Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne,

Ci-après dénommée le « Conseil Départemental »,

Préambule

Le pôle d'activités de Paris\Villaroche est un site à fort potentiel en matière de développement économique, situé sur les communes de Montereau-sur-le-Jard, Limoges-Fourches, Lissy et Réau, soit sur les territoires de la CAMVS et de GPS SES.

Ce pôle s'est construit autour de l'aérodrome de Villaroche, qui a une histoire particulièrement riche. Celui-ci a été construit très tôt dans l'histoire de l'aéronautique, dès 1938, et devient notamment le centre d'essais en vol de l'État-major des forces aériennes françaises, puis de Dassault-Aviation. Il est à noter à ce titre que la SNECMA – aujourd'hui dépendant du groupe SAFRAN et spécialisée dans la construction de moteurs pour l'aéronautique - s'installe sur le site dès 1947.

L'aérodrome, qui dispose de deux pistes (de 1,3 km et 2 kms), est à nouveau ouvert à la circulation aérienne publique depuis le 23 octobre 2014.

Aujourd'hui, Paris\Villaroche est un centre aéronautique de tout premier plan : la SNECMA y emploie plus de 6 000 personnes sur un site qui s'étend sur plus de 100 ha. L'industriel y a installé ses bureaux d'études, ses bancs d'essais, le hall de montage des turboréacteurs, l'après-vente de ses moteurs civils. En outre, de nombreuses PME en lien avec l'aéronautique, mais aussi des entreprises en lien avec la mécanique et les matériaux composites ont trouvé à s'installer sur ce pôle, qui concentre plus de 7 000 emplois. Ce pôle d'excellence est intégré au pôle de compétitivité « AsTech Paris Région » (100 000 emplois dans la région), qui vise à renforcer les positions de l'Île-de-France comme leader européen de l'industrie des secteurs Lancement spatial, Aviation d'affaires, Propulsion et Équipements par l'innovation :

- en donnant une impulsion nouvelle à la Recherche Francilienne, dans son rôle de soutien à l'Industrie Aéronautique et Spatiale ;
- en offrant aux PME de nouvelles opportunités d'innovation ;
- en préparant les ruptures technologiques de demain en partenariat avec les PME, les Organismes de Recherche et les Établissements d'Enseignement Supérieur.

Ainsi, l'ambition partagée pour ce site par les signataires du présent protocole est qu'il devienne un site majeur pour l'industrie aéronautique et les hautes technologies aux échelles régionale, nationale et internationale, comme en atteste sa dénomination complète « Paris\Villaroche Aeronautics and Technology Park ».

Cette ambition est explicitement inscrite dans le Schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en décembre 2013. Ainsi, au sein du fascicule 2 du SDRIF relatif aux « défis, projet spatial régional et objectifs », il est précisé que « le territoire de Sénart-Melun est valorisé par le développement de Villaroche pour des activités de hautes technologies en lien avec le pôle de compétitivité Astech » (p. 123). En outre, dans le fascicule intitulé « Propositions pour la mise en œuvre / Annexe », il est indiqué que « [ce] pôle aéronautique de Villaroche autour de la SNECMA a vocation à être un des moteurs économiques du territoire » (p.114). Plus encore, en page 115 de ce fascicule, le SDRIF précise que « le parc d'activités de l'aérodrome de Villaroche et ses abords concentrent des enjeux en matière de développement économique pour le territoire, orientés vers les activités aéronautiques et spatiales. Le développement de ce parc

aéronautique et technologique doit permettre de renforcer les atouts économiques du territoire de Sénart-Melun et réduire son déficit d'emplois. Il devra préférentiellement proposer une urbanisation sur les terrains disponibles autour du site même de l'aérodrome. L'urbanisation du potentiel foncier situé au sud et à l'ouest de l'aérodrome est tributaire de sa desserte en transports collectifs et de la mise en œuvre d'un aménagement écologiquement durable ».

De même, cette ambition se retrouve au sein de la « Stratégie régionale pour la croissance, l'emploi et l'innovation de la région Île-de-France » (dit SRDEII) approuvé en décembre 2016 par le Conseil Régional. Ainsi, s'agissant du secteur « Bassin Centre 77 » englobant la CAMVS et de celui de la « Porte Sud du Grand Paris » englobant pour sa part le territoire de Sénart, le SRDEII retient notamment comme orientation celle de soutenir et de développer la filière aéronautique / mécanique existante autour de la présence du pôle aéronautique de Villaroche et de l'implantation de la SAFRAN.

Le SDRIF prévoit d'importantes capacités d'urbanisation autour de l'aérodrome, avec 21 « pastilles » d'urbanisation conditionnelle. Ainsi, à l'horizon de 2030, le SDRIF permet d'étendre le site sur pas moins de 525 ha, répartis globalement à égalité entre les deux intercommunalités. Toutefois, la mobilisation de ce potentiel est conditionnée à l'amélioration de la desserte du site par les transports en commun. Le site de Paris\Villaroche tel que désigné au présent protocole comprend l'aérodrome, le site de Safran et la zone d'urbanisation répartie sur les deux territoires de la CAMVS et de GPSES. La « plateforme » gérée par le SYMPAV (Syndicat Mixte du Pôle d'Activités de Villaroche) est composée de l'aérodrome, du PAE Nord et du site de Safran, elle représente 450 ha de foncier et un patrimoine immobilier de 40 000 m².

Le développement et l'aménagement de la plateforme est aujourd'hui porté par les deux communautés d'agglomération et le Syndicat Mixte du Pôle d'Activités de Villaroche (SYMPAV), dont la gouvernance est partagée entre la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, GPS SES et le Département de Seine-et-Marne.

La CAMVS a confié l'aménagement de la ZAC des Tertres de Montereau et du marché des grés à la SPL Melun Val de Seine.

La partie urbanisable au SDRIF, sur la commune de Réau, fait partie de l'OIN (EPA Sénart).

Afin de répondre à l'ambition exposée ci-avant, le présent protocole traduit l'engagement commun des signataires du présent protocole à s'accorder sur une **vision partagée** de l'avenir du site de Paris\Villaroche, dans le respect des principes suivants :

- garantir durablement, d'une part, la vocation aéronautique et tournée vers les activités de haute technologie du site et permettre, d'autre part, la diversification des activités économiques, en complément des pôles de développement des deux intercommunalités ;
- rechercher, dans le phasage des opérations, une mobilisation équilibrée et concertée du foncier entre le territoire de la CAMVS et celui de GPS SES ;
- Porter une politique foncière adaptée, participant de cette ambition ;
- Encourager le développement des déplacements en transports en commun ;
- viser l'exemplarité en matière de développement durable et de stratégie environnementale ;

- minimiser le besoin de subvention publique pour permettre le bouclage financier des opérations concourant au futur schéma d'aménagement ;
- viser à un développement équilibré entre les deux Agglomérations.

ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE D'ACCORD

Le présent protocole d'accord concerne le programme d'études à conduire pour aboutir à un schéma d'aménagement partagé pour le site de Paris\Villaroche, à l'horizon d'échéance du SDRIF, soit 2030.

Les signataires du présent protocole s'accordent sur la nécessité de réaliser, dans les meilleurs délais, les études et actions suivantes :

1. **Une étude de positionnement stratégique** du site, déterminant les zones à urbaniser et leur affectation selon un plan de développement pluriannuel. Elle devra se fonder sur les perspectives de développement économique du site en spécifiant les typologies d'activités susceptibles de s'y implanter. Une attention particulière devra être portée aux potentialités de développement envisageables pour la filière aéronautique. Sur la base de ces typologies, elle devra quantifier, dans une approche prospective et partagée par les acteurs concernés, les besoins fonciers envisagés pour les différentes activités retenues, et émettre des hypothèses clairement énoncées et justifiées. Cette étude devra également estimer le rythme de commercialisation, le phasage, et les projections en termes d'emplois et de richesse fiscale.

Sa réalisation s'appuiera utilement sur les études antérieures, et proposera actualisation et complément.

2. **Une étude de desserte du site** : cette étude vise à définir un schéma prospectif de desserte du site pour tous les modes. Elle permettra notamment :
 - o d'identifier les points de blocages actuels et de préparer un schéma d'accessibilité au secteur, au regard tant de la situation actuelle que de la situation projetée en lien avec la préparation du schéma d'aménagement ;
 - o de proposer les aménagements du réseau viaire ou les services de mobilité permettant d'assurer un niveau de fluidité du trafic routier compatible avec les perspectives de développement du site, et dans le respect de l'objectif de renforcer la pratique des modes actifs et l'usage des transports en commun ;
 - o de chiffrer ces aménagements ou services, et d'identifier leurs maîtres d'ouvrage pressentis.

Cette étude correspond à celle d'accessibilité et de circulation engagée par le SYMPAV fin 2017, dont le périmètre sera étendu au secteur délimité par la RN36 à l'Est, la gare de Lieusaint-Moissy à l'Ouest, le Parc de l'A5 au Nord et la gare de Melun au Sud. Pour autant, le champ de cette étude sera étendu

de sorte à apprécier les besoins du site en matière de renforcement de sa desserte en transport en commun, en lien avec les dispositions du SDIF.

A la demande du Conseil Départemental, cela devra être complété d'une vision multimodale.

Les conclusions de l'étude de positionnement économique viendront alimenter l'étude de desserte.

3. Un schéma global d'aménagement

Une étude visant à arrêter un parti d'aménagement à l'échelle du périmètre défini par le potentiel d'extension offert par le SDRIF à l'horizon 2030. Cette étude s'appuiera utilement sur les études d'aménagement élaborées préalablement. Dans son déroulé, cette étude s'organisera en trois phases :

- o une phase de diagnostic, pour identifier les enjeux et contraintes relatifs au site. Ce diagnostic sera structuré, suivant les thématiques, autour de la prise en compte de quatre échelles : l'échelle régionale, l'échelle locale englobant le territoire de la CA GPS SES et celui de la CAMVS, le périmètre retenu pour l'étude de mobilités présentée ci-dessus, et enfin le périmètre du schéma d'aménagement en tant que tel ;
- o Une approche géographique et quantitative : traduire géographiquement, en scénario, avec un phasage à l'horizon 2030 et au-delà, les objectifs retenus dans l'étude de positionnement stratégique.

Cette approche visera à un développement équilibré entre les deux opérations et prendra en compte les opérations d'aménagement en cours.

- o Une approche financière : un premier bilan prévisionnel sommaire des opérations devra être produit.

4. L'état initial de l'environnement

Une étude visant à arrêter un état initial de l'environnement à l'échelle du périmètre retenu pour l'étude du schéma d'aménagement. Les thématiques abordées par cette étude concerneront : l'environnement physique (climat, relief, géologie, hydrologie), l'environnement biologique (espaces naturels remarquables, zones humides, boisements, trame verte et bleue, inventaire faune flore), le milieu humain (démographie, équipements et activités, activité agricole), les réseaux techniques de génie urbain (assainissement eaux usées, assainissement eaux pluviales, adduction d'eau potable, gestion des déchets), les risques, pollutions et nuisances (risques naturels et technologiques, qualité de l'air, ambiance sonore), les énergies (notamment énergies renouvelables), les mobilités et les déplacements (générateurs actuels de déplacements, réseaux d'infrastructures et leur niveau d'utilisation, accidentologie, stationnement, offre de transports collectifs, modes actifs), le diagnostic paysager, l'analyse des documents d'urbanisme. Cette étude constitue un socle cohérent réalisé par anticipation des futures études d'impact des opérations d'aménagement.

5. **Une étude sur les conditions d'attractivité** à réunir pour favoriser l'accueil des salariés, dont la maîtrise d'ouvrage sera attribuée ultérieurement.

ARTICLE 2. GOUVERNANCE

La gouvernance sera assurée par l'État et les 3 collectivités territoriales signataires du protocole. Elles appuieront leurs prises de décision sur l'avis d'un Comité de Pilotage dont elles seront membres de droit et qu'elles co-présideront avec Madame la Préfète de Seine-et-Marne. Ce Comité de Pilotage sera constitué des 3 collectivités territoriales, de l'Etat, des maîtres d'ouvrage des études, du Conseil Régional, des représentants des communes composant le site. D'autres membres pourront y être adjoints par cooptation.

ARTICLE 3. MAÎTRISE D'OUVRAGE ET COORDINATION

La maîtrise d'ouvrage des prestations liées à l'étude de positionnement stratégique sera assurée par la CCI.

La maîtrise d'ouvrage des prestations liées à l'étude de desserte du site est assurée par le SYMPAV, par décision de son Conseil Syndical.

La maîtrise d'ouvrage des prestations liées à l'étude sur le schéma d'aménagement et sur l'état initial de l'environnement sera assurée par l'EPA. L'EPA s'appuiera sur les compétences de la SPL Melun Val de Seine Aménagement et d'Aménagement77 dans des conditions ultérieurement définies.

La maîtrise d'ouvrage des prestations liées à l'étude sur les conditions d'attractivité à réunir pour favoriser l'accueil des salariés, sera déterminée par le comité de pilotage.

ARTICLE 4. FINANCEMENT ET VERSEMENT DE LA CONTRIBUTION FINANCIÈRE

Les signataires du présent protocole s'engagent à soutenir la réalisation des prestations prévues à l'article 1 sur la base des modalités exposées ci-dessous.

Une convention de financement sera établie en tant que de besoin, entre les membres de la gouvernance et chaque pilote d'étude.

Le financement de l'étude multimodale de desserte du site est considéré comme réuni, sur la base des clés de répartition suivantes :

- CAMVS : 33 %
- GPS SES: 33 %
- Conseil Départemental : 33 %

S'agissant de l'étude relative à l'aménagement du site, le financement sera réuni sur la base des clés de répartition suivante :

- État (CIN) : 25 %
- CAMVS : 25 %
- GPS SES : 25 %
- Conseil Départemental : 25 %

S'agissant de l'étude relative au positionnement stratégique économique, de l'étude sur l'état initial de l'environnement et de l'étude sur les conditions d'attractivité à réunir pour favoriser l'accueil des salariés, le financement sera réuni sur la base des clés de répartition suivantes :

- CAMVS : 33 %
- GPS SES : 33 %
- Conseil Départemental : 33 %

Les financements de chacune des parties sont inscrits sous réserve de la contrepartie des financements apportés par chacune des autres parties, en application de sa quote-part exposée ci-dessus.

Cette clé de répartition pourra être revue si l'Etat apporte une contribution, dans le cadre du CIN.

Les signataires du protocole s'engagent à assurer le financement des études nécessaires à la réalisation des prestations prévues à l'article 1, sur la base des dispositions exposées au présent article. Toute nouvelle demande de financement pour assurer la continuité des prestations prévues à l'article 1. fera l'objet d'un examen en Comité de Pilotage.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXÉCUTION DU PROTOCOLE

Le suivi de l'exécution du présent protocole sera assuré par les membres de la gouvernance selon les dispositions de l'article 2.

S'agissant des prestations prévues au présent protocole, le Comité de Pilotage validera le cahier des charges des études programmées.

Le Comité de Pilotage se réunira ensuite autant que de besoin, à l'initiative d'un des signataires du protocole ou d'un des maîtres d'ouvrage. A minima à chaque étape stratégique (diagnostic, enjeux/ scénarios, conclusion).

Les livrables réalisés donneront lieu à une présentation et à un débat en Comité de Pilotage, en vue de leur validation par ce dernier. Une phase d'étude ne sera considérée comme terminée que lorsque le livrable

correspondant aura été validé par les membres de la gouvernance.

Les membres du Comité de Pilotage seront destinataires du rendu final de toutes les études et livrables réalisés au titre du présent protocole d'accord.

Un suivi technique aura lieu tout au long de l'exécution du présent protocole d'accord pour s'assurer de la cohérence du contenu des études, de leur avancement, de la tenue du calendrier initial, de l'engagement des financements et pour préparer les réunions du Comité de Pilotage.

Les parties signataires du présent protocole s'engagent à coordonner le suivi de l'exécution du protocole et à organiser les réunions du Comité de Pilotage. Dans un objectif d'efficacité opérationnelle, chacune des parties signataires du protocole désignera en son sein un correspondant qui constituera le point de contact privilégié pour les maîtres d'ouvrage ou leurs prestataires dans le cadre du suivi technique.

ARTICLE 6. ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE

Les mesures prévues dans le présent protocole prendront effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties qui en sont signataires. La date initiale correspond à la date d'entrée en vigueur du protocole.

Ce protocole d'accord est conclu pour une durée de deux ans, à compter de sa date d'entrée en vigueur.

Les mesures de préservation de la faisabilité de la mise en œuvre du schéma d'aménagement, en particulier les mesures foncières, pourront être prises dès l'adoption du cahier des charges de l'étude relative au schéma d'aménagement.

Toute action de communication au titre des prestations prévues au présent protocole devra faire l'objet d'un accord préalable de chacune des parties signataires : de même en ce qui concerne les modalités de concertation auprès des organisations professionnelles agricoles et des associations agréées pour l'environnement.

En outre, les supports de communication devront mentionner explicitement le concours de chacune des parties.

L'éventuel lancement d'une opération d'aménagement fera l'objet de stipulations particulières.

Les dispositifs opérationnels suite à la validation du schéma d'aménagement pourront faire l'objet d'un avenant prorogeant la durée de ce protocole.

ARTICLE 7. AVENANTS

Ce protocole d'accord pourra faire l'objet d'avenants, après accord des parties qui en sont signataires.

ARTICLE 8. DIFFERENDS ET LITIGES

Les parties devront mettre tout en œuvre pour la résolution à l'amiable de tout différend susceptible de survenir à l'occasion de l'application du présent protocole. Toutefois, dans l'hypothèse où aucune solution n'est envisageable, le droit français est seul applicable. L'instance compétente est le Tribunal Administratif de Melun.

Pour l'Etat

Madame Béatrice ABOLLIVIER
Préfète de Seine-et-Marne

**Pour la Communauté d'Agglomération
Melun Val de Seine**

Monsieur Louis VOGEL
Président

**Pour la Communauté d'Agglomération
Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart**

Monsieur Francis CHOUAT
Président

**Pour le Conseil Départemental
de Seine-et-Marne**

Monsieur Jean-Louis THIERIOT
Président